

# Agrese pachatelů trestné činnosti

Bc. Jan Veinhauer

---

Diplomová práce  
2015



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta humanitních studií

---

  
INSTITUT  
MEZIOBOROVÝCH STUDIÍ

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta humanitních studií  
Institut mezioborových studií  
akademický rok: 2014/2015

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Jan Veinhauer**  
Osobní číslo: **H138296**  
Studijní program: **N7507 Specializace v pedagogice**  
Studijní obor: **Sociální pedagogika**  
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Agrese pachatelů trestné činnosti**

### Zásady pro vypracování:

Zadané a zvolené téma bude zpracováno podle pokynů obsažených v SR UTB ve Zlíně č. 7/2014, včetně příloh, případně podle dalších materiálů. Zejména bude dbáno na dodržování zásad publikační etiky a pravidel společenskovedního výzkumu. Průběžné výsledky práce budou pravidelně konzultovány s vedoucím diplomové práce. S vědomím těchto zásad a pravidel a po konzultaci s vedoucím bude práce zaměřena:

- na agresivní jednání pachatelů protiprávního jednání v silniční dopravě;
- na příčiny agresivního jednání účastníků silničního provozu;
- na zjištění možností sociální pedagogiky při nápravě tohoto stavu.

Součástí práce bude realizovaný výzkum zaměřený na agresivní sklony účastníků dopravních nehod.

Rozsah diplomové práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

**Beran, T. Dopravní nehody. Brno: C Press, 2007**

**Čírtková, L. Pomoc obětem (a svědkům) trestných činů. Praha: Grada, 2007**

**Ferienčík, J. Úvod do metodologie psychologického výzkumu. Praha: Portál, 2010**

**Šucha, M., V. Rehnová, M. Kořán a D. Černochová. Dopravní psychologie. Praha: Grada, 2013**

**Vágnerová, M. Psychopatologie pro pomáhající profese. Praha: Portál, 2008**

Vedoucí diplomové práce:

**PhDr. Ivan Nedoma**

Institut mezioborových studií

Datum zadání diplomové práce:

**4. listopadu 2014**

Termín odevzdání diplomové práce:

**31. března 2015**

V Brně dne 4. listopadu 2014



doc. Ing. Anežka Lengalová, Ph.D.

*děkanka*



  
doc. PhDr. Miloslav Jůzl, Ph.D.

*ředitel ústavu*

### Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové práce bude uložen v příruční knihovně Fakulty humanitních studií Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně a jeden výtisk bude uložen u vedoucího práce;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

### Prohlašuji,

- že jsem na diplomové práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
- že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

V Brně DNE 5. LISTOPADU 2014

JAN VEINHAUER  
.....  
Jméno, příjmení a podpis diplomanta

## **ABSTRAKT**

Práce se zabývá agresí a agresivitou pachatelů trestné činnosti zaměřené na oblast silniční dopravy. V teoretické části jsou vymezeny základní pojmy týkající se problematiky, příčiny vzniku agrese, agresivita, definice protiprávního jednání v souvislosti se silniční dopravou. Praktická část je zaměřena na míru agresivity a druh agresivních projevů řidičů zúčastněných na dopravních nehodách a rozdíly v agresi mezi řidiči, viníky dopravní nehody a řidiči, kteří byli při dopravní nehodě poškozeni.

Klíčová slova: agrese, agresivita, silniční dopravní nehoda, dotazník B-D-I

## **ABSTRACT**

This work deals with the aggression and aggressiveness of the perpetrators of the crime focused on the area of road transport. In the theoretical part are defined by the basic concepts related to the issues, causes of aggression, the aggression, the definition of infringement in connection with road transport. The practical part is focused on the degree of aggressiveness and the kind of aggressive manifestations of drivers involved in road accidents and the differences in aggression between the drivers, the culprits of the accident and the drivers, who were in a car accident harmed.

Keywords: aggression, aggressiveness, road traffic accident, questionnaire Buss and Durkee- Inventory

Děkuji panu PhDr. Ivanu Nedomovi za velmi užitečnou metodickou pomoc, kterou mi poskytl při zpracování mé diplomové práce.

Také bych chtěl poděkovat všem, kteří mě během práce podporovali.

Jan Veinhauer

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

## OBSAH

<b>ÚVOD.....</b>	<b>8</b>
<b>I. TEORETICKÁ ČÁST.....</b>	<b>10</b>
<b>1. VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ.....</b>	<b>11</b>
1.1. Agresivita a agrese.....	11
1.1.1 Agresivita.....	11
1.1.2 Agrese.....	11
1.2 Protiprávní jednání v silniční dopravě – dopravní nehoda.....	13
1.2.1 Základní znaky silničních dopravních nehod.....	15
1.2.2 Klasifikace silničních dopravních nehod.....	16
1.2.3 Právní kvalifikace dopravní nehody – přestupek.....	17
1.2.4 Právní kvalifikace dopravní nehody – trestný čin.....	18
<b>2. PŘÍČINY VZNIKU AGRESIVITY.....</b>	<b>20</b>
2.1 Vnitřní příčiny.....	20
2.1.1 Dědičnost.....	20
2.1.2 Biologické předpoklady.....	21
2.1.3 Duševní choroba.....	22
2.1.4 Užívání návykových (psychoaktivních) látek.....	22
2.2 Vnější příčiny.....	24
2.2.1 Vliv rodiny.....	24
2.2.2 Vliv sociální skupiny.....	25
<b>3. TEORIE AGRESE.....</b>	<b>27</b>
3.1 Psychoanalytické vysvětlení teorie agrese.....	27
3.2 Teorie rané citové deprivace.....	28
3.3 Teorie naučené agresivity.....	28
3.4 Frustrace jako spouštěč agrese.....	30
<b>4. AGRESE V SILNIČNÍ DOPRAVĚ.....</b>	<b>32</b>
4.1 Agresivní řízení motorového vozidla.....	34
4.1.1 Agresivní řízení v podmínkách České republiky.....	35
4.1.2 Příčiny agresivity v silničním provozu.....	37
4.2 Rizikové skupiny řidičů.....	39
4.2.1 Mladí řidiči.....	41

4.2.2 Starší řidiči.....	43
4.2.3 Řidiči s problematickým průběhem řidičské praxe.....	47
4.3 Chování při setkání s agresorem.....	49
<b>5. SOCIÁLNÍ PEDAGOGIKA A AGRESIVITA ZA VOLANTEM.....</b>	<b>52</b>
5.1 Sociální pedagog v procesu výběru žadatelů o ŘP.....	53
5.2 Sociální pedagog v rámci rehabilitace agresivních řidičů.....	53
5.3 Sociální pedagogika – shrnutí.....	54
<b>II. PRAKTICKÁ ČÁST.....</b>	<b>55</b>
<b>6. PŘÍPRAVA A POPIS VÝZKUMU.....</b>	<b>56</b>
6.1 Výzkumný záměr.....	56
6.1.1 Výzkumné otázky a hypotézy.....	56
6.1.2 Metody a organizace výzkumu.....	57
6.1.3 Výběr probandů účastnících se výzkumu.....	57
6.1.4 Metoda diagnostiky.....	58
<b>7. VÝZKUM.....</b>	<b>61</b>
7.1 Výzkumné situace.....	61
7.2 Výzkumný soubor.....	64
7.3 Vyhodnocení zjištěných údajů.....	67
7.4 Hodnocení hypotéz.....	71
7.5 Další zjištění vyplývající z výzkumu.....	72
<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>75</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>77</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....</b>	<b>79</b>
<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>80</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>81</b>



## ÚVOD

*Homo homini lupus – člověk člověku vlkem.*

*Thomas Hobbes*

Název mé diplomové práce zní agresivita pachatelů trestné činnosti. Pod tímto velice širokým pojmem si mnozí lidé představí pouze trestné činy, které jsou páchané na bezbranných obětech v temných uličkách a zákoutích násilníky, kteří mají zlo vepsané ve tváři. Realita, jak to bývá, je někde jinde. Když pomenu to, že riziko přepadení nebo vraždy lze snížit tím, že budu volit, kudy a v jaké době se pohybuji, popřípadě z jakými lidmi, existuje jiná možnost, že se stanete obětí agrese, které se však nelze vyhnout. Jedná se o každodenní cestu do zaměstnání, krátkou vycházku kolem silnice nebo jakýkoliv jiný pohyb mimo domov. Nejedná se o přímou agresi zaměřenou vůči konkrétní osobě, jedná se o agresivitu, kterou v sobě může mít každý a která se projeví na tom, jak se chová coby účastník silničního provozu. Přesně tímto směrem jsem svou práci zaměřil na agresivitu pachatelů trestné činnosti, nebo výstižněji protiprávního jednání v souvislosti s řízením motorového vozidla.

Z volně dostupných zdrojů a statistických údajů, které shromažďuje Policie České republiky, lze velice jednoduše zjistit, že v roce 2014 bylo na silnicích v České republice usmrceno 629 lidí, což je oproti roku 2013 nárůst o 46 osob. Samozřejmě nedocházelo pouze k nejhorším následkům, tedy k usmrcení, ale i k těžkým zraněním, kterých bylo 2762 a lehkým kterých bylo 23655.<sup>1</sup>

Ve světle těchto čísel se domnívám, že je třeba věnovat tomuto tématu více pozornosti a je zcela na místě se mimo vnějších příčin, jako je vliv vozidla a prostředí zaměřit i na vnitřní podmínky, tedy stav řidiče a na strukturu jeho osobnosti, zejména na agresivitu, která je této osobnosti součástí a která se může projevit právě v době, kdy je jedinec pod tlakem při řízení vozidla. V teoretické části práce se z těchto důvodů zaměřím na právní východiska, na agresivitu a agresi jako takovou, zmíním teorie vzniku agrese, zaměřím se na agresivitu v souvislosti s řízením vozidla. Součástí této části práce bude úvaha o možnosti aplikace poznatků sociální pedagogiky a této problematice.

---

<sup>1</sup> Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

V praktické části bude popsán výzkum provedený na účastnících dopravních nehod, který bude vycházet ze základní výzkumné otázky, zda má agresivita jako taková vliv na dopravní nehodovost. Výzkum bude proveden pomocí testu agresivity B-D-I. Ve výzkumu budou porovnávány výsledky řidičů, kteří dopravní nehodu zavinili a řidičů, kteří figurovali v dopravní nehodě jako poškození. Výsledky budou uspořádány přehledně tak, aby vynikla jejich vypovídací hodnota.

Cílem práce je rovněž zjistiti, zda existuje souvislost se sociální pedagogikou a s prací sociálního pedagoga, kterou bych viděl zejména v působení osob se sociálně pedagogickým vzděláním, působících v oborech, které mají se silniční dopravou souvislost a v jejich pozitivním působení ve směru zlepšení stávající situace.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1. VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

V první kapitole budou vymezeny základní pojmy, které se budou objevovat a jsou klíčové pro celou práci. Jedná se především o pojmy agresivita, agrese, protiprávní jednání v silniční dopravě, zejména v souvislosti s dopravními nehodami.

### 1.1 Agresivita a agrese

Tyto dva pojmy jsou stěžejní pro téma a prochází celou práci. Vysvětlení pojmů agrese a agresivity je možno nalézt v mnoha odborných publikacích. Z některých z nich bude citováno v dalších podkapitolách s cílem pojmy dostatečně osvětlit.

#### 1.1.1 Agresivita

Pojem je vysvětlen v publikaci Psychopatologie pro pomáhající profese, kde je uvedeno, že termín agresivita označuje tendenci, pohotovost k násilnému způsobu reagování.<sup>2</sup> Jedná se dispozici k agresivnímu jednání, přičemž agresivní člověk je v běžných situacích náchylný jednat agresivně.

#### 1.1.2 Agrese

Pojem agrese charakterizuje reálný projev chování, který mívá charakter násilí.<sup>3</sup> Je nutné zmínit, že agresivní jednání je jednou z běžně se vyskytujících alternativ lidského chování. Problémem se stává tehdy, pokud intenzita agrese překročí hranice stanované právními, resp. sociálními normami, eventuálně pokud je nepřiměřená situaci a vyvolávajícím podnětům

V jiné publikaci zabývající se lidskou agresí je uvedeno, že agrese je většinou chápána jako jakákoliv forma chování, jehož cílem je záměrně někoho poškodit nebo mu ublížit, popřípadě jednání, které je provedeno se záměrem ublížit nějaké osobě nebo ji přimět aby vyhověla.<sup>4</sup> Za agresi není považováno pouze jednání, které má charakter fyzického násilí,

---

<sup>2</sup> Vágnerová, M., Psychopatologie pro pomáhající profese, Praha: Portál, 2004, s. 757

<sup>3</sup> Vágnerová, M., Psychopatologie pro pomáhající profese, Praha: Portál, 2004, s. 757

<sup>4</sup> Čermák, I., Lidská agrese a její souvislosti, Žďár nad Sázavou: Fakta, 1999, s.12

ale také násilí psychické nebo emocionální, jehož cílem je vyhrožování, zostuzení nebo zastrašování poškozeného.

Jinými autory je agrese definována jako prožívaný stav agresivity, který je třeba rozlišit od pozorovaného agresivního způsobu chování. Pro složky prožívání jsou typické pocity připravenosti, zablokovanosti, nutnosti uvolnit cestu vzteku, strachu, hněvu. Složky chování se projevují fyziologicky jako vegetativní podráždění (zrudnutí, zvýšený pulz...) a směřují k použití psychické a fyzické síly proti osobám nebo věcem, aniž by pro toto chování bezprostředně vznikly rozumné nebo adekvátní příčiny.<sup>5</sup>

Shrnutím výše uvedeného lze dojít k závěru, že agresivita sama o sobě nemusí být něčím negativním, ale v určitých situacích může být zcela akceptovatelným adaptačním prvkem, který umožní vyřešit situaci, v které se jedinec nachází. Například za zdravou formu agresivního jednání lze uvést jednání asertivní, které jedinci umožňuje trvat na svých právech a prosazovat je v rámci zákonných norem. Problém s agresivitou nastává ve chvíli, kdy dochází k agresi, která není adekvátní situací a v důsledku agresivity dochází k narušení sociálních norem. V této fázi ještě nemusí jít přímo o jednání, které lze postihovat v trestně - právní rovině, avšak i toto jednání může být rizikové, zejména v situaci, kdy vyvolává podobnou odezvu na druhé straně a kdy i pouhá verbální agrese nebo gestikulace může sloužit jako spouštěč nebo předstupeň agrese fyzické.

V literatuře lze nalézt přehled agresivního chování, který je sestaven od nevinného až po velmi závažné.

- Mentální: tiché kletby, vymyšlení nešťastných náhod
- Verbální: nadávání, urážky, pokřikování
- Neverbální: mimické útoky a gesta, ruce v kapsách, zatnutí pěstí, zadupání, vycenění zubů, gesta
- Grafické: čmárání
- Útočné: přímé tělesné napadení - zaměřené proti věcem  
- zaměřené proti osobám<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Kern, H., et al., Přehled psychologie, Praha: Portál, 1999, s. 69

<sup>6</sup> Kern, H., et al., Přehled psychologie, Praha: Portál, 1999, s. 69

## 1.2 Protiprávní jednání v silniční dopravě – dopravní nehoda

Příčiny protiprávního jednání, ke kterému dochází v souvislosti se silniční dopravou vyplývají z porušení základních povinností účastníka silničního provozu, které jsou upraveny v § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

### § 4

#### **Povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích**

Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen

- a) chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.

Z této právní normy vyplývají obecné povinnosti nejenom pro řidiče motorových vozidel, ale pro všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích. Zákonodárce zde upravuje povinnosti jednotlivce, tak aby chránil zájem společnosti, na ochraně života zdraví majetku, životního prostředí a zvířat, stejně jako stejně jako jedince proti němu samému. Další části zákona o provozu na pozemních komunikacích, které ukládají povinnosti konkrétním účastníkům provozu, staví na tomto základě.

Pro další pokračování je nutné uvést právní definici nejhoršího následku, ke kterému může v silničním provozu dojít, tedy k dopravní nehodě. Dopravní nehoda je definována v § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

## § 47

**Dopravní nehoda**

1. Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

Mimo definici uvedenou v zákoně, lze dopravní nehodu definovat jako nezamýšlenou, nepředvídanou, přesto za určitých okolností očekávanou událost v silničním provozu, k níž došlo na dopravní cestě a která měla za následek vznik škody na životě, zdraví nebo majetku v souvislosti s provozem vozidla, avšak dopravní nehodu je pouze událost, která naplňuje všechny znaky uvedené výše.

Každý vznik a průběh silniční dopravní nehody je tvořen nehodovým jednáním a nehodovou událostí. Za nehodové jednání účastníka silničního provozu je považováno jeho konání či opomenutí, kterým způsobil nehodovou událost. Za nehodovou událost je z teoretického hlediska považován konkrétní průběh a následek dopravní nehody.<sup>7</sup>

V odborné literatuře je možno také narazit na termín nehodová situace, kdy se jedná o situaci, která nehodě předchází, avšak z které nutně nehoda nemusí vzniknout. Lze říci, že nehodová situace znamená nově vzniklé, nepředvídatelné, více méně složité podmínky dopravně – provozní situace, které znemožňují další plnění jízdy podle předpokládaného zámyslu, vzhledem k hrozbě dopravní nehody.

