

tárních forem společných činností) hovořila o podstatných znacích společných činností, o jejich přednosti vzhledem k individuálním činnostem (efektivita, vytváření cílových vztahů nezbytných pro formování skutečných kolektivů atd.), o vývojových představných společných činnostech, společné hře dětí jako elementární formě společných činností a o některých jiných otázkách. Byly také uvedeny především výsledky rozboru motivace u jednotlivých druhů hrových společných činností dětí.

Referát P. Knotka, J. Frgala a P. Boscha „Závislosti mezi strukturou osobnosti a obecnými charakteristikami mimopracovních aktivit“ byl pokusem o spojení psychologických přístupů ke zkoumání osobnosti s tradičními postupy sociologie při výzkumu velkých komplexů lidských činností. Integrovaný postup byl uplatněn ve výzkumu mimopracovní aktivity zaměstnanců VŽKG, který sledoval otázky duševní hygieny ve vztahu k životnímu stylu, který se v socialistických podmínkách při rozšiřování volného času mění. Působení rekreačních aktivit se jeví odlišně u neurotiků v porovnání s psychicky stabilními jedinci.

Na závěr semináře vystoupil J. Hlavsa (Tvůrčí rozvoj osobnosti v kolektivu) s některými výsledky rozboru kreativity a jejího významu v celkovém rozvoji osobnosti a kolektivu.

V rámci organizační účasti ČSPS byly předneseny některé další referáty členů sekce sociální psychologie. B. Kapounková (Některé aspekty vztahů mezi výkonem, pracovními postoji a interpersonálními vazbami ve skupinách pracovníků JZD) přednesla výsledky zachycování sociálního klimatu některých pracovních skupin v zemědělství. Závěry objasňují některé otázky množství pozitivních vazeb ve skupině, neformálního vedoucího atd.

E. Šimová (Možnosti skúmania kooperatívneho správania v rodine z aspektu role podľa pohlavia) analyzuje interakci mezi partnery z hlediska sociálních rolí, nejednotnost norem chování pro role podle pohlaví a z toho plynoucí konflikt.

V. Šoyková (Příspěvek k problematice učňovské mládeže) se zaměřila na výzkum sociálních postojů učňovské mládeže. Výsledky jednotlivých metod testové baterie byly diskutovány.

K jednotlivých tematických blokům byla otevřena diskuse, která přispěla svými podněty k dalšímu rozvíjení práce na úkolech a odhalila některé vnitřní souvislosti mezi nimi. Sympozium tak přispělo nejen

k vzájemné informaci zúčastněných pracovníků, ale také k hlubší konfrontaci přístupů a k plnější integraci práce v dalších etapách. Výsledkem tohoto propojení dílčích úkolů tak, aby byly možné konkrétní praktické aplikace, budou v další kontrolovatelné etapě pětiletky tři syntetické studie.

1. Teoretické a metodologické otázky regulace individuální a sociální činnosti se zřetelem k efektivnosti socioekonomického řízení.

2. Základní motivační procesy ve vztahu k autoregulaci lidského chování v podmínkách vědeckotechnických přeměn.

3. Teoretické a metodologické základy zvyšování efektivnosti kooperace a komunikace v kolektivech se zřetelem k vědeckotechnickému pokroku.

V. Bokorová, J. Šípek

## PSYCHOLOGIE DOPRAVY – VÝVOJ ZA TŘICET LET

(1945–1975<sup>1)</sup>)

Psychologická hlediska se uplatňují ve všech typech dopravy, jsou významná u všech dopravních profesí a nelze je abstrahovat ani v řízení a organizování dopravy. Psychologické poznatky by měly uplatňovat při své řídicí práci především všichni vedoucí pracovníci v oblasti dopravy. Odborní psychologové jako odborní poradci vedoucích pracovníků přistupují k řešení odborně psychologických problémů z hlediska marxisticko-leninské teorie a metodologie.

