

PRÁVNÍ MONOGRAFIE

Agresivita na silnicích aneb Proč se za volantem chováme jinak?

ZUZANA LISÁ



Wolters Kluwer
Česká republika

AGRESIVITA NA SILNICÍCH
aneb
Proč se za volantem chováme jinak?

PRÁVNÍ MONOGRAFIE

Agresivita na silnicích

aneb

Proč se za volantem chováme jinak?

ZUZANA LISÁ



Wolters Kluwer
Česká republika

Vzor citace: LISÁ, Z. *Agresivita na silnicích aneb Proč se za volantem chováme jinak?* Praha : Wolters Kluwer ČR, a. s., 2011, s. 144.

Právní stav publikace je k 30. 11. 2010.

Recenzenti: prof. Ing. Mirko Novák, DrSc., JUDr. Jan Kněžínek, Ph.D.

© Ing. Zuzana Lisá, Ph.D.

Ilustroval Lubomír Vaněk

ISBN 978-80-7357-615-8

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala všem,
kteří mi byli nápomocni při vypracování této knihy,
za jejich konstruktivní kritiku, zajímavé postřehy
a náměty, za motivaci a podporu.

O autorce

Ing. Zuzana Lisá, Ph.D., (nar. 1980) je absolventkou Fakulty dopravní Českého vysokého učení technického v Praze, kde absolvovala rovněž postgraduální studium, během kterého provedla pilotní terénní výzkum agresivních účastníků provozu na pozemních komunikacích v České republice, publikovaný v doktorské dizertační práci, na jehož základě vznikl celorepublikový terénní výzkum agresivních řidičů. V letech 2005–2009 pracovala na Ministerstvu dopravy ČR, kde se zabývala bezpečností provozu na pozemních komunikacích se zaměřením na lidský faktor. Od roku 2009 pracuje jako energetický poradce v Pražské energetice, a. s. Je autorkou řady článků z oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích publikovaných v České republice i v zahraničí.



Foto: Lucia Dvořáková

Obsah

Seznam použitých zkratek	X
Úvod	XI

1 Agresivní chování – identifikace, příčiny a vliv agresivity na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích	1
1.1 Agrese	1
1.1.1 Biologické předpoklady agrese	3
1.1.1.1 Hormony	3
1.1.1.2 Mozek a neurofyzilogické mechanismy	4
1.2 Definice agresivního řízení	5
1.3 Příčiny agresivního chování	9
1.3.1 Vyhledávání vzrušení	12
1.3.2 Souvislost mezi sklonem ke kriminalitě a dopravní delikvencí	14
1.3.3 Nemáme s agresivitou problém všichni?	15
1.4 Vliv agresivního řízení na životní prostředí	16
1.4.1 Spotřeba pohonných hmot	17
1.4.2 Hluk	20
2 Přehled stavu problematiky v České republice, porovnání se zahraničím	24
2.1 Statistiky dopravní nehodovosti	24
2.1.1 Porovnání dopravních nehod podle jejich závažnosti ...	25
2.1.2 Vývoj socioekonomických ztrát z dopravní nehodovosti	26
2.1.3 Dopravní nehodovost zaviněná bezohlednou, agresivní, neohleduplnou jízdou v České republice	28
2.1.4 Statistika bodového hodnocení řidičů v České republice	29

2.2	Příklady řešení problematiky ve vybraných zahraničních státech	33
2.2.1	Kanada	33
2.2.2	Nizozemsko	35
2.2.3	Švýcarsko	35
2.2.4	Slovensko	36
2.2.5	USA	36
2.2.6	Austrálie (provincie Victoria)	40
2.2.7	Česká republika	41
2.3	Průzkumy veřejného mínění	48
2.3.1	Průzkum agentury TNS Opinion – Courtesy on the Road (Ohleduplnost na silnici)	48
2.3.1.1	Závěry z průzkumu	54
2.3.2	Průzkum Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií na Slovensku	54
2.3.2.1	Závěry z průzkumu	55
2.3.3	Výzkum instituce The Traffic Injury Research Foundation (TIRF) v Kanadě	56
2.3.3.1	Závěry z průzkumu	58
2.3.4	Průzkum instituce Gallup Europe	58
2.3.4.1	Závěry z průzkumu	63
2.3.5	Projekt SARTRE 3	63
2.3.5.1	Závěry z průzkumu	65
2.3.6	Průzkum společnosti LeasePlan	65
2.3.6.1	Závěry z průzkumu	69
2.3.7	Závěry ze všech zmíněných průzkumů	69

3 Výběr statisticky významných případů poukazujících na přítomnost agresivity – analýza cílové skupiny agresorů

3.1	Pilotní terénní výzkum agresivních účastníků silničního provozu v ČR	71
3.1.1	Popis experimentu	72
3.1.1.1	Vytvoření databáze bezohledných či agresivních událostí	72
3.1.1.2	Vyhodnocení databáze bezohledných či agresivních událostí	75
3.1.2	Stručné shrnutí výsledků pilotního experimentu	85

3.2 Celorepublikový terénní výzkum Agresivní projevy řidičů motorových vozidel	86
3.2.1 Souhrnné informace o celorepublikovém experimentu ...	86
3.2.2 Rozdělení podle typu incidentu	88
3.2.3 Rozdělení podle továrních značek vozidel	90
3.2.4 Rozdělení incidentů podle úseku komunikací	91
3.2.5 Rozdělení podle kraje registrace vozidel	92
3.2.6 Ostatní zaznamenané údaje	93
3.2.7 Závěry z celorepublikového výzkumu	93
4 Prevence, represe a legislativa – jak eliminovat agresivní chování řidičů v České republice	94
4.1 Prevence	95
4.1.1 Dopravní výchova a vzdělávání řidičů	96
4.1.2 Řidičský průkaz na zkoušku	97
4.1.3 Informační kampaně a preventivní projekty	98
4.2 Legislativa a vymahatelnost práva	103
4.2.1 Pravidla silničního provozu	103
4.2.2 Postihy za dopravní přestupky	104
4.2.3 Bodové hodnocení řidičů (bodový systém)	111
4.2.4 Získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů	114
4.2.5 Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla	115
4.2.6 Přeshraniční vymahatelnost práva v rámci EU	116
5 Závěr	120
Seznam použité literatury	123
Seznam použitých právních předpisů	126
Seznam použitých zahraničních právních předpisů	127
Seznam použitých jiných právních dokumentů	128
Seznam použitých webových stránek	129
Rejstřík	130

