

TRNAVSKÁ UNIVERZITA V TRNAVE

FILOZOFICKÁ FAKULTA

MOTORKÁRI, AKÍ SÚ?

OSOBNOSŤ, AGRESIVITA MOTORKÁROV A
ICH MOTIVÁCIA K JAZDENIU

Diplomová práca

2014

Bc. Veronika Pisnyáková

TRNAVSKÁ UNIVERZITA V TRNAVE
FILOZOFICKÁ FAKULTA

MOTORKÁRI, AKÍ SÚ?
OSOBNOSŤ, AGRESIVITA MOTORKÁROV
A ICH MOTIVÁCIA K JAZDENIU

Diplomová práca

Študijný program: Psychológia
Školiace pracovisko: Katedra Psychológia, FF TU v Trnave
Študijný odbor: 7701800, psychológia
Vedúci práce/školiťel': PhDr. Peter Žitný, PhD.

2014

Bc. Veronika Pisnyáková

POĎAKOVANIE

Touto cestou sa chcem poďakovať konzultantovi diplomovej práce PhDr Peter Žitný, PhD. za odbornú pomoc, cenné rady a pripomienky, ktoré mi poskytol pri písaní práce. Taktiež sa chcem poďakovať rodine a blízkym za ich podporu a trpezlivosť.

ABSTRAKT

PISNYÁKOVÁ, Veronika: Motorkári, akí sú? Osobnosť, agresivita motorkárov a ich motivácia k jazdeniu. [Diplomová práca]/Veronika Pisnyáková. – Trnavská univerzita v Trnave. Filozofická fakulta. Katedra psychológie. – Školiteľ: PhDr. Peter Žitný, PhD. – Stupeň odbornej kvalifikácie: Magister. – Trnava: FF TU, 2014, 56 s.

Práca sa zameriava na osobnosť a agresivitu motorkára. Ďalej popisuje motiváciu k jazdeniu. Výskumu sa zúčastnilo 450 respondentov. Skupinu motorkárov tvorilo 243 mužov a 7 žien vo veku 20-67 rokov. Motorkári boli aktívnymi jazdcami, ktorí jazdili minimálne 2 roky. Kontrolnú skupinu vodičov áut tvorilo 96 mužov a 104 žien vo veku od 21-50 rokov. Pre popis osobnosti bol použitý osobnostný dotazník NEO FFI, pre zistenie úrovne agresie bol použitý Dotazník agresie od autorov Buss a Perry. Motivácia bola zisťovaná otvorenými otázkami, ktoré sa zameriavali na motiváciu k jazdeniu a jeho pozitívne a negatívne stránky. Získané údaje od respondentov boli analyzované deskriptívnou štatistikou a použitím neparametrického Mann-Whitneyho U- testu. V osobnosti bol preukázaný rozdiel v oblasti emocionálnej lability a prívetivosti, pričom vyššie skóre dosahovali vodiči áut. V celkovej úrovni agresia nebol zistený rozdiel medzi motorkármi a vodičmi áut. Za najväčšiu motiváciu k jazdeniu môžeme pokladať pocit sloboty, vášeň a relax.

Kľúčové slová: Agresia. Motivácia. Motorkári. Osobnosť.

ABSTRACT

PISNYÁKOVÁ, Veronika: Bikers, who they are? The personality, aggressiveness of motorcycle riders and their motivation for riding. [Master thesis]/ Veronika Pisnyáková – Trnava university in Trnava. Faculty of Philosophy. Department of Psychology. – Head of master thesis: PhDr. Peter Žitný, PhD. – Level of science qualification: Master. – Trnava: FF TU, 2014, 56 p.

This study is focusing on the personality and aggression of motorcycle riders. It also described motivation to riding. On the research participates 450 respondents. The group consists of 243 men and 7 women in the age from 20 to 67 years. Motorcycle riders are active riders, who ride minimum 2 years. The control group of drivers consists from 96 men and 104 women in the age from 21 to 50 years. For the personality description was use personality inventory NEO FFI and Aggression Questionnaire from Buss and Perry for the aggression level detection. The motivation was detected using open questions, which were focused on motivation to riding and positives and negatives of riding. Received data from respondents were analysed with descriptive statistics and with non-parametric Mann-Whitney U-test. In the personality was found difference between emotional lability and agreeableness, higher score achieved car drivers. We can say, that the spirit of freedom, passion and relax is the top reason for riding.

Key words: Aggression. Motivation. Motorcycle riders. Personality.

OBSAH

Zoznam grafov a tabuliek	6
0. Úvod	7
1. Osobnosť	9
1.1 Päťfaktorový model osobnosti	9
1.2 Osobnosť motorkárov	12
2. Agresia a agresivita	13
2.1 Typy agresie	14
2.2 Teórie agresie	15
2.3 Agresia a motorkári	16
3. Motivácia	17
4. Motorkári	20
5. Teoretické východiská, výskumný problém, cieľ a výskumné otázky	23
6. Postup výskumu	26
6.1 Výskumný súbor	26
6.2 Metódy zberu dát	26
6.3 Metódy analýzy údajov	29
7. Výsledky	30
7.1 Deskriptívna analýza	30
7.2 Štatistické testovanie rozdielov	32
7.2.1 Výskumná otázka V1	32
7.2.2 Výskumná otázka V2	35
7.2.3 Výskumná otázka V3	38
8. Diskusia	46
9. Záver	51
10. Literatúra	53
11. Prílohy	57

ZOZNAM TABULIEK A GRAFOV

Tab. č. 1	Deskriptívna analýza	30
Tab. č. 2	Deskriptívna analýza vzhľadom na skupinu motorkári	31
Tab. č. 3	Deskriptívna analýza vzhľadom na skupinu vodiči áut	31
Tab. č. 4	Mann- Whitneyho U- test – extravergia	32
Tab. č. 5	Mann- Whitneyho U- test – emocionálna labilita	33
Tab. č. 6	Mann- Whitneyho U- test – otvorenosť voči skúsenosť	33
Tab. č. 7	Mann- Whitneyho U- test – prívetivosť	34
Tab. č. 8	Mann- Whitneyho U- test – svedomitosť	34
Tab. č. 9	Mann- Whitneyho U- test – fyzická agresia	35
Tab. č. 10	Mann- Whitneyho U- test – verbálna agresia	36
Tab. č. 11	Mann- Whitneyho U- test – hnev	36
Tab. č. 12	Mann- Whitneyho U- test – hostilita	37
Tab. č. 13	Mann- Whitneyho U- test – agresia	37
Tab. č. 14	Čo Vás viedlo k jazdeniu, prečo ste začali jazdiť?	39
Graf č. 7	Motivácia 1	40
Tab. č. 15	Čo je podľa Vás cieľom jazdenia?	40
Graf č. 8	Motivácia 2	41
Tab. č. 16	Aké sú podľa Vás pozitívne stránky jazdenia?	41
Graf č. 9	Motivácia 3	42
Tab. č. 17	Aké sú podľa Vás negatívne stránky jazdenia?	42
Graf č. 10	Motivácia 4	43
Tab. č. 18	Je tento koníček podľa vás bezpečný či riskantný?	43
Graf č 11.	Motivácia 5	44

Úvod

Predstavme si situáciu. Mladá žena, staršia pani alebo mladý pár práve vychádzajú z nákupného centra a idú do garáži k svojmu autu. Keď však vojdú,vidia skupinu 30-tich chlapov oblečených v koženom oblečení postávajúcich pri svojich motorkách. Chlapi majú vážny výraz na tvári a zavládne ticho. Aká je asi reakcia tejto mladej ženy, staršej pani alebo mladého páru? Aká by bola vaša reakcia? Práve takúto situáciu využila jedna spoločnosť v Prahe ako svoju reklamu na čokoládu. Bola natáčaná bez vedomia ľudí, ktorí boli v nákupnom centre a sledovali sa následné reakcie ľudí. Z natáčania vyplynul výsledok, že 58% žien nedalo na prvý dojem a vošli ďalej do garáže. V tej chvíli im ako odmenu zaspievala táto skupina motorkárov slávny hit od skupiny Elán, Si kočka.

Táto reklama vystihuje to, čomu sa budeme v našej práci venovať. V spoločnosti sa často objavujú negatívne názory a pohľady na motorkárov. Sú vnímaní ako arogantní, agresívni, drsní. Často sú vytlačaní zo spoločnosti, ktorá nad nimi krúti hlavou a nechápe, prečo jazdia na motorkách. Jazdenie sa pokladá za príliš riskantné a zbytočné hobby, ktoré len miňa peniaze. Motorkári sú „blázni“, ktorí hazardujú so svojim životom, preferujú alkohol, drogy, násilie. Je to však naozaj takto alebo je to len názor, ktorý sa kedysi vytvoril na základe niektorých motorkárskych jednotlivcov či klubov v Amerike? Prečo vlastne motorkári jazdia a stáva sa u nich jazdenie životným štýlom?

Kvôli rozšírenosti tohto názoru na motorkárov pokladáme za vhodné venovať sa v našej diplomovej práci práve tejto subkultúre. Aby sme priblížili, kto sú vlastne motorkári, rozhodli sme sa venovať základu, a teda osobnosti motorkára a tomu, či je možné nájsť podstatný rozdiel medzi touto subkultúrou a ostatnými vodičmi áut. Ďalej sme si dali za cieľ zistiť úroveň agresie u motorkárov a porovnať ju s úrovňou agresie u vodičov áut. Je táto agresia naozaj vyššia a zjavnejšia u motorkárov alebo je úroveň agresie v priemerných hodnotách a je to len dôsledok prvého dojmu z motorkárov? Odpovedať na otázku, prečo motorkári jazdia i keď je jazdenie pokladané za obzvlášť nebezpečné, sme si dali za cieľ zistiť cez popis motivácie. Čo vedie motorkárov k jazdeniu? Je to ich možno odlišná osobnosť, zvýšená agresia alebo je to niečo iné?

Motiváciou k napísaniu tejto práce bola aj osobná skúsenosť. Počas 5 rokov pôsobenia medzi motorkármi sme zažili nielen pozitívne ladené zážitky, ale stretli sme sa aj s negatívnymi

názormi a dokonca všeobecným odsudzovaním a negativizmom aj zo strany niektorých lekárov v prípade zrazenia motorkára, ktoré utrpel počas jazdenia.

1 Osobnosť

Na pochopenie svetu motorkárov a ich životného štýlu potrebujeme z psychologického hľadiska pochopiť najprv ich osobnosť, odlišnosť tejto subkultúry od normy a ich vzájomnú podobnosť.

Osobnosť zohráva v psychológii kľúčovú úlohu a možno ju považovať aj za jeden zo základných pojmov psychológie. Ruisel (2008, str. 16) vo svojej knihe definuje osobnosť ako „integráciu jednotlivých charakteristík jednotlivca do jedinečnej organizácie, prostredníctvom ktorej človek poznáva, reguluje svoje správanie a adaptuje sa k fyzikálnemu, psychologickému, sociálnemu a spirituálnemu prostrediu“. Je to teda komplex vlastností a charakteristík, ktoré nás robia jedinečnými, a pritom nám pomáhajú prispôbovať sa prostrediu a fungovať v ňom.

1.1. Päťfaktorový model osobnosti

Pri opise osobnosti, jej vlastností a typológií sme závislí od prirodzených jazykov. Jednotlivé kultúrne spoločenstvá a krajiny zhromažďujú pojmy na vyjadrenie individuálnych rozdielov a proces socializácie je v istej miere založený na učení sa týmto pojmom a ich prisudzovaní sebe a iným ľuďom. Sú to abstrakcie, ktoré nemožno priamo merať, len odvodzovať z komplexných vzorov otvoreného a skrytého správania. Predpokladá sa teda, že rozdiely, ktoré sú v každodenných vzájomných činnostiach ľudí najdôležitejšie, budú kódované aj v jazyku. Práve analýzou jednotlivých jazykových opisov vlastností sa môžu získavať významné informácie o štruktúre osobnosti. Toto zistenie viedlo k vytvoreniu tzv. Veľkej pätky alebo aj modelu piatich veľkých faktorov. Tento model sa v psychológii osobnosti objavuje od osemdesiatych rokov a v súčasnosti zaznamenáva výrazné postavenie v teoretickej aj aplikačnej oblasti. (Falat, 2001; Ruisel, 2008)

Päťfaktorový model osobnosti so základnými osobnostnými rysmi slúži ako vhodný rámec k výkladu osobnosti. Jeho dimenzie zastupujú základné osobnostné tendencie, ktoré sa prejavia v prevažujúcom spôsobe prežívania, uvažovania a správania. Môžu sa takisto pokladať za adaptačné dispozície, predpoklady k určitej stratégii zvládania rôznych, najmä sociálnych

situácii. Dimenzie päťfaktorového modelu osobnosti teda sú extravergia, prívetivosť, svedomitosť, neurotizmus a otvorenosť voči skúsenosti. (Barthelemy, Lounsbury, 2009; Batey, Booth, Furnham, Lipman, 2011; Hřebíčková, 2011)

Extravergia je dimenzia, ktorá sa nachádza skoro vo všetkých osobnostných dotazníkoch. Podľa Junga (in Ruisel, 2008) pri extravertzii smeruje psychická energia navonok, zatiaľ čo u introvertov dovnútra do hĺbky psyché. Extravergia je označovaná ako zvýšená spoločnosť, sklon k riziku, nenútená dôverčivosť voči neznámemu, nadpriemerný záujem o ľudí vo vonkajšom svete. Extraverti sú teda zväčša spoločenský, zhovorčiví a priateľskí. Typický extravert sa snaží chápať a interpretovať rôzne stránky vonkajšieho sveta. Smeruje k logickému mysleniu, je praktický a objektívny. Koná podľa vonkajších vzorov. Obvykle je realistický a potláča intuíciu. Usiluje sa o nové možnosti uplatnenia vo vonkajšom svete. Obvykle je tvorivý. Introverzia vyjadruje intenzívny záujem o vlastnú psychiku a vedie často k osamelosti. Typický introvert interpretuje predovšetkým vlastné názory. Je tvrdohlavý a nepraktický, silne túži po súkromí. Býva pokojný a precitlivený, zaujíma sa o prežívanie svojho vnútorného sveta. Je pasívny, pokojný, esteticky orientovaný, máva sklon k mystike. Do kategórie extravenzie patria aj jej dielčie charakteristiky. Sú nimi vrelosť, družnosť, asertivita, aktivnosť, vyhľadávanie vzrušenia a pozitívne emócie. (Hřebíčková, 2011)

Prívetivosť je faktor, ktorý takisto charakterizuje interpersonálne správanie. Prívetiví ľudia sú v podstate altruistickí, snažia sa pomôcť druhým a veria, že aj ostatní sa k nim budú správať podobne. Majú sklon dôverovať druhým ľuďom a dávajú prednosť spolupráci. Jednotlivcov s vysokou prívetivosťou pokladajú za sociálne žiadúcejších, psychicky zdravších. Uprednostňujú ich v prostredí, kde sa vyžaduje tímová práca. Osoby s nízkym skóre v tejto dimenzii sú popisované ako egocentrické, majú tendenciu znevažovať zámery druhých ľudí, správajú sa arogantne. S druhými ľuďmi skôr súperia, než by mali spolupracovať. Tento faktor je členený do podkategórií dôvera, úprimnosť, altruizmus, poddajnosť, skromnosť a jemnosť. (Hřebíčková, 2011; Ruisel, 2008)

Svedomitosť je možné pokladať za istý druh sebakontroly, ktorá sa vzťahuje k aktívnemu procesu plánovania, organizovania a realizácie úloh. Tento koncept kontroly podnetov hovorí o regulovaní túžob, schopnosti odložiť uspokojenie v prospech vzdialenejších cieľov, o miere kontroly impulzov a odolávaní im. Svedomití ľudia sú cieľavedomí, spoľahliví, so silnou vôľou. Vysoká svedomitosť je spojená s akademickými a profesijnými výkonmi. Je to faktor, ktorý sa

pokladá za najplatnejšie kritérium pracovnej výkonnosti. Jednotlivci sa pokladajú za inteligentnejších, spoľahlivejších, principiálnych a poctivejších. Pokiaľ sa však prekročí únosná miera svedomitosti, objavujú sa jej negatívne prejavy, ako napríklad prehnaná pedantnosť či workoholické správanie. Definujú ju dva hlavné aspekty, a to usilovnosť, ktorá zahŕňa aktivitu vynaloženú na splnenie úloh a sebakontrolu zahŕňajúcu pasívnu vôľu. Podkategórie tohto faktoru sú spôsobilosť, poriadkumilovnosť, zodpovednosť, cieľavedomosť, disciplinovanosť a rozvážnosť. (Hřebíčková, 2011; Ruisel, 2008)

Neurotizmus zisťuje individuálne rozdiely v emocionálnej stabilite a labilite. Vyjadruje mieru v akej ľudia vnímajú okolitý svet ako zdroj ohrozenia či stresujúcich skúseností a s tým súvisiaci sklon k negatívnemu emočnému prežívaniu a reagovaniu neúčelným spôsobom. Objavuje sa takisto sklon k iracionálnym ideám a menšej schopnosti kontrolovať impulzy. Ľudia sa líšia v podieli účasti mozgových systémov, ktoré ovplyvňujú bud senzitivitu voči ohrozeniu alebo mieru inhibovanosti aktuálneho reagovania. Dominantným aspektom neurotizmu je sklon k rôznym negatívnym emočným prežitkom ako je úzkosť, smútok, hanba, vina, hnev, zatrpknutosť, zúfalstvo či beznádej. Emočne nestabilní ľudia sú viac stresovaní aj bežnými situáciami, zraniteľnejší, bývajú napätí, úzkostní či dokonca hostilní. Podkategóriami tohto faktoru sú úzkosťnosť, hnevливость- hostilita, depresívnosť, rozpačitosť, impulzivita a zraniteľnosť. (Hřebíčková, 2011; Ruisel, 2008)

Zložky otvorenosti voči skúsenosti, ktorými sú aktívna predstavivosť, estetická citlivosť, pozornosť k vnútornému prežívaniu, uprednostňovanie rôznorodosti, intelektuálna zvedavosť a nezávislý úsudok, majú často významnú úlohu v teóriách osobnosti. Je to osobnostná dimenzia, ktorá charakterizuje kognitívny aspekt vzťahu ku svetu. Ide o prístup k poznávaniu rôznych oblastí a mieru potreby nových podnetov. Otvorené osobnosti sú zvedavé na vonkajší i vnútorný svet a ich život je obvykle skúsenostne bohatší. Vyhľadávajú nové idey, nekonvenčné hodnoty a prežívajú pozitívne a negatívne emócie výraznejšie ako uzavretejší jednotlivci. Vysoko skórujúci ľudia v tejto dimenzii sa zaujímajú o média a tlač. Potrebujú nové zážitky, prežitie niečoho zlepšuje fantáziu. Ľudia s vysokým skóre v dimenzii Otvorenosť voči skúsenosti sa popisujú ako vedychtiví priateia, intelektuáli a ochotní experimentátori. Otvorenosť má vzťah k divergentnému myslieniu, ktoré súvisí s tvorivosťou. Je sýtená podkategóriami fantázia, estetické prežívanie, prežívanie, novátorské činnosti, ideje a hodnoty. (Hřebíčková, 2011; Ruisel, 2008)

1.2 Osobnosť motorkára

Výskumne sa téme osobnosť motorkára v zahraničí venovali autori Jackson a Wilson (1992). Ich výskumu sa zúčastnilo 29 nadšencov motoriek, z toho 22 mužov a 7 žien, použitý bol Eysenckov osobnostný profil [EEP- Eysenck Personality Profiler]. Výsledky tohto výskumu popisujú motorkárov ako nenáročných, nezodpovedných, vyhľadávajúcich vzrušenie. Výskum ďalej uvádza, že podľa sebvýpovedových dotazníkov sa motorkári prikláňali k pojmom nešťastný, úzkostný, nízke sebahodnotenie, pričom práve jazda na motorke im ich sebahodnotu zvyšovala.