Psychologické problémy dopravy byly v uplynulých třiceti letech řešeny na základě společenské objednávky, která však vždy po celou dobu, i v posledních letech zaostávala z společenskou potřebou. Pro omezený počet odborných psychologů v letech 1945–1955 (bližší informace o počtu psychologů, kteří v uvedených letech působili ve výzkumných ústavech dopravních a v terénu, není známa) je pochopitelný i malý počet uveřejněných statí v letech 1945–1955 v oblasti psychologie dopravy. V některých letech nevyšla, pokud lze sledovat z dostupných bibliografií, ani jedna psychologická původní studie (viz např. léta 1945–1947, 1950–1953),

<sup>1)</sup> Za laskavé a pohotové doplnění základní literatury k analýze děkuje autor dr. J. Hoskovcovi, CSc., dr. L. Šmídovi, dr. M. Mayerové, CSc., dr. J. Pelikánové a dr. J. Pichnerovi.

v jiných letech vyšly 1–2 stati (např. v letech 1949, 1954–1958. Nejvíce je publikační aktivita soustředěna do posledních pěti let (1971–1975), kdy bylo za celé období uveřejněno 55,6 % prací, posledních 10 let zahrnuje 78,2 % uveřejněných prací, kdežto v prvním desetiletí (1945 až 1955) pouze 2,2 % a v druhém desetiletí 19,6 %. V posledních dvaceti letech bylo publikováno v oblasti psychologie dopravy 97,8 % všech prací sledovaného časového úseku (viz tab. 1).

V rámci globálního pohledu nelze přehlédnout skutečnost, která je velmi závažná vzhledem k minulému vývoji a hlavně vzhledem k prognostickým vývodům. Je možno konstatovat, že byla a ještě je psychologická problematika dopravy podceňována, její rozvoj byl zajišťován minimálními prostředky, v oblasti dopravy bylo a dosud je zaměstnáno minimální množství odborných psychologů. V minulých letech nebyl počet přesněji sledován, ale na začátku roku 1976 bylo na podnikových ředitelstvích a ve výzkumných ústavech zaměstnáno celkem 49 odborných psychologů práce, nejvíce v silniční a městské dopravě a v dopravě železniční (viz tab. 2). Uvedené počty jsou nízké pro zajišťování nejdůležitějších současných i perspektivních požadavků, vymezených oficiálními vládními a stranickými dokumenty, usneseními vlády, vyhláškami ministerstva dopravy, materiály XV. sjezdu KSČ a prudce vzrůstajícími nehodami.

Potřeba odborných psychologů v dopravě je nesporná. Aby bylo možno aspoň

Tab. 1. Rozložení četnosti publikovaných původních prací za léta 1945–1975 z psychologie dopravy

Poř. čís.	Roky	n	%
1	1945–1950	6	1,63
2	1951–1955	2	0,55
3	1956–1960	30	8,17
4	1961–1965	42	11,44
5	1966–1970	83	22,62
6	1971–1975	204	55,59
	Celkem	367	100,00

Tab. 2. Počty odborných psychologů v dopravě k 31. 1. 1976

Poř. čís.	Kategorie dopravy	n	%
1	Silniční a městská doprava	20	40,82
2	Železniční doprava	16	32,65
3	Výzkum v dopravě	9	18,37
4	Letecká doprava	4	8,16
	Celkem	49	100,00

z větší části zajistit plnění všech usnesení vlády, všech vyhlášek a nařízení ministerstva dopravy z posledních deseti let, jež ukládají přímo nebo nepřímo odborným psychologům v dopravě úkoly, bylo by třeba jednak zkvalitnit práci těchto psychologů, jednak zvýšit jejich počet především ve výzkumných dopravních ústavech, ale i v podnicích ČSAD, v Krajských dopravních střediscích, v Instittech dopravního inženýrství, v Silničním vývoji, na Správách drah ČSD a jinde. Uvedená doporučení podporuje výsledek, rozboru z hlediska nejčastěji publikujících autorů, neboť z prvních šesti autorů (viz Literatura) jsou čtyři zaměstnání na vysokých školách, a to na katedrách psychologie filozofických fakult univerzit, na jejich konto lze připsat 52,5 % všech publikací z dopravy a dva autoři z výzkumných pracovišť s 15,3 % publikací. Prvních devět publikačně nejaktivnějších autorů uveřejnilo 75,6 % prací, z nichž tři jsou zaměstnání ve výzkumných ústavech, jeden v terénu v podniku a ostatních pět na katedrách psychologie.