Seznam použitých zkratk

AAA	American Automobile Association
CCC	Criminal Code of Canada
ČVUT	České vysoké učení technické
EEG	Elektroencefalografie
FD	Fakulta dopravní
HTA	Highway Traffic Act
NHTSA	National Highway Traffic Safety Administration (USA)
SARTRE	Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe (Postoje k rizikům v provozu na pozemních komunikacích v Evropě), studie vycházející z dotazníkového šetření „face to face“ První v letech 1991–1992 (15 států), druhý 1996–1997 (19 států), třetí 2002–2003 (23 států)
SATC	Slovenský autoturist club
SSS	Sensation Seeking Scale
SS	Sensation-seeking
TIRF	The Traffic Injury Research Foundation (Nezisková organizace pro výzkum dopravních zranění) – založena 1964 v Kanadě
USDOT	United States Department of Transport

Úvod

Tato publikace se zabývá vlivem agresivního chování na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích*. Jejím hlavním cílem je v první řadě upozornit na stále vzrůstající bezohledné a agresivní chování účastníků silničního provozu v České republice, se zaměřením na řidiče motorových vozidel. Pokouší se jej zmapovat a formulovat obecné závěry a doporučení, jaká opatření by měla být učiněna k eliminaci agresivního chování v provozu na pozemních komunikacích. To by nebylo možné bez současného zhodnocení současné situace nejen v oblasti legislativní, ale i z pohledu praktické realizace dopravněbezpečnostních opatření. Cílem publikace je identifikovat možné problémy v právní úpravě, popřípadě v její aplikaci a realizaci, a na základě toho nalézt rezervy v uceleném řetězci státních opatření, na pozadí zkušeností ze zahraničí.

První část se věnuje definování problematiky, pojmům agresivní a bezohledné chování a tzv. silničnímu vzteku, stavu problematiky v České republice a porovnání situace se zahraničím, posouzení závažnosti tématu a jeho vlivu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a identifikaci agresivního chování podle psychologických aspektů a v neposlední řadě také analýze aspektů podporujících agresivní chování.

Další část se zabývá popisem a výsledky z terénních experimentů, zrealizovaných na území České republiky, jejichž cílem bylo zmapovat skutečnou současnou situaci projevů agresivity na českých silnicích, popsat statisticky významné případy poukazující na přítomnost agresivity a provést analýzu cílové skupiny agresorů. Pro vymezení hlavních rizikových faktorů chování řidičů, případně i ostatních účastníků silničního provozu, je nutné zkoumat, jakým způsobem se chovají v reálném provozu, jakých se dopouštějí deliktů, v jakých dopravních situacích a s jakou četností. Tyto ucelené výzkumy byly dosud v České republice unikátní,

* V materiálu je použita dvojí terminologie – vedle termínů „bezpečnost provozu na pozemních komunikacích“ a „pozemní komunikace“, které jsou užívány v legislativě a ve statistikách policie, užíváme termíny „bezpečnost silničního provozu“ a „silnice“, které jsou jednodušší, srozumitelnější pro širší veřejnost a blíží se terminologii anglické. Významově jsou odpovídající termíny záměnné.

o podobných ojedinělých experimentech se dozvídáme pouze výjimečně, a to ze zahraničí. Výstupy ze zahraničních experimentů přitom nemohou být mechanicky aplikovány na podmínky České republiky, neboť provoz na pozemních komunikacích v různých státech má různá specifika, vycházející z právního prostředí a povědomosti o něm, z celkové společenské atmosféry a národní mentality, z efektivity kontrolních a sankčních mechanismů, ze systému výchovy a vzdělávání řidičů, ale zároveň i z kvality silniční sítě nebo vozového parku. Bylo proto velkou výzvou provést v tuzemských podmínkách podobný unikátní terénní výzkum, jehož realizace byla sice mimořádně časově náročná nejen co do sběru dat, ale i co do jejich vyhodnocení, avšak výsledky tohoto výzkumu mohou posloužit pro formulaci obecných závěrů a doporučení.

V poslední části jsou posouzeny případné nedostatky z hlediska legislativy, represe i prevence a navržena systémová opatření na řešení nynější situace.

Publikace je zpracována ke dni 30. listopadu 2010.

Agresivní chování – identifikace, příčiny a vliv agresivity na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Agresivní chování účastníků silničního provozu má mnoho forem a je těžké jej jednoznačně definovat. Je to však nezbytně nutné pro tvorbu preventivních a represivních opatření, pro práci příslušných orgánů veřejné moci a případně pro tvorbu nových legislativních úprav. Agresivita za volantem je jednoznačně rizikovým faktorem.

1.1 Agrese

Agrese je v psychologicko-sociologickém pojetí chování, které vědomě a se záměrem ubližuje, násilně omezuje svobodu a poškozuje jiné osoby nebo věci s cílem získat osobní výhody; jedná se však také o techniku vyrovnávání se s náročnými životními situacemi. Tendence k takovému jednání se nazývá agresivita; je to dispozice osobnosti. U člověka je její příčinou často frustrace, kterou v moderní společnosti trpí stále více lidí.