O spojitosti medzi vyhľadávaním vzrušenia [sensation seeking] a motorkármi hovoria aj autori Tunnicliff et al. (2010). Podľa nich kombinácia tejto vlastnosti a iných osobnostných faktorov, ako napríklad agresia, môžu u motorkárov predikovať nehody či riskantné správanie. Tento predpoklad potvrdili výskumom, ktorého sa zúčastnilo 152 mužov vo veku od 19-76 rokov a 75 žien vo veku 21-62 rokov. Potvrdilo sa, že vyhľadávanie vzrušenia je signifikantným prediktorom riskantného správania motorkárov a agresia je predpokladom porušovania dopravných predpisov.

Reeder et al. (1997) vo svojej práci zhŕňajú viaceré predchádzajúce výskumné zistenia. Uvádzajú, že nie je signifikantný rozdiel medzi motorkármi a vodičmi áut. Tento rozdiel bol zisťovaný Minnesotským, multifázovým osobnostným inventárom [MMPI- Minnesota Multiphasic Personality Inventory], GPA a oficiálnymi vodičskými záznamami. Ako jeden z rozdielov bola uvedená nižšia prevdepodobnosť svadby ako u vodičov áut. Môže sa to zakladať na atribúte, že autá pripomínajú vo väčšej miere spôsob rodinného transportu. Zistené bolo taktiež, že motorku vlastnil väčší počet obyvateľov vidieka ako ľudí žijúcich v meste.

2 Agresia a agresivita

Nachádzajú sa v televízií, v rôznych iných médiách, na školách vo forme šikany, v rodinách, domácom násilí, či dokonca športových podujatiach spojené s rôznymi skupinami ľudí. Často sú práve motorkári označovaní za agresívnych, tvrdých, hrubých. Podľa autorou Cheng, Ng a Lee (2012) majú motorkári tendenciu jazdiť rýchlejšie ako vodiči áut, častejšie predbiehajú a využívajú medzeru v premávke, aby napredovali rýchlejšie, napríklad pri križovatkách či zápach. Toto pokladajú autori za možný dôvod, prečo sú často spoločnosťou stigmatizovaní ako kriminálnici, či rýchlostní rebeli, kaskadéri.

Agresívne správanie je správanie zamerané na dosahovanie cieľov. O definovanie toho, čo vlastne agresivita a agresia je sa snaží viacero autorov. Niektorí autori pokladajú agresiu a agresivitu za to isté, iní v nej vidia rozdiely. (Orel, Facová, 2009; Tod, Thatcher, Rahman, 2012)

Pavlovský (2012) pokladá agresivitu za vnútornú dispozíciu, ktorá je ľahko vybaviteľná k pohotovosti k agresívnemu správaniu. Agresiu už chápe ako samotný akt agresívneho správania, teda vonkajší prejav. Agresivita je jednoducho povedané tendencia správať sa agresívne alebo aj ľahko vybaviteľná pohotovosť k agresívnemu správaniu. S týmto rozdelením súhlasia aj autori Harsa, Žukov a Czémy (2009), ktorí agresiu chápu ako akúkoľvek formu správania, ktorá má za cieľ poškodiť či ublížiť a agresivitu ako vlastnosť, ktorá je determinovaná biologicky, kognitívne a psycho-sociálne. Táto vlastnosť sa objavuje vo väčšej či menšej miere u každého človeka. Patrí k prirodzenej výbave živých tvorov, teda aj človeka a zastáva dôležitú fylogenetickú a ontogenetickú funkciu. (Banský, Heretik, 2011) Agresivita je teda vlastná každému jednotlivcovi, pričom keď chceme hovoriť o agresívnom správaní a činoch, ide o agresiu. Je charakterizovaná ako zámerné ubližovanie, spôsobovanie negatívnych dôsledkov. Autori Robinson a Wilkowski (2010) definujú agresiu ako podmienku správania zrejme motivovanú túžbou ublížiť alebo potrestať partnerove interakcie. Anderson a Bushman (in Banský, Heretik, 2011) k tomu dodávajú, že sa jedná o jednotku správania, pri ktorej jednotlivec, ktorý sa jej dopúšťa verí, že správanie poškodí cieľ, ale zároveň však musí platiť, že cieľ je motivovaný tomuto správaniu sa vyhnúť. Do definovania agresia zahŕňa motiváciu aj Koukolík (in Harsa, Žukov, Csémy, 2009), ktorý chápe ľudskú agresivitu tiež ako akékoľvek správanie cielené na druhého jednotlivca so zámerom ublížiť mu, pričom agresor musí byť presvedčený, že

jeho správanie cieľ poškodí a obeť je motivovaná vyhnúť sa tomu. Avšak rozlišuje medzi ľudskou agresiou a násilným správaním. Za agresiu teda pokladá, ak aj malé dieťa strčí do druhého. Za násilné správanie však pokladá také, kde cieľom je zámerné poškodenie či smrť obeť. S jeho názorom súhlasia aj Banský a Heretik (2011), ktorí agresiu, ktorá má za cieľ extrémne poškodiť nazývajú násilím. Vidíme teda, že aj pri agresii sa môže závažnosť činu líšiť, podľa čoho potom rozlišuje na agresiu a násilie. Za príčinu agresie pokladajú tieto autori frustráciu. O tom, že je agresia často spôsobená frustráciou hovorí aj Látalová (2013). Agresiou je teda, ak niekto niekomu ubližuje, a preto vždy musia byť na oboch stranách subjekty. Najtypickejším prípadom je, ak sú obidvoma subjektami ľudia. Avšak subjektom môže byť takisto zviera alebo vec. Poškodenie môže byť rôzne, najčastejšie pri ňom rozlišujeme kategórie fyzického ublíženia, poškodenia majetku obeť a psychického poškodenia. Pod to spadá urážanie, ponižovanie, zosmiešňovanie, zastráňovanie, vydieranie, zneužívanie a podobne. Všetky tieto činy sa viažu na stav nepohody, vyvolaný pocitom fyzického ohrozenia, ohrozenia obrazu o sebe a selfkonceptu alebo rôznych ďalších negatívnych fenoménov. Obzvlášť vyzdvihované v definíciách agresie je fakt, že agresia je zjavná a správanie je zámerné. Zjavnosť znamená, že toto správanie sa dá pozorovať, všimneme si ho, prevuje sa navonok, zámernosť zas, že má svoj cieľ, účel či dôvod, pre ktorý agresívne konáme. (Látalová, 2013)

Jednou z podôb agresie je aj hnev, ktorý obvykle predchádza agresívnemu správaniu. Hnev je špecifická ľudská emócia, pri ktorej predpokladáme jej vrodené základy. Vyznačuje sa pocitom podráždenia. (Robinson, Wilkowski, 2010)

2.1 Typy agresie

Agresia zahŕňa široké spektrum správania sa. Môže mať rôzne príčiny, prejavy, psychologické pozadie. Pre jej lepšie pochopenie, skúmanie a prácu s ňou sa vytvorilo mnoho typov a rozlíšení. Rozlišujeme ju podľa viacerých kritérií.

Pavlovský (2012) rozlišuje konštruktívnu a deštruktívnu agresiu. Konštruktívna agresivita je účelná, napomáha rozvoju a obrane jednotlivca, pričom môže slúžiť aj na pomoc druhým ľuďom. Pri deštruktívnej agresivite je prítomná túžba ničiť a ubližovať. Spájaná zvykne byť s prejavmi porúch osobnosti. Ruisel (2002) uvádza delenie na defenzívnu (reaktívnu) a útočnú

(proaktívnu) agresiu. Proaktívna agresia je tu hodnotená ako obťažovanie provokatívnymi aktami smerujúcimi k určitým formám donucovania, reaktívna agresia sa týka sebaobrany proti provokatívnym podnetom.

Agresiu nachádzame nielen u ľudí, ale aj u zvierat. Orel a Facová (2009) preto vytvorili dve skupiny agresíí, podľa toho, či sa nachádzajú aj u ľudí, aj u zvierat alebo sú to špecificky ľudské formy agresie. Medzi agresie, ktoré sa objavujú u zvierat a dajú sa nájsť aj u ľudí patria agresia dravčia, čiže predátorská, agresia materská, samčia, sexuálna, stresová agresia, agresia vyvolaná silným strachom, a nakoniec teritoriálna agresia. Medzi špecificky ľudské formy patria ideologická, presunutá, psychoaktívnymi látkami podmienená, psychopatologická a impulzívna agresia. Ideologická agresia sa väčšinou týka skupiny „my“ proti skupine „oni“. V popredí tejto agresie je boj za presvedčenia a prospech skupiny. Tento druh agresie sa vyskytuje napríklad medzi športovými fanúšikmi, kedy sa prejavuje agresia medzi fanúšikmi dvoch športových klubov a podobne. Agresia zameraná voči inému objektu ako spúšťaču agresívneho správania sa nazýva presunutá agresia. Typicky sa zameriava proti slabším jednotlivcom. Väčšinou je súčasťou nevedomých psychických mechanizmov. Psychoaktívnymi látkami podmienená agresia sa objavuje u ľudí, ktorí sú pod vplyvom alkoholu alebo drog. Týmito látkami môže byť agresia buď vyvolaná, alebo posilňovaná. Alkohol svojím pôsobením na mozog zhoršuje schopnosť primerane reagovať, zvyšuje náchylnosť k impulzívne - agresívnemu správaniu, podporuje agresívne reakcie na provokáciu. Psychopatologická agresia je konaná pod vplyvo psychického ochorenia, kedy je narušený kontakt s realitou. Vyskytuje sa napríklad pri schizofrénií, delíriu, demencií a pod. K impulzívnej agresii prichádza náhle a bez plánovania. Ide pri nej o ventiláciu vnútorného napätia a pohnútok. Tieto činy sa dejú epizodicky, pričom závažnosť agresie nezodpovedá miere provokácie.

2.2 Teórie agresie

V predchádzajúcej podkapitole sme si uviedli rôzne typy agresie. Podľa typov agresie uvažujeme aj o tom, ako agresia vzniká, čo ju podnecuje, ako spolu jednotlivé typy súvisia. Preto vplyvom času vznikali rôzne teórie agresie, ktoré sa snažili odpovedať práve na tieto otázky.

Kučera (2013) hovorí o 6 základných teóriách. Sú to agresia ako inštinkt, frustračná teória, kognitívna neoasociačná teória, teória transferu excitácie, teória sociálneho učenia

a integratívny pohľad. Za autora modelu agresie ako inštinkt môžeme pokladať K. Lorenza. Ten vo svojej teórii predpokladal, že agresia je odvodená od inštinktu. Kľúčovým predpokladom v tomto modeli je, že energia inštinktu sa hromadí vo vnútri dovedy, pokiaľ jej nejaký podnet z prostredia neumožní jej uvoľnenie. Táto teória je však v súčasnosti prekonaná. Frustračná teória je vypracovaná autormi Dollard, Doob, Miller, Mowrer a Sears. Je založená na vysvetlení agresie ako jednej z možností reakcie na frustráciu, pričom agresívne správanie tu redukuje agresívny pud. Jej správnosť je otázna kvôli faktu, že po agresívnom správaní nedochádza ku katarzii, čiže následnému zníženiu agresia, ale skôr naopak. Kognitívna neoasociačná teória je vypracovaná Berkowitzom. Averzívne udalosti podľa tejto teórie vyvolávajú negatívny efekt, hlavne tendencie únik versus boj. Tieto reakcie sa uchovávajú v pamäti a aktivujú sa v podobných situáciách, čo vedie k opakovaniu agresie. Bandurova teória sociálneho učenia hovorí, že agresia je výsledok nápodoby a vzniká pozorovaním modelu, napríklad ak je agresorom rodič alebo je násilie pozorované v televízii. Dôraz sa kladie aj na odporozovaný výsledok agresie, a teda či agresor bol za svoj skutok potrestaný alebo nie. Teória transferu excitácie bola vypracovaná Zillmannom. Je založená na tvrdení, že celková miera nabudenia z udalosti sa môže presunúť do polohy agresie. Posledným je integratívny pohľad, podľa ktorého vznik agresie závisí na osobnostných dispozíciách a danej situácii. (Kučera, 2013)

2.3 Agresia a motorkári

Jeden z možných dôvodov, prečo sú motorkári pokladaní za agresívnych popísal vo svojej práci Schembri (2009). Autor sa vo svojej práci venuje značke Harley- Davidson a tomu, čo táto značka predstavuje a prezentuje. Túto značku možno pokladať za jednu z najznámejších a najrozšírenejších značiek nielen medzi motorkármi, ale aj medzi ostatnými. Práve táto značka a motorkári jazdci na týchto motorkách boli prezentovaní v rokoch 1950- 1960 v Hollywoodských filmoch, ako napríklad *The Wild One* či *Easy Rider*, a vytvoril sa archetyp „psanca“. Tieto a podobné filmy upevnili predstavu o násilí, agresii a nebezpečných členov gangov, ktorých ľahko rozoznať podľa motoriek, značky Harley-Davidson a čiernej koženej vesty, bez ohľadu na pravdivosť.

3 Motivácia

Ak chceme poznať človeka a rozumieť jeho správaniu, nestačí, aby sme vedeli, aká je osobnosť a poznali jeho osobnostné črty. Vieme tak síce predpokladať, ako sa v niektorých situáciách zachová, avšak nič nám to nepovie o tom, prečo sa správa tak, ako sa správa. Ak chceme odpovede na tieto otázky, musíme sa zamerať na motiváciu človeka, na jeho motívy, na to, čo ho vedie k danému konaniu. Ak teda chceme pochopiť, prečo sú motorkári ochotní riskovať svoje životy a bezpečnosť, prečo jazdia a vedú tento životný štýl, potrebujeme vedieť, aká je ich motivácia k tomu, čo je podstatné a motivačné pre nich. Motiváciou sa budeme zaoberať práve v tejto kapitole našej práce. Ako sme už spomínali, ľudia riadia svoje správanie na základe niečoho. Každý má nejakú silu, ktorá ho ťahá vpred, motivuje. Touto silou sú práve motívy človeka, ktoré vo svojom živote uznal ako dôležité a podstatné. Motivujúce môžu byť nielen aspekty z vonkajšieho prostredia, ale silná je aj vnútorná motivácia jednotlivca.

Čo motiváciu tvorí, nemožno priamo pozorovať, len na to usudzovať z vonkajších prejavov. Týmto prejavom je, že osoba má cieľ, usiluje sa o jeho dosiahnutie a sú evidovateľné určité znaky vynakladania úsilia (Ruisel, 2008). Autorky Fuchsová a Kravčáková (2004) po komparácii niekoľkých definícií, pokladajú motiváciu za intrapsychický proces, ktorý vysvetľuje dôvody správania človeka v subjektívne hodnotenej situácii, v ktorej uspokojuje pociťovaný nedostatok z neuspokojených potrieb, návykov, záujmov, hodnôt a ideálov. Za návyk môžeme považovať opakovanú, fixovanú a zautomatizovanú činnosť človeka. Záujem je zameranie pozornosti na istú oblasť, ktorá jednotlivca láka. Ideály a hodnoty sú modelmi a normatívmi ovplyvňujúcimi každé konanie človeka. Podobne definuje motiváciu aj Szarková (2004), kde navyše vyzdvihuje funkciu motivácie pri psychickej nerovnováhe a udržiavaní homeostázy.

Profesori práce na Harvardskej univerzite, Lawrence a Nohria (in Hill, 2010) na základe výskumu určili 4 druhy motivácie. Sú nimi obrana, zisk, puto a učenie. Obrana je najstaršia a najprimitívnejšia potreba. Jej základom je prežitie. Okrem prevencie telesnej ujmy tento druh motivácie obsahuje aj obranu proti duševnej ujme, napríklad nízku sebaúctu či stres. Reakčná podstata motivácie k obrane sa prejavuje aj vo vzťahu k ostatným motiváciám. Pri útoku sa snažíme chrániť zdroje- získaný majetok, vzťahy- blízke osoby a hodnotové systémy- osvojené hodnoty. Tento druh motivácie sa líši od zvyšných troch. Motivácia k obrane podstupuje riziko

boja na život a na smrť podľa tradičného evolučného scenára výhra - prehra. Zvyšné tri druhy motivácie využívajú scenár výhra - výhra, kedy každý človek rozvíja svoje telesné, sociálne a duševné bytie. Motiváciou zisk rozumieme rozširovanie základných výdobytkov, ktoré dopomáhajú k pohodliu. Pokiaľ nie je táto motivácia využívaná v prospech najbližšej rodiny či ďalších príbuzných, stáva sa motiváciou sebeckého ja. Na najzákladnejšej rovine nám motivácia zisk zaisťuje naše prežitie tým, že nás motivuje k získavaniu nevyhnutných vecí, ako napríklad jedlo či prístrešie. Na vyššej úrovni ide o kontrolu nad objektami a symbolmi moci, ktoré zvyšujú náš spoločenský status. Často sa táto motivácia týka získavania peňazí a spojencov pre posilnenie našej sebadôvery a docielenia väčších istôt a spokojnosti. Slabou stránkou tento motivácie je strach z hanby. Motivácia puto sa zakladá na pocite, že spriaznené duše nás zásobujú spokojnosťou a pocitom bezpečia. Ide o skutočnosť, že život zdieľaný s ostatnými je naplnenejší a pohodlnejší. Príležitosti v rámci komunity a obojstrannosti podnecujú vzájomnú podporu a dlhodobé vzťahy. Motivácia učenie sa týka duševného rastu. Vychádza z intelektuálnych a duchovných potrieb. Staví na našej vrodenej zvedavosti a môžeme si ju predstaviť ako nemateriálnu potravu. V racionálnej rovine je to získavanie informácií za účelom plánovania a predvídania pravdepodobných výsledkov. Na emocionálnej rovine vysvetľuje usilovanie o duchovné, ideologické a estetické aspekty, ktoré vedú k doceneniu a pochopeniu sveta.