Sít pracovišť dopravní psychologie není uspokojivě vybudována, hlavní výzkumné úkoly zajišťují kromě čtyř výzkumných pracovišť v dopravě převážně katedry psychologie filozofických fakult univerzit, jejichž oddělení psychologie práce (v Praze katedra psychologie práce a řízení) nemají příslušnou kapacitu a experimenty realizují nejčastěji ve volných chvílích svých členů. Některá pracoviště v dopravě zřizují v poslední době místa dopravních sociologů bez ohledu na zkušenosti průmyslově vyspělých zemí, v nichž je poměr

Tab. 3. Počet řešených psychologických témat v jednotlivých odvětvích

Poř. čís.	Kategorie	1945–55	1956–65	1966–75	S	%
1	Obecné otázky psychologie dopravy	0	8	43	51	10,41
2	Psychologie silniční dopravy	0	42	213	255	52,04
3	Psychologie železniční dopravy	2	30	95	127	25,92
4	Psychologie letecké dopravy	6	9	22	37	7,55
5	Psychologie vnitropodnikové dopravy	0	0	12	12	2,45
6	Psychologie městské dopravy	0	1	4	5	1,02
7	Psychologie kosmické dopravy	0	3	0	3	0,61
	Celkem	8	93	389	490	100,00

Tab. 4. Celkový přehled řešených problémů v oblasti dopravy 1945–1975

Poř. čís.	Kategorie	n	%
1	Psychologická analýza práce a profesí	90	18,37
2	Psychologie bezpečnosti a hygieny práce	87	17,76
3	Psychologie kádrových a personálních činností, pracovní způsobilosti	60	12,25
4	Psychologie výcviku, výchovy, kvalifikace	53	10,82
5	Osobnost	31	6,33
6	Identifikace symbolů v dopravě	29	5,92
7	Vliv léků na psychiku	18	3,67
8	Aplikace inženýrské psychologie	14	2,86
9	Obecné otázky psychologie dopravy	13	2,65
10	Sociálně psychologické problémy dopravy	11	2,24
11	Psychologie chodce jako účastníka dopravy	8	1,63
12	Psychologie poradenství v dopravě	8	1,63
13	Psychologie prostředí	7	1,43
14	Křížovatky	6	1,22
15	Psychologie řízení a organizace v dopravě	5	1,02
16	Jiné	50	10,20
	Celkem	490	100,00

psychologů a sociologů na praktických pracovištích 1:6 až 1:7.

Rozložení počtu řešených problémů podle jednotlivých sledovaných desetiletí a podle odvětví dopravy (viz tab. 3) ukazuje převahu prací v oblasti psychologie silniční a městské dopravy (52 % témat), za nimiž následuje 26 % témat v oblasti železniční a téměř 8 % témat v oblasti letecké dopravy. Obecné otázky psychologie dopravy zahrnují 10,4 % témat.

Podrobnější rozbor hlavních tematických okruhů (viz tab. 4–9) podle jednotlivých typů dopravy dokládá podíl společných a podíl specifických problémů (viz tab. 4). K společným problémům, jež se vyskytují ve všech nebo téměř ve všech sledovaných oblastech dopravy a které zahrnují 55 % řešených otázek, patří psychologická analýza práce a profesí, psychologické problémy bezpečnosti a hygieny práce v dopravě, psychologické otázky kádrové a personální práce v dopravě, inženýrská psychologie a vliv léků na psychiku a na výkonnost.