Agresivní lidé (tedy i řidiči) mají oslabenou frustrační toleranci. Psychologie vysvětluje pojem frustrace jako blokádu na cestě k cíli či jako nezdar při dosahování určitého cíle (například dorazit včas na určité místo). Frustrace vznikají rozporem mezi potřebou a skutečnými možnostmi jejího uspokojení. Odpovědí na frustraci v dopravě bývá agrese zaměřená proti jejímu zdroji.¹

Z pohledu psychologie osobnosti můžeme rozdělit agresi na instrumentální a emocionální. *Instrumentální agrese* je *prostředkem (nástrojem)*, jak dosáhnout vnějšího cíle. Je-li přitom zraněna jiná osoba, jde pro agresora

¹ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha, 2005.

o druhotný efekt. *Emocionální agrese* (nebo také zlostná, hněvivá, afektivní) je charakteristická přítomností silné negativní emoce, většinou hněvu, a agrese není prostředkem, ale *cílem* sama o sobě.² Pro porozumění lidské agresi se ukázala užitečnou také Moyerova klasifikace (1968), založená na studiu zvířat, která popisuje sedm různých druhů agrese: predátorská agrese, agrese mezi samci, agrese vyvolaná strachem, dráždivá agrese, mateřská agrese, sexuální agrese a agrese jako obrana teritoria. Z pohledu zacílení lidské agrese je dále možné ji rozdělit na *přímou*, přímé napadení, a to buď verbální, nebo fyzické, a *nepřímou*, kterou lze opět dělit na verbální (pomluvy, nevhodné žerty), nebo fyzickou (ničení majetku objektu agrese).

Fyziologicky se agrese projevuje vyplavením především adrenalinu, zrychlením srdeční činnosti, zvýšením krevního tlaku, zrychlením dechu, uvolněním energie, zpomalením peristaltiky. Celkově má negativní vliv na zdravotní stav.³

John A. Larson⁴ rozdělil již v roce 1996 **agresivní řidiče** do pěti skupin:

1. **Závodník s časem** – usiluje o dosažení cíle za co nejkratší časový okamžik, je-li mu v tom bráněno, rychle se rozzlobí.
2. **Soutěživý agresor** – snaží se zvýšit své sebevědomí tím, že vyvolává soutěžení (rozjezd na zelený signál s řidičem ve vedlejším pruhu, vzájemné předjíždění na dálnici apod.), pokud se mu v závodu nedaří, naroste v něm zlost a dojde k agresivnímu chování.
3. **Pasivní agresor** – brání ostatním řidičům (při předjíždění, rychlé jízdě, přejetí do jízdního pruhu apod.), tím vzbuzuje zlost u ostatních řidičů, jimž maří jejich záměr.
4. **Narcista** – řídí se vžitými pravidly týkajícími se jízdního chování a je rozezlen, když je ostatní nedodržují.
5. **Strážce** – považuje se za soudce ostatních řidičů a trestá je za jejich přestupky.

Toto rozdělení poměrně přesně vystihuje a popisuje chování řidičů a je možné jej aplikovat i na řidiče v České republice. Autorka jej tedy považuje za základní a dále z něj bude vycházet.

² ČERMÁK, I. *Lidská agrese a její souvislosti*. Žďár nad Sázavou, 1998.

³ KOŘÁN, M. *Agresivita v dopravě – psychologický pohled*. Seminář Agresivita v dopravě, aneb Jak postihovat agresivní řidiče? Olomouc, 2009.

⁴ LARSON, J. A. *Steering Clear of Highway Madness: A Driver's Guide to Curbing Stress & Strain*. Oregon, 1996.

1.1.1 Biologické předpoklady agrese⁵

Chování každé osoby je do značné míry podmíněno biologickými aspekty osobnosti. Jejich poznání a porozumění procesům, z nichž lidské chování vychází, je důležité nejen pro pochopení toho, proč se někteří lidé chovají v souladu se společenskými pravidly a jiní je porušují, ale i pro nalezení způsobů, jak je možné chování jednotlivce ovlivňovat. Tomu se samozřejmě věnuje především sociologie, popřípadě kriminologie a rovněž obory psychologické.

V následujících částech bude nicméně problematika biologických předpokladů chování, zejména pak agresivního, popsána na základě rozboru stěžejních biologických procesů, ke kterým v lidském organismu dochází. Jedná se především o otázku působení hormonů, mozku a neurofyzilogických mechanismů a neurotransmiterů.

1.1.1.1 Hormony

Výzkumem vlivu pohlavních hormonů na agresi bylo zjištěno, že zvýšená sekrece testosteronu může mít vztah ke zvýšenému riziku projevů agrese u mužů. Dále bylo zjištěno (Dabbs, 1988), že osoby, které spáchaly trestný čin bez předchozí provokace, měly vyšší hladinu testosteronu než jedinci odsouzení za násilí v obraně nebo za krádež. Ukazuje se, že vysoká hladina testosteronu souvisí s takovými osobnostními charakteristikami, jako je vyhledávání mimořádných zážitků, dominance a asertivita. Dále bylo zjištěno u adolescentů (Schalling, 1987), že hladina testosteronu souvisí s verbální agresi, preferencí fyzických sportů, sociabilitou, extroverzí a nepříznivým chováním.

Zdá se, že samotné agresivní jednání pravděpodobně též zvyšuje hladinu testosteronu a naopak že zvýšená hladina testosteronu může posílit agresivní reakci⁶.

U žen se četnost agresivních projevů chování zvyšuje zejména v průběhu menstruace, případně i v období klimakteria, spolu s pocity, které obvykle agresi doprovázejí. Tento jev se vysvětluje snižováním hladiny progesteronu, čímž se mění poměr mezi hladinou estrogenu a progesteronu.

⁵ ČERMÁK, I. *Lidská agrese a její souvislosti*. Žďár nad Sázavou, 1998.

⁶ BERNSTEIN, T. P., ROSE, R. M., GORDON, C. I., GRADY, I. S. Effects of increased testosterone secretion on the behavior of adult male rhesus living in a social group. *Folia Primatol*, 32 (1979).

Některé výzkumy naznačují, že progesteron snižuje míru agresivity, podobně jako prolaktin a estradiol. U některých žen může mít také vliv na agresi premenstruální syndrom. Bylo zjištěno⁷, že volný testosteron a vysoká hladina dalších androgenů byla vyšší u žen, které vypovídaly o nesnesitelné premenstruální podrážděnosti, než u žen bez takových potíží, což naznačuje, že růst hladiny volného testosteronu v kombinaci s poklesem úrovně progesteronu těsně před menstruací může způsobit růst iritability.

1.1.1.2 Mozek a neurofyzilogické mechanismy

S agresí souvisejí dvě hlavní funkční oblasti mozku. Jsou to:

Limbecký systém – má vliv na základní pudy a emoce.