Motivačné teórie sa zakladajú na teórii ľudských potrieb a ich uspokojovaní. Maslow (in Plchová, 2009) formuloval hypotézu, že v človeku je uložená určitá štruktúra potrieb, ktoré je možné hierarchicky usporiadať. Za základnú psychologickú potrebu človeka pokladal tendenciu k rastu osobnosti, ktorú si ľudia naplňajú prostredníctvom sebarealizácie. Hierarchické usporiadanie potrieb, ktorých uspokojenie motivuje ľudí, sa dá usporiadať do pyramídy, kde základňu tvoria existenčné potreby základného charakteru, teda fyziologické, potom potreba bezpečia, sociálne potreby ako kontakt, láska, spolupatričnosť, ďalej potreba úcty či uznania, ktorá patrí medzi veľmi silne motivujúce potreby jednotlivca a sebarealizácia. Práve potreba úcty či uznania môže byť jedným z motívov motorkárov k jazdeniu na motorkách a k tomuto životnému štýlu. Preukazuje to už spomínaný výskum autorov Jacksona a Wilsona (1993), ktorí u malej vzorky motorkárov zistili nízke sebahodnotenie a jazda na motorke bol spôsob ako toto sebahodnotenie zvýšiť a stať sa významnejším v spoločnosti.

Maslowov prístup modifikoval Alderfer (in Plchová, 2009), ktorý rozlišuje už len 3 skupiny potrieb:

- existenčné
- vzťahové
- rastové

Do existenčných zahrňuje spodné dve oblasti Maslowovej pyramídy, do vzťahovej skupiny patria sociálne kontakty a status, rastovú skupinu tvorí seberealizácia, nezávislosť a ochota dosahovať výkony. Podľa Adelfera môžu tieto potreby pôsobiť súbežne, dokonca je možný aj spätný vývin – ak sa nedá uspokojiť vyššia potreba, väčšia pozornosť sa sústreďí na uspokojenie potreby nižšej.

Ďalšou motivačnou teóriou je teória senzitivity k odmene a senzitivity k trestu od J. Graya. Táto teória je biologicky determinovaná a považuje motivačné systémy BAS (behaviorálny aktivačný systém) a BIS (behaviorálny inhibičný systém) za súčasť centrálného nervového systému, pričom každý je riadený inou mozgovou štruktúrou spracovávajúcou rozdielne typy informácií. Na základe aktivity motivačných systémov sa potom definujú základné dimenzie osobnosti, a to impulzivita, ktorá predikuje vyššiu senzitivitu k odmene a anxieta, ktorá predikuje vyššiu senzitivitu k signálom trestu. Bandura do svojej sociálno-kognitívnej teórie zahrnul koncept sebaúčinnosti ako základný konštrukt, ktorý je motivačný. Sebaúčinnosť je podľa neho posúdenie vlastných možností organizovať a realizovať akciu, ktorá je vyžadovaná k dosiahnutiu stanoveného typu výkonu. Viera v sebaúčinnosť determinuje ako ľudia cítia, myslia, motivujú seba samých a spravajú sa. (Pilárik, Sarmány-Schuller, 2004)

4 Motorkári

Na úvod uvedieme stručnú históriu vývinu motorkárskeho života, aby sme priblížili udalosti, ktoré formovali pohľad a názory na motorkárov. Dulaney (2005) určil tri periódy vývinu motorkárskej spoločnosti a jej preniku do povedomia ľudí. Prvú preformatívnu periódu tvoria roky 1901- 1944, ktoré sa pokladajú za roky vzniku sociálnej organizácie okolo motoriek. Ďalšia perióda je formujúca v rokoch 1945 -57, kedy sociálne a historické udalosti po druhej svetovej vojne vytvorili obraz psancov a motorkárskych klubov a zatiaľ posledná, transformatívna perióda je od roku 1958 až po súčasnosť. Hlavný pohľad spoločnosti na motorkárov bol teda vytvorený počas druhej periódy. Tá sa spája s koncom druhej svetovej vojny a s návratom vojakov, ktorí boli špeciálne vyškolení na jazdu na motorkách, ich servis a rýchly presun. Tí sa po návrate snažili znova začleniť do bežného života, čo im však sťažovala zmena osobnosti vplyvom vojny a často aj posttraumatická stresová porucha. Preto sa začali vojaci stretávať a vznikali bratstvá z vojny a spájalo ich práve jazdenie na motorkách. Takto sa postupne formovali do skupín a vznikali motorkárske kluby. Významnou bola udalosť zo dňa 4. júla, 1947 v meste Holliester. Osláv v tomto meste sa zúčastnilo 4 000 motorkárov. Vznikla fotka opitého chlapa s rozbitou fľaškou piva v jednej ruke, otvorenou fľašou v druhej ako sedí na motorke Harley-Davidson v rifliach a koženom oblečení. Táto fotka bola uverejnená v novinách s titulkom *Motorkárske prázdniny: on a jeho kamaráti terorizovali mesto*. Fotografia vyvolala pobúrenie a ako už bolo v predchádzajúcej kapitole spomínané, fotografie sa ujal Hollywood a filmové štúdiá. Motorkárske kluby sa začali deliť na „1%“ a konvenčné. Práve tzv. 1% motorkárske kluby sa spájajú s nelegálnou činnosťou. Najznámejších je 5 takýchto klubov- *Hell's Angels, Bandidos, Outlaw, Pagans, Sons of Silence*. (Barker, 2005)

Vodiči áut a motorkári zdieľajú a používajú na prepravu tie isté cesty. Často sa však zabúda na to, že i keď tieto dopravné prostriedky slúžia na rovnaký cieľ- prepravu z jedného bodu do druhého- sú úplne odlišné. Rozdiely medzi autami a motorkami popisujú vo svojej práci autori Walker, Stanton a Salmon (2011) Motoriky majú rukou ovládaný plyn, prednú brzdu a spojku, teda všetko to, čo v aute je ovládané nohou. Nohou je ovládané radenie rýchlosti, na aute je to rukou. Motoriky sú menšie, ľahšie, zaberajú menej miesta v premávke, sú lepšie ovládateľnejšie, vyžadujú si vo väčšej miere udržiavanie rovnováhy a vo väčšine prípadov

dovoľujú jazdcovi aj širší pohľad na cestu v porovnaní s autom. Motorkári sú priamo vystavení prostrediu, počujú hluk motoriky, cítia vibrácie a nerovnosti na ceste, čo ich znevýhodňuje. Vodiči áut sú od prostredia izolovaní, auto okolo nich izoluje vplyvy z vonkajšieho prostredia. Na druhej strane, jazdec na motorke priamo ovláda také vlastnosti stroja ako napríklad plyn, riadenie, brzdy a kolesá, a ovládacie efekty, kam patrí škrtiacia klapka, vrchný okuliár a vidlice, brzdové barany a prevodovú radiacu vidlicu. Ak k tomu pridáme zvýšený výkon a hmotnostné pomery, poskytuje to na motorke možnosť priamo reagovať a ovládať stroj, čo nie je možné replikovať ani v modernejších autách. Tieto rozdiely sa potom prejavujú na ceste, keď príde k stretu auta a motoriky, pričom často dôjde k tzv. nehodám kvôli prednosti v jazde [right of way accidents]. Tieto situácie značnou mierou prispievajú k zvyšovaniu nehodovosti motorkárov na cestách. Podľa štatistických údajov Ministerstva vnútra SR sa počas roka 2012 stalo 13 945 nehôd, k usmrteniu došlo v 296 prípadoch. Usmrtených motorkárov bolo 27, z toho motorkármi ako vinníkmi dopravnej nehody bolo 18. Teda 1/3 z celkového počtu usmrtených motorkárov zavinili práve vodiči áut. (Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, 2013) Možnou príčinou týchto nehôd je napríklad už spomínané nepoznanie rozdielov v spôsobe jazdy na aute a motorke. Chesam et al. (in Sukor, Fujii, 2011) taktiež poukázal na fakt, že hlbšie poznanie psychológie motorkárov a ich správania môže pomôcť zistiť, aké vnútorné faktory ovplyvňujú rizikové udalosti.

Ako existujú rozdiely medzi autom a motocyklom, tak sú rozdiely aj v jednotlivých typoch motoriek a z toho vyplývajúceho štýlu jazdy. Rozlišujeme približne 5-6 hlavných typov motoriek. Ide o typy superšport, turista, enduro, čoper, štvorkolka a skúter. Skútre sú motoriky do mestskej premávky. Ich výhoda je praktickosť a obratnosť v meste. Nemajú spojku, väčšina je vybavená aj ochrannými prvkami proti dažďu. Nevýhodou sú malé kolesá, ktoré môžu ubrať na stabilitu motocykla. Je určená pre jazdcov, ktorí sa potrebujú rýchlo prepraviť z jedného bodu v meste na druhý. Štvorkolky sú vo väčšine prípadov určené na jazdenie v teréne, mimo cestu. Prechod medzi jazdením mimo cestu a jazdením na ceste je enduro, čiže motorika určená aj na cestnú komunikáciu, aj do terénu. Sú to váhovo ľahké motoriky, nevýhodou je malá nádrž, teda nie je určená na dlhé výlety. Preto ich obľubujú jazdci práve pre jazdu v teréne a akrobatické prvky, ako skoky, či saltá. Výrazným typom motocyklov sú čopre. Sú určené vyslovene pre relax pri jazdení. Prispôbené sú hlavne pohodlným posedom na dlhé trasy. Jazdia v nižších otáčkach, čo pomáha pri riadení. Ťažisko je pri tomto type motocykla nízko položené, čím je uľahčená

manipulácia s motocyklom. Podobne pre dlhé výlety je konštruovaná kategória turistiky, ktorá však má rovnejší posed, vyššie ťažisko, prispôsobená na vyššie rýchlosti ako čoper. Zabezpečuje jazdcovi viac pohodlia, či už ochrannými prvkami voči dažďu, väčšou elektronickou výbavou alebo miestom pre batožinu. Je určená pre turistu, ktorí chcú ísť s motorkou na dlhé výlety a spoznávať krajiny. Poslednou kategóriou sú superšporty, či cestné motocykle. Sú to motorky určené pre adrenalínovú, rýchlu jazdu. Komfort sa pri tomto type motoriek neberie do úvahy, dôležitá je sila, akcelerácia a vzrušenie, ktoré poskytuje rýchla jazda. Tento typ motoriek je určený pre skúsených jazdcov, ktorý dokážu zvládnuť silu a rýchlosť týchto motocyklov a majú radi adrenalínové zážitky. (American Motorcyclist Association, 2014; Motorcycledirectory, 2014)

5 Teoretické východiská, výskumný problém, cieľ a výskumné otázky

Ako sme uviedli, agresivita je jednou z črt osobnosti a je prirodzená pre každého človeka. O súvislosti medzi osobnosťou a agresivitou hovoria viacerí autori (pozri napr. Bettencourt, Talley, Benjamin, Valentine, 2006; Hines, Saudino, 2008; Van der Helm, Stams, Van Genabeek, Van der Laan, 2012). Bettencourt, Talley, Benjamin, Valentine (2006) pokladajú päťfaktorový model za užitočný pri štúdiu agresívneho správania a vyzdvihujú dôležitosť dimenzií neurotizmus a svedomitosť pre toto štúdium. Podľa autorou, u jednotlivcov, ktorí majú vysoké skóre v neurotizme, sa objavujú tendencie k prežívaniu psychologického distresu a negatívneho vplyvu intenzívnejšie, sú viac nepriateľskí, úzkostní, deprimovaní, rozpačití a impulzívní. Majú neefektívne zvládacie mechanizmy a sú náchylnejší na iracionálne myslenie a správanie. Jednotlivci, ktorí majú nízku prívetivosť, sú náchylnejší byť nepriateľskí a podráždení, nedôverujú druhým, ak ľudia konajú inak, ako oni chcú, tak ich vylučujú, či urážajú, cítia potrebu k útoku a trestu ostatných, majú nedostatok emočného prejavovania a pripútania sa k iným. Tieto zistenia potvrdzujú aj Hines a Saudino (2008), keď na základe výsledkov usudzujú, že vysoký neurotizmus a vysoká extravergia sú spojené s psychickou agresiou.

V našej práci sme sa rozhodli použiť taktiež päťfaktorový model osobnosti. Na základe predchádzajúceho výskumného zistenia o dôležitosti dimenzií neurotizmus a svedomitosť môžeme premýšľať o úrovni impulzivity a agresivity. Na impulzivotu sa sústreďujú aj autori Cheng a Lee (2012) vo svojom výskume riskantného správania motorkárov. Podľa autorov ľudia, ktorí majú vyššiu impulzivotu viacej riskujú než ľudia s nižšou impulzivotou. Riskovanie počas jazdenia či šoferovania autori definujú ako sociálne neakceptovateľné, voľné správanie s potencionálne negatívnym výsledkom, kde nie sú prijaté obmedzenia na rýchlosť či jazdu pod vplyvom alkoholu. Takéto jazdenie s porušovaním predpisov môže byť rozdelené do dvoch kategórií založených na dôvode jazdenia. Prvý typ je obyčajné porušovanie, kde ľudia porušujú zákon ale bez agresívnej motivácie či cieľu, teda agresia nie je dôvodom a motiváciou k jazde. Druhý typ je agresívne porušovanie, kde je agresivita prítomná medzi ľuďmi. Výskumu Chenga a Leeho sa zúčastnilo 255 motorkárov. Bol zistený súvis medzi impulzivotou, riskantným správaním a agresívnym jazdením. Vyššia impulzivita u motorkárov znamenala riskantnejšie správanie na ceste a menšiu schopnosť inhibovať reakcie.

Ako už bolo uvedené, subkultúra motorkárov má svoju dlhú históriu. Ako sa vyvíjala táto subkultúra, vyvíjal sa a menil aj pohľad a názory na ňu. Sú však tieto názory správne? Je možné ich zovšeobecniť na celú subkultúru? Čím sa odlišujú motorkári od normy? Je možné nájsť signifikantné rozdiely medzi osobnosťami motorkárov a vodičou áut? Naším prvým výskumným problémom je zistenie, či sa odlišujú motorkári od vodičou áut v osobnostnom profile. Cieľom je popis osobnosti motorkára pomocou päťfaktorového modelu osobnosti a skúmanie, či existuje rozdiel medzi osobnosťou motorkára a osobnosťou vodiča auta. Stanovujeme si teda prvú výskumnú otázku

V1: Existuje rozdiel v osobnosti motorkára a vodiča auta?

Cheng a Lee (2012) vo svojom výskume dokázali súvislosť medzi impulzivitou, riskantným správaním a agresívnym jazdením u motorkárov. Avšak je agresívny štýl jazdy prejavom agresivity ako jednej z vlastností osobnosti? Ako uvádzajú autori Cheng, Ng a Lee (2012) motorkári sú často práve pre spôsob ich jazdy považovaní verejnosťou za kriminálnikov, rebelov, či kaskadérov, označovaní ako agresívni, nebezpeční. Často len preto, lebo sa snažia využívať možnosti, ktoré im technicky motorka poskytuje, ako napríklad využiť voľné miesto v premávke počas zápchy, či rýchle predbehnutie, ktoré sa môže zdať príliš riskantným, či samotná rýchla jazda. Z tohto ale nevieme odvodit', či motorkár ako jednotlivec, osobnosť je agresívny. Takisto to nie je možné zovšeobecniť na tomto základe na celú populáciu. Náš druhý výskumný problém sa týka agresivity motorkárov. Dávame si za cieľ skúmať agresivitu motorkárov, jej úroveň a rozdiel agresivity u motorkárov a vodičov áut. I keď existuje predpoklad, že miera agresivity by mohla byť vyššia kvôli predpokladanej impulzivite a agresívnemu štýlu jazdy, nemáme tento predpoklad podložený priamo cez výskum, ktorý by sa zameriaval na agresivitu motorkárov ako vlastnosť ich osobnosti v celej subkultúre. Stanovujeme si preto druhú výskumnú otázku

V2: Majú motorkári signifikantne vyššiu úroveň agresie ako vodiči áut?

Súvislosť osobnosti a motivácie potvrdzujú autori Judge a Ilies (2002) svojou meta-analýzou o vzťahu osobnosti a výkonovej motivácie. Barrick (in Judge a Ilies, 2002) hovorí

o spojitosti medzi svedomitou a motiváciou pre stanovenie si cieľov. Podľa jeho výsledkov si dávajú neurotíckí jednotlivci menej pravdepodobné ciele. Barrick (in Batey, Booth, Furnham, Lipman, 2011) ďalej definoval tri motivačné orientácie a určil ich vzťah k päťfaktorovému modelu. Usilujúca sa motivácia sa zaoberá potrebou úspechu a zvyšovaním statusu, bola zistená v súvislosti s extravertiou. Skupina usilujúcich sa motivácií sa zaoberá potrebou vychádzať s inými a dosiahnutím prívetivých vzťahov. Bolo zistené, že toto sa dá predikovať cez dimenziu prívetivosť. Schopnosť usilujúcej sa motivácie zameranej na potrebu ukončiť a dokončiť úlohy zistili v súvislosti so svedomitou. Vo výskume Jacksona a Wilsona (1993), opísanom v prvej kapitole, sme uviedli tvrdenie o nízkom sebahodnotení motorkárov, ktoré si zvyšujú práve jazdením na motorke. Podľa Barrickovho výskumu (in Judge, Ilies, 2002) možno predpokladať, že sa u nich prejaví usilujúci druh motivácie. Ako vidíme, všetky tri nami skúmané oblasti sú spolu prepojené a majú na seba priamy alebo nepriamy vplyv.