Nehodová situace může vzniknout:

- Chybným chováním a činnostmi řidiče projevujícím se výrazným odchýlením od daného optimálního nebo předpokládaného režimu jízdy a charakteru provozní situace
- Nedisciplinovaným chováním a jednáním řidiče porušujícím zásady stanovené dopravními předpisy
- Neodpovídající nepřiměřenou činností vzhledem ke stavu techniky, vozovky nebo

---

<sup>7</sup> Porada, V. a kol., Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde, 2000, s. 112-113

dopravní cesty

- Abnormálním vývojem a stavem dopravně – provozní situace, její složitostí, neúměrnou dynamikou a nelogičností jejích změn
- Nezávisle na činnosti řidiče v průběhu jízdy zejména vlivem techniky

Takováto nehodová situace může být řešena vzhledem ke vzniku nehody:

- Následujícími správnými opravnými zásahy, směřujícími k vyřešení nehodové situace, působící proti tendenci jejího vývoje a prohlubování. Jedná se o správné rozhodnutí a zásahy řidiče nebo i dalších účastníků konkrétní dopravně – provozní situace.
- Nebo v důsledku chybné činnosti, zásahů a chování prohlubujících tendenci vývoje nehodové situace může vést až ke vzniku silniční dopravní nehody.<sup>8</sup>

### 1.2.1 Základní znaky silničních dopravních nehod

Základní znaky dopravní nehody vychází z definice dopravní nehody a jsou nutné k určení, zda událost v silničním provozu je dopravní nehodou nebo není. Jedná se následující znaky:

- Nepředvídatelnost** – dopravní nehoda je událost nepředvídatelná, neočekávaná, u které však vzhledem k riskantnímu nebo protiprávnímu jednání účastníka silničního provozu lze očekávat, že k ní dojde. Například u riskantního jednání řidiče, který přejíždí v nepřehledné zatáčce nebo za snížené viditelnosti, lze předvídat vznik nehodové události. Samotný vznik dopravní nehody je však dílem náhody a do jisté míry závisí na psychických dispozicích či schopnostech ostatních řidičů předvídat či přizpůsobovat své jednání aktuální dopravní situaci. V uvedeném případě vznik dopravní nehody může přinést účastníkům dopravní nehody jistý moment překvapení.
- Událost v silničním provozu** – událost lze za dopravní nehodu považovat pouze v případě, že k ní dojde na místech, kde v plném rozsahu platí pravidla silničního provozu, tzn. Na dálnicích, silnicích, místních a účelových komunikacích. V jiných

---

<sup>8</sup> Česká vědeckotechnická společnost, Koblíha, V., Bezpečnost silničního provozu – Aplikace dopravní psychologie v soudní praxi, Praha: ČVTS společnost dopravy a spojů, 1976, s. 21-22



případech, kdy k události dojde např. na poli, v lese, na zahradě či v tovární hale, nelze o dopravní nehodě v žádném případě vůbec uvažovat.

- c) **Způsobení škody na životě nebo zdraví osoby nebo na majetku** – vznik škody na životě nebo zdraví osoby nebo na majetku je rovněž základním znakem každé dopravní nehody. Za škodu se zde považuje pouze škoda, která vznikla v příčinné souvislosti s nehodovou událostí. V případě, že při události nedojde ke škodě na životě nebo zdraví osoby, popřípadě ke škodě na majetku, nelze v žádném případě hovořit o dopravní nehodě. V případě dopravních nehod s následky na životě, na zdraví nebo na majetku hovoříme o tzv. „poruchových trestných činech“, u kterých je způsobení škody základním znakem skutkové podstaty. Pokud nedochází ke vzniku některé z výše uvedených škod nelze dopravní nehodu kvalifikovat jako poruchový trestný čin. Výjimkou z naplnění tohoto pojmového znaku je případ, kdy v souvislosti s dopravní nehodou vznikne obecné ohrožení, které nevyžaduje poruchu zájmu chráněného zákonem, tzn. Vznik škody. Obecné ohrožení z nedbalosti je považováno za ohrožovací trestný čin.
- d) **Přímá souvislost s provozem vozidla v pohybu** – K dopravní nehodě musí dojít v přímé souvislosti s provozem vozidla, které se pohybuje po pozemní komunikaci. Důležité je uvést, že není rozhodující, zda jde o vozidlo motorové, nemotorové či tramvaj, a ani to, zda vozidlo bylo řízené řidičem nebo jelo bez něho.<sup>9</sup>

### 1.2.2 Klasifikace silničních dopravních nehod

Nejzákladnější klasifikace silničních dopravních nehody vychází z počtu účastníků dopravní nehody, kdy se jedná o rozdělení na havárie a srážky. Třetím druhem dopravních nehody jsou ty, které nespádají do žádné z těchto dvou kategorií.

- a) **Havárie** - za havárii považujeme dopravní nehody, na které mělo účast pouze jedno vozidlo a není důležité, zda tímto vozidlem bylo vozidlo motorové nebo nemotorové, ale pouze za předpokladu, že při havárii vozidla nedojde k následnému střetu tohoto vozidla s pevnou překážkou, chodcem, zvěří nebo

---

<sup>9</sup> Konečný, J., Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod, Praha: MV ČR odbor vzdělávání a správy policejního školství, 2011, s. 8-9

zvířetem, neboť potom by bylo nutno učinit závěr, že jde o srážku s pevnou překážkou, chodcem, zvěří nebo zvířetem. Za havárii je považován případ, kdy vozidlo vyjelo mimo komunikaci, kde se převrátilo na střechnu nebo na jinou svoji část.

- b) **Srážky** - jedná se o druhý základní druh silničních dopravních nehod, při kterých dochází ke střetu dvou a více silničních vozidle, ke střetu silničního vozidla s chodcem, se zvěří, se zvířetem nebo ke střetu vozidla s pevnou překážkou.
- c) **Jiné nehody** – jsou třetím základním druhem silničních dopravních nehod. O jiných dopravních nehodách hovoříme, že dopravní nehody nemůžeme zařadit do předcházejících druhů dopravních nehod, tzn. mezi havárie nebo srážky. Za případy jiných dopravních nehody lze považovat například vypadnutí předmětu z vozidla za jízdy, upadnutí cestujícího za jízdy v hromadném dopravním prostředku, které bylo zapříčiněno zaviněným jednáním jiného účastníka silničního provozu, který porušil pravidla silničního provozu. Dalším případem jiných dopravních nehod je vypadnutí přepravované osoby z dopravního prostředku.<sup>10</sup>

V této podkapitole je uvedeno nejzákladnější dělení silničních dopravních nehod. Dopravní nehody lze třídit a rozlišovat podle mnoha dalších kritérií, jako například z hlediska nehodového jednání, následků, nutnosti zásahu IZS, popřípadě podle kategorie viníků dopravních nehod. Základní dělení je zmíněno proto, že v praktická část diplomové práce bude zaměřena výhradně na dopravní nehody typu srážky a to pouze dvou vozidel. Ostatní druhy dopravních nehody jsou uvedeny pro přehled a pro úplnost.

### 1.2.3 Právní kvalifikace dopravní nehody - přešupek

V případě dopravní nehody, která je kvalifikována jako přešupek, nelze v žádné právní normě najít její specifikaci. Obecná kvalifikace přešupku, z které lze vycházet, je uvedena v § 2 odst. 1 zákona č. 200/1990 o přešupcích, ve znění pozdějších předpisů, kde je uvedeno, že „přešupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem

---

<sup>10</sup> Konečný, J., Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod, Praha: MV ČR odbor vzdělávání a správy policejního školství, 2011, s. 9-10

společnosti a je za přešupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin“.

Jak vyplývá z výše uvedeného je zde zřejmý odkaz na speciální zákon kterým je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde jsou přešupky v dopravě uvedeny v § 125c odst. 1. V případě dopravních nehod, které jsou kvalifikovány jako přešupek, se jedná o méně závažná porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích která, přestože v jejich důsledku došlo k dopravní nehodě, mají nepatrný stupeň nebezpečnosti pro společnost a nejsou trestným činem. Nejčastější právní kvalifikace, přicházející v úvahu, v souvislosti s dopravní nehodou – přešupkem jsou následující:

#### § 125c

#### **Přešupky**

(1) Fyzická osoba se dopustí přešupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích

f) 8. nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě

h) způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví,

i) při dopravní nehodě

1. v rozporu s [§ 47 odst. 2 písm. a\)](#) neprodleně nezastaví vozidlo,

2. v rozporu s [§ 47 odst. 3 písm. b\)](#) neohlásí dopravní nehodu policistovi,

3. v rozporu s [§ 47 odst. 3 písm. f\)](#) neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě, nebo

4. v rozporu s [§ 47 odst. 4 písm. c\)](#) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody,

k) jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.

#### **1.2.4 Právní kvalifikace dopravní nehody - trestný čin**

V případě, dopravní nehody – trestného činu je situace obdobná jako u přešupku, protože ani v trestním zákoníku není nijak specifikována. V případě dopravních nehody se jedná o nedbalostní trestné činy, které mají skutkové podstaty uvedené v trestním zákoníku. Jedná se tedy o delikty, které nejsou zaviněny úmyslným jednáním a které jsou po subjektivní stránce kvalifikovány jako přečiny spáchané z nedbalosti.

Trestné činy spáchané v souvislosti s dopravní nehodou, tedy skutky zaviněné z nedbalosti jsou bez ohledu na stanovenou horní hranici trestní sazby vždy pouze přečinem a to i v případě, že při dopravní nehodě dojde k usmrcení osoby.

Mezi trestné činy, kterých se řidič může dopustit v souvislosti s dopravní nehodou lze zařadit:

- **Usmrcení z nedbalosti** – ustanovení § 143 trestního zákoníku
- **Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti** - ustanovení § 147 trestního zákoníku
- **Ublížení na zdraví z nedbalosti** - ustanovení § 148 trestního zákoníku
- **Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku** - ustanovení § 151 trestního zákoníku
- **Obecné ohrožení z nedbalosti** - ustanovení § 273 trestního zákoníku
- **Ohrožení pod vlivem návykové látky** - ustanovení § 274 trestního zákoníku
- **Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti** - ustanovení § 277 trestního zákoníku
- **Ohrožení a poškození životního prostředí** - ustanovení § 294 trestního zákoníku
- **Opilství** - ustanovení § 360 trestního zákoníku<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Konečný, J., Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod, Praha: MV ČR odbor vzdělávání a správy policejního školství, 2011, s. 16

## 2. PŘÍČINY VZNIKU AGRESIVITY

Přítomnost a četnost agresivity se v lidských společnostech mění v závislosti na čase a situacích. Nelze jednoznačně stanovit univerzální hranici agresivity, která by determinovala, co je společensky únosné a co již není, protože vnímání agresivity je podmíněno sociokulturně. Stejně tak nelze jednoznačně určit příčiny vzniku agresivity, protože agresivita je jev, který je podmíněn více faktory. Základní klíč k rozdělení příčin vzniku agresivity je rozdělení na příčiny vnitřní a vnější. Vnitřní příčiny souvisí s dědičností, biologickými předpoklady, duševní chorobou nebo užíváním návykových látek. Za vnější příčiny lze označit vliv prostředí, přičemž nejdůležitější je vliv rodiny, sociální skupiny a celkový vliv společnosti.

### 2.1 Vnitřní příčiny

#### 2.1.1 Dědičnost

Při vysvětlení vzniku agresivity z důvodu dědičnosti se vychází z tohoto, že dispozice k agresivnímu jednání jsou vrozené a přirozené. Živým tvorům umožňují dlouhodobě přežívat v měnících se podmínkách, umožňují vytvoření a obranu vlastního teritoria a společenské hierarchie.

Předpoklady k násilnému reagování nejsou u všech stejné, ale vychází z tohoto, jak v minulosti bylo násilné chování vhodné k přežívání, čímž docházelo k pozitivní selekci a zvýhodňování jedinců s určitými dispozicemi, které umožňovali zachování rodu a tím i čtenější výskyt dispozic v dalších generacích. Nejvíce lidí má průměrnou dávku předpokladů k agresivnímu chování (ve vztahu k normě populace), zatímco extrémní varianty jsou vzácnější. Jejich distribuce odpovídá normálnímu rozložení, tj. Gaussově křivce.<sup>12</sup>

Z výzkumů, které byly v minulosti prováděny a které se zabývaly dědičností agrese vyplývá, že lze předpokládat vliv genetických faktorů na agresi jedince, pokud jsou splněny tyto podmínky (Refrew 1997):

- Jedinec z normální rodiny se chová extrémně agresivně. Pokud se zbytek rodiny chová normálně, pak to znamená, že rodinné prostředí je nepatologické. Z tohoto

---

<sup>12</sup> Vágnerová, M., Psychopatologie pro pomáhající profese, Praha: Portál, 2004, s. 758

důvodu je možné, že agrese jedince představuje geneticky podloženou dialogickou abnormalitu.

- Velký počet členů rodiny je agresivních. Ačkoli v tomto případě nelze eliminovat společný faktor prostředí, lze předpokládat přítomnost společného genetického faktoru, který značnou měrou přispívá k obrazu agrese jedince.
- Pokud se na subhumánní úrovni objeví celá linie zvláště agresivních zvířat, pak lze předpokládat konstituování unikátní genetické subpopulace s výraznými agresivními znaky.<sup>13</sup>

### 2.1.2 Biologické předpoklady

Biologické předpoklady k agresivnímu způsobu reagování mohou být dány určitou změnou ve struktuře mozku. Je třeba připomenout, že tyto odchylky nemusí mít jen genetickou příčinu, ale mohou vzniknout v důsledku poškození centrální nervové soustavy například úrazem či onemocněním. Sklon k agresi není v mozku jednoznačně lokalizován. Mohou jej ovlivnit změny v různých korových i podkorových oblastech, poruchy jejich aktivity či vzájemného propojení.<sup>14</sup>

Z výzkumů vyplývá, že vyšší stupeň útočnosti a agresivity vykazují lidé, kteří mají poškozenou kůru čelních mozkových laloků. Zajímavé a svým způsobem i varující by mělo být to, že k dočasné poruše fungování v této oblasti může dojít i vlivem silného a dlouhotrvajícího stresu.<sup>15</sup> Je otázkou k zamyšlení, kolik jedinců dlouhodobě vytavených silnému stresu působícímu v zaměstnání nebo i rodinném životě každodenně na ulicích potkáváme a kolik z nich je časovanou bombou, která čeká na impuls, který je odpálí.

Zvýšená pohotovost k agresi má určitý biochemický základ, předpokládá se, že je spojena s nízkou koncentrací serotoninu v krvi, s omezením počtu receptorů, resp. s narušením jeho metabolismu. Serotonin je látka, která se v centrálním nervovém systému účastní procesů vzniku nálad, přičemž jeho nedostatek vede k negativním změnám, jako je například deprese, podrážděnost a agresivita. Změny v metabolismu serotoninu mohou být zodpovědné za vznik psychických poruch. Stejně tak i zvýšená produkce noradrenalinu,

---

<sup>13</sup> Čermák, I., Lidská agrese a její souvislosti, Žďár nad Sázavou: Fakta, 1999, s.17

<sup>14</sup> Vágnerová, M., Psychopatologie pro pomáhající profese, Praha: Portál, 2004, s. 758

<sup>15</sup> Vágnerová, M., Psychopatologie pro pomáhající profese, Praha: Portál, 2004, s. 759

stupňující pocity napětí a strachu, může rovněž posílit pohotovost k agresivnímu reagování.<sup>16</sup>

S biologickými předpoklady vzniku agresivity souvisí i pohlaví. Větší sklon k agresii mají muži, tato tendence souvisí s mužským pohlavním hormonem testosteronem. Muži, kteří mají hodně vysokou hladinu tohoto hormonu, bývají nápadně konfliktní, reagují agresivně i bez předchozí provokace a jejich chování lze častěji označit jako asociální. Ukázalo se, že zvýšená hladina testosteronu souvisí s určitými osobnostními rysy: jeto větší tendence vyhledávat vzrušení, sklon k dominanci a asertivitě. Mužské pohlaví a mladší věk lze považovat za faktory zvyšující riziko násilného jednání.<sup>17</sup>

### 2.1.3 Duševní choroba

Větší pohotovost k násilnému chování může souviset i s duševní chorobou či vrozenou poruchou osobnosti, např. násilné jednání psychotiků, které vyplývá z jejich chorobného přesvědčení, tj. bludů, eventuálně je důsledkem halucinací. Zvýšený sklon k agresivitě je rovněž typickým znakem disociální poruchy osobnosti.<sup>18</sup>

### 2.1.4 Užívání návykových (psychoaktivních) látek

S násilným chováním, respektive s připraveností násilně reagovat bezprostředně souvisí i užívání psychoaktivních látek. Jejich nebezpečnost tkví zejména v tom, že odstraňují zábrany, omezují kontrolu jednání a snižují citlivost k utrpení oběti. Při požívání psychoaktivních látek rovněž může dojít k silné aktivizaci, s kterou souvisí napětí, které je odbouráváno násilným agresivním jednáním, přičemž se nemusí jednat o dlouhodobé uživatele návykových látek, ale stačí jednorázová, právě probíhající intoxikace.