Specifická neuronová centra – z nich se jedná zejména o *amygdalu* (její jádra jsou zdrojem impulzů posilujících agresivní reakci) a *hippocampus* (ten utlumuje agresi) a o *cerebrální kortex*, který je sídlem kognitivních funkcí nezbytných pro učení, usuzování a rozhodování. Frontální neokortex je spojen s recepcí a interpretací vnějších senzorických informací. Jeho poškození vede k nadměrné vnímavosti vůči nepodstatným podnětům z prostředí. Takto postižený jedinec bude pravděpodobně impulzivně agresivní, dráždivý a náladový. Všeobecně se potvrzuje, že lidé s organickými poškozeními mozku mají problémy s kontrolou agrese. Cerebrální dysfunkci lze považovat za rizikový faktor, který podporuje projevy agrese.

Výsledky měření bioelektrické aktivity mozku pomocí EEG ukazují, že mezi násilnými osobami se vyskytují ve větší míře abnormality (od 25 % do 50 %) než mezi neagresivními jedinci (od 5 % do 50 %, podle Meloye, 1988/1997). Agresivní osoby vykazovaly až nadměrně pomalou aktivitu vln theta (4–7 Hz), rychlou aktivitu vln beta (13–40 Hz) a zdánlivě bimodální distribuci.

Neurotransmitery – na agresivní reakci může mít také vliv funkce přenašečů informací mezi neurony – neurotransmiterů souvisejících s útlumem agrese. Pokud jsou dysfunkční informace o tlumení agrese, přenášená prostřednictvím chemické aktivity, nemusí doputovat až do kůry mozkové, a tím je zvýšena pravděpodobnost agresivní reakce⁸. Přenos informace

⁷ ERIKSSON, E., SUNBLAD, C., LISJÖ, P., MODIGH, K., ANDERSCH, B. Serum levels of androgens are higher in women with premenstrual irritability and dysphoria than in controls. *Psychoneuroendocrinology*, 17 (1992).

⁸ BROWN, G. L., EBERT, M. H., GOYER, P. F., JIMERSON, D. C., KLEIN, W. F., BUNNEY, W. E., GODWIN, F. K. Aggression, suicide and serotonin: Relationships to CSF amine metabolites. *American Journal of Psychiatry*, 139 (1982).

mezi neurony se odehrává v synapsích, komunikačním rozhraní mezi dvěma či více neurony.

Hlavními takovými neurotransmitery jsou:

Acetylcholin – je prokázána jeho spojitost s růstem agrese, zejména s jejím spouštěním.

Noradrenalin – souvisí jednak se systémem spouštějícím agresi, tak i se systémem vypínajícím agresi. Má vliv na růst agrese.

Dosud se však nepodařilo vyvinout účinnou chemickou látku, která by vliv neurotransmiterů na agresi snižovala.

1.2 Definice agresivního řízení

Termín agresivní jízda není v české terminologii podrobně ani přesně definován. Vycházejme tedy z definic zahraničních, především kanadských a amerických. V Kanadě byla v říjnu roku 2000 v rámci globální webové konference na téma agresivní řízení specifikována následující definice:

Chování účastníka silničního provozu je agresivní, pokud záměrně zvyšuje riziko kolize a je motivováno netrpělivostí, nepřátelstvím nebo pouze získáním času na úkor ostatních účastníků silničního provozu.⁹ [D – 1]

Uvedené znaky agresivního chování odpovídají podmínkám provozu i v České republice. Je možné konstatovat, že takto vymezené agresivní chování pokrývá nejširší možné varianty, které v provozu mohou nastat. Pokud se tedy bude dále pojednávat o agresivitě, rozumí se tím chování, které je pokryto výše uvedenou definicí. Je samozřejmé, že takové chování musí být zároveň protiprávní.

V praxi toto chování zahrnuje výrazné překračování nejvyšší dovolené rychlosti¹⁰, nedodržování bezpečné vzdálenosti¹¹, případně doplněné nevhodným používáním dálkových světel (tzv. vyblíkávání), přejíždění z pruhu do pruhu (proplétání)¹², předjíždění vpravo (myšleno zprava), nemožnění ostatním řidičům zařadit se do jízdního pruhu, nevhodné používání zvukového znamení apod.

⁹ <<http://www.unece.org/trans/roadsafe/rs4aggr.html>>.

¹⁰ Excessive speed.

¹¹ Driving too close to the car in front/tailgating.

¹² Improper lane changing or weaving.

Americká NHTSA¹³ rozlišuje pro tuto problematiku tři výrazy:

1. **Reckless driving (bezohledná jízda)** – řízení se sníženým respektem k ostatním účastníkům silničního provozu.
2. **Aggressive driving (agresivní jízda)** – spáchání několika deliktů (přestupků) během jedné jízdy, jimiž řidič ohrozí jiné osoby nebo majetek. Agresivní řízení může zahrnovat škálu nebezpečných dopravních deliktů (přestupků), včetně bezohledné (neohleduplné) jízdy, definované jako řízení „jakéhokoli vozidla způsobem, který úmyslně nedbá na bezpečnost osob nebo majetku“.

Některé jiné instituce preferují tuto definici:

*Agresivní řízení motorového vozidla je takové, při kterém dojde v průběhu jedné nepřerušené jízdy ke třem nebo více porušením pravidel silničního provozu, která by mohla ohrozit jakoukoli osobu nebo majetek.*¹⁴

[D – 2]

Pro podmínky České republiky se hodí spíše aplikace definice kanadské [D – 1], neboť je obecnější, srozumitelnější, méně formalizovaná a v praxi snadněji aplikovatelná.