Čo však motivuje stále viac ľudí sadáť si na motorku, keď je to jeden z riskantnejších záujmov? Čo je to, čo ľudí láka a motivuje ku kúpe motorke, zmene životného štýlu, prijatiu rizika? Pokladajú aj samotní motorkári tento šport a záľubu za riskantnú? Motivácia motorkárov k jazdeniu je náš tretí výskumný problém. Za cieľ si kladieme popísať, čo motivuje motorkárov k jazdeniu a aký zmysel pripisujú tejto záľube či životnému štýlu. Aby sme si zodpovedali tieto otázky, kladieme si tretiu výskumnú otázku:

V3: Aká je motivácia motorkárov k jazdeniu?

6 Postup

6.1 Výskumný súbor

Našeho výskumu sa zúčastnilo spolu 450 ľudí. Výskumný súbor tvorili dve skupiny. Prvá skupina boli motorkári. Tvorilo ju 243 mužov a 7 žien vo vekovom rozpätí 20-67 rokov, pričom priemerný vek bol 34,94 rokov ($sd= 0,59$). Na superšportoch ich jazdilo 33, na chopproch 39, turistike sa venovalo 160, enduro a cross štýl preferovalo 17 respondentov a na štvorkolke jazdil 1. Podmienky pre túto skupinu boli, že to musia byť aktívni jazdci na motorkách a jazdia na motocykloch aspoň 2 roky. Počet rokov jazdy na motorke bol stanovený z dôvodu, aby sa výskumu zúčastnili respondenti, ktorí už majú skúsenosti s jazdou na motorke a vyskúšali si rôzne situácie v cestnej premávke. Priemerná dĺžka jazdenia na motorke bola 12,7 roka ($sd= 9,79$), pričom najmenej to boli 2 roky a najviac 45 rokov jazdenia na motorke.

Kontrolnú skupinu tvorilo 96 mužov a 104 žien. Vekové rozpätie bolo rovnaké ako pri prvej skupine, 21-50 rokov, pričom priemerný vek bol 31,40 rokov ($sd= 0,65$). Podmienkami pre túto skupinu bolo, aby nemali skúsenosti s jazdou na motocykli. Vodiči áut mali v priemere 10,22 ($sd= 0,56$) rokov skúsenosti s vedením auta, pričom najmenej to bolo 1 rok a najviac 28 rokov.

6.2 Metódy zberu dát

Zber dát prebiehal na území Slovenskej republiky. Dáta boli zbierané počas mesiacov december 2013 - február 2014. Zber dát bol uskutočňovaný jednoduchým nenáhodným a lavínovým výberom. Dotazníky určené pre motorkárov boli umiestnené do diskusných fór na internete s motorkárskou tematikou. Ďalej boli niektorí ľudia požiadaní, aby rozposielali hypertextové odkazy na stránku s dotazníkmi. Pre kontrolnú skupinu bol použitý ten istý postup, avšak dotazníky boli na internete zverejňované v diskusných fórach týkajúcich sa tematiky áut. Niektorých účastníkov sme takisto požiadali o rozposlanie hypertextových odkazov na stránku s

dotazníkmi. Účastníkom výskumu bol najprv poskytnutý informovaný súhlas s objasnením témy výskumnej práce. Vyplnením dotazníkov poskytli svoj súhlas s účasťou na výskume. Bola im poskytnutá možnosť informovania sa o výsledkoch ich dotazníkov, ak poskytnú svoj kontakt, ako aj o výsledkoch celého výskumu.

Vo výskume boli použité dva dotazníky a nami vytvorené otvorené otázky. Pre meranie osobnosti bol použitý dotazník NEO FFI. Jeho autormi sú Costa a McCrae (McCrae, Costa Jr, 2004). V slovenskej verzii vyšiel od autorov Hamala a Ruisel (2007). Tento 5 faktorový osobnostný inventár bol zostrojený na meranie 5 dimenzií päťfaktorového modelu osobnosti. Je to 60 položkový inventár, ktorý zachytáva dimenzie neurozitmus, extravertzia, otvorenosť, prívetivosť a svedomitosť. Pre každú dimenziu je vytvorených 12 položiek, ktoré sú vo forme výrokov o sebe, pričom respondent má za úlohu posúdiť mieru platnosti výroku o sebe na 5-bodovej Likertovej škále. Pre dimenziu neurotizmus je to napríklad položka „Často sa cítim horší/ia ako iní.“, dimenzia extravertzia je zastúpená položkou „Veľmi rád sa bavím s inými ľuďmi“, príkladom pre dimenziu otvorenosť je „Túžim po poznani a vedomostiach.“ Pre dimenziu prívetivosť je príkladom položka „Zväčša sa pokúšam byť ohľaduplný/á a citlivý/á.“, príkladom pre dimenziu svedomitosť je „Usilujem sa o dokonalosť vo všetkom, čo robím.“

Pre zistenie úrovne agresie bol použitý Dotazník agresie [AQ- Aggression Questionnaire]. Dotazník bol vytvorený autormi Buss a Perry. Pozostáva z 29 sebvýpovedných položiek o správaní a pocitoch, kde sa respondenti majú ohodnotiť na 5-bodovej Likertovej škále, pričom 1 = veľmi netypické pre mňa a 5= veľmi typické pre mňa. Dotazník popisuje 4 subškály, a to fyzickú agresiu, verbálnu agresiu, hnev a hostilitu. Pre verbálnu agresiu je to napríklad položka „Často nesúhlasím s ľuďmi.“, pre fyzickú agresiu napríklad „Sú ľudia, ktorí na mňa tak tlačili, že sme skončili pri bitke.“, hnev zastupuje položka „Rýchlo vzplaniem, ale rýchlo aj vyhasnem.“ a hostilitu napríklad „Občas cítim, že ľudia sa mi smejú za chrbtom.“ (Archer, Kilpatrick, Bramwell, 1995; Archer, Webb, 2006; Bernstein, Gesn, 1997).

Pre zistenie motivácie boli použité nami vytvorené otvorené otázky. Naším cieľom bolo vytvoriť zrozumiteľné otvorené otázky, ktoré ponúkajú dostatok priestoru na sebvýjadrenie a zároveň nám pomôžu opísať, čo vedie motorkárov k jazdeniu. Znenie otázok bolo nasledovné:

1. Čo Vás viedlo k jazdeniu, prečo ste začali jazdiť?
2. Čo je podľa Vás cieľom jazdenia?
3. Aké sú podľa Vás pozitívne stránky jazdenia na motorke?

4. Aké sú podľa Vás negatívne stránky jazdenia na motorke?
5. Je tento koníček podľa Vás bezpečný či riskantný?
6. Miesto pre vaše ďalšie pripomienky

V prvej otázke sme sa zamerali na prvotné impulzy k jazdeniu a vzťah k motocyklom. Pokladáme za dôležité poznať práve tieto prvotné impulzy, nakoľko cez ne vieme zistiť, či impulzy prichádzali z vonkajšieho prostredia (ako napríklad kamaráti, rodina) alebo to bola vlastná túžba ku kúpe motocykla.

Druhá otázka sa týka cieľa jazdy. Prináša to pôžitok motorkárovi? V akej podobe? Našou snahou bolo opísať toho, čo je cieľom jazdy, aký zmysel v tom motorkár vidí, a teda prečo jazdí a čím ho to naplňuje.

Pri tretej a štvrtej otázke sme sa zamerali na dve strany jazdenia, a to na pozitívnu a negatívnu stránku jazdenia na motorke. Otázky sú postavené tak, aby sa dali vyjadriť a opísať výhody, pozitívna, nevýhody a negatíva spojené s jazdením na motorke.

Piata otázka sa zameriavala na riskantnosť tejto záľuby. Vieme, že pohľad na jednu vec či udalosť sa môže u každého meniť a závisí od toho, ako danú vec či udalosť vnímame. Preto sme sa pýtali na názor na bezpečnosť či riskantnosť jazdenia priamo z pohľadu motorkára a na to, ako on vyhodnocuje situáciu zo sedadla motorky.

Šiesta otázka bola pre motorkárov ponúknutá ako miesto na vyjadrenie toho, čo by chceli ešte dodať, ale nevedeli to zaradiť do žiadnej z položených otázok.

Otázky boli otvorené a respondenti požiadani, aby odpovedali rozvinutými vetami, v ktorých mali možnosť uviesť viacero odpovedí na každú otázku a lepšie svoje odpovede vyjadriť.

Týmito otázkami sme sa snažili postrehnúť všetky stránky a možnosti motivovania k jazdeniu. Zamerali sme sa nielen na pozitíva, ale aj negatívne stránky tejto záľuby. Taktiež nás zaujímal pohľad samotných motorkárov na riskantnosť jazdenia, teda ak jazdia agresívne, vnímajú aj oni svoju jazdu ako agresívnu?

6.3 Metódy analýzy údajov

Analýzu získaných výskumných údajov sme vypracovali použitím štatistických testov aplikovaných prostredníctvom štatistického počítačového programu SPSS [Statistical Package for the Social Sciences]. Pre analýzu získaných údajov sme najprv použili deskriptívnu štatistiku. Pomocou nej sme vyhodnotili osobnostný profil, agresiu a motiváciu motorkárov k jazdeniu. Následne sa inferenčou štatistikou - použitím neparametrického Mann-Whitneyho U- testu zisťovali rozdiel medzi výsledkami skupín motorkári a vodiči áut.

7 Výsledky

7.1 Deskriptívna analýza

Z údajov, ktoré nám poskytli respondenti sme vypočítali priemerné hodnoty, štandardnú odchýlku, minimálnu a maximálnu hodnotu hrubého skóre v jednotlivých dimenziách v dotazníkoch pre obidve skupiny spolu. Výsledky uvádzame v tabulke č. 1.

Tab. č 1 Deskriptívna analýza

	N=450	Priemer	SD	Min	Max
NEO FFI					
extraverzia		28,63	6,54	8	45
emocionálna labilita		17,72	7,50	0	38
otvorenosť voči skúsenosti		26,85	6,93	9	42
prívetivosť		29,94	5,64	9	43
svedomitosť		35,46	6,87	6	48
AQ					
fyzická agresia		19,52	6,71	9	44
verbálna agresia		14,57	3,38	6	25
hnev		16,48	6,24	7	31
hostilita		20,66	4,93	8	36

Z údajov, ktoré nám poskytli repondenti sme vypočítali priemerné hodnoty, štandardnú odchýlku, minimálnu a maximálnu hodnotu hrubého skóre v jednotlivých dimenziách v dotazníkoch pre skupinu motorkárov. Výsledky uvádzame v tabulke č. 2.

Tab. č. 2 Deskriptívna analýza vzhľadom na skupinu motorkári

	N=250	Priemer	SD	Min	Max
NEO FFI					
extraverzia		28,88	6,74	8	45
emocionálna labilita		16,06	7,38	0	38
otvorenosť voči skúsenosti		26,66	6,52	12	42
prívetivosť		29,12	6,06	9	43
svedomitosť		36,04	6,54	6	48
AQ					
fyzická agresia		20,86	5,98	9	44
verbálna agresia		14,16	3,29	6	25
hnev		15,62	5,28	7	31
hostilita		19,98	5,25	8	36

Z údajov, ktoré nám poskytli respondenti sme vypočítali priemerné hodnoty, štandardnú odchýlku, minimálnu a maximálnu hodnotu hrubého skóre v jednotlivých dimenziách v dotazníkoch pre skupinu vodičov áut. Výsledky uvádzame v tabuľke č. 3.

Tab. č. 3 Deskriptívna analýza vzhľadom na skupinu vodiči áut

	N=200	Priemer	SD	Min	Max
NEO FFI					
extraverzia		28,32	6,28	15	39
emocionálna labilita		19,80	7,14	8	36
otvorenosť voči skúsenosti		27,08	7,43	9	42
prívetivosť		30,96	4,89	19	37
svedomitosť		34,72	7,22	16	48
AQ					
fyzická agresia		17,84	7,19	9	33
verbálna agresia		15,08	3,43	9	21
hnev		17,56	7,13	7	30
hostilita		21,52	4,37	15	32

7.2 Štatistické testovanie rozdielov

7.2.1 Výskumná otázka V1

Výskumná otázka V1 bola formulovaná: Existuje rozdiel v osobnosti motorkára a vodiča auta? Pre jej zodpovedanie testujeme rozdiely vo všetkých 5 dimenziách.

Existuje rozdiel v osobnosti motorkára a vodiča auta v dimenzií extraverzia? Výskumný súbor je pre obidve skupiny väčší ako 50, na overenie normálneho rozloženia bol použitý Kolmogorov-Smirnovov test. Na jeho základe zamietame nulovú hypotézu o normálnom rozložení (sig. 0,002 a 0,000). Vzhľadom na tieto výsledky sme aplikovali nepatametrický Mann-Whitneyho U- test, ktorý sa používa pri porovnávaní dvoch nezávislých výberov.

Tab. č. 4 Mann- Whitneyho U- test – extraverzia

Extraverzia	N	Medián	Rozpätie	Priemerné poradie	U- test	Sig. (2- stranná)	d
motorkári	250	29	37	231,21	2,357	0,297	0,000
vodiči áut	200	30	24	218,36			

Na základe výsledkov Mann- Whitneyho U- testu môžeme predpokladať, že medzi úrovňami extravenzie motorkárov ($Mdn = 29$) a vodičov áut ($Mdn = 30$) nie je signifikantný rozdiel ($U = 2,357$; $p = 0,297$), tento predpoklad reprezentuje aj nulová miera efektu $d = 0,000$.

Existuje rozdiel v osobnosti motorkára a vodiča auta v dimenzií emocionálna labilita? Výskumný súbor je pre obe skupiny väčší ako 50, na overenie normálneho rozloženia sme teda použili Kolmogorov- Smirnovov test. Podľa výsledkov sme zamietli štatistickú nulovú hypotézu o normálnom rozložení testovanej premennej pre skupinu motorkári (sig.= 0,001) aj skupinu vodiči áut (sig.= 0,000). Vzhľadom na tieto výsledky sme aplikovali na testovanie Mann-Whitneyho U- test.

Tab. č. 5. Mann- Whitneyho U- test – emocionálna labilita

Emocionálna labilita	N	Medián	Rozpätie	Priemerné poradie	U- test	Sig. (2- stranná)	d
motorkári	250	15	38	197,31	17952,000	0,000	-0,428
vodiči áut	200	19	28	260,74			

Na základe výsledkov Mann- Whitneyho U- testu môžeme predpokladať, že existuje rozdiel ($U = 17952,000$; $p = 0,000$) medzi skupinami motorkári ($Mdn = 15$) a vodiči áut ($Mdn = 19$) v dimenzií emocionálna labilita, pričom je tu stredný efekt rozdielu $d = -0,428$.

Existuje rozdiel v osobnosti motorkára a vodiča auta v dimenzií otvorenosť voči skúsenosti? Výskumný súbor je pre obe skupiny väčší ako 50, na overenie normálneho rozloženia sme teda použili Kolmogorov- Smirnovov test. Podľa výsledkov sme zamietli štatistickú nulovú hypotézu o normálnom rozložení testovanej premennej pre skupinu motorkári ($sig. = 0,026$) aj skupinu vodiči áut ($sig. = 0,000$). Vzhľadom na tieto výsledky sme aplikovali na testovanie Mann- Whitneyho U- test.

Tab. č. 6 Mann- Whitneyho U- test – otvorenosť voči skúsenosti

Otvorenosť voči skúsenosti	N	Medián	Rozpätie	Priemerné poradie	U- test	Sig. (2- stranná)	d
motorkári	250	27	30	220,52	23756,000	0,363	-0.153
vodiči áut	200	28	33	231,72			

Podľa výsledkov Mann- Whitneyho U- testu sme došli k záveru, že neexistuje signifikantný rozdiel ($U = 23756,000$; $p = 0,363$) v osobnosti motorkára ($Mdn = 27$) a vodiča auta ($Mdn = 28$) v dimenzií otvorenosť voči skúsenosti, rozdiel nereprezentuje takmer žiadny efekt $d = -0.153$.

Existuje rozdiel v osobnosti motorkára a vodiča auta v dimenzií prívetivosť? Výskumný súbor je pre obe skupiny väčší ako 50, na overenie normálneho rozloženia sme použili Kolmogorov- Smirnovov test. Podľa výsledkov sme zamietli štatistickú nulovú hypotézu

o normálnom rozložení testovanej premennej pre skupinu motorkári (sig.= 0,017) aj skupinu vodiči áut (sig.= 0,000). Vzhľadom na tieto výsledky sme aplikovali na testovanie Mann-Whitneyho U- test.

Tab. č. 7 Mann- Whitneyho U- test - prívetivosť

Prívetivosť	N	Medián	Rozpätie	Priemerné poradie	U- test	Sig. (2- stranná)	d
motorkári	250	29,5	34	205,39	1,997	0,000	-0,196
vodiči áut	200	32	18	250,64			

Na základe výsledkov Mann- Whitneyho U- testu môžeme predpokladať, že existuje rozdiel ($U = 1,997$; $p = 0,000$) medzi skupinami motorkári ($Mdn = 29,5$) a vodiči áut ($Mdn = 32$) v dimenzií prívetivosť. Tento rozdiel medzi skupinami reprezentuje malý efekt $d = -0,196$.

Existuje rozdiel v osobnosti motorkára a vodiča auta v dimenzií svedomitosť? Výskumný súbor je pre obe skupiny väčší ako 50, na overenie normálneho rozloženia sme teda použili Kolmogorov- Smirnovov test. Podľa výsledkov sme zamietli štatistickú nulovú hypotézu o normálnom rozložení testovanej premennej pre skupinu motorkári (sig.= 0,003) aj skupinu vodiči áut (sig.= 0,000). Vzhľadom na tieto výsledky sme aplikovali na testovanie Mann-Whitneyho U- test.

Tab. č. 8 Mann- Whitneyho U- test – svedomitosť

Svedomitosť	N	Medián	Rozpätie	Priemerné poradie	U- test	Sig. (2- stranná)	d
motorkári	250	37	42	235,53	22492,000	0,067	0,306
vodiči áut	200	36	32	212,96			

Vzhľadom na výsledky Mann- Whitneyho U- testu môžeme predpokladať, že neexistuje signifikantný rozdiel ($U = 22492,000$; $p = 0,067$) v osobnosti motorkára ($Mdn = 37$) a vodiča auta ($Mdn = 36$) v dimenzií prívetivosť, hoci tento rozdiel je reprezentovaný stredným efektom $d = 0,306$.

7.2.2 Výskumná otázka V2

Výskumná otázka V2 bola naformulovaná: Majú motorkári signifikantne vyššiu úroveň agresie ako vodiči áut? Rozdiely sme testovali pre všetky dimenzie a pre celkovú agresiu.