Vliv některých psychoaktivních látek na agresivitu

- **Alkohol** - výzkumy většinou potvrzují jeho vliv na růst agrese. Shoda však není jednoznačná, zejména pokud jde o biologický efekt alkoholu. Evidentní je ztráta zábran v důsledku vlivu alkoholu a s tím související epizody snížené kontroly chování. Alkoholem intoxikovaný jedinec nedokáže zacházet s podněty z různých zdrojů a soustředí se pouze na ty, jež jsou v dané chvíli nejvýraznější. Není

---

<sup>16</sup> Vágnerová, M., Psychopatologie pro pomáhající profese, Praha: Portál, 2004, s. 759

<sup>17</sup> Vágnerová, M., Psychopatologie pro pomáhající profese, Praha: Portál, 2004, s. 760

<sup>18</sup> Vágnerová, M., Psychopatologie pro pomáhající profese, Praha: Portál, 2004, s. 760

schopen zahrnout do rozhodovacích procesů celou situaci, která je pro něj matoucí, pokud se v ní vyskytnou podněty jak agresí provokující, tak agresí tlumící. Protože agresivní podněty jsou nápadnější, reaguje tento jedinec zpravidla agresí. Přesto však je potřeba uvést, že alkohol působí na agresivní chování zprostředkovaně a nikoliv přímo.

- **Amfetamin a kokain** – údajně posilují agresí lidí, nálezy jsou však protikladné, určující se zdá být množství dávky. Nižší dávky pravděpodobně zvyšují agresí, vyšší ji inhibují. Záleží na tom, zda jde o akutní nebo chronickou intoxikaci, a na způsobu, kterým je agrese provokována.
- **Marihuana** - ukazuje se, že k růstu agrese vede užívání marihuany pouze za speciálních podmínek. Marihuana může snižovat schopnost sebekontroly a navozovat psychotické stavy. Nízké dávky THC posilují agresí, vyšší dávky ji redukují. Navození agrese po požití marihuany přispívá spánková a nutriční deprivace.
- **LSD** – záleží ve vztahu k agresí stejně jako u jiných drog na velikosti dávky halucinogenu. Nízké dávky zvyšují agresí, vysoké ji snižují, při tom je těžké očekávat, jak se budou intoxikovaní lidé chovat. Silně zde interferují očekávání, individuální rozdíly, ale i obsahy halucinací.
- **Inhaláty** – výpary z benzínu, lepidel, barev a pesticidů vedou k intoxikaci a růstu agrese více než u alkoholu
- **Sedativa a anxiolytika** – užívaná v nadměrném množství usnadňují vybavení agrese. Tento efekt je přisuzován ztrátě kontroly a narušeným úsudkům. Ve srovnání s inhaláty a s alkoholem jde o agresí menší.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Čermák, I., Lidská agrese a její souvislosti, Žďár nad Sázavou: Fakta, 1999, s. 28



## 2.2 Vnější příčiny

Z vnějších příčin působících na vznik agresivity je nejdůležitější vliv prostředí. Vliv prostředí může působit jako spouštěč agresivity nebo posilovat sklon k agresivnímu jednání a zejména na základě zkušenosti.

Lidská agresivita může v závislosti na učení vzrůstat. Děje se tak prostřednictvím instrumentálního učení, nápodobou, eventuálně identifikací s určitým člověkem.<sup>20</sup>

Od svého narození je člověk vystaven tlaku skupin, jejichž členem se postupně stává. O příslušnosti ke skupině buď rozhoduje sám, nebo je přinucen sdílet určité znaky skupin, jež si dobrovolně nezvolil. Představa o člověku jako jedinci, který se rozhoduje a jedná nezávisle na vnějších sociálních a kulturních vlivech je nedosažitelná. Čím bližší je vztah jedince ke skupině, tím menší je jeho schopnost se od skupiny emancipovat a tím větší je riziko ztráty soudnosti, zdravého rozumu a individuality. Vliv jiných lidí na agresi jedince je z dosavadního výkladu agrese evidentní. I proto se zcela oprávněně můžeme domnívat, že vliv skupiny na agrese jedince bude nezanedbatelný.

### 2.2.1 Vliv rodiny

Rodina jako základní sociální skupina předává svým členům vzorce jednání, které je připravují pro další působení ve společnosti. V případě, že v rodině dochází k posilování agresivních projevů dítěte, ovlivňuje jeho primární zkušenosti a dítě si tak potvrzuje užitečnost agresivního jednání.

Rozvoj agresivních tendencí je závislý na rodičovském chování, na hodnotovém systému rodiny, stylu výchovy i preferovaném způsobu reagování, které se stává samozřejmým a jednoznačně akceptovatelným modelem.<sup>21</sup> Huesmann a Eron (1984) vysvětlovali stabilní a přetrvávající chování v termínech vnitřních kognitivních reprezentací nebo schémat. Dítě, které agresivně řeší interpersonální konflikty, je vystaveno velkému množství agresivních událostí, jež se v paměti zapisují jako scénáře. Ty jsou pak opakováním posilovány. Na

---

<sup>20</sup> Vágnerová, M., Psychopatologie pro pomáhající profese, Praha: Portál, 2004, s. 760

<sup>21</sup> Vágnerová, M., Psychopatologie pro pomáhající profese, Praha: Portál, 2004, s. 761

základě těchto scénářů se vyvíjí abstraktnější strategie pro zacházení s konfliktem. Konečným výsledkem pak je, že dítě s vysokou pravděpodobností oživí agresivní schéma, kdykoliv se vyskytne konflikt. Každá nová agrese pak doplňuje další scénáře do kognitivní struktury a proces začíná znovu. Tímto způsobem se agrese stává stále se potvrzujícím a opakujícím cyklem.<sup>22</sup>

Z předcházejících odstavců je zřejmé, že rodina má zásadní vliv na osvojení agresivního jednání jedince v celém jeho dalším životě. Přitom lze jednoznačně prohlásit, že snaha o eliminaci patologického agresivního chování by měla být zaměřena právě do rodinného prostředí, kde by mělo správnou výchovou být agresivní chování potlačováno a ne jak se často děje podporováno.

### **2.2.2 Vliv sociální skupiny**

Každý člen společnosti je nucen přijmout hodnotový systém, na kterém je ta která společnost založena. Společnost se skládá z různých sociálních skupin, v rámci kterých je různá tolerance k agresivnímu jednání. To vyplývá právě z rozdílů v normách různých sociálních skupin.

Agresivita není jen záležitostí jedince nebo malých sociálních skupin, na jejím rozvoji se podílí i celkové společenské klima. Ve vztahu k agresi je vždy důležitý vzorec hodnot a norem, který je, s určitou tolerancí, závazný pro všechny členy dané společnosti. Odráží se v něm jak její předchozí historie, tak aktuální vlivy, které podporují určité varianty chování. Předpokládá se, že civilizační změny, jež jsou doprovázeny změnou hodnot, rozpadem různých skupinových vazeb a rostoucím důrazem na jedince, povedou k dalšímu nárůstu agresivity.<sup>23</sup>

V souvislosti se vlivem sociálních skupin na agresivní chování jednotlivce nelze pominout vliv masmédií na tvorbu hodnotového žebříčku a na přijímané vzorce chování.

Významný podíl, který na současné epidemii násilí mají hromadné sdělovací prostředky, je doložen mnoha vědeckými studiemi. Tyto jednoznačně prokazují vztah mezi násilím předváděným v televizi a násilným chováním dětí a mladistvých. Násilí podobně jako

---

<sup>22</sup> Čermák, I., Lidská agrese a její souvislosti, Žďár nad Sázavou: Fakta, 1999, s. 47

<sup>23</sup> Vágnerová, M., Psychopatologie pro pomáhající profese, Praha: Portál, 2004, s. 761

sexualita přitahuje pozornost už z evolučních důvodů. Kromě toho je možné, že opakované sledování pořadů předvádějících násilí vyvolává návyk podobný hráčské závislosti.<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> Koukolík, F., Drtilová, J., Vzpouza deprivantů, Praha: Makropulos, 1996, s. 207

### 3 TEORIE AGRESE

V kapitole teorie agrese budou zmíněny základní teorie a koncepce vysvětlující vznik lidského agresivního chování. Teorie agrese lze diferencovat podle toho, zda hledají její vysvětlení ve vrozených, pudových tendencích nebo ji přiřítají vlivům prostředí.

#### 3.1 Psychoanalytické vysvětlení teorie agrese

Psychoanalytické vysvětlení teorie agrese vychází z výkladu Sigmunda Freuda jako zakladatele psychoanalýzy. V tomto pojetí, které dlouhou dobu psychologie přijímala, jako přijatelné vysvětlení lze najít východisko v hlubinné psychologii, kde je agrese pojímána jako pud.

S. Freud vychází při vysvětlení z pudu smrti, který chápe jako vrozenou tendenci člověka k agresi, jejímž cílem je destrukce. Ta nesměřuje jenom k ovládnutí jiných, ale i k sebezničení, k negaci života. Můžeme jí rozumět jako výrazu touhy po původním klidovém stavu bezživotí.<sup>25</sup> Vzhledem k tomu, že se v této v psychoanalytické teorii hovoří o agresi jako u pudu, předpokládá se fyziologický stav napětí, který směřuje organismus k vybití, které přináší slast. Freud také předpokládal, že jestliže je blokován pud nutící lidi napadat a ničit jiné lidi (sadismus), pak dojde k jeho přesunutí na vlastní osobu (masochismus) V ostatních případech řídí „Ego“ uspokojení tohoto pudu:

- **přímo**, takže agrese proběhne v plné dávce a snesitelnou formou (například v potyčkách bez zlých následků)
- **nepřímo**, kdy symbolické náhradní jednání zabraňuje vážným škodám (nadávání, kreslení, předvádění nějaké role, vtipy, sport)
- **sublimací**, kdy se energie náhradních cílů uplatňuje na vyšší úrovni (např. ve výjimečných duševních a kulturních výkonech)<sup>26</sup>

Na výklad S. Freuda navázal mnohem podrobnějším výkladem jeho žák E. Fromm, který definuje agresi jako jednání, které působí nebo má za cíl působit škodu. Vzhledem ke smyslu aktivity rozlišuje dvě základní varianty:

---

<sup>25</sup> Vágnerová, M., Psychopatologie pro pomáhající profese, Praha: Portál, 2004, s. 762

<sup>26</sup> Kern, H., et al., Přehled psychologie, Praha: Portál, 1999, s. 70

- **Benigní agrese:** slouží k přežití jedince, lze ji chápat jako reakci na strádání, jako obranný mechanismus, který směřuje k odstranění zdroje ohrožení
- **Maligní agrese:** nefunguje jako obrana v situaci ohrožení, neslouží saturaci nějaké jiné potřeby, ale stává se sama cílem.<sup>27</sup>

V případě maligní agrese se jedná o zdroj sebeuspokojení takto disponovaného člověka. Tito lidé vyhledávají nebo vytvářejí situace, které jim umožňují tendenci k maligní agresii naplňovat.

### 3.2 Teorie rané citové deprivace

Vychází z tohoto, že normální citová vazba k matce znamená niterný pocit, že svět je spíše bezpečné a zajímavé místo. Málo sycená, nesycená nebo v užším slova smyslu patologická vazba znamená niterný pocit, že svět je místo nebezpečné a chaotické, kde je nutné být trvale ve střehu.<sup>28</sup>

Lze tedy říci, že dítě se socializuje prostřednictvím vztahu k matce nebo jiné pečující osobě, která matku nahrazuje. Teorie rané citové deprivace říká, že dítě tuto potřebnou zkušenost nemůže získat, pokud se jeho nejbližší lidé nechovají žádoucím způsobem, specificky lidsky. Pro tohoto jedince pak nebude rozdíl mezi živým a neživým tak podstatný. Jde o to, že za nutnou podmínku rozvoje pozitivního vztahu ke světu je zkušenost s vřelostí a citovou akceptací druhými lidmi. Totéž je obsaženo ve vývojové teorii E. Eriksona, který definuje první vývojovou fázi jako období, v němž dítě získává základní důvěru ve svět a potvrzuje si jistotu základní naděje pozitivního řešení běžných potíží. Získání této jistoty slouží jako prevence násilného a bezohledného jednání.<sup>29</sup>

### 3.3 Teorie naučené agresivity

Teorii naučené agresivity vychází z výzkumů Alberta Bandury, který se zabýval vlivem učením nápodobou na lidskou agresivitu.

---

<sup>27</sup> Vágnerová, M., Psychopatologie pro pomáhající profese, Praha: Portál, 2004, s. 762

<sup>28</sup> Koukolík, F., Drtilová, J., Vzpoura deprivantů, Praha: Makropulos, 1996, s. 49-50

<sup>29</sup> Vágnerová, M., Psychopatologie pro pomáhající profese, Praha: Portál, 2004, s. 763

Agresivnímu jednání se podle Bandury člověk naučí tehdy, pokud má častou příležitost pozorovat tyto jevy u jiných lidí. Efektivita učení na bázi nápodoby pozorovaného bude větší, pokud agresivní jedinci nebudou za své chování potrestáni. Kdyby za ně byli dokonce nějak odměněni, je pravděpodobnost zafixování takového způsobu reagování ještě mnohem vyšší.<sup>30</sup>

Výše uvedené doplňuje ve své publikaci Ivo Čermák, který rovněž vychází z A. Bandury a uvádí, že agrese může být osvojena učním, a to přímou zkušeností nebo pozorováním sociálních interakcí jiných lidí (modelů), tj. zástupným učním. Modely pro učení mohou být rodinní příslušníci, lidé známí z nejbližšího okruhu a symbolické modely z masmédií. Bandura zjistil, že učení pozorováním zahrnuje čtyři procesy:

- Dítě si musí všimnout znaků modelového chování, jeho druhů a důsledků
- Pozorování musí být zakódováno v paměti
- Zmíněné kognice se přeměňují do nových vzorců chování, které se jeví jako nápodoba
- Je-li dítě pobídnuto, má-li motiv, pak se naučené vzorce chování projeví

Podle Bandury se snadno napodobují modely, jež se jeví jako inteligentní modely, které jsou vybaveny určitými sociálními a technickými kompetencemi, mají sociální vliv či moc a zaujímají vysokou pozici v různých společenských či skupinových hierarchiích. Jestliže se jedinec ocitne v situaci, která se podobá okolnostem, za nichž pozoroval chování modelu, vynoří se kognitivní asociace zástupně naučená pozorováním modelu. Rovněž se vybaví představa, kterou má jedinec o předjímání žádoucího cíle dosaženého modelem a agrese může být provedena tak, aby se jedinec sám zmocnil nyní se mu již nabízejícího reálného cíle.<sup>31</sup>

Trest má na agresi většinou malý tlumící účinek. Naopak – jedinec chápe trestající model jako úspěšný v dosažení svého cíle, což paradoxně posiluje agresivní chování.

Jednoduchou úvahou můžeme dojít k otázce, zda právě tato teorie není nejčastější příčinou agresivního jednání členů společnosti. V rodinách, ve škole i v zaměstnání, v podstatě na každém kroku se setkáváme s různými formami agresivity, které přináší svým uživatelům

---

<sup>30</sup> Vágnerová, M., Psychopatologie pro pomáhající profese, Praha: Portál, 2004, s. 763

<sup>31</sup> Čermák, I., Lidská agrese a její souvislosti, Žďár nad Sázavou: Fakta, 1999, s. 54

úspěch a ukazují tak prostředky a cestu jiným. V televizi, novinách i dalších masmédiích je dennodenně zobrazována agrese, která vede k dosažení cílů. Ve své podstatě můžeme tuto teorii vztáhnout i na problematiku, která je stěžejním tématem této práce a to na agresi pachatelů trestné činnosti v souvislosti se silniční dopravou. V žádné autoškole se žáci neučí ofenzivnímu způsobu jízdy, předjíždění v rizikových úsecích, vynuovení přednosti v jízdě, ohrožování chodců na přechodu a podobně, naopak defenzivní způsob jízdy, ohleduplnost, předvídavost a přemýšlení za ostatní účastníky provozu jsou věci, které si žák odnáší. Jak je tedy možné, že se na silnicích děje, to co se děje? Není možné, že to je právě v souladu s teorií naučené jednání, které se vyplácí a vede k cíli?