Za chování, které se zpravidla pojí s agresivním řízením, se považuje:

- Nepřiměřená rychlost (výrazné překročení stanovených limitů a/nebo jízda výrazně vyšší rychlostí, než odpovídá podmínkám provozu).
- Nesprávné přejíždění z jízdního pruhu do jiného jízdního pruhu (bez dávání znamení o změně směru jízdy, bez přesvědčení se, že jízdní úkon lze bezpečně provést).
- Nerespektování dopravního značení a zařízení, které přikazuje dát přednost v jízdě nebo zastavit vozidlo.
- Nedodržování bezpečné vzdálenosti.
- Nepatřičné předjíždění (bez dávání znamení o změně směru jízdy, předjíždění, kde je to zákonem zakázáno, jízdou v pruhu vyhrazeném pro pomalá vozidla, po tramvajovém pásu, po krajnici apod.).
- Neoprávněná jízda ve vyhrazeném jízdním pruhu pro vozidla s právem přednostní jízdy (emergency lane).
- Předjíždění zprava na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla.
- Náhlé zpomalení nebo zastavení jako trest pro vozidlo jedoucí vzadu.
- Agresivní a obscénní gestikulace apod.

¹³ National Highway Traffic Safety Administration; Washington, USA.

¹⁴ <<http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/enforce/aggressdrivers/aggenforce/define.html>>.

- 3. Road rage (silniční vztek)** – jedná se o trestný čin (criminal offence), který spočívá v útoku prostřednictvím motorového vozidla nebo jiné nebezpečné zbraně, jehož se dopustí řidič nebo přepravovaná osoba jednoho motorového vozidla, na řidiče nebo přepravovanou osobu jiného motorového vozidla, anebo který je vyvolán dopravní nehodou, ke které došlo v silničním provozu. Jedná se tedy o záměrně zacílený přímý útok.

Pro bližší představu je typickým příkladem silničního vzteku například případ „Aragorn (muž s mečem) vs. Karkulka (taxikář v červené teplákové soupravě)“¹⁵, který se stal v Praze 29. 9. 2010 ve Vinohradské ulici. Spor se vyvíjel údajně takto: řidič mercedesu (Aragorn) zastavuje u kraje ve Vinohradské ulici poblíž tržnice, protože se jeho těhotné přítelkyni udělalo nevolno. Karkulka (muž v červeném) jede těsně za ním, a proto již nestíhá mercedes předjet a zastavuje také. Karkulka začne na Aragorna před sebou netrpělivě troubit. Ten se nějaký čas věnuje své přítelkyni, s rostoucí intenzitou ovšem na troubení reaguje zvednutím prostředníčku (což později ve sdělovacích prostředcích vysvětlil jako gesto „Nech toho“, což je po „Jedničce“ další originální vysvětlení jinak zcela jednoznačného gesta). Nato Karkulka vztekle zamíří k Aragornovu mercedesu, který mezitím otevírá dveře svého auta, a podle svědků do dveří kopne a zavře je. Následuje vzájemná sprška urážek, která končí fackou na tváři Aragorna. Karkulka pak nastoupí do svého taxi a chce odjet. Mezitím už je však napadený Aragorn u kufru svého mercedesu, vytahuje – nena-broušený – šermířský meč a seká s ním do střechy odjíždějícího taxi. Karkulka okamžitě parkuje svou poničenou octavii na protější straně Vinohradské. Poté začíná druhá část potyčky, kterou zaznamenal svědek na jedno z nejsledovanějších videí¹⁶. Aragorn usedá do vozu a rozjíždí se, v té chvíli mu Karkulka rozbíjí pěstí zadní okno, vrací se zpět ke svému autu, Aragorn zastavuje a s mečem se vrhá na Karkulku a sekne jej do ruky, poté rozbije mečem zadní okno octavie. Vrací se do auta a na červenou projíždí křižovatkou...

¹⁵ <<http://aktualne.centrum.cz/zpravy/kuriozity/clanek.phtml?id=679183>>.

¹⁶ <<http://tn.nova.cz/zpravy/cernakronika/rvace-s-mecem-a-taxikare-uz-vysetruje-policie.html>>.



Těžko soudit, kdo z pánů byl v právu, každopádně se jedná o ukázkou až neuvěřitelně vystupňované agresivity na obou stranách. Naštvat se za volantem může asi každý, avšak toto je skutečně příliš. Nabízí se otázka, zda tito řidiči za volant patří a jak je možné, že jsou držiteli řidičského oprávnění, ale k tomu se dostaneme později.

Vraťme se zpět k výše zmíněným termínům, které se však prolínají a v mnoha případech je nelze dobře rozlišit. Tato publikace se zabývá především problematikou agresivní a bezohledné jízdy, chápané ve smyslu definice [D – 1], vzhledem k tomu, že i jeden skutek agresivního charakteru podle této definice může představovat pro ostatní účastníky silničního provozu vážné ohrožení. Například kanadský psycholog Lawrence P. Lonero poukazuje na to, že překračování nejvyšší dovolené rychlosti o 20 až 30 % se svou nebezpečností může srovnávat s použitím střelné zbraně s úmyslem usmrtit.¹⁷

¹⁷ LONERO, L. P. *A preliminary heuristic model of aggressive behaviour in drivers*. Aggressive Driving Web Conference, Toronto, 2000, s. 3, <<http://www.aggressive.drivers.com/papers/lonero/lonero.pdf>>.

1.3 Příčiny agresivního chování

K vysvětlení příčin agresivního chování existuje mnoho různých teoretických přístupů, ale žádný z nich nepodává úplné vysvětlení. Biologické teorie považují agresivní chování za vrozené, ačkoli zvláštní reakce mohou být modifikovány zkušeností. Sociální přístupy považují agresi za naučenou odpověď prostřednictvím sledování nebo napodobování ostatních sociálně blízkých. Obecně je předpokládáno, že agresivní chování je kombinací všech zmíněných faktorů.

Agresivitu účastníků silničního provozu, zejména řidičů, může podněcovat mnoho psychologických faktorů. Lidé jsou od přírody náchylní k teritorialitě, a mají proto tendenci považovat vozidlo za rozšíření svého teritoria. Mají pocit **ohrožení** ostatními vozidly a poté reagují agresivně či ztrácejí pocit sebekontroly. Řízení může vést některé jedince k tomu, že mají při řízení pocit, který jim v zaměstnání nebo v rodině **chybí** (například možnost ovládat, řídit, vyhrát,...). Také lidský instinkt **soutěžit** může vést k agresivnímu chování, někteří řidiči vnímají předjíždění někým jiným jako výzvu k soutěži nebo naopak potupu, se kterou je třeba se vypořádat. To může vést k předvádění se, k závodění nepřiměřenou rychlostí a k provádění riskantních předjížděcích manévru. Jiným příkladem soutěže na silnici je chování řidičů, kteří se předhánějí při rozjíždění na světlech světelné signalizace.