Majú motorkári signifikantne vyššiu úroveň agresie ako vodiči áut v dimenzií fyzická agresia? Pre odpovedanie na túto otázku sme najprv overili normalitu distribúcie testovanej premennej. Nakoľko obidve skupiny majú väčší počet respondentov ako 50, rozhodli sme sa použiť Kolmogorov-Smirnovov test. Podľa jeho výsledkov zamietame štatistickú nulovú hypotézu o normalite distribúcie testovanej premennej pre obidve skupiny (sig. 0,000). Vzhľadom na výsledky sme použili Mann-Whitneyho U- test.

Tab. č. 9 Mann-Whitneyho U- test – fyzická agresia

fyzická agresia	N	Medián	Rozpätie	Priemerné poradie	U- test	Sig. (2- stranná)	d
motorkári	250	20	35	252,35	18288,000	0,000	0,493
vodiči áut	200	16	24	191,94			

Na základe výsledkov Mann- Whitneyho U- testu môžeme predpokladať, že existuje signifikantný rozdiel ($U = 18288,000$; $p = 0,000$) medzi motorkármi ($Mdn = 20$) a vodičmi áut ($Mdn = 16$) v dimenzií fyzická agresia, ktorý je reprezentovaný stredným efektom $d = 0,493$. Motorkári majú vyššiu úroveň fyzickej agresie ako vodičo áut.

Majú motorkári signifikantne vyššiu úroveň agresie ako vodiči áut v dimenzií verbálna agresia? Pre odpovedanie na túto otázku sme najprv overili normalitu distribúcie testovanej premennej. Nakoľko obidve skupiny majú väčší počet respondentov ako 50, rozhodli sme sa použiť Kolmogorov-Smirnovov test. Podľa jeho výsledkov zamietame štatistickú nulovú hypotézu o normalite distribúcie testovanej premennej pre obidve skupiny (sig. 0,000). Vzhľadom na výsledky sme použili Mann-Whitneyho U- test.

Tab. č. 10 Mann-Whitneyho U- test – verbálna agresia

verbálna agresia	N	Medián	Rozpätie	Priemerné poradie	U- test	Sig. (2-stranná)	d
motorkári	250	14	19	212,38	21720,000	0,016	-0.333
vodiči áut	200	14	12	241,90			

Na základe výsledkov Mann-Whitneyho U- testu môžeme predpokladať, že existuje signifikantný rozdiel ($U = 21720,00$; $p = 0,016$) vo verbálnej agresii medzi motorkármi ($Mdn = 14$) a vodičmi áut ($Mdn = 14$), pričom tento rozdiel reprezentuje stredný efekt $d = -0,333$. Motorkári majú nižšiu úroveň verbálnej agresie ako vodiči áut.

Majú motorkári signifikantne vyššiu úroveň agresie ako vodiči áut v dimenzií hnev? Pre odpovedanie na túto otázku sme najprv overili normalitu distribúcie testovanej premennej. Nakoľko obidve skupiny majú väčší počet respondentov ako 50, rozhodli sme sa použiť Kolmogorov-Smirnovov test. Podľa jeho výsledkov zamietame štatistickú nulovú hypotézu o normalite distribúcie testovanej premennej pre obidve skupiny ($sig. 0,000$). Vzhľadom na výsledky sme použili Mann-Whitneyho U- test.

Tab. č. 11 Mann-Whitneyho U- test – hnev

Hnev	N	Medián	Rozpätie	Priemerné poradie	U- test	Sig. (2- stranná)	d
motorkári	250	15	24	212,24	2,168	0,015	-0,328
vodiči áut	200	17	23	242,08			

Na základe výsledkov Mann-Whitneyho U- testu môžeme predpokladať, že existuje signifikantný rozdiel ($U = 2,168$; $p = 0,015$) v dimenzií hnev medzi motorkármi ($Mdn = 15$) a vodičmi áut ($Mdn = 17$), pričom tento rozdiel je reprezentovaný stredným efektom $d = -0,328$. Motorkári dosahujú nižšiu úroveň hnevu ako vodiči áut.

Majú motorkári signifikantne vyššiu úroveň agresie ako vodiči áut v dimenzií hostilita? Pre odpovedanie na túto otázku sme najprv overili normalitu distribúcie testovanej premennej. Nakoľko obidve skupiny majú väčší počet respondentov ako 50, rozhodli sme sa použiť

Kolmogorov-Smirnovov test. Podľa jeho výsledkov zamietame štatistickú nulovú hypotézu o normalite distribúcie testovanej premennej pre obidve skupiny (sig. 0,000). Vzhľadom na výsledky sme použili Mann-Whitneyho U- test.

Tab. č. 12 Mann-Whitneyho U- test – hostilita

hostilita	N	Medián	Rozpätie	Priemerné poradie	U- test	Sig. (2- stranná)	d
motorkári	250	19	28	207,16	2,042	0,001	- 0,441
vodiči áut	200	20	17	248,42			

Na základe výsledkov Mann- Whitneyho U- testu môžeme predpokladať, že existuje signifikantný rozdiel ($U = 2,042$; $p = 0,001$) v dimenzií hostilita medzi motorkármi (Mdn = 19) a vodičmi áut (Mdn = 20), pričom tento rozdiel reprezentuje stredná miera efektu $d = -0,441$. Motorkári dosahujú nižšiu úroveň hostility ako vodiči áut.

Majú motorkári signifikantne vyššiu úroveň agresie ako vodiči áut? Pre odpovedanie na túto otázku sme najprv overili normalitu distribúcie testovanej premennej. Nakoľko obidve skupiny majú väčší počet respondentov ako 50, rozhodli sme sa použiť Kolmogorov-Smirnovov test. Podľa jeho výsledkov zamietame štatistickú nulovú hypotézu o normalite distribúcie testovanej premennej pre obidve skupiny (sig. 0,000). Vzhľadom na výsledky sme použili Mann-Whitneyho U- test.

Tab. č. 13 Mann-Whitneyho U- test – agresia

agresia	N	Medián	Rozpätie	Priemerné poradie	U- test	Sig. (2- stranná)	d
motorkári	250	68	84	228,57	2,423	0,575	-0,12
vodiči áut	200	63	58	221,66			

Na základe výsledkov Mann- Whitneyho U- testu môžeme predpokladať, že neexistuje signifikantný rozdiel ($U = 2,423$; $p = 0,575$) v celkovej úrovni agresie medzi motorkármi (Mdn = 68) a vodičmi áut (Mdn = 63), čo potvrdzuje aj takmer žiadna miera efektu $d = -0,12$. Náš predpoklad o vyššej miere agresie u motorkárov sa nepotvrdil.

7.2.3 Výskumná otázka V3

Výskumná otázka V3 bola naformulovaná: Aká je motivácia motorkárov k jazdeniu? Pre zodpovedanie tejto otázky boli respondentom položené otázky:

1. Čo Vás viedlo k jazdeniu, prečo ste začali jazdiť?
2. Čo je podľa Vás cieľom jazdenia?
3. Aké sú podľa Vás pozitívne stránky jazdenia na motorke?
4. Aké sú podľa Vás negatívne stránky jazdenia na motorke?
5. Je tento koníček podľa Vás bezpečný či riskantný?
6. Miesto pre vaše ďalšie pripomienky

Pri spracovaní výsledkov sme vychádzali z postupu konsenzuálneho kvalitatívneho prístupu [CQR- Consensual Qualitative Research], ktorý je:

- 1) určenie domén
- 2) zhrnutie základných myšlienok
- 3) postaviť kategórie na základe cross-analýzy
- 4) skontrolovať výsledky analýzy
- 5) skontrolovať stabilitu výsledkov
- 6) zmapovať poznatky. (Hepper, Kivlinghand, Wampold, 2008; Hill et al., 2005)

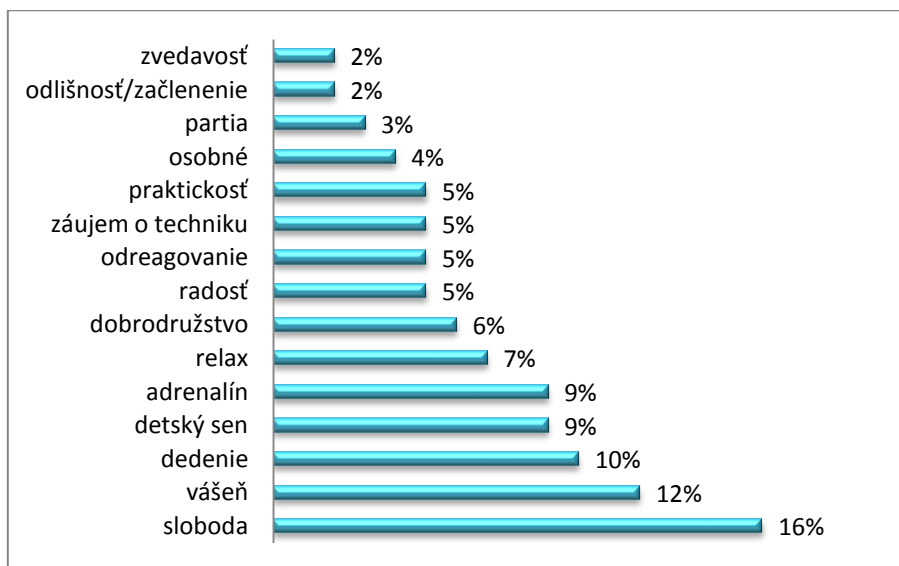
Náš postup teda bol nasledovný. Dvaja výskumníci sa oboznámili so všetkými odpoveďami respondentov pre každú otázku zvlášť. Následne boli nezávisle od seba určené domény, pripísané k nim základné myšlienky či pojmy. Tieto domény sa potom prediskutovali a na základe spoločného rozhodnutia sa vybrali tie, ktoré boli v práci použité. V tabuľkách uvádzame domény, hlavné obsahy domén a príklady pre každú doménu zo odpovedí respondentov.

Tab. č. 14 Čo Vás viedlo k jazdeniu, prečo ste začali jazdiť?

doména	hlavné obsahy	príklad	počet odp.
sloboda	voľnosť, nezávislosť	Vždy som sníval o slobode na choppri, jazdiť krajinou a vychutnávať si krásy života, sveta, ľudí... Cítim určitú slobodu a v spoločnosti správnych ľudí je to neskutočný pocit...	50
vášeň	túžba, živ. štýl, závislosť, láska, nadšenie, krása	túžba jazdiť; láska; Je to závislosť, ktorá ťa nikdy nepustí, keď ťa chytí.	36
dedenie	dedičnosť	K jazdeniu ma priviedol môj otec, ktorý jazdil. Začala som ako "ľadvinka", no po prekročení 18tych narodenín mi otec aj zakúpil prvý motocykel - novú hondu 125-ku. Tak som začala jazdiť. Jednoducho sa mi páčil ten spôsob života, ktorý viedol otec, cez týždeň v práci a cez víkend sadnúť na motorku a voziť sa len tak, bez účelu, resp. si ten účel (cieľ cesty) nájsť len kvôli tomu, že sa chce povozit'.	32
detský sen	sen, chlapčenský sen	bol to mladícky sen, boli sme partia 10 rovnako "starých" chalanov na jednom sídlidku...všetci sme si zaobstarali motorky a žili sme "jazdením" každú možnú chvíľu...	27
adrenalin	zábava, frajerina, nuda	adrenalin, možno trochu aj pocit, že motorka je frajerina	26
relax	oddych		21
dobrodružstvo	cestovanie, turistika, zážitky, skúsiť niečo nové a spoznať niečo	spoznávanie krajiny z iného pohľadu	19
radosť	dobrá pocit	Radosť z jazdy a okolia	16
odreagovanie	únik od povinností, zahodenie starostí	motorka je ideálna na ventilovanie problémov, len obycajnym pojazdením	16
záujem o techniku	fascinovanosť motormi a strojmi	Celkovo mam rád motorom poháňané stroje. Od detstva sa mi to páčilo a zároveň ma to aj silno lákalo. Dnes pracujem ako vojensky pilot a doma jazdím na motorke pre relax a uvoľnenie. Jednoducho ten život je nejak celý spojený s motormi, a veľmi sa mi to takto páči.	15
praktickosť	potreba, nutnosť, lenivosť	mobilita v (upchanom) meste	14
osobné	vzťahy	spoznať sám seba; niečo mi v živote chýbalo; rozchod s priateľkou	12
partia	kamaráti	spoločný záujem kamarátov	9
odlišnosť/ začlenenie	patríť niekam, byť iný	kvôli tomu motorkárskemu slobodnému štýlu a pocitu že patríť do skupiny kde nieje každý...a voľnosti prejavu samého seba trebars štýlom obliekania...gothic na zraze si to nikto nijak zle nevysvetluje	6
zvedavosť	vyskúšať jazdenie	zvedavosť	5
spolu			304

Z celkových 304 pomenovaní nám vzniklo 15 domén. Pre lepšiu prehľadnosť ich uvádzame v grafe.

Graf č. 1 Motivácia 1



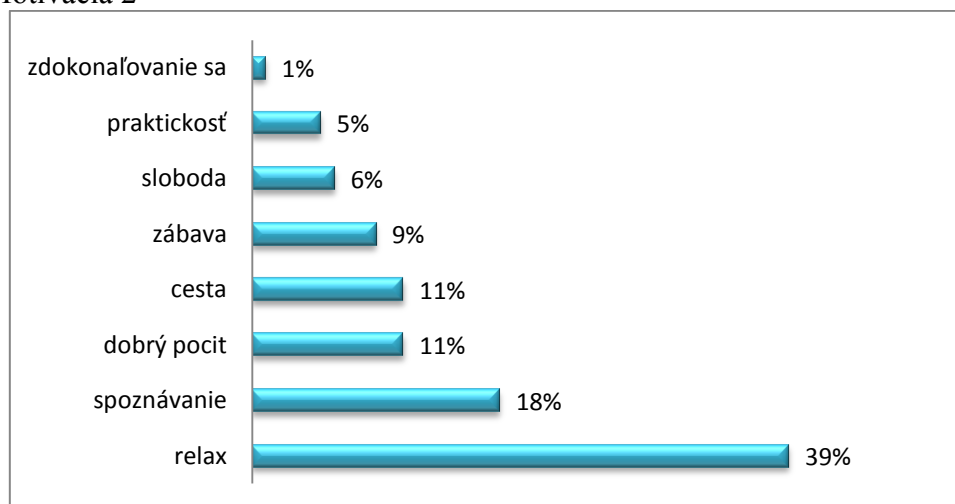
Najviac odpovedí je v doméne sloboda (16%) potom vášeň (12%), dedenie (10%), detský sen (9%), adrenalin (9%), relax (7%), dobrodružstvo (6%), radosť (5%), odreagovanie (5%), záujem o techniku (5%), praktickosť (5%), osobné (4%), partia (3%), odlišnosť/začlenenie (2%) a zvedavosť (2%).

Tab. č 15 Čo je podľa Vás cieľom jazdenia?

doména	hlavné obsahy	príklad	počet odp.
relax	uvoľnenie, úlet od starostí, prevencia proti stresu	Odreagovať sa, zabudnúť na problémy, ktoré nám prináša práca a život	143
spoznávanie	sveta, ľudí, krajín, dobrodružstvo	spoznávať krajinu, ale aj iné krajiny a ich krásy	65
dobry pocit	radosť, vychutnať si život	prijemný pocit; uspokojenie sa; vybiť prebytočnú energiu	39
cesta	jazdenie, jazda	cesta; samotné jazdenie	38
zábava	stretnutie s priateľmi, zážitky	stretnúť sa s priateľmi; zábava; zabaviť sa	34
sloboda	voľnosť	neopísateľný pocit voľnosti, spojenie s vonkajším svetom	21
praktickosť		V predchádzajúcom zamestnaní sa moto uplatnila ako aj skvelý dopravný prostriedok, kedy sa zapchy stávali zanedbateľnými, skor zábavnými zalezitostami.	19
zdokonaľovanie sa	trénovanie reakcií	trénovanie rýchlosti reakcie na neočakávané situácie; zdokonaľovanie sa	4

Z celkových 363 pomenovaní vzniklo 8 domén. Pre lepšiu prehľadnosť ich uvádzame aj v grafe.

Graf č. 2 Motivácia 2



Z grafu vidíme, že najčastejšie je za cieľ jazdenia pokladaný relax (39%), nasleduje spoznávanie (18%), potom dobrý pocit (11%), rovnako tak cesta (11%), následne zábava (9%), sloboda (6%), praktickosť (5%) a nakoniec zdokonaľovanie sa (1%).

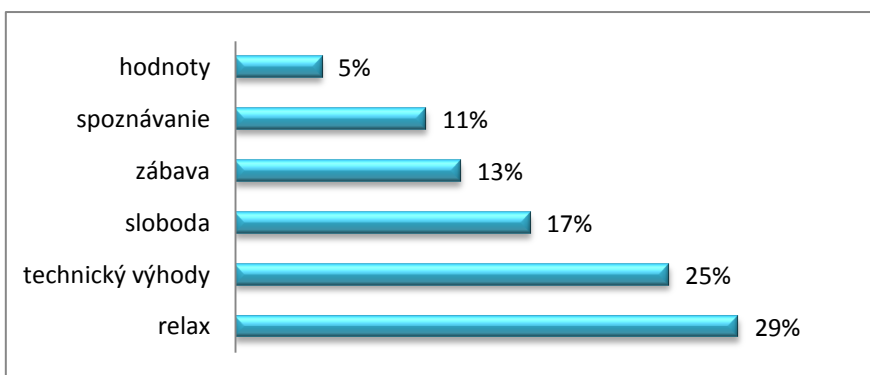
Tab. č. 16 Aké sú podľa Vás pozitívne stránky jazdenia?

doména	hlavné obsahy	príklad	počet odp.
relax	oddych, vyventilovanie	Človek si oddýchne a načerpá novú energiu. Zabudne na problémy. A ráno na druhý deň nebolí z toho hlava	89
technické výhody	výhoda v premávke, výkon, rozmery, zlepšenie zručností	Z hľadiska bezpečnosti má podľa mňa jazdec väčší prehľad o dopravnej situácii na vozovke a keďže je motorka ľahšia ako auto, má menšiu hybnosť a tým pádom 1. a 2. Newtonov zákon spôsobí menšie "zlo". V zápchach je na motorke možné skôr vyklučkovať zo zápchy.	76
sloboda	voľnosť, kontakt s okolím	voľnosť, kontakt s okolím	52
zábava	dobry pocit, adrenalin, priatelia	Jazda v aute je skôr taká neutrálna nutnosť. Jazda na akejkolvek motorke vo mne vyvoláva radosť a po náročnejšej, alebo dlhšej jazde aj príjemnú únavu.	41
spoznávanie	cestovanie	Spoznanie krajiny, dobrých ľudí, pocit spoznania samého seba.	34

hodnoty	sebarozvoj, váženie si života	človek si váži omnoho viac živo, keď žije "na hrane" a teší sa z každého momentu	15
		spolu	307

Z celkových 304 pomenovaní nám vzniklo 6 domén. Pre lepšiu prehľadnosť ich uvádzame v grafe.