### 3.4 Frustrace jako spouštěč agrese

Podle některých teorií, zejména J. Dollarda, L. W. Dobba, N. E. Millera a dalších, lze za spouštěč agrese považovat frustraci. Tyto teorie vychází z tohoto, že příčinou agresivního jednání je subjektivně pocíťovaný nedostatek a násilná reakce slouží k odstranění, popřípadě uvolnění napětí. I. Čermák například uvádí, že v každodenním životě se lidé mnohem častěji chovají agresivně ne proto, aby uspokojili svoji touhu ubližovat druhým, proto, že jsou náhle zaplaveni negativními emocemi, hněvem, zlostí. Tato „běžná“ agrese může být projevem impulzivity, nedokonalé kontroly nad vlastním jednáním. Vysvětlit ji lze také tak, že silná emoce zablokuje anticipační funkce mysli a člověk pak reaguje, aniž by domyslel možné důsledky.<sup>32</sup>

V tomto bodě je také důležité uvést, že zdrojem negativního reakce nemusí být jeden silný podnět, ale také postupné nahromadění drobných negativních prožitků.

M. Vágnerová uvádí, že agresivní chování může být stimulováno i pocity frustrace, které mohou být spojeny se zvýšenou úzkostí a strachem. V tomto případě by agresivní chování bylo možno chápat jednoznačně jako obrannou reakci. Strach z ohrožení a pocit zoufalství může vyprovokovat násilné jednání, jehož cílem je odstranit nebezpečí. Silný afekt, spojený s excitací, blokuje možnost racionálního hodnocení situace, resp. odhad možných následků a tím i užití přijatelnějších způsobů chování. Dále uvádí, že tendence reagovat agresivně může růst v závislosti na intenzitě nebo délce trvání zátěžové situace, tj. pokud člověk subjektivně strádá, event., má pocit, že nepříznivá situace trvá už příliš dlouho.

---

<sup>32</sup> Čermák, I., Lidská agrese a její souvislosti, Žďár nad Sázavou: Fakta, 1999, s. 29

V závěru dodává, že jestliže je člověk v situaci nějaké zátěže, která je doprovázena pocitem neuspokojení, zvyšuje se riziko, že se bude chovat agresivně, zejména pokud má k tomuto způsobu reagování dispozice.<sup>33</sup>

Přestože z výše uvedeného se zdá být jednoznačné, že existuje vztah mezi frustrací a agresí, jsou autoři (např. Buss), kteří se domnívají, že frustrace není spolehlivým signálem, který nás upozorňuje na následující agresi. Jiní autoři, opatrněji připouštějí, že frustrace není snad nejsilnějším podněcovatelem agrese, avšak za určitých podmínek může k agresi vést. Přestože se přímá kauzalita mezi frustrací a agresí nepotvrdila jako platná pro všechny případy, u konkrétního jedince na ni můžeme někdy usuzovat.<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> Vágnerová, M., Psychopatologie pro pomáhající profese, Praha: Portál, 2004, s. 764-765

<sup>34</sup> Čermák, I., Lidská agrese a její souvislosti, Žďár nad Sázavou: Fakta, 1999, s. 34



## 4 AGRESE V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

V úvodu kapitoly, která se bude týkat agresivity v silniční dopravě lze ocitovat výňatek ze zákona o provozu na pozemních komunikacích, zejména z § 3 odst. 1 a 2, kde jsou vymezeny základní požadavky na účastníky silničního provozu z hlediska tělesné, duševní a odborné způsobilosti.

### § 3

#### **Základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích**

(1) Provozu na pozemních komunikacích se nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost tohoto provozu. To neplatí, pokud osoba sama nebo jiná osoba učinila taková opatření, aby k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nedošlo.

(2) Řídit vozidlo nebo jet na zvířeti může pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla nebo jízdu na zvířeti a předpisy o provozu na pozemních komunikacích.

V odstavci jedna jsou vyjádřeny obecné požadavky na všechny účastníky silničního provozu. Z hlediska tématu práce je zajímavý odstavec druhý, který specifikuje požadavky na řidiče vozidel a jezdce na zvířeti, neboť tito mají z hlediska povinností, ukládaných jim zákonem o provozu na pozemních komunikacích, složitější postavení než jiní účastníci provozu, například chodci. Zákonodárce vychází z tohoto, že řidič vozidla musí ovládat pravidla silničního provozu na vyšší úrovni, než chodec, v případě řidiče motorového vozidla musí rovněž prokazovat zkouškou zvládnutí jak teoretických znalostí, tak i praktickou jízdou prokázat znalost řízení vozidla příslušné skupiny řidičského oprávnění. Na tomto místě by byla vhodná úvaha o dalších možnostech, kterými by bylo možno částečně zabránit negativním jevům, které se v silničním provozu objevují. Mám zde na mysli zejména agresivní jednání, které ve svých důsledcích může vést k následkům nejhorším – k usmrcení osob. Jako nejvhodnější se jeví psychologické vyšetření, uchazeče o řidičský průkaz, což však asi není možné provádět plošně z důvodu jednak nedostatečných kapacit dopravně – psychologických pracovišť, jednak z důvodů nákladnosti takového vyšetření. Nicméně eliminace negativní agresivity v silničním

provozu je žádoucí nejen z hlediska bezpečnosti, ale i dalších vlivů, jako například ekonomie a ekologičnosti provozu.

Jak uvádí A. Daňková, Agresivní jízda zvyšuje počet a závažnost dopravních nehod. Její socioekonomický dopad se projeví nejvíce v následujících oblastech:

- Ztráty a poškození lidského života
- Hmotné škody
- Škody na životním prostředí
- Další škody – ztráta času, zvýšení spotřeby vozidla

Agresivní jízda řidiče má negativní dopady na ekonomiku. Zvyšuje se počet nehod, vznikají ztráty lidských životů, hmotné škody, dopady jsou i na životním prostředí. Z výše uvedených důvodů by měla vznikat opatření omezující a zabraňující agresivní jízdě. Snížením počtu agresivních řidičů dojde nejen ke zvýšení bezpečnosti účastníků provozu, snížení závažnosti a počtu dopravních nehod, ale také k úspoře finančních prostředků, které budou moci být efektivně využity.<sup>35</sup>

Již v roce 1976 v sborníku ČVTS vyjádřil PhDr. Václav Kobliha názor, že poznatky dopravní psychologie je nutné využívat v následujících oblastech:

- Ovlivňovat výběr řidičů a vyloučit ty, kteří mají „vnitřní predispozice k selhání“
- Ovlivňovat snížení dopravně-provozní zátěže zejména prosazováním psychologických hledisek při projektování komunikací
- Zvyšovat psychickou a dopravně-provozní kapacitu lidského činitele, především pak zvyšováním úrovně profesionální přípravy a pozitivního ovlivňování dopravního chování řidičů
- Analyzovat a přezkoumávat příčiny a vlivy působící na selhání člověka v silničním provozu<sup>36</sup>

Přestože, by se mohlo říci, že uvedené požadavky vycházejí z jiných společenských souvislostí, jsem přesvědčen, že neztratily nic ze své aktuálnosti a že i dne s nejsou naplněny.

---

<sup>35</sup> Šucha, M., et al., Agresivita na cestách, Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, s. 12-17

<sup>36</sup> Česká vědeckotechnická společnost, Kobliha, V., Bezpečnost silničního provozu – Aplikace dopravní psychologie v soudní praxi, Praha: ČVTS společnost dopravy a spojů, 1976, s. 18-19

## 4.1 Agresivní řízení motorového vozidla

Otázkou, na kterou by měla poskytnout odpověď tato podkapitola je, co považovat za agresivní řízení, popřípadě za agresivní jednání v souvislosti se silničním provozem.

Agresivní řízení je definováno jako ovládání motorového vozidla způsobem, který ohrožuje nebo téměř ohrožuje osoby či předměty. Definice zahrnuje široký rozsah chování od přestupků, jako je nadměrná rychlost, kličkování nebezpečné měnění dopravních pruhů, nebezpečné míjení, zneužívání brzdových světel i světle potkávacích, nedodržování bezpečných vzdáleností, předjíždění, hostilní mimiku a výhružná gesta rukou, zlobné výkřiky až násilnou konfrontaci (Šmolíková, Hoskovec a Štikar 2008).<sup>37</sup>

V jiných zdrojích lze nalézt, že termín agresivní jízda není v české terminologii podrobně ani přesně definován a vycházejí tedy z definic zahraničních. Ze závěrů konference, která proběhla v Kanadě v roce 2000, vychází 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.<sup>38</sup>

Jak uvádí Z. Lisá, uvedené znaky agresivního chování odpovídají podmínkám provozu i v České republice a dodává, že je možné konstatovat, že takto vymezené agresivní chování pokrývá nejširší možné varianty, které v provozu mohou nastat, přičemž takové chování musí být zároveň protiprávní.<sup>39</sup>

Ze zahraničních zkušeností rovněž vychází rozdělení užívané ve Spojených státech amerických, které rozděluje agresivní řízení na tři stupně.

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

---

<sup>37</sup> Šucha, M., et al., Agresivita na cestách, Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, s. 12-17

<sup>38</sup> <http://www.unece.org/trans/roadsafe/rs4aggr.html>

<sup>39</sup> Lisá, Z., Agresivita na silnicích aneb Proč se za volantem chováme jinak?, Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011, s. 5

může zahrnovat škálu nebezpečných dopravních deliktů, včetně bezohledné jízdy, definované jako řízení „jakéhokoli vozidla způsobem, který úmyslně nedbá na bezpečnost osob nebo majetku“

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 o záměrně zacílený přímý útok.<sup>40</sup>

#### 4.1.1 Agresivní řízení v podmínkách České republiky

V podmínkách České republiky se agresivita projevuje zejména porušováním pravidel silničního provozu, nebo vyvoláváním rizikových situací. Z hlediska příčin jde zejména:

- Nerespektování dovolených rychlostí – mimo obec i, řidič ve stavu, kdy kontroluje své chování, rozlišuje rychlost v obci a mimo obec. Zpravidla si je vědom svého chování, které kontroluje jen při jízdě v obci
- Nerespektování dovolených rychlostí – mimo obec i v obci, řidič je ve stavu, kdy nekontroluje své chování, nebere ohled na místo jízdy a rizika s tím spojená
- Předjíždění v místě, kde je to zakázáno – řidič riskuje, ohrožuje předjížděná vozidla, zpravidla v těchto místech jsou špatné rozhledové poměry na komunikaci, je v blízkosti křižovatka, železniční přejezd, přechod pro chodce
- Nesprávné předjíždění – řidič předjíždí, aniž by se mohl bezpečně zařadit, přičemž svým chováním nutí ostatní řidiče ke změně jízdy, ať již zpomalení nebo vynutí
- Nerespektování světleného signalizačního zařízení – tuto oblast je nutno rozdělit do několika částí:
  - Křižovatky s řízeným provozem – řidič nerespektuje signály, které řídí provoz na křižovatce
  - Samostatné přechody pro chodce – řidič nerespektuje signál k zastavení vozidla, zpravidla v době, kdy je provoz zastaven a na volný signál pro chodce nikdo nepřechází

---

<sup>40</sup> Lisá, Z., Agresivita na silnicích aneb Proč se za volantem chováme jinak?, Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011, s. 6-7

- Řidič nerespektuje světelnou signalizaci u železničního přejezdu – často příčina smrtelných dopravních nehod, jejichž objasnění je složité
- Nedání přednosti v jízdě – vyvolává často kolizní stav, řidič, který má přednost často musí reagovat náhle, přičemž výsledek jeho chování závisí na jeho schopnosti reagovat
- Nedodržení bezpečné vzdálenosti – toto chování vede ke vzniku stresu u řidiče vpředu jedoucího, může vyvolat pocit stísněného stavu
- Vlastní pozornost řidiče – tato část souvisí s pozorností řidiče, jeho schopností správně reagovat na vzniklé podněty<sup>41</sup>

Z. Lisá, která vychází ze zahraničních definic, uvádí, že na podmínky České republiky se nejlépe hodí Kanadská definice agresivního řízení (uvedená výše), přičemž za chování, které se zpravidla pojí s agresivním řízením považuje následující:

- Nepřiměřená rychlost (výrazné překročení stanovaných limitů nebo jízda výrazně vyšší rychlost, než odpovídá podmínkám provozu)
- Nesprávné přejíždění z jízdního pruhu do jiného jízdního pruhu (bez dávání znamení o změně směru jízdy, bez přesvědčení se, že jízdni 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
- Předjíždění zprava na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla
- Náhlé zpomalení nebo zastavení jako trest pro vozidlo jedoucí vzadu
- Agresivní a obscénní gestikulace apod.<sup>42</sup>

---

<sup>41</sup> Šucha, M., et al., Agresivita na cestách, Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, s. 20

<sup>42</sup> Lisá, Z., Agresivita na silnicích aneb Proč se za volantem chováme jinak?, Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011, s. 6

#### 4.1.2 Příčiny agresivity v silničním provozu

Co je vlastně příčinou agresivity v silničním provozu? Na otázku nelze odpovědět jednoznačně, ale z provedených výzkumů vyplývá, že dopravní chování závisí na vnitřních dispozicích jednice.

Z hlediska provozu na pozemních komunikacích k agresivitě přispívá:

- Stres – ve většině případů jde o časovou tíseň, která následně nutí řidiče k razantnější, agresivnější jízdě, mnohdy vedoucí k bezohlednosti. Přičemž je stres způsoben krátkodobě jen v daném časovém období nebo dlouhodobě v důsledku plnění dlouhodobějších složitějších úkolů
- Hustota silničního provozu – tato oblast úzce souvisí s komfortem jízdy, s vyšší hustotou provozu dochází k rizikovějším situacím, řidiče je více ovlivňován větším počtem řidičů, je vystavován více rizikovým situacím
- Vytváření kolon, čekání, popojíždění – má návaznost na časový stres, zejména řidičů jedoucích za povinnostmi omezenými časově, po obnovení provozu řidič dohání zameškaný čas, nerespektuje pravidla silničního provozu, vytváří kolizní situace, které mohou být nejen pro něj, ale i pro ostatní nebezpečné
- Neznalost dopravní situace v místě jízdy, obava z vlastního chování, opět zde může být stres, který hraje negativní úlohu<sup>43</sup>

Mimo výše uvedené konkrétní příklady důvodů agresivity lze poznamenat, že jsou odborné studie, které se zaměřují na agresivitu za volantem dlouhodobě a z kterých vyplývají další, obecnější příčiny agresivního jednání za volantem. Tyto studie pracují s myšlenkou, že za zvýšenou agresivitou může být pud, který vede k teritorialitě. Řidič, se cítí být v silném provozu ostatními ohrožen a v důsledku tohoto reaguje agresivně. Další z možností je že za volantem si agresivní řidič kompenzuje pocíťovanou nedostatečnost v běžném životě nebo v zaměstnání. V úvahu rovněž připadá možnost prosté soutěživosti, která donutí předjížděného řidiče k přijetí výzvy a následnému agresivnímu chování s cílem „oplatit“ potupu předjetí rychlejšímu. Poslední z pohnutek k agresivnímu jednání může být řidičova touha reagovat na protiprávní jednání, popřípadě na domnělé protiprávní jednání ostatních

---

<sup>43</sup> Šucha, M., et al., Agresivita na cestách, Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, s. 20

účastníků provozu, tím, že se je rozhodne vychovávat. Takový řidič „pedagog“ vytváří potencionálně nebezpečné situace například předjetím a následným zbrzděním, nebo riskantním předjížděním, kterým se hodlá dostat před vychovávaného a gestikulací mu sdělit své výhrady.

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

- Nízká míra odpovědnosti vůči druhým
- Nedostatečně vyvinutá schopnost anticipace
- Vyhledávání situačního vzrušení a sklony k dobrodružství
- Nereálná jistota nebo kompenzace pocitu méněcennosti<sup>44</sup>

Mimo výše uvedené je známa typologie agresivních řidičů, kterou vytvořil Larson v roce 1996 a které je nejvíce využívána. Agresivní řidiče na základě svých výzkumů rozdělil do pěti následujících skupin:

1. Závodník – závodí s časem. Cílem je mu dosáhnout místo určení tak rychle, jak možno. Když se je jeho úsilí zmařeno nebo je mu v něm bráněno, řidič se rychle rozzlobí.
2. Soutěžící agresor – se snaží zvýšit své sebevědomí tím, že tvoří soutěže v dopravě a pokouší se rychle přetrumfnout ostatní řidiče v daných situacích. Když se mu to nepodaří, zvýší se zlost a dojde k agresivnímu řidičskému chování.
3. Pasivní agresor – maří pokusy jiných řidičů, kteří chtějí předjet, jet rychleji, připojit se do jízdního pruhu apod. Vlastně útočí na jejich sebevědomí. Tím, že maří cíle jiných, vzbuzuje zlost a hazard v dopravě.
4. Narcista- se řídí rigidními standardy, týkajícími se jízdního chování a má zlost, když je ostatní nespĺňují.
5. Strážce – se považuje za nadřazeného soudce ostatních řidičů a cítí se povolán k trestání ostatních za jakýkoli přestupek.<sup>45</sup>

---

<sup>44</sup> Lisá, Z., Agresivita na silnicích aneb Proč se za volantem chováme jinak?, Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011, s. 11

<sup>45</sup> Šucha, M., et al., Agresivita na cestách, Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, s. 76

V jiných typologiích, které byly ověřeny Friedmanem a Rosenmanem v roce 1974 se hovoří o typu A, což je řidič charakterizovaný vysokou soutěživostí, zvýšenou úrovní hostility, agrese, iritability a nižší tolerancí k frustraci. Tento typ z velké míry pokrývá první dva typy z výše uvedené charakteristiky podle Larsona, tedy závodníka a soutěživého agresora.

