



POSUDEK MAGISTERSKÉ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Univerzita Palackého v Olomouci – Filozofická fakulta – Katedra psychologie

Autor práce: **Bc. Kateřina Urbánková**

Název práce: **Agrese a strategie zvládnání stresu u mladých řidičů**

Autor posudku: **Mgr. Lucie Viktorová**

oponent práce

Autor posudku hodnotí práci v každé kategorii na škále A – F, přičemž hodnota „F“ v jakékoliv kategorii znamená nedoporučení práce k obhajobě. Hodnota A znamená excelentní práci překračující standardní nároky na diplomovou práci. Při uvedení hodnoty A je vždy nutné slovně uvést důvody, v čem je práce nadstandardní. Při uvedení hodnoty D, E nebo F je vždy nutné uvést důvody, které hodnotitele vedly k snížení hodnocení. Průměrně dobrá práce dle požadavků a norem katedry je hodnocena hodnotou B nebo C. Každá oblast hodnocení (viz níže 1 – 5) má jinou váhu při stanovení celkového hodnocení práce. Celkové hodnocení práce je dáno komplexním posouzením práce autorem posudku.

V případě teoretické práce autor posudku extenzivně zpracuje hodnocení v bodě 2, v bodě 3 se věnuje zejména stanovení problému a cílů práce, v bodě 4 se zaměřuje na analytickou práci studenta a schopnost studenta postulovat na podkladě literatury závěry novým způsobem (úhel pohledu, nové spojitosti, kritické myšlení).

Hodnota

A - F

1 Aktuálnost problematiky, originalita práce, společenská potřeba práce, praktický přínos práce.

Téma práce je skutečně originální, aktuální a potřebné; vzhledem k možnému využití dat pro rozšíření norem Rosenzweigova PFT (C-W) testu lze také konstatovat patrný praktický přínos.

A

2 Úroveň a kvalita teoretické části práce (přehled poznatků). Samostatnost zpracování, vhléd autora do problematiky, literární prameny, využití databází, zahraniční literatury.

Literární krytí i využití zahraničních časopiseckých zdrojů je opravdu nadstandardní, o zaujetí autorky pro téma vypovídá i zapojení osobních sdělení a statistik speciálně vyžádaných na ŘSDP PP ČR. Kapitulu 1 o mladých řidičích bych možná zařadila až po kapitolách Agrese a Stresu, jinak je ale posloupnost informací vesměs logická a dobře propojená. Jediné chyby (které se projevují následně i v empirické části), vidím v interpretaci některých tabulek a grafů – např. z tab. 4 nevyplývá nepřiměřená rychlost jako nejčastější příčina nehody, z obr. 2 vidím nejvíce usmrcených v kategorii 35-44 let, atp.

B

3 Formulace problému a cílů práce, výzkumný design, využití adekvátních metod a technik zpracování (výzkumných, statistických, jiných).

Formulace cílů práce je jasná, výzkumné otázky bych z logiky věci zařadila spíše před hypotézy (před pročtením celé práce také VO1 a VO2, stejně jako VO4 a VO5 trochu splývají, ale rozdíl je viditelný dále). U samotných hypotéz vidím potíže s formulací H3 až H6, protože jak směr agrese, tak typ agrese obsahují v Rosenzw. pojetí tři různé subškály, a v případě, že by např. na dvou z nich vztah s celkovými negativními/positivními copingovými strategiemi nalezen byl, a na poslední ne, vznikne „kočkopes“ v podobě „ani nezamítnutí, ani nepřijetí“ dané hypotézy. To sice není případ této práce (vztahy nalezeny nebyly), ale faktickou existenci tohoto problému to neřeší. Zároveň bych výzkum označila spíše za diferenční (srovnávací) studii, ačkoliv korelace v něm taktéž mají svoje opodstatnění. Není však dostatečně popsáno, jaký typ korelačních koeficientů byl použit (někde je výslovně uveden Spearman, jindy pouze „korelace“ bez bližšího upřesnění). Podobně není zcela podloženo použití t-testů (normalitou rozložení dat, homogenitou rozptylů), ačkoliv by se dalo odvolat na centrální limitní větu (snad s výjimkou srovnávání mužů a žen ve skupině „ne-mladých“ řidičů, kdy žen je pouze 7 oproti více než 60 mužům a lze tedy uvažovat o výrazném působení chyby měření; viz níže). Co se týče popisu výzkumného souboru, příležitostný výběr není metodou „sběru dat“, ale právě pouze metodou výběru vzorku. Oceňuji originální využití kontaktu na dopravce při kontaktování respondentů starších 25 let, ale ocenila bych populační charakteristiky této (a vlastně i mladší) skupiny řidičů, neboť si nejsem jistá reprezentativitou např. vzhledem