Graf č. 3 Motivácia 3



Z grafu vidíme, že medzi najpozitívnejšiu stránku jazdenia patrí relax (29%), potom sú to technické výhody (25%), sloboda (17%), zábava (13%), spoznávanie (11%) a nakoniec hodnoty (5%).

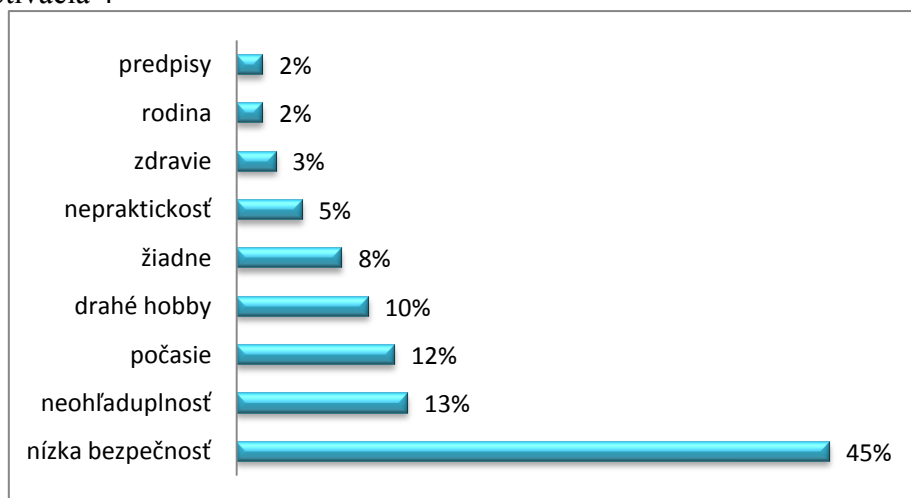
Tab. č. 17 Aké sú podľa Vás negatívne stránky jazdenia?

doména	hlavné obsahy	príklad	počet odp.
nízka bezpečnosť	riziko	Motorkár je oveľa viac zraniteľnejší a pri dopravnej nehode môže utpieť vážnejšie zranenia	129
neohľadupnosť iných vodičov	ignorácia na ceste, nedanie prednosti	nerespektovanie prednosti motorkára napríklad na kruhovom objazde, zraniteľnosť	39
počasie	dážď, sezónne jazdenie	sezónna záležitosť; závislé od počasia- dážď	36
drahé hobby	financie, drahý benzín	potreba servisovania; drahý benzín	29
žiadne	nepoznám negatíva	nie sú; žiadne; neviem o nich	24
nepraktickosť	obmedzený počet osôb, batožina, garáž	potreba garáže, nemôžem nechať motorku len tak pred bytom	14
zdravie	prechladnutie, bolesť kĺbov	keď nemáš dobré oblečenie, tak ťa čaká reuma	9
rodina	málo času s rodinou, strach o motorkára	Vzhľadom na rodinu dosť sebecké hobby, ak má človek nechať doma manželku s dvoma deťmi. Preto je to u mňa také sporadické, rodina je nadovšetko.	6

predpisy	riziko pokuty, porušovanie predpisov	Ťažko na nej dodržiavať rýchlostné limity	6
		spolu	289

Z celkového počtu 289 pomenovaní vzniklo 8 domén. Pre lepšiu prehľadnosť uvádzame graf.

Graf č. 4 Motivácia 4



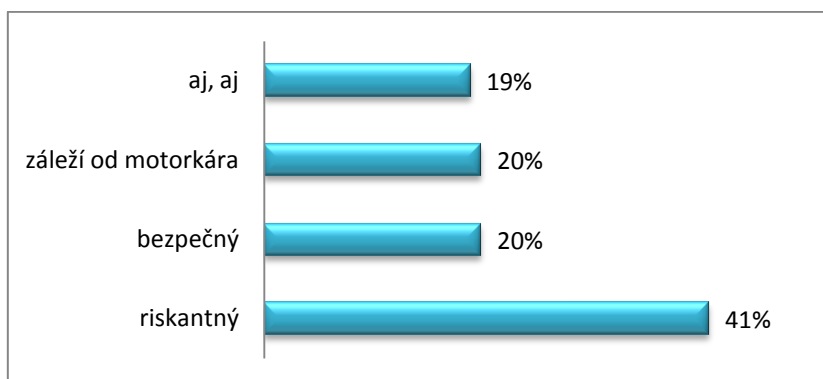
Z grafu vidíme, že za najväčšie negatívum je považované nebezpečie pri jazde (45%), ďalej neohľadupnosť iných vodičov (13%), vplyv počasia (12%), drahé hobby (10%), nepraktickosť (5%), zdravie (3%), rodina (2%) a predpisy (2%). Žiadne negatívum tvorilo 8% z celkových pomenovaní.

Tab. č. 18 Je tento koníček podľa Vás bezpečný či riskantný?

doména	príklad	počet odpovedí
riskantný	uvedomujem si, že je to zvýšené riziko, ale dá sa dostatočne minimalizovať - stojí to za to	93
bezpečný	bezpečný	46
záleží od motorkára	Je bezpečný do tej miery, ako schopný ovládať seba a dávať pozor na ostatných na ceste.	46
aj, aj	aj-aj, motorkár môže byť akokoľvek opatrný, keď mu nedá prednosť auto prichádzajúce z vedľajšej cesty, či auto prebiehajúce v neprehľadných situáciách sa rúti vo vašom pruhu oproti vám ...	41
	spolu	226

Z celkových 226 pomenovaní vznikli 4 kategórie. Pre percentuálne porovnanie uvádzame aj v grafe.

Graf č. 5 Motivácia 5



Z grafu vidíme, že 41% pomenovaní sa radilo medzi riskantné, ďalej to boli kategórie bezpečný a závislé od motorkára - 20% a 19 % tvorila doména aj, aj.

Siedma otázka poskytovala možnosť sebaujedenia. Uvádzame niekoľko príkladov odpovedí. Plné znenie odpovedí prikladáme ako Prílohu 1.

„ Jazdi a zahod' hodinky“

„Všetko, čo sa týka motorky je dané tým, ako to má jazdec usporiadané v hlave a istým spôsobom vyjadruje svoju osobnosť a postoje. Ako v každej komunite, aj medzi nami existujú tzv. iní motorkári, ktorí nerešpektujú pravidlá a vytvárajú si svoje vlastné. Čo mi vadí je negatívne meno, pohľad na motorkára, partiu ako bandu vyvrheľov. Za vrchol drzosti považujem, ak mám odparkovanú motorku a niekto si myslí, že je to verejný majetok a lozia po nej bez opýtania. Ako by sa tvárili, keby som ja vošiel do ich príbytku bez dovolenia?“

„Mne osobne sa páči, že motorka mi umožní aspoň na krátky čas zmeniť bežný stereotyp života, niečo ako obliecť sa do novej kože, na krátky čas byť niekým iným, niekým, koho netrápia každodenné starosti a problémy. Dokonca aj čistenie motorky je určitý spôsob relaxu. Pivo a alkohol moc nemusím, ale posedieť si večer pri vyleštenej mašine s pivom v ruke a pozerat' na svoju dvojkoľosovú lásku, je ozaj krásne.“

„Motorka nerobí motorkára, motorkár musí mať srdce na správnom mieste a určite mať aj gule.

Rozlišujem medzi motorkárom a majiteľom motocykla, je to veľký rozdiel.“

„Zažil som všeličo, skúsil všeličo, no našiel som, čo som hľadal.“

„Motojazdenie mi dvakrát skoro zobralo život... ale tisíckrát mi ho vrátilo.“

8 Diskusia

Naša práca sa zameriavala na osobnosť a agresivitu motorkárov a priblíženie, čo ich motivuje k tomu, aby jazdili na motorkách. Odlišujú sa teda motorkári od bežnej skupiny vodičov áut niečím významným v osobnosti alebo ich môžeme pokladať za agresívnejších?

Pre osobnosť bol použitý dotazník NEO FFI, teda rozdiely boli zisťované v 5 oblastiach. Rozdiely sa objavili v dimenziách emocionálnej lability a prívetivosti. V dimenzií emocionálnej lability skórovali nižšie motorkári ako vodiči áut. Ako sme v teórii uviedli, dominantným aspektom neurotizmu- emočnej lability, je sklon k rôznym negatívnym emočným prežitkom ako je úzkosť, smútok, hanba, vina, hnev, zatrpknutosť, zúfalstvo či beznádej. Emočne nestabilní ľudia sú viac stresovaní aj bežnými situáciami, zraniteľnejší, bývajú napätí, úzkostní či dokonca hostilní. (Hrebíčková, 2011; Ruisel,2008) Za emočne labilnejších môžeme podľa našich výsledkov pokladať vodičov áut. Týmto oponujeme názoru Jacksona a Wilsona (1992), ktorí na základe sebvýpoved'ových dotazníkov skupiny motorkárov došiel k výsledkom, že sa motorkári prikláňali k pojmom nešťastný, úzkostný, s nízkym sebahodnotením. Autori však dodávajú, že motorkári si práve jazdou na motorke svoje sebahodnotenie zvyšovali. Môžeme teda uvažovať, či sú motorkári emočne stabilnejší, a preto sa rozhodnú jazdiť na motorkách, alebo im jazda na motorke zvyšuje ich emočnú stabilitu. Podľa našich výskumných zistení však ako tretí najčastejší dôvod, prečo motorkári jazdia je, že motorke boli súčasťou ich rodiny, domáceho prostredia a jazdiť ich učili už rodičia. Preto môžeme aj predpokladať, že jazdením už v mladšom veku sa motorkári stávajú emočne stabilnejší. Ďalší rozdiel sa v osobnosti motorkárov a vodičov áut zistil v dimenzií prívetivosti. Podľa výsledkov našej práce za prívetivejších môžeme považovať vodičov áut. V osobnosti motorkára sa teda môže objavovať menej prívetivé, egocentrické správanie a istá dávka nedôvery voči ostatným ľuďom. Možným dôvodom, prečo sa motorkári, hlavne počas jazdy, správajú egocentricky a nedôverčivo voči ľuďom môže byť, že vnímajú vyššie riziko nebezpečenstva počas jazdenia, čo uvádzali ako hlavnú negatívnu stránku jazdenia na motorke, ako uvádzame v našich výsledkoch (V3). V odpovediach pokladajú za ďalšie negatívum neohľadupnosť vodičov áut a ostatných účastníkov premávky voči nim a ich arogantné správanie. Toto môže byť dôvod, ktorý vyvoláva nedôveru voči ľuďom. Reeder et al. (1997) vo svojej práci uvádza, ako jeden z rozdielov, nižšiu pravdepodobnosť svadby u motorkárov ako u vodičov áut. Súvisieť to môže s práve nami zistenou nižšou prívetivosťou a nedôverou voči

Ľuďom, kvôli čomu sa motorkári nechcú viazať. Úlohu môže zohrávať aj dôležitosť slobody a jej význam v živote motorkára, nakoľko sloboda je uvádzaná ako jedna z hlavných príčin jazdenia. Autor vo výsledkoch však uvádza, že neexistuje signifikantný rozdiel v osobnosti motorkárov a vodičov áut. Na základe výsledkov našej práce odpovedáme na našu prvú výskumnú otázku. Existujú isté rozdiely v osobnosti motorkárov a vodičov áut, ktoré sa však prejavujú len v niektorých jej dimenziách.

Ako sme uviedli, motorkári sú vnímaní ako agresívnejší. V našej práci sme sa agresii motorkárov venovali cez 4 dimenzie- fyzickú agresiu, verbálnu agresiu, hnev a hostilitu. V dimenzií fyzickej agresie skórovali vyššie motorkári. Môžeme teda povedať, že v niektorých situáciách častejšie majú sklon reagovať fyzickým násilím, ničením, či bitkou ako vodiči áut. Vo verbálnej agresii dosiahli motorkári nižšie skóre ako vodiči áut. Predpokladáme teda, že motorkári sa menej často prejavujú hádkami, urážkami, či neargumentujú v takej miere, keď s niekým nesúhlasia. V dimenzií hnevu a hostility motorkári skórovali nižšie ako vodiči áut. Pri hneve hovoríme o negatívnej emócií, ktorá variuje od mierneho podráždenia alebo miernej nevôle k zúrivosti, pričom tento proces je spojený s vysokou psychofyziologicalkou aktiváciou. Hostilita vyjadruje kognitívnu osobnostnú rysu, ktorá zahŕňa negatívne postoje voči ostatným, nedôveru, podozrenie a deštruktívne postoje. (Sanz, García-Vera, Megán, 2010) Podľa našich výsledkov v dimenzií hnev a hostilita majú motorkári menší sklon reagovať ako nedôverčiví, podozrievaví či iracionálne a impulzívne reagujúci prehnaným násilím než vodiči áut. V osobnostnej dimenzií prívetivosť ale motorkári skórovali nižšie a teda sú nemej prívetiví a viac nedôverčiví voči ľuďom. Nezhodu s výsledkov v hostilite, kde sa motorkári prejavujú ako tí, ktorí nepodozrievajú, môžeme vysvetliť pocitom bezpečnosti v cestnej premávke. Nakoľko sú motorkári menej chránení ako vodiči áut, musia si aj menšie nebezpečenstvo viac zvážiť a snažiť sa mu predísť, čo sa potom môže prejaviť v ich osobnosti a bežnom živote. Avšak pocit, žeby im chcel niekto ublížiť, či ich ohovoriť mimo cestnej premávky nemusia mať, čím sa vysvetľuje nižšia miera hostility voči ostatným ľuďom. V celkovej úrovni agresie nebol zistený rozdiel medzi motorkármi a vodičmi áut, a preto môžeme konštatovať, že motorkári nie sú agresívnejší ako vodiči áut. Avšak je otázkou ďalších výskumov zistiť, prečo sú tak vnímaní. Jedným z dôvodov môže byť ich história, ktorú uviedol Barker (2005) vo svojej práci. Ďalej môžeme uvažovať o nevedomovaní si rozdielov v konštrukcii motocykla a automobilu a následkov, ktoré z týchto rozdielov vyplývajú (pozri Walker, Stanton, Salmon, 2011). Podľa našich úvah môže

byť dôvodom negatívneho vnímania motorkárov aj strach z neznámeho. Ľudia vedia o motorkách a motorkároch málo, väčšinou len to, že sú to silné a hlučné stroje a motorkári sa obliekajú do koženého oblečenia, čo vzbudzuje dojem dominancie. Ak by boli ľudia oboznámení s významom hlučnosti motoriky a koženého oblečenia, uvedomili by si, že ide o prvky bezpečnosti, a nie prvky vzbudzujúce dominanciu, strach a nepokladali by motorkárov za nebezpečných a agresívnych.

Pre poslednú oblasť nášho záujmu sme zvolili otvorené otázky. Prvá otázka sa týkala začiatkov jazdenia a prvého impulzu, ktorý bol pre motorkárov rozhodujúci. Najsilnejšou motiváciou k začatiu jazdenia bola sloboda, túžba, či vášeň, dedenie, detský sen, adrenalín a relax. Nasledovali dobrodružstvo, radosť, odreakovanie, záujem o techniku, praktickosť, osobné dôvody, odlišnosť/začlenenie a zvedavosť. Vidíme, že prvotných impulzov bolo veľa. V slobode šlo o pocit voľnosti a nezávislosti, ktorí motorkárom chýbal a pocítili ho práve počas jazdy, keď sa necítili tak obmedzovaní, ako v aute. Vášeň bola prirovnávaná k láske, obľube, sile, ktorou boli priťahovaní k motorkám, pre ktorú chceli skúsiť jazdu. Pod motív dedenie spadali respondenti, ktorí vyrastali v rodine, kde už motoriky boli a jazdiť ich učili ich rodinní príslušníci. Detský sen bola túžba a obdiv k motorkám od detského veku, v ktorom začali byť motocyklami fascinovaní. Ďalšou motiváciou je túžba po adrenalíne, či naopak, oddýchnuť si a zrelaxovať. Niektorí pokladajú výlety na motorke za dobrodružstvo a stalo sa to pre nich motiváciou k jazdeniu. Ide taktiež o radosť z pocitu jazdy, či odreakovanie sa od stereotypného života a problémov. Motiváciou k začatiu jazdeniu bol aj záujem o motoriku po technickej a konštrukčnej stránke, na čo nadväzuje aj jej praktickosť v cestnej premávke. Impulzom sa môže stať aj osobný dôvod, kde respondenti uvádzali napríklad rozchod z partnerkou, či partia a spoločné rozhodnutie jazdiť. Motiváciou je aj potreba oddeliť sa od väčšej časti spoločnosti a odlišiť sa niečím, či naopak, potreba patriť niekam, teda napríklad do subkultúry motorkárov. U niektorých je motiváciou k začatiu jazdenia aj zvedavosť.

Druhá otázka sa zameriavala na názor motorkárov, čo je cieľom jazdenia. Najčastejšie je za to považovaný relax, počas ktorého nastáva uvoľnenie, odpútanie sa od problémov a je pôsobí ko prevenciu proti stresu. Ďalším cieľom bolo spoznávanie nových ľudí a krajín, jazdenie pre dobrý pocit, samotné jazdenie a cesta, zábava, pocit slobody a voľnosti. Za cieľ bola označená aj praktickosť motocykla a zdokonaľovanie si techniky jazdy a reakcií.

Tretia otázka sa týkala pozitívnych stránok jazdenia. Za najväčšie pozitívum bol považovaný relax, či vyventilovanie sa počas jazdenia. Značným pozitívom boli aj technické výhody, či už výhody v premávke, alebo plynúce z výkonu, spotreby alebo aj zlepšenie zručností a reakcii v premávke. Ďalšími pozitívami boli sloboda, zábava, spoznávanie, cestovanie a budovanie hodnôt, kde respondenti udávali, že si vďaka jazdeniu viac vážia život, pomáha im v sebarozvoji.