Další z důvodů agresivního řízení je motivace, kterou popsal M. Zuckermann, který hovoří o sensation seeking, tedy o hledání vzrušení. Zuckermann definuje sensation seeking jako rys definovaný vyhledáváním různých nových komplexních a intenzivních podnětů a zkušeností bez ohledu na fyzická, právní a finanční rizika, která jsou spojena s takovou zkušeností. Tato tendence podstupovat riziko se projevuje právě zřetelně v oblasti silniční dopravy při nadměrných rychlostech a bravurním předjížděním. Takováto jízda je častou formou vyhledávání vzrušení u mladých mužů.<sup>46</sup> 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 apod., které je často vyhledávané, jak je výše uvedeno, především mladými muži a, jimž slouží k posouvání vlastních hranic, prožívání a vyhodnocování nových a rychle se střídajících podnětů, vzrušení a sebepotvrzení.<sup>47</sup>

## 4.2 Rizikové skupiny řidičů

Ze statistických údajů vyplývá, že nejrizikovějším faktorem v silničním provozu je faktor lidský, tedy řidič. Na chybu lidského faktoru, jejímž důsledkem je dopravní nehoda připadá 90 % zavinění oproti 10 % zaviněných jinými faktory například vlivem technické závady vozidla nebo závady na komunikaci. Ze zahraničních analýz (Schuhfried 2010) dokonce vyplývá, že dopravní nehodovost by se snížila, pokud by se zredukoval počet řidičů, kteří nesplňují požadavky na výkonové a osobnostní charakteristiky. Při vyloučení např. 45 % nejhorších řidičů by nehodovost klesla o 70 %. Dosáhnout tohoto snížení však není reálné a proto by se autor analýzy považoval za optimální vyloučit 8 %

---

<sup>46</sup> Šucha, M., et al., Agresivita na cestách, Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, s. 77-78

<sup>47</sup> Šmolíková, J., Štikar, J., Hoskovec, J., Nebezpečná agresivita mladých řidičů. Časopis Doprava ekonomicko-technická revue, 2008, č.5, s. 20-23



nejméně způsobilých řidičů. Tím by se počet těžkých nehod a přestupků zredukoval o 25 %.<sup>48</sup>

Vzhledem k tomu, že nejvyšší podíl na dopravní nehodovosti mají řidiči motorových vozidle, je na místě zaměřit se ne nejčastější a nejtragičtější příčiny dopravních nehody způsobených právě touto skupinou řidičů.

Ze statistik za rok 2014 vyplývá, že v České republice bylo nejčastější příčinou dopravních nehody nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla - tvoří téměř pětinu počtu nehod řidičů (19,3%), nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (9,3%) a nesprávné otáčení nebo couvání (9,1%). Tyto tři příčiny tak představují téměř 38% (přesně 37,7%) celkového počtu nehod řidičů motorových vozidel.

Nejtragičtější příčinou nehod řidičů motorových vozidel v roce 2014 byly nehody zaviněné nepřizpůsobením rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatačka, klesání, stoupání, šířka) - 19,1%, jízdou po nesprávné straně vozovky, resp. vjetím do protisměru (15,3%), následuje nevěnováním potřebné pozornosti řízení vozidla (12,4%) atd. Celkem pak na tyto tři nejtragičtější příčiny při-7 padá 46,7% z celkového počtu usmrcených osob při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel.<sup>49</sup>

Výraznou měrou se na těchto výsledcích podílejí řidiči, kteří spadají svou charakteristikou do skupiny řidičů rizikových. Jedná se o mladé řidiče, bez větších zkušeností, kteří trpí přehnanou sebedůvěrou, ke které jim scházejí dlouhodobější zkušenosti. Nebo naopak řidičů starších, u kterých v důsledku věku dochází k deficitu v oblasti kognitivních funkcí, zraku, sluchu, prostorové orientaci a schopnosti reagovat, kteří však v mnoha případech dokáží handicap kompenzovat právě tím, co chybí řidičům mladším, tedy zkušeností. Další skupinou řidičů, kteří jsou zodpovědní za dopravní nehodovost a kterým je na místě věnovat zvýšenou pozornost jsou řidiči s problémovým průběhem řidičské praxe, u kterých lze usuzovat, na chování, které je popsáno v předchozích kapitolách a které je možné označit jako agresivní řidiče.

---

<sup>48</sup> Šucha, M., Rehrová, V., Kořán, M., Černochová, D., Dopravní psychologie pro praxi, Praha: Grada, 2013 s. 143

<sup>49</sup> Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

#### 4.2.1 Mladí řidiči

Řidiči-začátečníci jsou považováni za skupinu představující vyšší riziko dopravních nehod a dopravních problémů především kvůli přeceňování vlastní kompetence při nižší schopnosti realistického rozpoznání nebezpečí, zvýšené úrovni akceptace rizika, malým řidičským zkušenostem a dovednostem. Do dopravního chování řidičů v této věkové kategorii se promítá tendence k riskování a soutěživosti, vyšší impulzivita, přeceňování svých schopností, nižší předvídavost a sociální ohleduplnost. Styl řízení mladších řidičů charakterizuje nižší odpovědnost za jejich rozhodnutí, menší ohleduplnost a tolerance k potřebám ostatních, experimentování. K vyššímu riziku vzniku dopravní nehody přispívá nedostatečná praxe, nezkušenost včas rozpoznat a řešit rizikovou dopravní situaci, podceňování nebezpečí, nekritičnost k vlastním schopnostem. Příčinou dopravních nehod nebývá nedostatek psychické výkonnosti, ale osobnostní charakteristiky.

Nejčastějším typem dopravní nehody mladých řidičů je nehoda jednoho vozidla, tedy nezvládnutí řízení a ztráta kontroly nad vozidlem. Vyskytuje se z velké části v dopravních situacích s nepřiměřeně vysokou rychlostí jízdy. Další příčinou dopravních nehod mladých řidičů je nerespektování psychické či fyzické indispozice, únava, nízká anticipace vývoje dopravní situace, vliv drog a alkoholu. K nehodám dochází často v nočních hodinách po návratu z restaurace či diskotéky.

U mladých řidičů profesionálů nejsou rizikové osobnostní charakteristiky typické pro mladé řidiče tolik zdůrazněny. Mají větší řidičské zkušenosti než řidiči-amatéři, mohou si vytvářet adekvátní obraz svých řidičských dovedností. Nemají potřebu sebepotvrzení před svými vrstevníky, jsou sebekritičtější.<sup>50</sup>

Mladí řidiči nepřizpůsobují způsob řízení dopravním podmínkám, jejich reakce bývají velmi ovlivňovány afektem. Mladí řidiči jezdí často jen pro zábavu, více podléhají vlivu spolucestujících vrstevníků. Řidič-začátečník s nedostatkem řidičských dovedností nemá zautomatizované činnosti potřebné k řízení vozidla, nedokáže správně interpretovat informace a zaměřit svoji pozornost na rizikové objekty. Řešení dopravních situací vyčerpává větší část jeho mentální kapacity než u zkušeného řidiče.

---

<sup>50</sup> Šucha, M., Rehrová, V., Kořán, M., Černochová, D., Dopravní psychologie pro praxi, Praha: Grada, 2013 s. 144-145

U mladých řidičů bývá nejvíce nehod při střetnutí s chodcem, při setmění, při řízení na nesprávném okraji vozovky, při nadměrné rychlosti, kterou nepovažují za tak rizikovou, jak ve skutečnosti je. Často řídí vozidla ve špatném technickém stavu. Přeceňují své schopnosti při ještě nevytěžených sociálních ohledech.

Opatření, které se osvědčilo u začínajících řidičů v jiných zemích, jsou různé typy řídicích průkazů na zkoušku. Pravidla jsou odlišná v různých zemích. Po získání řídicího oprávnění musí řidič začátečník v určité době například složit doplňující zkoušky, jsou přísněji posuzovány dopravní přestupky, povolena nižší rychlost jízdy apod.

K prevenci dopravní nehodovosti přispívá také výchova v rodině, vlastní příklad rodičů nebo starších sourozenců, jejich přístup k respektování dopravních pravidel a chování v dopravě.

V experimentálních studiích ohledně zrakového vnímání jsou nejčastěji srovnáváni zkušení řidiči a začátečníci. Zjišťují se délky trvání fixace pohledu vztahované k určitému objektu, jaký čas byl např. věnován nebezpečnému objektu, odklon pohledu od silnice, míra reakční doby v nebezpečných situacích. Studie zjišťují výsledky buď při sledování videa s dopravními scénami, nebo během praktické jízdy.

Výsledky výzkumu ukázaly, že řídicí zkušenost má rozhodující vliv na plnění sekundární úlohy. Dále bylo prokázáno, že při stoupající dopravní náročnosti prezentovaných videoklipů klesá rychlost reakce probandů. Se stoupající excentricitou podnětu v zorném poli klesá výkon probandů, co se týká identifikace podnětu. Byly sledovány rozdíly ve vizuální pozornosti začátečníků a zkušených při jízdě na různých typech silnic. V městském provozu se fixace probandů obou skupin odlišovaly minimálně, v extravilánu vykazují zkušení řidiči vyšší počet fixací než začátečníci, na dálnicích je to opačně. Zkušení řidiči jsou schopni strategií vizuálního vnímání přizpůsobit dané dopravní situaci, zatímco strategie začátečníků je málo flexibilní na to, aby adekvátně reagovali na nebezpečnou situaci. Na silnicích v extravilánu zkušení i začátečníci fixovali pohled déle než v městském provozu. V městském provozu reagovali rychleji a častěji na nebezpečné objekty než mimo město. Obecně začátečníci fixovali pohled na nebezpečné objekty déle, což poukazuje na delší čas mentálního zpracování.

Při řízení vozidla jsou často prováděny jiné, dovolené i nedovolené vedlejší činnosti. Příkladem může být telefonování mobilním telefonem, obsluha navigačního systému, rádia nebo klimatizace, jídlo, pití. Zpracování sekundární úlohy má vliv na vizuální orientaci při

jízdě. Vedlejší činnosti mají velký podíl na zapříčinění dopravních nehod především u řidičů-začátečnicků, kteří nedokáží adekvátně rozdělit pozornost. Nezkušení řidiči by se tedy měli méně zabývat činnostmi nesouvisejícími s řízením. Více pozornosti by měli věnovat sledování relevantních informací.

Teorie vizuální orientace vychází z toho, že řidič má vizuálně fixovat dopravně relevantní objekty. Který objekt obsahuje dopravně relevantní informaci, nezáleží na množství podnětů, ale na požadavcích konkrétní situace. Řidič musí prostor vizuálně prohledávat, ne fixovat pohled delší dobu na jeden objekt. U začátečnicků je možno zrakové vnímání rozvíjet nácvikem zkrácení doby mezi vynošením nebezpečného objektu a první zrakovou fixací, tedy „Vědět, kam se dívat“.<sup>51</sup>

#### 4.2.2 Starší řidiči

Vzhledem k demografickému vývoji a současně se zvyšující intenzitě silničního provozu nabývá otázka bezpečné účasti starších řidičů stále více na důležitosti. Stárnutím populace se bude zvyšovat jejich podíl v celkovém počtu účastníků dopravního provozu. Obecnou snahou je umožnit jim co nejdéle aktivní účast v dopravě, ale současně respektovat rizikové oblasti. Ztráta řidičského oprávnění omezuje mobilitu starší osoby, a tím snížení sociálních kontaktů. Automobil tedy nebývá na významu.

Příčinou dopravních nehod starších řidičů nebývá jízdy pod vlivem alkoholu, nepřiměřená rychlost nebo nebezpečné předjíždění, které jsou naopak časté u mladších osob. Nehodě seniorů většinou předchází chyba v řízení, nikoliv dopravní přestupek. K nejčastějším dopravním nehodám starších řidičů patří chyby v situacích dávání přednosti v jízdě, špatný odhad vzdálenosti a rychlosti jízdy ostatních vozidel, chyby při odbočování a nepozorné přejíždění v jízdnicích pruzích či přehlédnutí dopravního značení.

Není možné přesně stanovit věkovou hranici, která by určovala skupinu řidičů-seniorů. Úroveň fyzických i psychických schopností osob vyššího věku může být velmi rozdílná. Řízení vozidla představuje komplexní situaci s nároky současně na motorické schopnosti,

---

<sup>51</sup> Šucha, M., Rehrová, V., Kořán, M., Černochová, D., Dopravní psychologie pro praxi, Praha: Grada, 2013 s. 146

na vnímání, pozornost a další kognitivní funkce. Riziko pro bezpečnost provozu vzniká při podmínkách, kde výkonnost jednotlivých funkcí nestačí plnit nároky situace. Nepoškozené senzorické funkce jsou důležité, aby mohl řidič správně vnímat relevantní informace. S přibývajícím věkem však dochází k poškození smyslových funkcí, které představují východisko pro příjem a zpracování informací a následné jednání. Ve sluchové oblasti dochází ke zhoršenému rozeznávání zvuků, zhoršení slyšení slabých signálů, zhoršení schopnosti rozeznat, odkud zvuk vychází. Tuto skutečnost je třeba respektovat např. při poskytování pokynů navigace nebo spolujezdcem.

Významněji se mohou ve vztahu k řízení projevat věkově podmíněné deficity v oblasti zrakového vnímání. Důležitou roli vzhledem k řízení vozidla hrají tyto oblasti vizuálního vnímání: ve vyšším věku se prodlužuje čas pro příjem a zpracování vizuálních informací, významně se zužuje zorné pole, zhoršuje se zraková ostrost a schopnost akomodace oka, snižuje se vidění za snížené viditelnosti, je vyšší citlivost na oslnění, snižuje se schopnost rozlišovat detaily, vznikají oční choroby.

Co řidič vidí, případně přehlédne, ovlivní jeho bezpečné nebo chybné dopravní chování. Proto je řízení vozidla tím bezpečnějším, čím přesněji řidič vnímá okolní prostředí. Dle výzkumu se asi 40-50% dopravních kolizí vztahuje většinou k chybě zrakového vnímání, kdy řidič vnímá nebezpečí pozdě nebo vůbec. S vyšším věkem klesá výkonnost senzorických funkcí a současně se prodlužuje doba reakce. Kombinace těchto faktorů zvyšuje individuální riziko řidiče, zhoršuje jednání v situaci, která vyžaduje rychlou reakci. Znamená také velmi malou pravděpodobnost kompenzace chyby, kterou zapříčinil někdo jiný.<sup>52</sup>

Věkem podmíněné změny postihují kosterní, kloubní a svalový aparát. Snižuje se rozsah a rychlost pohybů, zmenšuje se svalová síla. Vzhledem ke zpomalení pohybů dochází ke ztrátě času v situacích vyžadujících rychlou motorickou reakci. Pohyby starších osob jsou pomalejší a méně přesné. Rychlé reakce spojené s rychlým pohybem se stávají problematické. Například pohyblivost páteře u mužů mezi dvaceti a šedesáti lety klesá o

---

<sup>52</sup> Šucha, M., Rehrová, V., Kořán, M., Černochová, D., Dopravní psychologie pro praxi, Praha: Grada, 2013 s. 146-147

50%. Především snížená pohyblivost krční páteře může způsobit výrazné omezení v orientaci a vnímání dopravní situace. Pro řízení je také potřeba dobrá koordinace pohybů.

U starších osob se zhoršuje distribuce pozornosti, takže je postižena jen část relevantních informací. Zhoršuje se orientace v prostoru, prodlužuje se čas potřebný pro zpracování informace a tím čas reakce především v komplexním dopravním prostředí. Snižuje se výkonnost při sekundární zátěži a paralelním zpracování informací. Starší člověk se rychleji unaví a potřebuje více času pro regeneraci. Při řízení musí dělat častěji přestávky. U starších řidičů nebyvají pozorovány jízdní manévry směřující k agresivní interakci, spíše se vyskytuje kolísavá rychlost jízdy. Ve vyšším věku se snižuje tendence k riskování a snaha dominovat, zvyšuje se svědomitost, přehnaná opatrnost až úzkost a tvrdohlavost. Mezi pozitivní vlastnosti starších řidičů patří emocionální přizpůsobivost, stabilní kontrola chování a nízký egocentrismus.

U starších řidičů je problémem polymorbidita a větší množství užívaných léků, jejichž vedlejší účinky mohou znamenat riziko pro bezpečnou účast v dopravě. Je nesporné, že nemoci negativně ovlivňují dopravní chování. Některé natolik, že jsou důvodem pro odebrání řidičského oprávnění. Je třeba dbát vyššího rizika u očních chorob (glaukom, katarakta, retinopathia diabetica, degenerativní oční onemocnění), nebo u interních onemocnění, např. diabetes mellitus či srdečně-cévní choroby. Z psychologického hlediska jsou rizikem různé formy demencí a organicky podmíněné poruchy osobnosti.