Dominující problematikou v oblasti psychologie dopravy (viz tab. 4) jsou psychologické otázky bezpečnosti a hygieny práce, neboť se pod ně dají podřadit položky č. 1–4, 6–7, 9–10, 13 a 15. Součet procent těchto položek dosahuje 75,5 %. Nehody v dopravě jsou u nás neobyčejně vážným problémem. Počet usmrcených

osob za léta 1945–1975 se u nás odhaduje na více než 45 000 a počet zraněných za stejné období na více než 830 000. Odhadované hmotné škody a národohospodářské škody za ztráty na životech přesahují za třicet posledních let 90 miliard korun. V uvedené sumě nejsou započítány náklady na léčení zraněných a ztráty za osoby, které zemřely na následky po 1–3 letech.

Specifické otázky se týkají psychologie výcviku a výchovy (byly řešeny pouze v rámci obecných otázek dopravy a silniční dopravy), problematika osobnosti (řešena pouze v oblasti silniční a železniční dopravy), otázky identifikace symbolů v dopravě (pouze v rámci obecných otázek a silniční dopravy), psychologie chodce jako účastníka silniční dopravy, sociálně psychologické problémy dopravy (pouze v silniční dopravě), psychologie prostředí (jen v silniční a městské dopravě), problematika křižovatek (jen v rámci silniční a městské dopravy), psychologie poradenství (jen v rámci obecných otázek dopravy) a psychologie řízení a organizace (jen v rámci železniční dopravy). Psychologickým otázkám kádrové a personální práce z širšího hlediska bylo věnováno téměř 61 % (viz tab. 4 položky č. 1–4 a 12) studií.

Detaily jsou uvedeny v tab. 5–9.

Tab. 5. Přehled obecných otázek psychologie dopravy

Poř. čís.	Kategorie	n	%
1	Psychologická analýza práce, profesí	10	19,62
2	Psychologie výcviku, kvalifikace, výchovy	8	15,68
3	Psychologie chodce	8	15,68
4	Psychologie bezpečnosti a hygieny práce	6	11,77
5	Psychologie kádrové a personální práce	5	9,80
6	Psychologické poradenství v dopravě	4	7,84
7	Identifikace symbolů	2	3,82
8	Vliv léků na psychiku, na výkon	2	3,93
9	Jiné	6	11,77
	Celkem	51	100,00

Tab. 6. Přehled řešených problémů v oblasti psychologické silniční a městské dopravy

Poř. čís.	Kategorie	n	%
1	Psychologie výcviku, výchovy	45	17,31
2	Psychologie bezpečnosti a hygieny práce v dopravě, nehody	45	17,31
3	Psychologie kádrové a personální práce v dopravě	32	12,31
4	Identifikace symbolů v dopravě	27	10,38
5	Osobnost	25	9,61
6	Analýza práce, profesí	20	7,69
7	Vliv léků na psychiku	15	5,77
8	Sociálně psychologické otázky dopravy	8	3,08
9	Psychologické otázky prostředí v dopravě	6	2,31
10	Křižovatky	6	2,31
11	Inženýrská psychologie	1	0,38
12	Jiné	30	11,54
	Celkem	260	100,00

K nejčastěji zpracovávaným tématům v oblasti obecných otázek psychologie dopravy (viz tab. 5) patřila analýza práce a profesí, která je základním východiskem pro řešení celé řady problémů (téměř jedna pětina studií), dále psychologie výcviku, výchovy a psychologie chodce jako účastníka dopravy (téměř jedna třetina prací), psychologie bezpečnosti a hygieny práce v dopravě (BHP — jedna osmina prací) a psychologie kádrových a personálních činností (KPP — téměř jedna desetina studií).

Témata z oblasti silniční a městské dopravy byla sloučena do tab. 6, neboť psychologických studií, které jsou zaměřeny na městskou dopravu, je nepatrný počet (viz tab. 3). Prvních pět položek v tab. 6 dokumentuje nejčetněji zastoupené kategorie témat (celkem 66,9 % prací). Je to psychologie výcviku a výchovy (téměř jedna pětina studií), psychologie bezpečnosti a hygieny práce (také téměř jedna pětina studií), psychologie kádrových a personálních činností (jedna osmina prací), problémy identifikace symbolů v dopravě a otázky osobnosti (jedna pětina prací).