Mnohem závažnější je chování řidičů, kteří se pokoušejí ostatní **trestat** za jednání, které je jim nepohodlné, například najížděním na vozidlo jedoucí vepředu, ve snaze jej přimět k opuštění rychlejšího pruhu nebo alespoň k rychlejší jízdě, či předjíždění zprava, nebo náhlé brzdění, jako trest pro vozidlo jedoucí vzadu, oslňování dálkovými světly ve snaze potrestat ostatní řidiče, v neposlední řadě také hlasité projevy a provádění obscénních gest na ostatní. Za agresivní chování jako trest lze považovat například všeobecně známý případ čtyřicetiletého řidiče LL, který se stal 22. března 2010 na 24. kilometru dálnice D1 ve směru na Prahu. Nehodu zaznamenala dokonce i dálniční kamera. Žena v automobilu značky Mazda předjížděla kamion. Řidič automobilu Škoda Superb, který ji dojel, se ji údajně snažil blikáním a troubením donutit, aby mu uvolnila cestu. Když řidička předjíždění dokončila a zařadila se do pruhu před kamion, řidič superbu do ní z boku najel a vytlačil ji z dálnice. Mazda se několikrát otočila přes střechu a vyletěla mimo komunikaci. Přes prudký náraz šestadvacetiletá řidička a její spolujezdec utrpěli zázrakem jen lehká zranění.

Obrázek 1 Záznam z kamery na dálnici D1



Zdroj: <<http://www.ct24.cz/doprava/86747-agresivni-ridic-z-d1-pro-ct-nechtel-jsem-nikomu-ublizit/>>

Řidič uvedl, že nechtěl nikomu ublížit, jen nezvládl předjíždění, prý to byla nehoda a ne záměr. Záznam z dálniční kamery však působí zcela jednoznačně. Nikdo však nemůže čekat, že by se řidič dobrovolně přiznal k výbuchu agresivity, čímž by si značně přitížil... Vyšetřovací verze uvádí, že ve skutečnosti řidiče **rozlítla pomalá reakce řidičky** při předjíždění kamionu. Podle svědectví jí nejdříve z okénka ukázal vztyčený prostředníček a pak do ní z boku najel.

Dne 22. 11. 2010 byl LL prozatím nepravomocně odsouzen za pokus o těžké ublížení na zdraví k pěti letům odnětí svobody nepodmíněně a současně mu byl uložen zákaz řízení motorových vozidel na 7 let. LL se proti verdiktu namíste odvolal, státní zástupce si ponechal lhůtu na rozmyšlenou.

Zajímavé je, že psychologické a psychiatrické testy prokázaly, že obviněný netrpí žádnou psychickou poruchou ani chorobou, že **neřeší nastalé situace agresivně** a nemá negativní vztahy ke svému okolí. Podle dopravního psychologa Martina Kořána má lehce nadprůměrný intelekt, průměrnou schopnost koncentrace a paměť, je spíše introvert s „nízkou tendencí k rizikovému chování“. Jeho řidičské schopnosti byly označeny za nadprůměrné, navíc měl před nehodou odežděno 750 tisíc kilometrů bez ztráty jediného bodu.¹⁸ Znalci však připustili, že přesto všechno může ve stresové situaci jednat zkratově, stejně jako kdokoli jiný.

Ostatně všechny typy výše zmíněného chování jsou v dnešní době umocňovány **stresem**, nedostatkem času, stále plnějšími silnicemi a rostoucím počtem dopravních nehod. Řidiči, kteří mají již před jízdou pocit zlosti, nebo se potřebují uklidnit jízdou, jsou mnohem náchylnější

¹⁸ <<http://www.novinky.cz/krimi/217231-pirata-lacinu-bych-doporucil-i-na-ridice-autobusu-rika-psycholog.html>>.

k rizikovému chování i během jízdy. Navíc pravděpodobnost agresivního chování může zvýšit požití alkoholu nebo některých drog. Se vzrůstajícím agresivním chováním se ztrácí ohleduplnost vůči ostatním účastníkům silničního provozu.¹⁹

V neposlední řadě přispívá k bezohlednému chování i pocit **anonymity**, který všichni ve vozidle máme, a který je dále umocněn, jede-li ve vozidle řidič sám. Nejen že nemá pocit zodpovědnosti za posádku vozidla, ale dříve či později nabude dojmu, že je ve svém soukromí a že jej nikdo nevidí. Zkuste někdy, coby chodec, pozorovat řidiče, co dělají, když stojí na červenou. Zjistíte, že klidně provádějí dokonce i „hlubkový průzkum nosu“, hlasitě si zpívají, přestože je nikdo neslyší, ostatní však nejsou slepi.

Co děláte během řízení vy?

V jedné americké studii²⁰ vědci zkoumali, za jak dlouho, kolikrát a jak intenzivně zatroubí řidič na auto před sebou, které se nerozjíždí na zelený signál, a zjistili, že řidiči v autech bez střechy troubí po delší době, kratce a méněkrát než řidiči v autě se střechou (kteří jsou méně vidět).

Není třeba zvlášť zdůrazňovat, že ještě větší pocit anonymity poskytují řidiči zatmavená okna jeho vozidla.

Asi bychom se cítili trochu trapně, kdybychom zjistili, že jsme právě ukázali nejoblíbenější gesto „Nech toho“ na někoho, kdo je pro nás velmi důležitý, koho potřebujeme, na koho chceme udělat dojem (klíčový klient, nadřízený apod.), mohli bychom svým ukvapeným jednáním ohrozit daleko vyšší zájem, než je vyklizení levého pruhu...

Neměli bychom zapomenout také zmínit **nedostatek komunikace**, který se stále častěji objevuje nejen mezi účastníky silničního provozu, ale v podstatě v celé společnosti, případně **nepochopení** nebo špatné pochopení druhého. Například málokterý řidič ví, že uhozená pravá noha motocyklisty znamená „Díky, že jsi mě nechal předjet“ apod.