Štvrtá otázka sa týkala negatívnych stránok jazdenia, ktoré motorkári vnímajú. Za najväčšie negatívum bola považovaná nízka bezpečnosť, neohľadupnosť iných vodičov, ovplyvnenie jazdenia počasím, financie, ktoré sú na jazdenie vynakladané, istá forma nepraktickosti prepravy, kde prekáža nielen limitovanosť dvoch miest, ale aj málo miesta pre batožinu. Takisto sem patrí potreba garáže. Negatívne bol vnímaný aj vplyv na zdravie, nakoľko sa často stane, že motorkár zmokne a prechladne. Objavuje sa aj negatívny vplyv na rodinu, hlavne v prípade, že motorkárom je len jeden člen rodiny, ktorý potom jazdením okráda rodinu o čas strávený s ním a financie, ktoré do jazdenia vkladá. Posledným negatívom bol väčší sklon k porušovaniu predpisov a vyššia časnosť dostávania pokút.

Piata otázka mala za cieľ zistiť názor motorkárov na to, či je jazdenie bezpečné alebo riskantné. Najčastejšie bolo označované za riskantné. Ďalej za bezpečné, v rovnakej miere bolo zastúpené vyjadrenie, že bezpečnosť či riskantnosť závisí od motorkára a nakoniec názor, ktorý pokladal jazdenie aj za bezpečné, a zároveň aj riskantné.

Na základe napísaného môžeme uvažovať o tom, čo motivovalo motorkárov, aby začali jazdiť. Ako sme písali, bol to pocit slobody a voľnosti. Sloboda je spomínaná aj ako najväčšie pozitívum jazdenia. Môžeme konštatovať, že má u motorkárov zvláštne postavenie a je pre nich hodnotou. Spomínanou oblasťou a dôvodom je aj relax. Jazdenie je pre motorkárov spôsob, ako relaxujú, zbavujú sa stresu. Predstavuje pre nich možnosť úniku od okolitého stereotypného sveta, negatívnych zážitkov, časovej tiesne. V súvislosti s tým sa môžeme domnievať, že práve táto forma relaxu istým spôsobom súvisí s úrovňou emocionálnej stability u motorkárov. Nakoľko majú svoju formu relaxu, ktorej sa pravidelne venujú, nie sú tak ovplyvnený stresom a vedia pokojnejšie relaxovať v krízových situáciách.

Z predošlých výskumných zistení Tunnicliffa et al. (2010) vieme o prítomnosti vyhľadávania vzrušenia [sensation seeking] u motorkárov. Jeho prítomnosť môžeme pomocou motivácie k jazdeniu potvrdiť cez domény adrenalín, dobrodružstvo, spoznávanie, cestovanie. Je

tým naplnená potreba nových dojmov a zážitkov. Zaujímavým faktom je, že napriek tomuto motorkári nedosahovali vyššie skóre ako vodiči áut v dimenzií otvorenosť voči skúsenosti.

Ako vidíme podľa odpovedí na štvrtú otázku, motorkári si uvedomujú aj negatívne stránky jazdenia a jeho riskantnosť. Takisto uvádzajú, že toto riziko sa dá minimalizovať pokiaľ človek dbá na bezpečnosť a predvída.

Zo všetkých odpovedí respondentov môžeme teda konštatovať, že najväčšou motiváciou motorkárov k jazdeniu je ich pocit slobody, voľnosti, relax a láska k motorkám, k tomuto životnému štýlu. Motorkári si uvedomujú zvýšené nebezpečie počas jazdy na motorke a iné negatíva jazdenia, avšak sú ochotní riskovať, práve pre dobrý pocit, ktorý počas jazdenia zažívajú.

9 Záver

Akí sú teda motorkári? Sú iní, agresívni? Na základe našej práce môžeme povedať, že nie. Sú to bežní ľudia žijúci v našej spoločnosti a často možno ani nevieme, ktorí je motorkár a ktorí nie, pokiaľ nie sú pri svojich motorkách a oblečení v koži. Nie sú agresívnejší, útočnejší, nebezpečnejší. V istom zmysle sa dá povedať, že sú priemerní. Odlišuje ich len ich túžba po slobode a forma relaxu, ktorú si vyberajú vo forme motoriek. Sloboda a fascinácia strojmi je to, čo ich motivuje, aby aj skrz nebezpečie sadali na motorky a jazdili. Jazdia pre dobrý pocit, pre slobodu, pre relax a odpútanie sa od problémov.

Práca mala snahu prispieť k problematike motorkárov a ich životného štýlu na našom území. Hlavným prínosom našej práce je priblíženie dôvodov a motivácie, prečo motorkári jazdia. Motivácií motorkárov k jazde doteraz nebola venovaná pozornosť, čo pokladáme za negatívum, nakoľko svet motorkárov zostáva pre spoločnosť neznámy a môžu u ľudí vznikáť predsudky o motorkároch a ich správaní. Preto je ďalším prínosom poukázanie na tieto predsudky, ktoré tu na našom území vládnu a ich nepravdivosť. Myslíme si, že bolo dôležité priblížiť nielen štatistické údaje o nehodovosti motorkárov a ich agresívnom jazdení, ale aj motorkárov ako ľudí. Preto sme sa venovali osobnosti motorkárov. Síce môžeme motorkárov pokladať za menej prívetivých, avšak emocionálne stabilnejších, preto predpokladáme, že v kritických situáciách sa dokážu správať s prehľadom a racionálne. Ďalej sme sa venovali problematike agresie a jej úrovni u motorkárov. I keď motorkári pôsobia agresívne, ich úroveň agresia nie je vyššia ako úroveň vodičov áut. Teda môžeme záverom konštatovať, že motorkári nie sú agresívni a predsudky voči nim v dnešnej spoločnosti nie sú opodstatnené.

Uvedomujeme si však, že naša práca má svoje limitácie a nedostatky. Jednou z nich je použitie sebahodnotiacich dotazníkov, kde respondenti môžu odpovedať sociálne žiaduco, čo môže spôsobiť skreslenie výsledkov. Ďalšou je použitie nenáhodného výberu, čo môže sťažiť zovšeobecnenie na celú populáciu motorkárov. Možnou limitáciou je aj čas zberu dát, ktorý prebiehal v zimných mesiacoch, čiže mimo hlavnú sezónu jazdenia. Je možné, že motorkári by sa ohodnotili inak, keby zber dát prebiehal počas letných mesiacov, kedy sú v každodennom kontakte s motorkou, jazdením a negatívnymi stránkami jazdenia, ako je napríklad neohľadupnosť vodičov áut v cestnej premávke.

Nakoľko na našom území sa motorkárom a ich pochopeniu venuje málo úsilia a pozornosti, pokladáme našu prácu za prvotný impulz pre ďalšie výskumy, ktoré by pomohli k odbúraní predsudkov a pochopeniu sveta motorkárov. Dúfame, že venovaním pozornosti rozdielom medzi motorkami a autami a pochopením sveta motorkárov, sa nakoniec docieli zníženie arogantného a neohľaduplného správaniu vodičov, či už motoriek alebo áut a tým aj k zníženiu nehodovosti na cestách.

10 Literatúra

- AMERICAN MOTORCYCLIST ASSOCIATION. (2014) What type of bike is right for you? [online], [citované 17.2.2014]. Dostupné na internete: <<http://tinyurl.com/americanMA>>
- ARCHER, J.- KILPATRICK, G.- BRAMWELL, R. (1995). Comparison of Two Aggression Inventories. *Aggressive behavior*. vol. 21, pp. 371-380. ISSN 1098-2337.
- ARCHER, J. – WEBB, I.A. (2006). The Relation Between Scores on the Buss-Perry Aggression Questionnaire and Aggressive Acts, Impulsiveness, Competitiveness, Dominance, and Sexual Jealousy. *Aggressive behavior*. vol. 32, pp. 464-473. ISSN 1098-2337.
- BARKER, T. (2005). One percent bikers clubs: A description. *Trends in Organized Crime*. vol. 9. no. 1, pp 101- 112. ISSN 1936-4830.
- BARTHELEMY, J. – LOUNSBURY, J. (2009). The Relationship Between Aggression and the Big Five Personality Factors in Predicting Academic Success. *Journal of Human Behavior in the Social Environment*. vol. 19. pp. 159-170. ISSN 1540-3556.
- BATEY, M. – BOOTH, T. – FURNHAM, A. – LIPMAN, H. (2011). The Relationship between Personality and Motivation: Is there a General Factor of Motivation? *Individual Differences Research*. vol. 9, no. 2, pp. 115-125. ISSN 1541-745X.
- BANSKÝ, J.- HERETIK, A. (2011). Vyšetrenie agresivity u páchatel'ov domáceho násillia ako východisko pre penitenciárnu intervenciu. *Psychiatria- psychoterapia- psychisomatika*. roč. 18, č. 2, s. 6-11. ISSN 1335-423X.
- BERNSTEIN, I.H.- GESN, P.R. (1997). On the dimensionality of the Buss/Perry aggression questionnaire. *Behaviour Research and Therapy*. vol. 35, no. 6, pp. 563-568. ISSN 0005-7967.
- BETTENCOURT, A.B.- TALLEY, A. – BENJAMIN A.J.- VALENTINE, J. (2006). Personality and Aggressive Behavior under Provoking and Neutral Conditions: A Meta- Analytic Review. *Psychological Bulletin*. vol. 132, no. 5, pp. 751-777. ISSN 0033-2909
- DULANEY, W.L. (2005). A Brief History of „Outlaw“ Motorcycle clubs. *International Journal of Motorcycle Studies*, vol. 9, no. 2. ISSN 1931-275X. [online], [citované 17.2.2014]. Dostupné na internete: <http://ijms.nova.edu/November2005/IJMS_Artcl.Dulaney.html>
- FALAT, M. (2001). Tvorivá osobnosť a päť veľkých faktorov. In: A. Potašová (Ed.), *Inteligencia a osobnosť*. Bratislava: Ústav experimentálnej psychológie SAV, ISBN 80-88910-06-4.

- FUCHSOVÁ, K. - KRAVČÁKOVÁ, G. (2004). *Manažment pracovnej motivácie*. 1. vyd. Bratislava : Iris, 169 s. ISBN 80-89018-66-1.
- HARSA, P.- ŽUKOV, I.- CSÉMY, L. (2009). Možnosti posuzování agresivity pomocí projektivních testu u psychiatrických pacientu. *Česká a slovenská psychiatrie*. roč. 105, č. 1, s. 20-26. ISSN 1212-0383.
- HEPPNER, R.R. – KIVLIGHAN, D.M. – WAMPOLD, B.E. (2008). *Research Desing in Counseling*. 3rd ed. Belmont : Thomson Books/Cole, 666 pp. ISBN – 13:978-0-534-52348. [online], [citované 25.2.2014]. Dostupné na internete: <<http://tinyurl.com/HEPPNER2008>>
- HILL, C.E. – KNOX, S. – THOMPSON, B.J. – NUT WILLIAMS, E. – HESS, S.A. (2005). Consensual Qualitative Research: An Update. *Journal of Counseling Psychology*. vol. 52, no. 2. pp. 196-205. ISSN 1939-2168.
- HILL, D. (2010). *Emocenie*. 1. vyd. Praha : FRAGMENT, 351 s. ISBN 978-80-253-1057-1.
- HINES, D.A. – SANDINO, K.J. (2008). Personality and Intimate Partner Aggression in Dating Relationships: The Role of the „Big“ Five“. *Aggressive Behavior*. vol. 34, pp. 593-604. ISSN 1098- 2337.
- HŘEBÍČKOVÁ, M. (2011). *Pětifaktorový model v psychologii osobnosti. Přístupy, diagnostika, uplatnění*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, 256 s. ISBN 978-80-247-3380-7.
- CHENG, A.S.K.- LEE, H.C. (2012). Risk- taking behavior and response inhibition of commuter motorcyclists with different levels of impulsivity. *Transportation Research part F*. vol. 15, pp. 535-543. ISSN 1369-8478.
- CHENG, A.S.K. – NG, T.C.K. – LEE, H.C. (2012). Impulsive personality and risk-taking behavior in motorcycle traffic offenders: A matched controlled study. *Personality and individual Differences*. vol. 53, pp. 597-602. ISSN 0191-8869.
- JACKSON, CH. – WILSON, G.D. (1993). Notes and shorter communications. Mad, bad or sad? The personality of bikers. *Personality and individual differences*. vol. 14, no. 1, pp. 241-242. ISSN 0191-8869.
- JUDGE, T.A.- ILIES, R. (2002). Relationship of Personality to Performance Motivation: A Meta- Analytic Review. *Journal of Applied Psychology*. vol. 87, no. 4, pp. 797-807. ISSN 1939-1854.
- KUČERA, D. (2013). *Moderní psychologie. Hlavní odbory a témata současné psychologické vedy*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, 216 s. ISBN 978-80-247- 4621-0.

- LÁTALOVÁ, K. (2013). *Agresivita v psychiatrii*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, 240 s. ISBN 978-80-247-4454-4.
- McCRAE, R.R.- COSTA Jr, P.T. (2004). A contemplated revision of the NEO Five-Factor Inventory. *Personality and Individual Differences*. vol. 36, pp. 587-596, ISSN 0191-8869.
- MINISTERSTVO VNÚTRA SLOVENSKEJ REPUBLIKY. (2013). Prehľad nehôd v cestnej doprave za obdobie od 1.1. do 31.12.2012 a porovnanie s rovnakým obdobím minulého roka. Slovensko. Bratislava: Ministerstvo vnútra SR, Prezídium Policajného zboru. [online], [citované dňa 17.2.2014]. Dostupné na internete: <<http://tinyurl.com/nehodovos>>
- MOTORCYCLE DIRECTORY. (2014) How to choose the right motorcycle. [online], [citované dňa 17.2.2014]. Dostupné na internete: <<http://tinyurl.com/motorcycleDIR>>
- OREL, M. - FACOVÁ, V. a kol. (2009). *Človek a jeho mozog a svet*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, 256 s. ISBN 978-247-2617-5.
- PAVLOVSKÝ, P. – MALÁ, E. – PROCHÁZKA, L. – ŠRUTOVÁ, L. (2012). *Sudní psychiatrie a psychologie*. 4. vyd. Praha : Grada Publishing, 240 s. ISBN 978-80-247-4332-5.
- PILÁRIK, Ľ. – SARMÁNY – SCHULLER, I. (2005). Optimálna hladina stimulácie a jej motivačné atribúty. In: D. Heller, J. Prochádzková, I. Sobotková (eds.), *Psychologické dny 2004 : Svět žen a svět mužů : polarita a vzájemné obohacování : sborník příspěvku z konference Psychologické dny, Olomouc 2004* (s. 1-8) Olomouc: Universita Palackého v Olomouci, ISBN 80-244-1059-1. [online], [citované 15.2.2014]. Dostupné na internete: <<http://tinyurl.com/pilarik2005>>
- PLCHOVÁ, J. (2009). Stimulácia a motivácia ako faktory ľudského správania sa. *MANEKO Manažment a ekonomika podniku*, roč. 1, s. 72-76. ISSN 1337-9488.
- REEDRER, A.I.- CHALMERS, D.J.- MARSHALL, S.W.- LANGLEY, J.D. (1997). Psychological and social predictors of motorcycle use by young adult males in New Zeland. *Social Science & Medicine*. vol. 45, no 9, pp. 1357-1376. ISSN 0277-9536
- ROBINSON, M.D.- WILKOWSKI, B.M. (2010). Personality Processes in Anger and Reactive Aggression: An Introduction. *Journal of Personality*. vol. 78, no. 1, pp. 1-7. ISSN 1467-6494.
- RUISEL, I. (2002). Agresivita, environmentálne stresory a osobnosť. In: M. Blatný – M. Svoboda – I. Ruisel – J. Výrost (Eds.), *Sociální procesy a osobnost'* (s. 82-92). Brno: Psychologický ústav Akademie věd Brno, 153 s. ISBN 80-86620-04-2

- RUISEL, I. (2008). *Osobnosť a poznávanie*. 1. vyd. Bratislava : Ikar, 255 s. ISBN 978-80-551-1599-3.
- RUISEL, I. – HALAMA, P. (2007). NEO päťfaktorový osobnostný inventár (podľa NEO Five Factor Inventory P.T. Costu a R.R. McCraeho) 1. vyd. Praha : Testcentrum- Hegrefe
- SANZ, J. – GARCÍA-VERA, M.P. – MAGÁN, I. (2010). Anger and hostility from the perspective of the Big Five personality model. *Scandinavian Journal of Psychology*, vol. 51, pp. 262-270. ISSN 1467-9450.
- SCHEMBRI, S. (2009). Reframing brand experience: The experiential meaning of Harley-Davidson. *Journal of Business Research*, vol. 62, pp. 1299-1310. ISSN 0148-2963.
- SUKOR, N.S.A.- FUJII, S. (2011). The Effect of Psychological Factors towards Motorcyclists' Risky Behaviours in Different Type of Motorcycle Lanes. *International journal of Humanities and Social Science*, vol. 1, no. 9, pp. 105-113. ISSN 2221-0989.
- SZARKOVÁ, M. (2004). *Psychológia pre manažérov a podnikateľov*. 1. vyd. Bratislava : Sprint, 280 s. ISBN 80-89085-36-9.
- TOD, D. – THATCHER, J. - RAHMAN,R. (2012). *Psychologie športu*. 1. vyd. Praha : Grada Publishing, 200 s. ISBN 978-80- 247- 3923-6.
- TUNNICLIFF, D.J. – WATSON, B.C. – WHITE, K.M. – HYDE, M.K. – SCHONFELD, C.C. – WISHART, D.E. (2012). Understanding the factors influencing safe and unsafe motorcycle rider intentions. *Accident Analysis and Prevention*, vol. 49, pp. 133-141. ISSN 00014575.
- VAN DER HELM, P.- STAMS, G.J. – VAN GENABEEK, M. – VAN DER LAAN, P. (2012). Group climate, personality, and self- reported aggression in incarcerated male youth. *The Journal of Forensic Psychiatry and Psychology*, vol. 23, no. 1, pp. 23-39. ISSN 1478-9957.
- WALKER, G.H.- STANTON, N.A.- SALMON, P.M. (2011). Cognitive compatibility of motorcyclists and car drivers. *Accident Analysis and Prevention*, vol. 43, pp. 878-888. ISSN 00014575.