V silniční a městské dopravě jsou poměrně málo zastoupeny otázky inženýrské psychologie, problematika křižovatek, sociálně psychologické problémy, otázky prostředí a jeho vlivu na řidiče a otázky vlivu léků na výkonnost řidiče.

Míru zpracování psychologických problémů železniční dopravy prezentuje tab. 7. První tři položky zahrnují 64,6 % studií ze všech zpracovávaných témat v oblasti psychologie železniční dopravy. Patří k nim psychologická analýza práce a profesí (více než jedna čtvrtina témat), psychologie bezpečnosti a hygieny práce v dopravě železniční (více než jedna pětina studií), psychologie kádrových a personálních činností (méně než jedna pětina prací). Ostatní problémy jsou poměrně málo z psychologického hlediska zpracovány (osobnost — téměř 1/20, inženýrská psychologie 1/16, psychologie řízení a organizace 1/26 studií). Celkově železniční doprava zahrnuje jednu čtvrtinu prací z psychologie dopravy.

V tab. 8 je uvedena frekvenční analýza psychologických otázek letecké dopravy a kosmické psychologie již je věnová-

na více než jedna dvanáctina prací z psychologie dopravy. Téměř polovina studií se zabývá psychologickou analýzou práce a profesí, jedna pětina psychologií bezpečnosti a hygieny práce, více než jedna

osmina obecnými otázkami psychologie letecké dopravy a jedna desetina aplikací inženýrské psychologie v letecké dopravě. Pouze jedna samostatná studie byla zaměřena na vliv léků na psychiku letce.

Tab. 7. Přehled řešených problémů v oblasti železniční dopravy

Poř. čís.	Kategorie	n	%
1	Psychologická analýza práce a profesí	33	25,38
2	Psychologie bezpečnosti a hygieny práce v dopravě	28	21,54
3	Psychologie kádrových a personálních činností	23	17,69
4	Obecné otázky psychologie železniční dopravy	9	6,92
5	Inženýrská psychologie	8	6,15
6	Osobnost	6	4,62
7	Psychologie řízení a organizace	5	3,85
8	Psychologické otázky poradenství	4	3,07
9	Psychologické otázky prostředí sociálního a fyzikálního	3	2,31
10	Jiné	11	8,46
	Celkem	130	100,00

Tab. 8. Přehled řešených problémů v oblasti psychologie letecké dopravy a kosmické psychologie

Poř. čís.	Kategorie	n	%
1	Psychologická analýza práce a profesí	19	47,5
2	Psychologie bezpečnosti a hygieny práce, psychologie nehod	8	20,0
3	Obecné otázky psychologie letecké dopravy a kosmické psychologie	5	12,5
4	Inženýrská psychologie	4	10,0
5	Vliv léků na psychiku letce	1	2,5
6	Psychologie kádrové a personální práce	1	2,5
7	Jiné,	2	5,0
	Celkem	40	100,0

Tab. 9. Přehled řešených problémů v oblasti psychologie vnitropodnikové dopravy

Poř. čís.	Kategorie	n	%
1	Psychologická analýza práce a profesí	8	66,8
2	Psychologie bezpečnosti a hygieny práce	1	8,3
3	Psychologie řízení	1	8,3
4	Aplikace inženýrské psychologie	1	8,3
5	Jiné	1	8,3
Celkem		12	100,0

Poslední tab. 9 uvádí výsledky analýzy témat z oblasti psychologie vnitropodnikové dopravy. Celkový počet 12 prací svědčí o tom, že jde o úsek z psychologického hlediska nedostatečně zpravovaný. Přestože jde o velmi malý počet prací, uvádíme je ke srovnání a pro ilustraci. V několika desítkách tisících podniků a závodů, u několika set tisíc řidičů z povolání ve vnitropodnikové dopravě se uplatňuje řada specifických podmínek, které buď jsou, nebo nejsou řešeny na základě hrubé empirie.