C

k dosaženému vzdělání (zde nejčastěji Vyučen). Patrnější je to ještě u skupiny „mladých“ řidičů, neboť tato sestává téměř výlučně z 18- a 19-letých řidičů a řidiček (není také přesně popsáno, jak byli tito kontaktováni, resp. jak začala sněhová koule) a ostatní věkové kategorie (20-25 let) v podstatě zastoupené nejsou (logicky je tomu tak obdobně u vzdělání, kdy nejčastější je dokončené základní – jedná se tedy o opravdu „čerstvé“ řidiče). Reprezentativita souboru vůči populaci řidičů (v ČR?) pak hlavně nikde blíže reflektována není (většina respondentů také pocházela z Vysočiny, a vzhledem k tvrzení v teoretické části práce, že vliv na stres může mít i hladina hluku a městská zástavba, nesouhlasím zcela s tvrzením autorky v Diskuzi, že kraj bydliště na sledované proměnné nejspíše nemá vliv). Vzhledem k interpretacím ve výsledkové části by také byl vhodnější detailnější popis škál jak z PFT (C-W), tak u SVF 78 (zvláště s ohledem na význam nižších/vyšších skóreů na dané škále, viz níže, i s ohledem na posouzení vhodnosti použití statistických metod). Některé formulace při použití metod analýzy dat (např. použití Spearmanovy korelace na sociodem. proměnné, kdy některé z nich jsou jasně nominální a nakonec skutečně srovnávané t-testy) by také mohly být konkrétnější.