Pokles výkonnosti v průběhu stárnutí je trvalý proces, který se nezastaví, pouze se dá tréninkem kompenzovat. Pro starší osoby platí „paradox zkušenosti“: kdo málo nebo sotva vůbec řídí vozidlo, postupuje málo rizika, současně však dostatečně netrénuje nutné schopnosti a dovednosti, které mu pak při řízení chybí.<sup>53</sup>

Deficity ve výkonnosti mohou být kompenzovány strategiemi způsobu řízení, organizací dopravního prostředí nebo vybavením vozidla. Věkově podmíněný pokles výkonnosti je možné kompenzovat řidičskými zkušenostmi a dovednostmi, osobními vlastnostmi, způsobem jízdy. Starší řidiči jsou ukázněnější, dodržují předpisy, neřídí pod vlivem

---

<sup>53</sup> Šucha, M., Rehrová, V., Kořán, M., Černochová, D., Dopravní psychologie pro praxi, Praha: Grada, 2013 s. 148

alkoholu, méně často překračují rychlost, vyhýbají se jízdě v dopravních špičkách, za nepříznivého počasí, snížené viditelnosti, udržují dostatečné odstupy mezi vozidly.

Pro stárnoucího řidiče je rozhodující, aby si plně rozvinul kompenzační možnosti, vyhnul se tak zvýšeným požadavkům, udržoval soulad mezi „chtěným“ a „možným“.

Předpokladem pro kompenzační, a tím bezpečné chování je realistické a adekvátní zhodnocení vlastních schopností a zodpovědný přístup k rozpoznaným deficitům.

K bezpečnému řízení vozidla přispívají řidičské dovednosti, díky kterým je řízení vozidla z velké části zautomatizovaná činnost a schopnost včas se vyhnout nebezpečným situacím.

Způsoby kompenzace:

- vozidlo s vhodným vybavením z hlediska pohodlného řízení a bezpečnosti,
- volba denní doby s menším dopravním provozem a příznivými klimatickými podmínkami,
- volba známých tras,
- dostatečný odstup mezi vozidly,
- malý počet předjíždění,
- rychlost jízdy přizpůsobená schopnostem,
- vysoká koncentrace pozornosti na řízení,
- vybavení inteligentními dopravními systémy, které nerozptylují pozornost.

Při posuzování způsobilosti k řízení nemají být zhodnoceny pouze aktuální schopnosti, ale také osobnostní vlastnosti a kompenzační dopravní chování a využití zkušeností. Při vyšetření způsobilosti k řízení se používají osobnostní metody a výkonové testy.<sup>54</sup>

Tyto výkonové testy mají větší prediktivní validitu v případě, že zahrnují komplexní úkoly se zapojením motoriky, vizuálního vnímání a pozornosti. Zvlášť důležitá je distribuce pozornosti.

---

<sup>54</sup> Šucha, M., Rehrová, V., Kořán, M., Černochová, D., Dopravní psychologie pro praxi, Praha: Grada, 2013 s. 149

Konstrukce asistenčních systémů by měla brát v úvahu zhoršenou schopnost akomodace oka při střídání pohledu do dálky a blízka. Ztráta svalové síly může být kompenzována posilovačem brzd, posilovačem řízení nebo automatickou převodovkou. Z hlediska omezené pohyblivosti by měli být elementy řízení snadno dosažitelné, neměly by být malé a umístěny těsně vedle sebe. Adekvátní velikost a pozice umožňuje také při snížené přesnosti pohybů správnou obsluhu. Nápomocné jsou kontrolní informace, pař. Doprovodný zvuk, který signalizuje správný úkon. Při zavádění asistenčních systémů do vozidel pro starší řidiče by tedy mělo být snahou výrobců omezit nároky na pozornost, kterou by vyžadovala tato zařízení, především v době, kdy se řidič nachází v náročnější dopravní situaci.<sup>55</sup>

Starší řidiči v rámci dopravněpsychologického vyšetření uvádějí jako důvod, proč je pro ně obtížné zřeknout se řízení, zdravotní problémy partnera, obtížně dosažitelné možnosti nákupů, udržení sociálních kontaktů.<sup>56</sup>

Důležitá je výchova zvláště mladších řidičů k toleranci a akceptaci způsobu jízdy seniorů, kteří řídí opatrněji a pomaleji.

#### 4.2.3 Řidiči s problematickým průběhem řídičské praxe

Termínem „rizikový řidič“ je označován řidič motorového vozidla, který není schopen vyhovět požadavkům na bezpečné dopravní chování. Dopouští se nápadně častěji vážných dopravních přestupků, aniž by sám pro sebe vyvodil nebezpečnost takového jednání. Není sám bez odborné pomoci schopen své dopravní chování korigovat a uvést do souladu jak se zákonem, tak s neformálními pravidly vytvořenými řidičskou populací.

Dopravní chování vyjadřuje určitý způsob chování jedince při řízení vozidla, zahrnuje zvyklosti, které si řidič průběžně vytváří. Dopravní chování má sociální dimenzi a je

---

<sup>55</sup> Šucha, M., Rehrová, V., Kořán, M., Černochová, D., Dopravní psychologie pro praxi, Praha: Grada, 2013 s. 149

<sup>56</sup> Šucha, M., Rehrová, V., Kořán, M., Černochová, D., Dopravní psychologie pro praxi, Praha: Grada, 2013 s. 150



podmíněno dopravním prostředím. Je ovlivňováno nejen racionálně, ale podstatným způsobem také emocemi, postoji, životním stylem. Závisí na pozornosti, paměti, řidičských dovednostech, temperamentu a charakteru řidiče. V dopravním chování mívá často osobnostní složka důležitější postavení než úroveň schopností. Mnoho rizikových řidičů má velmi dobré schopnosti pro řízení vozidla, k selhání v dopravních situacích dochází vinou disharmonické struktury osobnosti. Nepřiměřené (problémové, nepřizpůsobivé) dopravní chování se vyznačuje vědomým nerespektováním pravidel provozu na pozemních komunikacích i za cenu vysokého rizika zranění či usmrcení sebe nebo někoho jiného, vědomým omezováním a ohrožováním ostatních účastníků silničního provozu, nezodpovědností a netolerancí vůči ostatním.<sup>57</sup>

Styl řízení závisí na pozornosti, paměti, dovednostech, temperamentu a na charakterových vlastnostech řidiče. Dopravní chování je možné dělit podle různých kritérií. Z hlediska rizikivosti se identifikují způsoby dopravního chování:

- preventivní, které mohlo zabránit vzniku nehodové události,
- defenzivní, které mohlo umožnit řidiči, aby se vyhnul nehodové události,
- úhybné, které mohlo dovolit jedinci vyváznout z hrozící nehody,
- kooperativní, které obsahuje iniciativu pomoci jiným ve zvládnutí obtížné situace.

Převažujícím sklonem mnoha řidičů je podceňovat nebezpečí a přeceňovat vlastní schopnosti. Chování v silničním provozu je určováno nejen racionálními, ale také emociálními vlivy.

Agresivní jízda způsobuje mnoho dopravních nehod. U řidičů ve věku 18-40 let je tento jev častější, zlom nastává kolem 45. roku věku, kdy klesá tendence k agresivitě. Agresivita není způsobena jen frustrací, např. při jízdě v koloně. Osobnostní rys označovaný jako *sensation seeking*, tj. vyhledávání nového bez ohledu na riziko, může být příčinou nepřiměřeně rychlé a riskantní jízdy, která znamená stimulaci, vzrušení. Tento jev je pozorován především u řidičů-mladých mužů. Další teorií vysvětlující dopravní chování je hypotéza a chování typu A Friedmana a Rosenmana. Řidič tohoto typu je netrpělivý,

---

<sup>57</sup> Šucha, M., Rehrová, V., Kořán, M., Černochová, D., Dopravní psychologie pro praxi, Praha: Grada, 2013 s. 150

ctižádostivý, impulzivní, vadí mu jízda za pomalejším vozidlem, takže předjíždí i v nebezpečných situacích.<sup>58</sup>

Příčinou rizikového dopravního chování je zřídka nevyhovující zdravotní stav či diagnostikovaná duševní nemoc. Dopravněpsychologické vyšetření mnohem častěji odhaluje nedostatky v osobnostních rysech, jako jsou celková sociální nezralost, egoismus, záliba v soupeření, deformovaný životní žebříček hodnot, neuspokojivé interpersonální vztahy. Často bývá odhalena i deteriorace psychických funkcí, organické poškození centrálního nervstva. Nástrojem k zachycení řidičů, kteří se v silničním provozu chovají nepřiměřeně a dopouštějí se hrubých dopravních přestupků, je bodový systém. Kromě běžných sankcí rizikovému řidiči hrozí, že při dosažení určitého počtu bodů mu bude odebráno řidičské oprávnění. Bodový systém nelze považovat za samojediný účinný prostředek. Jedná se o opatření sankční, které má sice vypovídací hodnotu o rizikovosti řidiče, samo o sobě však nestačí na nápravu a změnu chování. U řidičů se často jedná o postoje a návyky dlouhodobě upevňované. Pokud absolvování autoškoly nestačí k vytvoření adekvátního dopravního chování a řidič dosáhne plného počtu bodů, pouhé zopakování znalostí pravidel silničního provozu tak zpravidla nezabrání recidivě rizikového dopravního chování. Pro obnovení způsobilosti k řízení je třeba požadovat změnu, která by umožnila pozitivní predikci z hlediska dopravní bezpečnosti. Jistou možností, alespoň pokud se týče diagnostiky psychických příčin neadekvátního dopravního chování, poskytuje povinné dopravněpsychologické vyšetření osob, které po ukončení trestu odnětí řidičského oprávnění žádají o jeho navrácení. Opět je nutno zdůraznit, že samotné psychologické vyšetření nikoho nenapraví, na základě zjištěných nedostatků musí následovat další akce – poradenství, rehabilitační program.<sup>59</sup>

### 4.3 Chování řidiče při setkání s agresorem

Při řízení vozidla v silničním provozu se může setkat a nebo se spíše setkává s agresivním řidičem každý. Následující podkapitola se bude věnovat správnému chování při setkávání se s agresory na silnici s cílem nalézt doporučení a schémata, kterými se běžný, defenzivně

---

<sup>58</sup> Šucha, M., Rehrová, V., Kořán, M., Černochová, D., Dopravní psychologie pro praxi, Praha: Grada, 2013 s. 151

<sup>59</sup> Šucha, M., Rehrová, V., Kořán, M., Černochová, D., Dopravní psychologie pro praxi, Praha: Grada, 2013 s. 152

jedoucí řidič může řídit, tak aby se nestal obětí agresora, nenechal se vyprovokovat a bezpečně dojel do cíle své cesty.

Jak uvádí k. Havlík, agresivní reakce je spouštěna u živočicha v ústřední nervové soustavě za účelem zachování života. Člověku jsou vlastní tytéž kořeny defenzivní agresivity. Zatím co zvíře reaguje pudově na reálné ohrožení, u člověka se setkáváme s reakcí na pouhou představu ohrožení. Agresivitu v dopravě lze pokládat za druh násilí, jehož obětí se stávají účastníci silničního provozu.<sup>60</sup> Vzhledem k tomu, že pro agresivitu za volantem neexistuje žádný určující společenský status, ale jedná se lidi ze všech společenských vrstev a různých dosažených vzdělání je na ostatních řidičích aby správně reagovali a zachovávali určitá pravidla, pro setkání s agresory, které chrání především je samotné.

Co dělat při setkání s agresivním řidičem:

- Zachovat klid a potlačit negativní emoce
- Nikdy nereagovat stejně jako on, aby se situace nezhoršila a neskončila dopravní nehodu
- Lépe je zuřivci ustoupit
- Nervózně netroubit, neblíkat, nedělat ironické posunky, protože tím se nic nezmění, naopak může být agresor vyprovokován
- Nechcete-li si poškozovat vlastní zdraví hloupostí jiných, dbejte zásady, že rozčilování není váš program
- Cítíte-li se chováním jiného účastníka duševně poranění, nevracejte mu to protiútokem, ale odpouštějte<sup>61</sup>

Dalším případem, kde je možno sledovat agresivitu řidičů motorových vozidel je autoškola. Učitelé autoškoly se setkávají s agresivním chováním u svých žáků při řešení organizačních záležitostí nebo jako následek frustrace při neúspěšné závěrečné zkoušce. Učitel by měl umět rozpoznat u svého žáka projevy agresivity, které jsou neslučitelné s jeho účastí v silničním provozu a žádat psychologické vyšetření. Dále je možné vysledovat projevy agresivity, a to mnohem častěji než u žáků, při výcvikových jízdách ze strany ostatních řidičů, kteří projevy nesnesou před sebou pomaleji jedoucí vozidlo a dráždí je

---

<sup>60</sup> Havlík, K., Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005 s. 58

<sup>61</sup> Havlík, K., Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005 s. 59

úzkostlivé dodržování dopravních předpisů, řidičem – žákem. Posádka cvičného vozidla autoškoly pak bývá ohrožována nebezpečným předjížděním, učitel bývá terčem verbálních agresivních projevů ostatních řidičů.<sup>62</sup>

K situacím uvedeným v předchozím odstavci snad nelze nic dodat. V případě agresivního chování žáka autoškoly by mělo být samozřejmostí, že učitel se zasadí o jeho vyšetření odborným pracovištěm, které v krajním případě povede k jeho vyloučení ze silničního provozu, proto že pokud se s prvky agresivní jízdy setkáváme v autoškolě lze důvodně předpokládat, že takovýto řidič se během praxe těžko zlepší. Naopak v druhém případě, kdy se agresory stávají ostatní řidiči, nelze jinak než apelovat na jejich svědomí a připomínat jim, že i oni byli žáky autoškoly se všemi negativy, které toto postavení v silniční provozu provází. Začátečníkovi, který věnuje zvýšenou pozornost zcela jistě nepřidá na klidu nervózní troubení, nebo bez dostatečné bezpečné vzdálenosti, která ho vyvádí z míry. Nelze než doufat, že jak žák, tak i učitel jsou z kategorie řidičů vyrovnaných a dokáží se k agresivnímu jednání okolí postavit tak, jak doporučuje K. Havlík.

---

<sup>62</sup> Šucha, M., Rehrová, V., Kořán, M., Černochová, D., Dopravní psychologie pro praxi, Praha: Grada, 2013 s. 151

## 5 SOCIÁLNÍ PEDAGOGIKA A AGRESIVITA ZA VOLANTEM

Následující kapitola se bude týkat možností sociální pedagogiky v úzce specializovaném tématu jakým je agresivita v silničním provozu. Pro začátek je na místě zmínit současná paradigmat sociální pedagogiky.

Vzhledem k tomu, že prakticky všichni významní sociální pedagogové se shodují, žna nejširším pojetí sociální pedagogiky jako oboru, je nutno i při popisu současných paradigmat vycházet z tohoto pojetí. Dle Knotové, je široké pojetí vyjádřeno tím, že se sociální pedagogika zaměřuje na každodennost života jedince, na zvládání životních situací bez ohledu na věk, akcentuje ochranu jedince před rizikovými vlivy, iniciuje takové změny v sociálním prostředí, které se snaží uvádět do souladu individuální potřeby zájmy a jedince s možností společnosti. Tedy, že má jakési dvě základní funkce a to preventivní (profylaktickou) a terapeutickou (kompenzační) nebo jakási paradigmat a to poradenské, antropologické a reedukační.<sup>63</sup>

Podobně široce je sociální pedagogika chápána i zahraničními autory, například na Slovensku P. Ondrejkovičem, který hovoří o paradigmatu terapeutickém, poradenském, vzdělávacím a makrosociálním. Rovněž starší, ale svým způsobem nadčasové, vymezení O. Lipkowského, je pojato velmi široce. Podle Lipkowského se sociální pedagogika zabývá výchovou v závislosti na postupujícím procesu, technizace, rozvoje forem spolužití, proměn kulturních i změnách společensko-právních norem. Všimá si měnícího se prostředí a tím i podmínek výchovy. Sleduje okolnosti a tato proměny nejen v obecné rovině, kdy se s nimi většina populace nějak vyrovnává, ale i v situacích, kdy je společensko-morální vývoj jedince ohrožen a dochází k těžkostem v přizpůsobování.<sup>64</sup>

Z výše uvedeného jasně vyplývá, že agresivita v silničním provozu by neměla stát mimo zájem sociální pedagogiky, neboť se jedná o patologické chování, které ohrožuje jak jednotlivce, tak i celou společnost. Otázkou je, jak může sociální pedagog, zasáhnou do procesu výběru řidičů, popřípadě do procesu výběru adeptů nebo lépe řečeno žadatelů o řidičské oprávnění. Tady narážíme na zřejmý problém a molo by se namítnout, že od toho jsou jiní lidé, kteří by měli tento výběr mít na starosti. S tím však nelze souhlasit, protože

---

<sup>63</sup> Mühlpachr, P., a kol., Sociální pedagogika II, Brno: Institut mezioborových studií Brno, 2011 s. 71

<sup>64</sup> Mühlpachr, P., a kol., Sociální pedagogika II, Brno: Institut mezioborových

pokud splníte věkové požadavky, zdravotní kritéria a přihlásíte se do autoškoly, máte velkou šanci se stát řidičem bez ohledu na to, zda máte také odpovídající duševní schopnosti. Nechci zde nijak snižovat profesní kvalifikaci například učitelů autoškol, ale nasetkal jsem se s žádným případem, že by od nich vycházela iniciativa, která by směřovala k dopravně psychologickému posouzení schopností žáka. Naopak jsem ve své praxi zažil případ, kdy žák, sponzorovaný rodiči, se připravoval na svou šestou závěrečnou praktickou zkoušku a během cvičné jízdy způsobil dopravní nehodu na přehledné tříramenné křižovatce, kde nedal přednost v jízdě vozidlu jedoucímu zprava. Jsem přesvědčen, že to byl případ, kde bylo na místě vyžádat odborné posouzení schopností žáka k řízení motorového vozidla.