Na začátku roku 1976 mělo v ČSSR 3,3 miliónu osob řidičský průkaz, z toho bylo řidičů z povolání kolem 450 000. Ročně získává nový řidičský průkaz kolem 220 000 osob, z nichž kolem 10 % patří k problémovým osobám a podle vyhlášky je třeba psychologicky je vyšetřit. To činí přes 20 000 uchazečů ročně, přičemž kapacita stávajících psychologických pracovišť v dopravě v současné době nemůže tento úkol zajistit. V železniční, hromadné silniční a v letecké dopravě by měl být psychologicky komplexně vyšetřen každý strojvedoucí, řidič i letec po vážnější dopravní nehodě a každý nově přijímaný strojvedoucí, řidič z povolání, letec i výpravčí.

Podle materiálů XV. sjezdu KSČ se mají stát tam, kde to dovolují podmínky, základem článkem řízení generální ředitelství a tam, kde nebyla zřízena jako např. v dopravě, podniková ředitelství (viz RP 13. 4. 1976, str. 3–7). Nejvyšší řídicí jednotkou pro dopravu je ministerstvo a vláda, poradním orgánem je Vládní výbor pro dopravu. V rámci ČSAD je řídicími jednotkami několik desítek (téměř 30) podnikových ředitelství, v rámci ČSD

jsou to Správy drah. V ČSSR je výzkum v dopravě zajišťován Ústavem leteckého zdravotnictví, Ústředním ústavem železničního zdravotnictví, Ústavem silniční a městské dopravy, Ústavem bezpečnosti práce ROH.

Personální stav odborných dopravních psychologů je u nás v současné době téměř desetinásobně poddimenzován (viz tab. 2), neboť rozsah požadovaných a žádoucích psychologických služeb je vysoký. Počet odborných psychologů v dopravě koncem šesté pětiletky (1970) by měl dosáhnout téměř 500 osob — odborných poradců proti 49 osobám na začátku této pětiletky (1976). Náklady na mzdy a přístrojové vybavení 30 psychologických pracovišť včetně nákladů na laboranty a administrativu se odhaduje asi na půl procenta celkových vypočítaných ztrát z dopravních nehod. Kdyby se pomocí psychologických služeb podařilo snížit ztráty pouze o tři procenta, zisk z opatření by z národohospodářského hlediska šestinásobně převýšil vynaložené náklady.

V šesté pětiletce mají být soustavně zbrané aktivity zaměřeny na zkoumání a odstraňování nebezpečí, která ohrožují bezpečnost dopravy. Základem pro budování nových pracovišť a pro rozvíjení sítě stávajících pracovišť, např. v silniční dopravě, je Usnesení vlády ČSR číslo 152 ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu za léta 1976–1980, z 25. 6. 1975. Vzhledem k tomuto usnesení mají být poskytovány finanční příspěvky na budování a provoz laboratoří dopravní psychologie u Ústavů dopravního inženýrství nebo u Krajských dopravních středisek v krajských městech. Tato nově zřízená psychologická pracoviště budou poskytovat podle plánu služ-

by dopravně psychologického charakteru, např. testovat omezený počet nových uchazečů o řídičské oprávnění v autoškolách Svazarmu a popularizovat psychologii mezi motoristickou veřejností. Dále mají být poskytovány finanční příspěvky na výstavbu dopravních cvičišť ve všech okresních městech při autoškolách Svazarmu (k doškolování řidičů, k jízdám zručnosti, k soutěžím mladých motoristů apod.), na budování dětských dopravních hřišť, na odstraňování míst častých nehod a horizontálního reflexního značení, vlivu zdrsnování povrchu vozovek, míst se zvýšenou dopravní nehodovostí, dopravního značení, zařízení a předmětů, která ovlivňují bezpečnost silničního provozu a snižují následky škod).

S ohledem na požadavky praxe je správné a účelné usilovně rozvíjet a systematicky budovat úsek dopravní psychologie a plnit z hlediska oboru psychologie jeden ze závažných úkolů XV. sjezdu KSČ.

Analýza vývojových trendů psychologie dopravy, převažujících řešení tematických okruhů i otázek, jimž byla dosud věnována v psychologii dopravy menší pozornost, mohou být podkladem k prognostickým závěrům a k doporučením na opatření pro další rozvoj dopravní psychologie.