11 Prílohy

Príloha A

Zoznam vyjadrení motorkárov

- Žijem preto, aby som jazdil a jazdím, preto aby som žil.
- Hlavne nech je pohoda.
- Motorka nie je len koníček, ale aj bežný dopravný prostriedok.
- Nemám rád zrazy... to je zbytočná súčasť moto lifestyle, teda tie čoprácke, pózerstvo nič viac, radšej dám tých 10 € na benzín a vozím sa o pár hodín dlhšie.
- Jazdíte pre radosť.
- Na aute odjazdené 50,000 km na motorke prejdená celá európa vyše 130,000 km bez nehody.
- Motoriky neberiem ako životný štýl, vlastne ani neviem, čo to životný štýl je. Žijem to, čo je a jazdím lebo to milujem, nepotrebujem sa ukazovať na naleštenom choppri a baliť ženské. Jednoducho zoberiem motorku a jazdím.
- Nájde sa pár bláznov, ale nie sme všetci ako oni.
- Jazda na motorke je radosť, jazda autom je povinnosť. Je to síce kliše, ale pravda.
- Jazdi tak, ako by ťa všetci ostatní chceli zabiť.
- Motorkár srdcom sa nepredvádza, že je motorcar.
- Aj motorkár je len človek
- Všetko s rozumom.
- Sú len dve skupiny motorkárov. Tí, čo spadli a tí čo spadnú.
- Jazdi. A zahod' hodinky...
- Všetko, čo sa týka motoriky je dané tým, ako to má jazdec usporiadané v hlave a istým spôsobom vyjadruje svoju osobnosť a postoje. Ako v každej komunite aj medzi nami existujú aj tzv, iní motorkári, ktorí nerešpektujú pravidlá a vytvárajú si svoje vlastné. Čo mi vadí je negatívne meno, pohľad na motorkára, partiu ako bandu vyvrheľov. Za vrchol drzosti považujem, ak mám odparkovanú motorku a niekto si myslí, že je to verejný majetok a lozia po nej bez opýtania. Ako by sa tvárili, keby som ja vošiel do ich príbytku bez dovolenia?
- Všetky motoriky sú krásne a na každej by som sa chcel zviať.
- Jazdiť s partiou je paráda, ale sám sa cítim slobodnejší a tak aj jazdím väčšinou sám.

- Born to ride.
- Celý život na plný plyn.
- Buďme obozretní voči ostatným a dúfam, že sa budú aj ostatní správať rovnako k nám.
- Mne osobne sa páči, že motorka mi umožní aspoň na krátky čas zmeniť bežný stereotyp života, niečo ako obliezť sa do novej kože, na krátky čas byť niekým iným, niekým koho netrápia každodenne starosti a problémy. Dokonca aj čistenie motorky je určitý spôsob relaxu. Pivo a alkohol nemusím, ale posedieť si večer pri vyleštenej mašine s pivom v ruke a pozerať na svoju dvojkolesovú lásku, je ozaj krásne.
- Každý by mal jazdiť v rámci svojich zručností.
- Treba začať jazdiť od mlada a výkon zvyšovať postupne...
- Milujem to.
- Je to druh vášne a závislosti.
- Kto nevyskúša jazdu na motorke, nepochopí ten pôžitok.
- Sme takí istí ľudia ako plechovkári, akurát že jazdíme rýchlejšie.
- Stačí si pozrieť cestopis Long Way Down. Tam je všetko povedané.
- Po motorke som túžil, keď som v 17-tich spravil vodičák, ale nakoľko rodičia mi moto nechceli dovoliť, že sa niekde zabijem, tak som musel čakať na vhodnú chvíľu. Medzitým prišla vojna, práca (vojak), priateľka teraz už žena, dieťa, bývanie, druhé dieťa a nakoniec motorka (konečne som sa dočkal).
- Nie je motorkár, ako motorkár. Pre niekoho to je životný štýl, pre niekoho len dopravný prostriedok.
- Snažím sa nikoho neobmedzovať ani v živote a to sa premieta aj na cestu, na druhú stranu striktno očakávam to iste od ostatných účastníkov a najviac ma práve rozčuluje ich nízka, či žiadna miera tolerancie voči ostatným na i pre vlastný úkor, čiže obmedzovanie z hlúposti či neschopnosti.
- Ani neviem, čo napísať... Páči sa mi to od mala a určite sa tomu budem venovať, partnerke sa to páči tiež, takže som spokojný.
- Neskutočná pohoda.
- Ako som napísal, motorky sú v našej rodine bežná vec a dúfam, že to bude pokračovať aj v ďalších generáciách. PS: zatiaľ nemal nikto vážnu nehodu.

- Motorkárom treba byť srdcom, a nie preto, že na to mám. A cestovateľ nerobí cestovná motorka, ale túžba po cestovaní.
- Jazdím 80 000 km ročne na aute a moto je čistý relax, radosť a odych.
- Dôležité je len jedno: "Žiť, aby si sa nemusel hanbiť."
- Rád sadnem na motorku a idem len tak, kam ma ruky zavedú.
- Zbytočne sa škatuľkujeme. Už vôbec by som nás neporovnával s inými krajinami a tobôž kontinentami. Treba si nájsť cieľ, prípadne seberovných kolegov a jazdiť!
- Prečo jazdím na motorke neviem vysvetliť. V šesťdesiatych rokoch minulého storočia bola motorka normálny bežný a vážny dopravný prostriedok, na ktorom môj otec najazdil desiatky tisíc kilometrov. Mnohé cesty som absolvoval za jeho chrptom aj ja. Cesty na dovolenku, nákupy, návštevy a podobne. Ak vas zaujíma, kde bola moja mama, tak tá jazdila obyčajne za nami na svojej motorke. Takže tam to asi u mňa začalo.
- Priateľka urobila minulý rok vodičák na motorku a dnes má najazdených už 4500 km. Jasne, že sa o ňu bojím, preto sa jej snažím odovzdať všetky skúsenosti, ktoré mám. Plánujeme ísť absolvovať nejaké motoškoly.
- Sezóna bez motocykla, je pre mňa utrpením. Trest.
- Vodičov na cestách je strašne veľa, pamätám si časy, keď občas prešlo auto a keďže cesty sú stále tie isté (až na pár diaľnic) a ľudia si viac nevyšimajú jeden druhého, celkovo sa stráca vzájomná ľudskosť medzi ľuďmi.
- Na moto treba mentálne dospieť.
- Je to môj život od malička - otec mi daroval motorku, perák Manet 90 (r.v.1949), keď som mal 11-12 rokov a odvtedy s prestávkami jazdím do teraz v poradí už na mojej 6.motorke a mám pred 60-kou. Poznám veľa kamarátov, ktorí v pohode a s radosťou jazdia stále, aj keď sú už v dôchodku.
- Pre niekoho je motorka koníčkom, pre niekoho životným štýlom, no pre mňa splneným snom, držím ti palce a snáď si niekedy kývneme, s pozdravom Bakny Provokátér.
- Motoriky mám v srdci.
- Bez motoriek by bol svet smutnejším a škaredším miestom.
- Jazdenie je o človeku...keď jazdím, som to ja, nikto iný, len ja.
- Jazdi iba tak rýchlo, ako rýchlo dokáže lietať tvoj anjel strážny. A hlavne, ak už sa aj ponáhľate, ponáhľajte sa pomaly.

- Motorka nerobí motorkára, motorkár musí mať srdce na správnom mieste a určite mať aj gule. Rozlišujem medzi motorkárom a majiteľom motocykla, je to veľký rozdiel.
- Slovensko ešte nie je pripravené na motorkárov.
- Človek sa s tým musí narodiť.
- Dávať na seba a druhých pozor a prežiť to.
- Kto nejazdí, nevie o čom to je, a kto jazdí, tomu je to jasné. Nie je čo dodať.
- V prvom rade je podľa mňa dôležité začínať na malej kubatúre a postupne sa prepracovať na silnejšie motorky, aby to bolo bezpečné.
- Motorári by nemali prehnane riskovať.
- Keby toho času na jazdenie bolo viac.
- Nikdy som k nim nemal žiaden vzťah, nevyskytovali sa v mojom okolí, ani som nečakal, že niekedy jazdit budem, prišlo to impulzívne a teraz si neviem (ani nechcem) predstaviť život bez motorky.
- Veľa motorkárov hádžu do jedného vreca s malou skupinou agresívnejších jazdcov.
- Zažil som všeličo, skúsil všeličo, no našiel som, čo som hľadal.
- Motorka nie je praktická, ale fascinuje ma po technickej stránke.
- Vedel by som si predstaviť cestu povedzme okolo sveta na motorke, a určite by som chcel navštíviť Africký kontinent. Každoročne absolvujem cestu do iných krajín a veru potom čerpám z toho celý rok. Je to ako ventil, ktorým všetko zlé zo seba vypustím aby som dokázal počas roka absorbovať všetko zlé a na ďalšej ceste to potom opäť vypustím.
- Život ma baví.
- Áno, nájdu sa medzi motorkármi agresívni hulváti, ogreni, vagabundi, tak isto ako medzi rušňovodičmi, policajtami, kamionistami, lekármi, elektrikármi a pod.
- Motojazdenie mi dvakrát skoro zobralo život... Ale tisíckrát mi ho vrátilo.
- Mám rád zdravé riziko.
- Vodiči áut by mohli konečne motorkárov vnímať ako zraniteľných priateľov.
- Jazdím už dosť dlho, aj keď s prestávkami, ale po infarkte, ktorý som mal pred dvoma rokmi bola práve motorka tá, ktorá mi pomohla sa dostať zo zlého psychického stavu. Vždy som chcel cestovať na motorke do iných krajín a to som dovtedy nerobil, bolo to jazdenie len po Slovensku, ale odvtedy jazdím Európu a som neskutočne spokojný a vyrovnaný. A celá pointa,

nikdy neodkladajte veci, po ktorých túžite, lebo nikdy neviete, či to vôbec niekedy stihnete. Začnite hneď, ako máte na to možnosti, lebo stále je to potom keď... ale raz, aby to nebolo vtedy keď som mohol... alebo nebude už vôbec čas sa nad takým niečím zamýšľať, lebo bude úplne neskoro.

- Každá motorka ide len toľko, koľko jej ty sám dovoľíš.
- Motorka pre mňa nie je šport. Motorka je pre mňa život a životný štýl.
- Mám rád všetky motorky a všetky spôsoby jazdenia, jazdím motokros aj turistiku.
- Motocykel oslobodzuje myseľ.
- Je to život, ktorý stojí za riziko jazdiť na moto.
- Motorkár nie je slovo, ktoré dostatočne vystihuje skupinu ľudí, 100 ľudí 100 chutí.
- Je to ten najlepší spôsob trávenia voľného času!
- Pridajte sa k nám a budete v pohode.
- Jazdím takmer celoročne.
- V aute vozíme telo, na motorke dušu.
- Motorka je jedna z mála aktivít, kde aj veľmi spoločenský človek nájde zaľúbenie v tom, byť chvíľu sám. Len on a jazda.
- Je to prudko návykove.
- Málo času na moto.
- Jazdenie mi dáva pocit voľnosti od všetkého a všetkých, a vedomie, že len ja sám mám v rukách tú silu na dvoch kolesách, a ak ju nezvládnem, nemusí to dopadnúť dobre, jazda bez adrenalínového zážitku nie je zaujímavá, ale nie vždy nudná, s motorkou sa dostávam na miesta, ktoré by som s autom nikdy nenavštívil.
- Rád som pomohol.
- To, či motorkárov ostatní vnímajú ako bláznov, čo lietajú na mašinách rýchlo a nebezpečne je dosť ovplyvnené práve tým, že nikdy si nevyskúšali aké to je, jazdiť na motorke. Keď sedím na motorke, tak mám oveľa lepší prehľad o situácii na ceste ako v aute, a preto si dovoľím ísť rýchlejšie, možno na pohľad nebezpečnejšie. Dynamika motoriek umožňuje ísť viac na hranu, no z pohľadu ostatných to vyzerá oveľa nebezpečnejšie ako z pohľadu motorkára.
- Kto to nevyskúša, tak nepochopí-

- Som rád, že že som mohol pomôcť s dotazníkom. Želám veľa km bez nehody.
- Bezpečnosť a disciplinovanosť je na prvom mieste, a bohužiaľ na to mnoho motorkárov zabuda. A bohužiaľ, na základe poznania takých jedincov nás spoločnosť odsudzuje.
- Strašne ma to baví.
- Motorka dáva pocit slobody.
- Nemyslím si, že patrí medzi ľudí s motorkárskym životným štýlom, ale obdivujem ľudí, ktorý v rámci slušných mravov sa dokážu realizovať v živote v úzkom spojení s motorkami.
- Štýl jazdenia - áno, turistický, ale rád používam motorku aj na jazdy okolo "komína" napr. na kávu a podobne. Takže začiarknutý štýl jazdenia je možno 30%, zvyšok jazdím iba pre čistenie hlavy od starostí, sem-tam (keď sa dá) pre adrenalín a potom aj pre tú kávu.
- Stratil som niekoľko kamarátov-motorkárov, no nedokážem s motorkami prestať, je to môj život.
- Pomaly ďalej zájdeš.
- Motorka ma drží nad vodou.
- Myslím si, že ľudia, ktorí jazdia na motorkách majú lepší prehľad, vedia na ceste lepšie zareagovať a sú viac ostražití.
- Prepadol som jazdeniu v 15-tich, keď sa mi dal otec previesť na JAWE 250. A dodnes si tú prvú jazdu pamätám. Za tie roky som najazdil zopár kilometrov, mal kopol krásnych, aj zopár horších zážitkov. Neľutujem ani jeden liter benzínu, ani jednu minútu na motorke. Keby som omladol o 30 rokov, zase by som jazdil na motorke. Prajem veľa šťastia v jednej stope.
- V máloktovej komunite nájdeš toľko skvelých ľudí.
- Milujem spoznávať pre mňa nové kúty krajiny a keď sa mi chce, hocikde postáť a kochať sa krajinou a zdravieť sa s ostatnými motorkármi, vtedy cítiš takú spolupatričnosť, zakývať deťom pri ceste, keď ťa s obdivom sledujú, vdychovať vôňu benzínu, a len tak si prdkať krajinou, pre mňa je to relax a adrenalín zároveň, milujem ten pocit....držím palce pri diplomovke.
- Život si treba užívať.
- Chcem napísať, že človek sa podľa mňa motorkárom jednoducho buď narodí, alebo nie. Poznám veľmi veľa prípadov motorkárov, ktorí napríklad už jazdia roky a stále zostávajú na začiatocníckej úrovni jazdenia, zatiaľ čo napríklad iní sú na nej od začiatku vžití. A tiež sa u každého nevytvorí taký vzťah k samotnému jazdeniu, moja sestra má rovnaké podmienky na

jazdenie ako ja. Robila si vodičák o rok neskôr, a aj pár krát na motorku sadla, ale naozaj ju to nechytlo. Aktuálne má vodičák na veľkú motorku, takže sa kedykoľvek môže povoziť, no nevyužíva to, resp. v lete sa raz bola previesť po našom meste. Takže je zaujímavé pre mňa tiež pozorovať túto stránku, ako niekoho jazdenie "chytí", iného zasa nie, pritom sa hovorí, že niekto ich odsudzuje, resp. motorkárov nechápe len preto, že si to sám na vlastnej koži neodskúšal.

- Motorka zblízuje ľudí rôznej krvnej skupiny, čo však majú spoločné je radosť z jazdenia.
- Moto je proste určitý životný štýl, motorkár človek alebo je, alebo nie je. Tí, ktorí sa moto venujú len s frajeriny, alebo kvôli svojmu okoliu, nie sú motorkári, len pózeri.
- Sme väčšinou kamaráti, ľudia túžiaci po dobrodružstve. Ale bohužiaľ, aj tu sa nájdu výnimky ako všade.
- Motorka mi dala všetko, čo som. Vďaka tomuto koníčku som dospela z dieťaťa v dospelú ženu. Našla som sama seba, viem, čo chcem, viem, čo som, viem, čo dokážem. Poznám svoje kladné i záporné stránky a hlavne, naučila som sa neklamať sama seba
- Chýba mi viac tolerancie na našich cestách.
- Na motorku sa človek musí narodiť, a tí praví motorkári sú tí, čo sadnú a idú a nič neriešia, počasie, koľko nás ide a tak .Ja jazdím najradšej sám, ja a moja moto a cesta, skvelá trojka, mám to rád.
- Motorka je pre mňa veľmi dobrý relax.
- Myslím, že na motorke som ešte nikoho ani neohrozil, ani neobmedzil, za to vodiči áut to robia motorkárom niekedy aj schválne.
- Jazdiť na motorke nie je životný štýl. Životný štýl si vyberajú ľudia, čo sa niekam chcú zaškatulkovať.
- Snažím sa žiť tak, aby som sa tešil zo života, neubližoval vedome iným, nevnucoval im svoj názor, užíval si ho primerane k možným rizikám.
- Som rád, že som motorkár, je to najkrajšia vec v živote, čo ma stretla, či už sa to táka jazdenia alebo tej super partie ľudí, ktorých som spoznal.
- S jazdením po cestách na moto som skončil pred 3 rokmi, prešiel som na iný druh adrenalínu a to je stuntriding a príde mi to bezpečnejšie (na prvý pohľad to tak nevypadá) a zaujímavejšie.
- Motorkár musí byť srdcom motorkár.

Príloha B

Informovaný súhlas

Vážení respondent,

v prvom rade sa Vám chcem poďakovať za Váš čas, ktorý ste ochotný venovať vyplneniu dotazníkov. Som Veronika Pisnyáková, študentka 5. ročníka psychológie na Trnavskej univerzite. Za tému svojej diplomovej práce som si vybrala osobnosť a agresivitu u vodičov áut a motocyklov a motiváciu k jazde na motorke. Týmto spôsobom by som Vás rada požiadala o pomoc pri písaní tejto práce práve účasťou na výskume a vyplnením dotazníkov.

Podmienky pre účasť na výskumnej práci sú vek minimálne 18 rokov, držiteľ vodičského oprávnenia skupiny B alebo A, poprípade obidvoch.

Dotazník sa skladá z troch častí. Prvá časť sa týka všeobecných údajov o Vás, druhá časť sa venuje osobnosti a tretia agresivite. Dotazníky sú úplne anonymné. Pokiaľ by ste však mali záujem o výsledky vašich dotazníkov, či výsledok celej výskumnej práce, alebo by ste mali nejaké otázky, neváhajte ma kontaktovať na adrese veronika.pisnyakova@gmail.com, kde mi napíšete náš nick, ktorý uvediete v dotazníku.

Vyplnením dotazníkov dávate svoj informovaný súhlas so spracovaním Vami uvedených dát.