### **5.1 Sociální pedagog v procesu výběru žadatelů o ŘP**

Zde se vracíme k tématu, kterým je možnost sociálního pedagoga zasáhnout do procesu výběru. Ihned narážíme na první problém, kterým je zakotvení sociálního pedagoga, jako zaměstnání ve vzdělávacím systému. Ve spoustě středních škol je přímo v učebních osnovách nebo rámcových vzdělávacích programech, zakotvena povinnost žáka sloužit zkoušky a stát se držitelem řidičského oprávnění. Jedná se například o I střední školu automobilní v Brně nebo další jiné školy zajišťující střední vzdělání, které souvisí s provozem automobilů, jejich opravami, střední školy zaměřené na zemědělskou výrobu apod. Troufnu si tvrdit, že v takovéto škole by bylo uplatnění sociálního pedagoga stěžejní, kdy by již po nástupu do školy mohl pracovat s žáky, v rámci profylaxe. Během toho by mohl vytipovat rizikové jedince a s nimi dále, v součinnosti například s odborným dopravně-psychologickým pracovištěm, pracovat tak, že by do řidičského kurzu odcházel nebo neodcházel člověk, který by měl sebenáhled, byl si vědom svých silných a slabých stránek a dokázal své agresivní sklony kontrolovat a kompenzovat tak aby nedošlo k následkům.

Podobně by mohl sociální pedagog v oblasti silničního provozu působit na jiných středních školách, kde přímo není získání řidičského oprávnění cílem vzdělávání, ale které tuto možnost svým žákům nabízejí.

### **5.2 Sociální pedagog v rámci rehabilitace agresivních řidičů**

Další možnost, kdy by se mohlo uvažovat o sociální pedagogice v souvislosti s agresivitou za volantem, by mohli být rehabilitační programy pro rizikové řidiče. V České republice

bohužel do dnešního dne nejsou žádné rehabilitační programy pro rizikové řidiče legislativně zakotveny a nejsou tedy vůbec známe podmínky pro odbornou způsobilost osob, které by takové programy vedly. Co se týče rizikových řidičů, je prozatím praxe omezena na fungování bodového systému, jehož přínos je prozatím diskutabilní. S tím souvisí možnost umazání tří bodů, za určitých podmínek, při absolvování kurzu ve střediscích bezpečné jízdy. Dále na dopravně psychologické vyšetření, které je povinen absolvovat řidič, který žádá o vrácení řidičského průkazu, po ztrátě odborné způsobilosti nebo po uplynutí trestu zákazu řízení motorových vozidel.

### **5.3 Sociální pedagogika - shrnutí**

Bohužel výše uvedené možnosti zásahu sociální pedagogiky do problematiky agresivity v silničním provozu jsou zatím, vzhledem k podmínkám, pouze v teoretické rovině. Daleko reálnější je uplatnění sociální pedagogiky lidmi, kteří absolvovali studium oboru v místech jejich dosavadního profesního působení. Mám na mysli především lidi, kteří přichází se silničním provozem do kontaktu přímo, například policisty, učitele autoškol, zkušební komisaře nebo i nepřímo úředníky obcí s rozšířenou působností působící v registrech řidičů. Zde je možnost uplatňování sociální pedagogiky v každodenním životě a prozatím je to asi jediná možnost uplatnění sociální pedagogiky v této problematice.

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**



## 6 PŘÍPRAVA A POPIS VÝZKUMU

Výzkum provedený v rámci praktické části diplomové práce je zaměřen na míru a druh agresivity účastníků dopravních nehod. Vychází z předpokladu, že agresivita řidičů má přímou souvislost s dopravní nehodovostí a jako taková musí být přítomna v osobnostní složce řidiče, přičemž vyšší je u řidičů, kteří jsou viníky dopravních nehod, než u řidičů, kteří jsou jejími oběťmi.

### 6.1 Výzkumný záměr

Výzkumným záměrem praktické části je zkoumat souvislost mezi agresivitou a dopravní nehodovostí, přičemž důležitou součástí je zjištění převažujícího druhu agresivity a komparace mezi skupinou řidičů – viníků (skupina probandů A) a řidičů – poškozených (skupina probandů B).

Hlavním cílem výzkumu je tedy zjištění, zda existuje rozdíl mezi agresivitou řidiče, který dopravní nehodu zavínil a řidiče, který je při dopravní nehodě v roli poškozeného. V podstatě se jedná o zjištění, zda osobnostní rysy s prvky agresivity jsou určující pro to, zda se jedinec stane viníkem dopravní nehody, nebo se jedná o čistě náhodné události, v kterých míra agresivity nehraje roli.

Podcílem výzkumu, který však s hlavním cílem bezprostředně souvisí, je zjištění a porovnání struktury agresivních projevů u výše uvedených skupin řidičů.

#### 6.1.1 Výzkumné otázky a hypotézy

Pro potřeby získání a vyhodnocení dat byly stanoveny výzkumné otázky, které přímo vyplývají ze subtestů dotazníku B-D-I. Jedná se o zjištění hodnot v subtestech, dle skupin probandů. Z těchto otázek, považuji za nejdůležitější zjištění hodnot v triádě subtestů, které se týkají vnější agresivity a pocitu viny.

Jedná se tedy o následující otázky:

Zjištění úrovně přímé agresivity u jednotlivých skupin probandů.

Zjištění úrovně nepřímé agresivity u jednotlivých skupin probandů.

Zjištění úrovně verbální agresivity u jednotlivých skupin probandů.

Zjištění úrovně pocitu viny u jednotlivých skupin probandů.

Pro potvrzení nebo vyvrácení výše uvedených předpokladů a výzkumných otázek byly vytvořeny následující hypotézy:

H1: Viníci dopravních nehod (Probandi skupiny A) budou vykazovat vyšší skóre v přímé, nepřímé a verbální agresivitě

H2: Viníci dopravních nehod (Probandi skupiny A) budou vykazovat vyšší úroveň pocitu viny

### **6.1.2 Metody a organizace výzkumu**

K provedení výzkumu, který je pospán v empirické části mé diplomové práce bylo třeba nalézt vhodný vzorek účastníků dopravních nehod a stanovit kritéria, která budou zaručovat možnost objektivního porovnání výsledků jednotlivých skupin řidičů.

Dále bylo nutno zvolit metodu, kterou budou respondenti zkoumáni. Nedílnou součástí provedení šetření bylo také získání a vyškolení spolupracovníků, kteří prováděli distribuci testů jednotlivým respondentům.

### **6.1.3 Výběr probandů účastnících se výzkumu**

Pro výběr probandů bylo zvoleno územní členění útvarů Policie České republiky, které jsou odpovědné za vyšetřování dopravních nehod. Jednalo se o teritorium Dopravního inspektorátu, Městského ředitelství Brno a Dopravního inspektorátu, Územního odboru Brno – Venkov. Jako vzorek pokusných objektů, probandů byli, tedy zvoleni účastníci dopravních nehod, ke kterým došlo ve sledovaném časovém období na teritoriu těchto dvou policejních útvarů. Územní členění nebylo zvoleno náhodně, ale proto, že se jedná o útvary s nejvyšším nápadem dopravních nehod na kalendářní rok a jejich teritoria představují průřez dopravním prostředím České republiky. V případě města Brna se jedná a aglomeraci se silným provozem, v dopravních špičkách na hranici možností propustnosti komunikací, kde dochází zpravidla k lehčím střetům, jejichž příčinou je nejčastěji nevěnování se plně řízení vozidla a nedodržení bezpečnostní vzdálenosti. V případě DI Brno – Venkov se jedná o teritorium, které kopíruje bývalý okres Brno – Venkov a zahrnuje tedy provoz v intravilánu menších obcí a měst a provoz v extravilánu včetně rychlostních komunikací, kdy bývá častější příčinou obecně nepřizpůsobení rychlosti a nedání přednosti v jízdě. Dalším kritériem pro výběr probandů byla účast dvou vozidel na dopravní nehodě, tak aby byly vyloučeny havárie a srážky s pevnou překážkou, kde bývá

pouze jeden účastník v postavení řidiče a bylo by obtížné stanovit kritérium pro získání odpovídajícího protějšku řidiče – poškozeného.

Dalším kritériem byla dobrovolnost a souhlas s účastí ve výzkumu. Ta byla podpořena tím, že se jednalo o dotazník anonymní, kde je pouze uvedeno pohlaví a věk probanda. Dále pro doplnění údajů byly na dotazníku kolonky k doplnění okolností dopravní nehody, které představovaly datum a příčinu nehody a postavení účastníka. Tyto údaje byly doplňovány osobami distribuujícími dotazníky, kterými byli policisté přímo se účastníci vyšetřování předmětných dopravních nehod.

#### 6.1.4 Metoda diagnostiky

Jako diagnostická metoda byl zvolen dotazník B-D-I (Buss and Durkee Inventory), autorů Arnolda H. Busse a Ann Durkee. Tento umožňuje nejen zjistit agresivitu celkovou, ale v subtestech i druh agresivních projevů. V případě dotazníku B-D-I se jedná o dotazník, který obsahuje 75 výroků, na které respondent odpovídá zatržením (křížkováním) políčka vyjadřujícím buď souhlas, nebo nesouhlas. Výsledné zjištěné skóre se vynásobí příslušným koeficientem a porovná s normou. V subtestech autoři dotazníku rozdělili projevy agresivity do osmi kategorií. Jedná se o následující:

1. **Přímá (fyzická) agresivita** – je zastoupena v testu deseti výroky. Zahrnuje násilí vůči osobám, výroky popisují situaci a reakci na ni. Zkoumaný má vyjádřit svůj souhlas nebo nesouhlas s např. užitím síly v situaci, která přináší urážky nebo napadání jeho osoby, osob blízkých nebo navozují situaci, kdy nedokáže ovládnout nutkání použít fyzickou sílu.
2. **Nepřímá agrese** – je v testu zastoupena devíti výroky. V této kategorii se jedná o pomluvy, výbuchy rozčilení (nenamířené proti konkrétnímu věci nebo osobě), projevy negativního zlostného afektu. Jedná se o agresi nepřímou, na rozdíl od předchozí kategorie), ale o agresi projevovanou např. kanadskými žertíky nebo pomluvami. Do této kategorie spadá také házení předmětů, bouchání dveřmi, nevrlost apod.
3. **Podezíravost** – je zastoupena deseti výroky. Jedná se o nedůvěru a ostražitost vůči ostatním, hraničící až s pocitem, že od druhých hrozí nebezpečí. Představuje projekci hostility na druhé lidi.
4. **Iritabilita (pohotovost prudce reagovat na podráždění)** – je v testu zastoupena jedenácti výroky. Představuje připravenost reagovat prudce i na menší podněty a

zkoumaný se vyjadřuje k výroky, které se týkají trpělivosti s druhými, podrážděnosti a pocitům vnitřního napětí.

5. **Negativismus** – je v testu zastoupen pěti výroky. Představuje opoziční chování vůči autoritě i odmítání spolupráce. Výroky zahrnují pasivně agresivní projevy chování, úmyslné zdržování a stavění překážek jiným lidem.
6. **Resentiment** – je zastoupen osmi výroky. Přestavuje pocity, že je jedinci ubližováno okolím, je mu odepíráno něco na co má právo, na rozdíl od druhých, kteří mají více štěstí. Zahrnuje žárlivost a pocity zlosti vůči světu.
7. **Verbální agrese** – je zastoupena třinácti výroky. Verbální agrese je vyjádřená formou a obsahem. V případě formy se jedná o křik, zvýšený hlas, v případě obsahu se jedná např. o výhružky, kritiku apod.
8. **Pocit viny** – je v testu zastoupen devíti výroky. Tato kategorie agresivity byla přidána později. Jedná se o prožívání pocitů viny jedincem v situaci, kdy podvádí, ubližuje druhým a atd. Obsahuje agresi a kritičnost vůči sobě. Tento subtest byl přidán z výzkumných důvodů.

Při vyhodnocení dotazníku se postupuje tak, že každé kladné odpovědi přidělíme hodnotu jedna, každé záporné odpovědi hodnotu nula. Podle počtu otázek v jednotlivých subtestech je nutno použít příslušný koeficient tak, aby bylo možno vždy dosáhnout maximálního počtu deseti bodů. Tímto přepočtem jsou vyrovnány různé počty otázek v jednotlivých subtestech.

Koeficienty jsou následující:

- Přímá agrese – koeficient 1
- Nepřímá agrese – koeficient 1,1
- Podezíravost – koeficient 1
- Iritabilita – koeficient 0,91
- Negativismus – koeficient 2
- Resentiment – koeficient 1,25
- Verbální agrese – koeficient 0,77
- Pocit viny – koeficient 1,1

V každém subtestu, kombinacích subtestů i v celkovém výsledku je hranice signalizující zvýšenou agresivitu vždy roven polovině maxima dosažených bodů.

Vzhledem ke složitosti dotazníku lze pro konečné srovnání využít různých subtestů a jejich kombinací. Vnější agresivitu lze zjistit součtem subtestu přímé agresivity (1), nepřímé agresivity (2) a verbální agresivity (7). Míru hostility (nepřívětivosti nebo nepřátelství vůči okolí) lze zjistit součtem testů iritability (3), negativismu (4), resentimentu (5) a podezřavosti (6). Osmý subtest, jak je uvedeno výše, byl přidán později a neslouží k odhalení agresivity zaměřené ven, ale ke zjištění agresivity obrácené směrem dovnitř, do nitra jedince.

## 7 VÝZKUM

Před provedením samotného výzkumu v terénu byl proveden předvýzkum, který měl ověřit použitelnost dotazníku B-D-I v daném případě. Jednalo se o zjištění, zda probandi jsou ochotni dotazník vypisovat, zda rozumí otázkám v dotazníku položeným, zda distribuující osoby (policisté DI) nejsou při požadavku na vypsání dotazníku napadáni ze zneužívání pravomoci a zda penzum času, potřebné pro vypsání dotazníku není na újmu pracovní výkonnosti distribuujících osob. Tyto zmíněné zjištění se z hlediska průběhu výzkumu mohou zdát irelevantní, avšak dle mého názoru musejí být brány v potaz, vzhledem k tomu, že mohl nastat případ, kdy osoby dotazník distribuující by nebyly ochotny se výzkumu účastnit, a musela by být zvolena jiná metoda distribuce, popřípadě zcela přehodnocen záměr a metody výzkumu tak, aby bylo možno získat informace pro výzkum stěžejní.

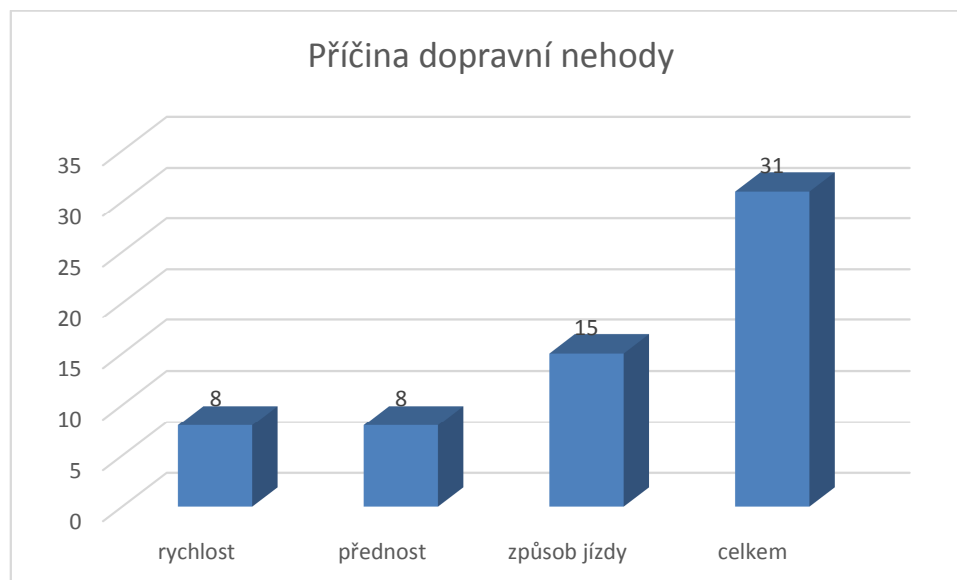
Vzhledem k tomu, že během předvýzkumu nebyly zjištěny žádné zásadní problémy, které by měli vliv na výzkum samotný, bylo přistoupeno k provedení výzkumu.