*J. Sedlák*

#### LITERATURA

- Bena, E., Hoskovec, J., Štikar, J.: Psychologie a fyziologie řidiče. Praha 1962, 2. vyd. 1968, 328 stran.
- Bureš, Z.: Zásady využití psychologie v dopravě. Bratislava SAV 1959, str. 71–81.
- Čapek, D.: Fyziologie letce. Praha, Naše vojsko 1948, 444 stran.
- Hoskovec, J., Pour, J., Štikar, J.: Psychologie a technika výcviku řidičů. Praha, Nadas 1966, 237 stran, 2. vyd. 1972.
- Hoskovec, J., Pour, J., Štikar, J.: Výcvik na autocvišti. Praha, Nadas 1973, 75 stran.
- Hoskovec, J., Stejskal, L., Štikar, J.: Výchovné prostředky a dopravní bezpečnost. Praha, Besip 1974, 76 stran.
- Hoskovec, J., Štikar, J.: Dopravní výchova mládeže. Praha, Besip 1967, 124 stran, 2. vyd. 1969.
- Hoskovec, J., Štikar, J.: Psychologické kompendium pro pracovníky v silniční dopravě. Praha, Nadas 1973, 120 stran.
- Hoskovec, J., Štikar, J.: Starší řidič za volantem. Praha, Nadas 1972, 116 stran.

- Jelen, J.: Doprava kolem nás. Praha, Nadas 1974, 224 stran.
- Kobliha, V.: Psychologická pracoviště v dopravě. Bratislava, Besip 1975.
- Křivohlavý, J.: Psychologie dopravy. Praha, ČVUT 1969, 83 stran.
- Kuruc, J., Senka, J.: Psychologická analýza výkonnosti vodičů. Bratislava, Slovnaft 1970, 90 strán.
- Melzer, J.: Psychologie v železniční dopravě. Praha, Nadas 1961, 62 stran.
- Nop, D.: Psychologie v dopravě. Praha, SNTL 1975, 95 stran.
- Panoušek, V.: Psychologická přednost na silničních křižovatkách. Praha, Nadas 1972, 68 stran.
- Sedlák, J.: Psychologie v silniční dopravě. Praha, MV 1968, 252 stran.
- Tůma, J.: Osobnost pilota a letecké nehody. Praha, Svazarm 1975, 69 stran.

#### ANALÝZA TRENDŮ PSYCHOLOGICKÝCH VÝSKUMŮ NA ZÁKLADĚ NEPUBLIKOVANÝCH PRÁC V ROKOCH 1945 AŽ 1972

Dizertačné práce a záverečné správy sa stávajú čoraz významnejším prameňom, pretože sú nositeľmi nových vedeckých i praktických záverov a odporúčaní, ktoré znamenajú význačný prínos pre vedu i prax (Kaňka, V., 1975). Množstvo takýchto prác staršieho dáta a akcelerovaný rozvoj vedeckého bádania v psychológii u nás najmä v posledných rokoch spôsobili značnú neprehľadnosť o tom, čo už bolo skúmané a kde sa zistené výsledky nachádzajú, pretože, ako uvádza E. Duda (1974) z vedecko-výskumných výsledkov sa publikuje iba 1/5, čo znamená, že až 80 % výsledkov zostáva nepublikovaných. Táto skutočnosť sa môže negatívne odraziť v ďalšom plánovaní vedeckého výskumu v tom-ktorom vednom odbore, sťaží jeho nadväznosť, respektívne konfrontáciu novších výsledkov s výsledkami predchádzajúcich rokov. Preto vedenie Výskumného ústavu detskej psychológie a patopsychológie majúce na zreteli zefektívňovanie vedecko-výskumnej práce v zmysle straníckych uznesení (Z materiálu... 1974) sa rozhodlo poskytnúť riešiteľom psychologických výskumov pomocu vo forme sekundárneho prameňa, ktorý by syntetizoval nepublikované práce v bibliografickej forme a slúžil riešiteľom už pri plánovaní a výbere výskumných problé-