Sklony k riskantnímu chování podporují podle dopravní psychologie velmi různorodé osobnostní rysy, jako je:

- nízká míra odpovědnosti vůči druhým,
- nedostatečně vyvinutá schopnost anticipace (předvídaní),
- vyhledávání situačního vzrušení a sklony k dobrodružnosti,
- nereálná sebejistota nebo kompenzace pocitu méněcennosti.

¹⁹ <<http://www.unece.org/trans/roadsafe/rs4aggr.html>>.

²⁰ ELLISON, P. A., GOVERN, J. M., PETRI, H. L., FIGLER, M. H. Anonymity and Aggressive Driving Behavior: A Field Study. *Journal of Social Behavior and Personality*, vol. 10, no. 1, 1995.

Ty lze identifikovat u různých jedinců poměrně snadno a jejich výskyt může signalizovat tendenci k agresivnímu chování i v provozu na pozemních komunikacích.

1.3.1 Vyhledávání vzrušení

Začátkem 60. let 20. století si prof. Zuckerman²¹ a jeho výzkumný kolektiv při experimentu zaměřeném na poruchy vnímání všimli, že mnozí z jejich dobrovolníků (mladých mužů) měli poněkud nekonvenční vzhled (dlouhé vlasy, ozdobené motorkářské bundy), což v té době nebylo úplně obvyklé. Přitom se jednalo o velmi nudný experiment. Profesor poté zjistil, že tito účastníci experimentu očekávali, na základě informací z novin o předchozích výzkumech jiných vědců na poruchy vnímání, že jim budou podávány halucinogeny. Zjistil, že tito dobrovolníci se umísťují velmi vysoko na škále, kterou vytvořil pro míru vyhledávání vzrušení²², a že tito dobrovolníci se velmi často zapojovali do experimentů na halucinogeny a hypnotika. Tento poznatek napomohl Zuckermanovi objevit nové způsoby zkoumání osobnosti, z nichž jeden se zaměřuje na touhu jednotlivce po odlišování se, po neobvyklých zážitcích a hraje významnou roli při určování osobnosti a chování jedince. V roce 1971 publikoval²³ v Sensation Seeking Scale Form IV²⁴ test osobnosti, vytvořený pro měření záliby ve vyhledávání vzrušení, rizika a dobrodružství, zkušeností a náchylnost k nudění se.

Pozdější výzkum ukázal, že vysoká **hladina vyhledávání vzrušení** zasahuje do každodenního lidského života (záliba v adrenalinových sportech, sklony k nevěře v partnerských vztazích, volba hudby, umění i zábavy, řidičské návyky, výběr jídla, zaměstnání, humoru apod.).

V porovnání s lidmi s nízkou touhou k vyhledávání vzrušení mají lidé s vysokou hladinou vyhledávání vzrušení mnohem častěji sklony ke kouření, častému užívání alkoholu a drog a jsou přitahováni kariérou s vysokou mírou stresu. Podle Zuckermana však společnost potřebuje oba extrém pro svůj úspěšný rozvoj. Většina populace patří přibližně doprostřed

²¹ Professor Marvin Zuckerman, Ph.D., University of Delaware, Department of psychology.

²² Sensation Seeking Scale (SSS), Sensation seeking – vyhledávání různých nových, intenzivních podnětů a zkušeností, bez ohledu na fyzická, právní a finanční rizika s nimi spojená.

²³ Journal of Consulting and Clinical Psychology (vol. 36, no. 2, p. 45–52).

²⁴ Škála pro míru vyhledávání vzrušení, model IV.

škály, s přirozeným zájmem o poznávání nových věcí a zkušeností, ale bez přehánění.

Další ze Zuckermanových studií, publikovaná²⁵ v roce 1990, ukazuje, že rozdíly mezi vysokou a nízkou hladinou „sensation-seeking (SS)“ sahají až do kůry mozkové. Lidé s vysokou mírou SS vykazují v reakci na zvyšující se intenzitu stimulace zvýšenou elektrochemickou reakci nebo zvýšenou amplitudu **cortical-evoked potentials**.

Povahové vlastnosti mohou mít také biochemický základ. Lidé s vysokou mírou SS mají nižší hladiny monoaminooxidázy (MAO) typu B, což je enzym podílející se na regulaci neurotransmiterů, zejména dopaminu.²⁶ (Dopamin je spojován se systémem příjemných vjemů v mozku a při motivaci k různým aktivitám; uvolňuje se při přirozených příjemných aktivitách – příjem potravy, sex, fyzická aktivita; některé drogy také vedou ke zvýšené hladině dopaminu. Je uvolňován však i při nepříjemných podnětech – mechanismus předvídání odměny, touha.)

Kromě toho výzkum, který v roce 1980 publikovali Zuckerman a M. Neeb²⁷, prokázal, že míra SS, která je vyšší u mužů než u žen, vrcholí v pozdně dospívajícím věku a na počátku 20. roku života a postupně klesá s věkem spolu s hladinami testosteronu. Hladina MAO, která je u osob s vysokou mírou SS nízká, se v krvi a mozku s věkem zvyšuje.

V oblasti provozu na pozemních komunikacích se tento povahový rys projevuje především při touze po tzv. **adrenalinové jízdě**, která vede k intenzivní stimulaci a vzrušení. Jedná se především o výrazné překračování nejvyšší dovolené rychlosti, časté střídání jízdních pruhů (kličkování) apod., které je často vyhledávané především mladými muži, jimž slouží k posouvání vlastních hranic, prožívání a vyhodnocování nových a rychle se střídajících podnětů, vzrušení a sebepotvrzení.²⁸ Tyto faktory se obecně vztahují na všechny řidiče, jsou však ještě silněji umocněny například u řidičů výkonných motocyklů, kteří pocit z „adrenalinové jízdy“ pociťují mnohem intenzivněji a tento pocit je často jediným účelem jejich jízdy.

²⁵ Journal of Personality, vol. 58, č. 1, s. 313–345, 1990.