4 Zpracování a prezentace výsledků práce, interpretace výsledků, diskuse, závěry.

C

Z hlediska prezentace výsledků v první řadě není třeba opakovat tytéž informace v textu i grafu; některé grafy nebo textové pasáže se tak stávají nadbytečnými (především pak ty, které popisují četnosti řady metrických údajů). Oceňuji uvedení Cohena d při srovnávání mladých a „ne-mladých“ řidičů (ačkoliv u sociodem. charakteristik už uvedeno není, stejně jako směrodatné odchylky, a tabulky jsou v tomto směru tedy nekonzistentní), ačkoliv označení t - a p -hodnot jako „korelačních koeficientů“ (s. 67) je chybné. Není také zcela jasné, zda byly hypotézy 1 a 2 testovány jednostranně (z tabulky usuzuji spíše na oboustranné výsledky), jak by vzhledem ke své formulaci měly být (a v případě H1 by jednostranné testování vedlo i k přijetí hypotézy). Prezentace pouze vybraných korelací mezi PFT a SVF u mladých a ne-mladých řidičů zvláště (chápu logiku rozdělení, ale myslím, že tyto souvislosti mohly být klidně zkoumány pro obě skupiny dohromady, stejně jako souvislosti se sociodem. charakteristikami), navíc poněkud nestandardním způsobem v sérii třířádkových tabulek i s t -hodnotami, je poněkud matoucí. Největší potíž v tomto ohledu shledávám ve faktu, že – na rozdíl od korelací se sociodem. charakteristikami – na tomto místě autorka nereflakuje směr korelací (pozitivní/negativní), což se následně odráží i v některých chybných interpretacích v Diskuzi. (Fakt, že síla korelace není diskutována nikde, pomímám.) Kromě toho obsahují vyjádření k Výzkumným otázkám některé nesrovnalosti – např. u VO3 nejsou reflektovány rozdíly na dílčích škálách SVF (naproti tomu u VO5 jsou) a údaje pro vyjádření se k VO4 v podstatě nejsou ve Výsledcích explicitně uvedeny a popsány. Samotná Diskuze je pak vedena dobře, pouze není zcela standardní prezentovat v jejím rámci grafy (a de facto nové informace o statistikách dopravní nehodovosti na Vysočině), které by se lépe uplatnily v teoretické části, a také některé aspekty výzkumu považují za oddiskutované nedostatečně, popř. chybně. „Nedostatečnost“ se týká např. reprezentativity výsledků (vzhledem k výše popsaným potížím s výběrovým souborem) a možných zkreslení vzhledem k nevyrovnanému zastoupení pohlaví (o jehož rozložení v populaci řidičů však nejsou uvedeny bližší informace) či věku v kategorii mladých řidičů, ale také např. v pasáži, kdy autorka popisuje kvalitativní výpovědi k otázce „Co pro mě znamená řídit auto“ – v absolutních číslech totiž „ne-mladí“ řidiči přinejmenším stejně často, ne-li častěji než mladí uvádějí „zábavu, adrenalin“, popř. „životní styl“, a mladí navíc 16x zmínili i „zodpovědnost“, takže závěr, že mladí řidiči jsou spíše nerozvážní, na základě těchto dat působí spíše jako zkreslení zapříčiněné tím, že autorka se opírala více o vlastní teoretické předpoklady než zjištěná data (podobně jako v příčině nehodovosti u vysoké rychlosti dříve). Vyrožené chybné jsou pak interpretace korelací škál PFT a SVF, kdy není reflektována záporná hodnota korelace mezi některými proměnnými. Podobně nejasný zůstává např. i vztah E-A a věku/zkušeností, neboť rozdíl mezi mladými a staršími řidiči nalezen nebyl, u mladých E-A ale s počtem ujetých km celkem narůstá, zatímco u ne-mladých s věkem klesá...a tento vztah je reflektován spíše fragmentovaně. V Závěrech je pak uvedeno, že nebyl nalezen vztah mezi PFT a SVF u ne-mladých, a přitom Výsledky rozebírají slabý pozitivní vztah pozitivních strategií a need-persistence, a v souhrnu se řada formulací z textu spíše opakuje (čímž působí jako „slepený“, resp. psaný z posledních sil.)

5 Formální zpracování práce, jazyková a stylistická úroveň, rozsah práce, grafická úprava práce, dodržení publikační normy.

B

Práce se velmi pěkně čte, až na občasné překlapy, chyby v interpunkci či větné vazbě je bez závažnějších gramatických chyb. Citace dodržují publikační normu (pozor akorát při více publikacích v závorce mají tyto být řazeny abecedně dle příjmení prvního z autorů). Dojem narušuje pouze chybějící str. 11 v tištěné verzi.

Další poznámky
(nepovinné):

Otázky
k obhajobě
(nepovinné):

Práce byla zkontrolována v systému STAG theses.cz proti plagiátorství se závěrem:
*práce je plagiát/ práce není plagiát. * (vyplňuje pouze vedoucí práce)*

Hodnocení celkem: Je vidět, že za zpracováním stojí velké množství času, zájmu i úsilí autorky, a i přes obsahové chyby vnímám práci stále jako přínosnou; interpretační chyby především ve Výsledcích a Diskuzi ovšem zcela přehlédnout nelze. I z tohoto důvodu nenavrhují hodnocení práce jako excelentní, ale v rámci širšího průměru vzhledem ke standardům na Katedře psychologie FF UP.

Práci doporučuji k obhajobě

Návrh klasifikace práce: **C**

Datum: 14. 5. 2016

Podpis:

Vilémová