²⁶ ZUCKERMAN, M. *Behavioral Expressions and Biosocial Bases of Sensation Seeking*. Cambridge University Press, 1994.

²⁷ *Personality and Individual Differences*, vol. 1, no. 3, s. 197–206, 1980.

²⁸ ŠMOLÍKOVÁ, J., ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J. Nebezpečná agresivita mladých řidičů. *Časopis Doprava ekonomicko-technická revue*, 2008, č. 5, s. 20–23.

1.3.2 Souvislost mezi sklonem ke kriminalitě a dopravní delikvencí²⁹

Podle Dr. Uwe Füllgrabe ze Vzdělávacího institutu policie Dolního Saska, který se podrobně zabývá souvislostí mezi dopravní delikvencí a sklonem ke kriminalitě, nejsou dopravní nehody dány jen dopravní situací, nýbrž ukazují, že **člověk jezdí tak, jak žije**. Impulzivní osoby nedbají na pravidla silničního provozu, jednají spontánně, orientují se na své momentální potřeby. Toto jejich chování se projevuje jak v dopravní nehodovosti, tak v kriminálních deliktech.

Souvislost mezi dopravními nehodami a kriminálními delikty byla prokázána:

1. *Porovnáním skupin řidičů*, kteří zavinili dopravní nehodu/y a řidičů bez nehod; řidičů již trestaných za kriminalitu a dosud netrestaných řidičů (již trestaní vykazovali více dopravních nehod); mladistvých řidičů ještě netrestaných s již trestanými za zavinění dopravní(ch) nehod(y), řízení pod vlivem alkoholu nebo pro kriminální delikty.
2. *Zkoumáním společenských souvislostí*, z něhož vyplynulo, že agresivní a riskantní chování řidičů je charakteristické zejména pro vrahy, sebevrahy a jiné násilné delikty.

Testy ukázaly, že řidiči, kteří zavinili dopravní nehodu či několik nehod, mají nepatrnou emocionální kontrolu, vykazují často stereotypní způsob myšlení, mají zvýšenou schopnost riskovat a jejich agresivita souvisí s frustrací v sociálním životě, potížemi a vztahovými konflikty.

Souvislost mezi dopravní delikvencí a sklonem ke kriminalitě je vysvětlována tím, že obojí je způsobováno impulzivností osoby, s tím je spojeno nedbání vlastních rizik a nerespektování práv ostatních. Ohleduplný řidič se chová opačným způsobem, snaží se o tzv. **kooperativní způsob řízení** (bere ohled na ostatní účastníky silničního provozu, snaží se předvídat jejich chování a předcházet jejich případným pochybením).

Při vyšetřování dopravní nehody je tedy možné získat informaci o osobnosti obviněného ze spisů o jeho předchozích násilných a jiných kriminálních činech a naopak, při vyšetřování kriminálních činů lze získat

²⁹ FÜLLGRABE, U. Der Zusammenhang zwischen Verkehrsdelinquenz und Kriminalitätsbereitschaft. Kriminalistik, Heidelberg 2007, č. 1, s. 41–46. Převzato z PROTIVINSKÝ, M. Existují souvislosti mezi dopravní delikvencí a sklonem ke kriminalitě? *Kriminalistický sborník*, 2008, č. 1, s. 48–49.

obraz o osobnosti obviněného i z dřívějších spisů o spáchaných dopravních nehodách.

1.3.3 Nemáme s agresivitou problém všichni?

Zcela odlišný pohled na problematiku chování za volantem poskytuje Tom Vanderbilt³⁰. Ve své knize položil otázku, zda není zavádějící se ptát, proč se **někteří z nás** chovají za volantem jako maniaci, ale proč se **všichni chováme** za volantem jinak? A skutečně: vyskytujeme-li se na silnici jako chodci, připadá nám, že nás auta ohrožují, jezdí příliš rychle, před přechodem pro chodce nám zřídkakdy zastaví, pokud ale řídíme auto, vidíme situaci zcela jinak – chodci se pletou mezi auty, nedávají pozor, na poslední chvíli vstupují do vozovky a přecházejí mimo přechody pro chodce. Jedeme-li na kole, jsou proti nám téměř všichni, auta nás bičují z levé strany, jezdí těsně kolem nás a vmetají nám prach do obličeje a chodci nás přehlíží, motají se pod kolo a pak se diví, když se okolo nich proženeme rychlostí 25 km/h, nebo přecházejí na červenou, protože jede jenom kolo... K tomu přispívá známý fakt, že si v autě připadáme o něco bezpečněji. Dokonce jedna francouzská studie³¹, která se zabývala úmrtností chodců, prokázala, že vysoký počet úmrtí souvisel s jakousi „změnou stavu“, například řidič, který vystoupí z auta, si stále připadá tak trochu nezranitelný.

Zkuste se vžít do následující situace: jste v zásadě bezkonfliktní slušný člověk, snažíte se řešit problémy a vypjaté situace primárně s chladnou hlavou, protože víte, že s tímto přístupem si získáte u ostatních respekt, vaši podřízení s vámi nemají problém, protože se k nim snažíte být spravedlivý a vždy, když si to situace žádá, se za ně neváháte postavit. Milujete svou ženu i děti a přetřhl byste se pro ně... Jedete na jednání služebním autem, které řídíte, zastavujete jako první na semaforu na červenou. V tu chvíli vám zazvoní mobil, přestože víte, že za volantem nesmíte telefonovat, zvednete jej, protože volá váš klíčový klient, který má zkrátka vždycky přednost, protože se nemalou částí podílí na existenci vaší firmy a víte, že volá zpravidla v případě nějakého problému. Z rozhovoru vyplyne, že došlo ke katastrofální situaci, která může ohrozit nejen lukrativní zakázku,

³⁰ VANDERBILT, T. *Why we drive the way we do (and what it says about us)*. New York, Toronto : Alfred A. Knopf, 2008, s. 20–21.

³¹ FONTAINE, H., GOURLET, Y. Fatal Pedestrian Accidents in France: A Typological Analysis. *Accident Analysis and Prevention*, vol. 39, no. 3, 1997, s. 303–12.