### 7.1 Výzkumné situace

Jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, pro potřeby výzkumu bylo zvoleno teritorium, na kterém bude výzkum proveden. Ve sledovaném časovém období, kterým byl únor a první polovina března 2015 byly získány údaje u třiceti jedna případů dopravních nehod, které splňovali kritéria výzkumu a u kterých byli probandi ochotni se výzkumu zúčastnit.

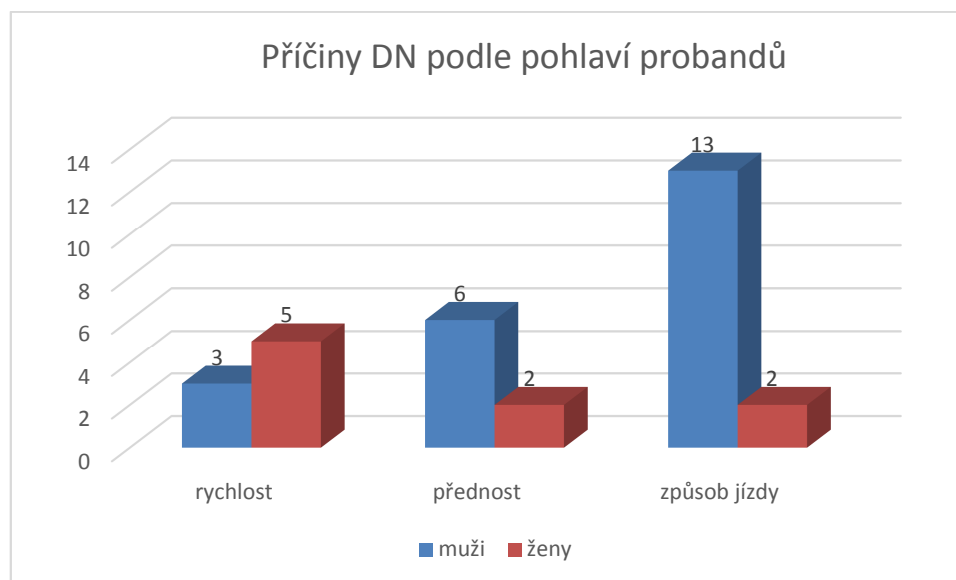
V následujícím grafu je znázorněn přehled výzkumných situací, během kterých byla získaná data. Jedná se o dopravní nehody, jejichž příčiny byly rozděleny do tří kategorií. V první kategorii je příčinou nehody rychlost jízdy, přičemž se vychází z obecné úpravy zákona o provozu na pozemních komunikacích, tedy z § 18 odst. 1, kde je uvedeno, že rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. V druhé kategorii se jedná o přednost v jízdě, která je rovněž pojata v obecné rovině a není dále rozlišováno, o jaké nedání přednosti v jízdě se jedná (přednost zprava, oproti dopravní značce atd.). Ve třetí kategorii se jedná o způsob jízdy, pod je shrnuto veškeré další zaviněné jednání účastníků silničního provozu, které

vedlo k dopravní nehodě, jako např. nevěnování se plně řízení vozidla, nedodržení bezpečnostní vzdálenosti atd. Uvedené rozdělení bylo zvoleno proto, že kopíruje statistické údaje zpracovávané Policií ČR.



Graf č. 1 – příčiny DN, situací, v rámci kterých byl prováděn výzkum

Data pro výzkum, jak vyplývá z předchozích odstavců a grafu byla získávána v rámci výzkumných situací – dopravních nehodách. Celkový počet dopravních nehod, ke kterým došlo v rámci sledovaného období, která splňovala kritéria výzkumu a kde byli účastníci ochotni vyplnit dotazník, bylo třicet jedna. V osmi případech se jednalo o dopravní nehody u důsledku nepřizpůsobení rychlosti, v osmi případech nedání přednosti v jízdě a v patnácti případech jiných, tedy ve způsobu jízdy.

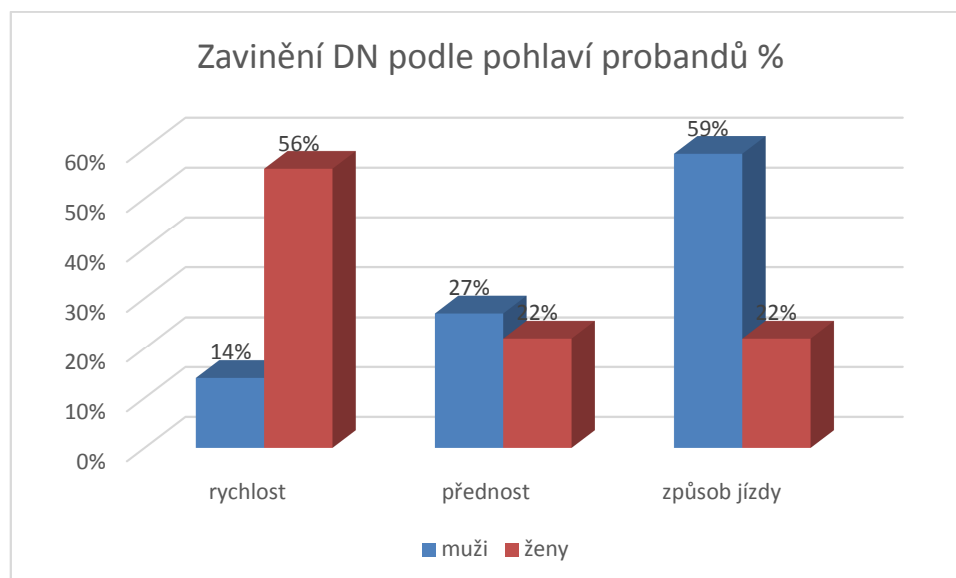


Graf č. 2 – příčiny dopravních nehod dle pohlaví probandů

V grafu je uvedeno rozdělení dopravních nehod – výzkumných situací dle příčiny zavinění a pohlaví probandů. U probandů mužského pohlaví došlo k dopravní nehodě v důsledku rychlosti ve třech případech, v důsledku nedání přednosti v jízdě v šesti případech a v třinácti případech došlo k DN v důsledku jiné příčiny – způsobu jízdy. V případě probandů ženského pohlaví došlo k dopravní nehodě v důsledku rychlosti v pěti případech, v důsledku nedání přednosti ve dvou případech a v důsledku jiného porušení pravidel silničního provozu ve dvou případech.

Vzhledem k tomu, že mezi probandy nejsou ve stejném počtu zastoupeni muži i ženy, považují za vhodné pro větší přehlednost a vypovídací hodnotu přidat graf s procentuálním zastoupením příčin dopravních nehody s ohledem na pohlaví probandů. Hodnoty uvedené v grafu jsou zaokrouhleny na celá čísla.





Graf č. 3 – příčiny DN, podle pohlaví probandů, vyjádřeny v procentech

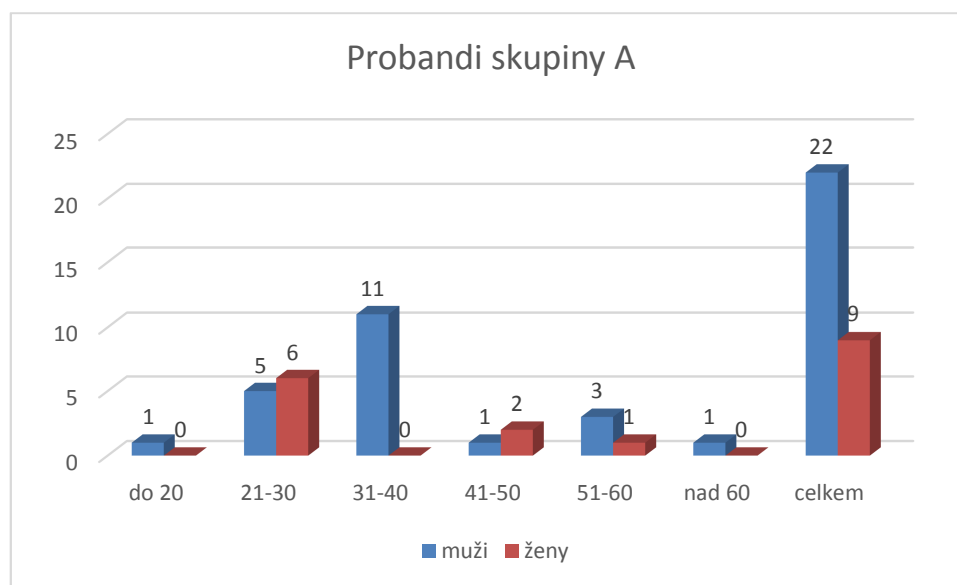
Z grafu vyplývá, že příčiny zavinění dopravních nehody, které byly vzaty jako situace, během kterých byl prováděn výzkum, mají přesně opačnou tendenci. V případě probandů mužského pohlaví rychlost jako příčina dopravní nehody zastoupena čtrnácti procenty, zatímco v případě probandů ženského pohlaví je to padesát šest procent. V případech kdy došlo v dopravní nehodě v důsledku nedání přednosti v jízdě je skóre téměř vyrovnané, kdy u probandů mužského pohlaví je tato příčina zastoupena dvaceti sedmi procenty, u probandů ženského pohlaví dvaceti dvěma procenty. Ve třetím případě, způsobu jízdy je oproti rychlosti skóre opačné, u probandů mužů je zjištěno padesát devět procent, u probandů žen dvacet dva procent.

## 7.2 Výzkumný soubor

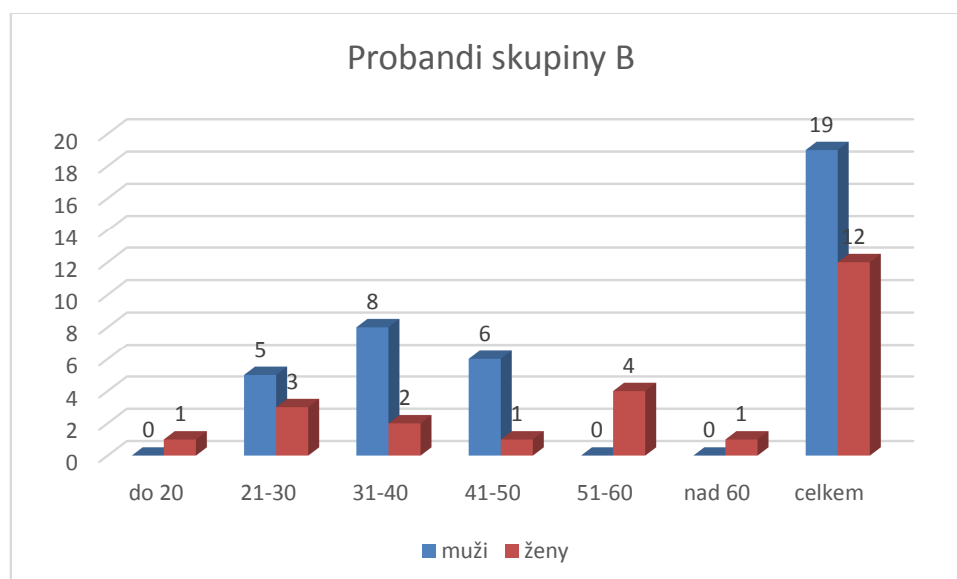
Výzkumný soubor, jak je uvedeno výše se skládá z účastníků dopravních nehod, kteří byli rozděleni do dvou skupin probandů, v rámci kterých bylo provedeno porovnání zkoumaných parametrů. Jedná se o skupinu řidičů viníků nehod, pojmenovaných „Skupina probandů A“, a řidičů poškozených u dopravních nehod, pojmenovaných „Skupina probandů B“. V tomto případě byla rovněž použita analogie s praxí, kdy při vyšetřování dopravních nehod se jako první účastník uvádí právě viník dopravní nehody. Tato praxe, zavedená při vyšetřování Policií ČR se projevuje i v případech, kdy zákon umožňuje účastníkům do-

pravní nehodu neoznamovat policii a postačuje ji vyřešit sepsáním propisovacího formuláře pro pojišťovnu, kde je rovněž viník veden jako účastník A.

Celkový výzkumný soubor zahrnuje 62 osob, které se zúčastnily výzkumu. V následujících grafech je znázorněna věková struktura a pohlaví probandů.



*Graf č. 4 – věková struktura a pohlaví skupiny probandů skupiny A*

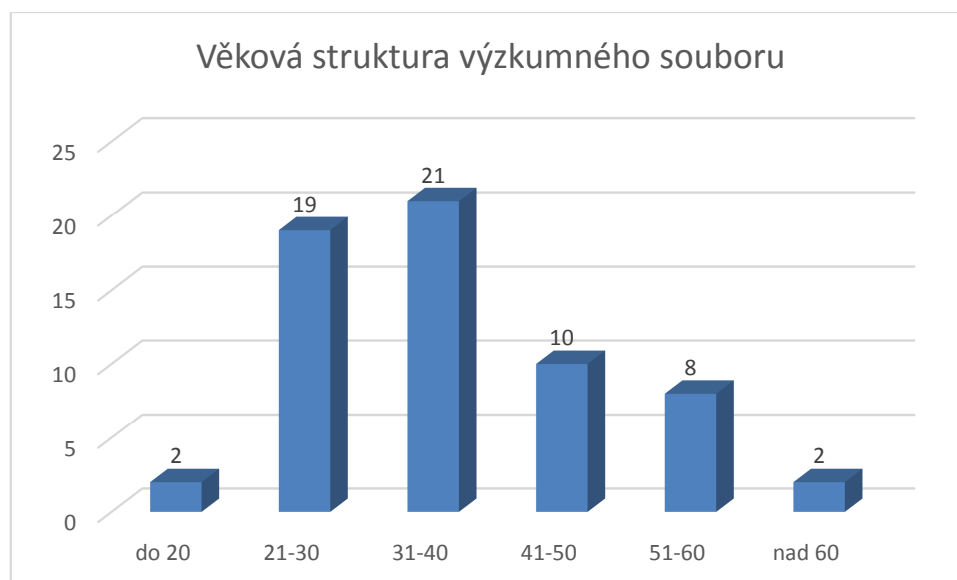


*Graf č. 5 – věková struktura a pohlaví skupiny probandů B*

V obou skupinách probandů převažují osoby mužského pohlaví. Ve skupině probandů A je to jich dvacet dva, přičemž převažují ve všech věkových skupinách, mimo skupiny 51-60

let, kde převažují probandi ženského pohlaví. Nejpočetněji jsou probandi mužského pohlaví zastoupeni ve věkové skupině 31-40 let, kde je jich jedenáct. Probandi ženského pohlaví jsou nejvíce zastoupeni ve věkové skupině 21-30 let, kde je jich šest. Ve věkových skupinách do 20 let, 31-40 let a nad 60 let nejsou vůbec zastoupeni probandi ženského pohlaví.

Ve skupině probandů B, je nejčastěji zastoupeno mužské pohlaví ve skupině 31-40 let, kde se jich nachází osm. Ženy jsou ve skupině B nejvíce zastoupeny ve věkové skupině 41-50 let, kde je jich šest. Ve skupinách do 20 let, 51-60 let a nad 60 let nejsou vůbec zastoupeni probandi mužského pohlaví.



Graf č. 6 – věková struktura výzkumného souboru – celkový přehled

Ve výzkumném souboru, jako celku je nejpočetněji zastoupena věková skupina 31-40 let, v které se nachází dvacet jedna probandů. Druhá nejpočetnější je věková skupina 21-30 let s devatenácti probandy. Nejméně početně zastoupené jsou krajní skupiny výzkumného souboru, tedy nejmladší do 20 let a nejstarší nad 60 let, v kterých je po dvou probandech.

### 7.3 Vyhodnocení zjištěných údajů

Poté co, proběhl sběr dat, došlo k jejich vyhodnocení, podle metodiky, která je popsána v podkapitole Metoda diagnostiky. Výsledky jednotlivých probandů byly rozděleny do tabulek podle jednotlivých skupin a byl vypočten aritmetický průměr hodnot sledovaných údajů. Kompletní tabulky s výsledky jednotlivých probandů jsou uveřejněny v příloze, níže jsou souhrnné výsledky za skupinu seřazené přehledných tabulkách a zaokrouhlené na jedno desetinné číslo. Pro zajištění přehlednosti tabulek, byly použity zkratky:

Přímá agrese: **PA**

Nepřímá agrese: **NA**

Podezřívavost: **PO**

Iritabilita: **IR**

Negativismus: **NE**

Resentiment: **RE**

Verbální agrese: **VA**

Pocit viny: **PV**

*Tabulka č. 1 celkové výsledky probandů skupiny A*

<b>PA</b>	<b>NA</b>	<b>PO</b>	<b>IR</b>	<b>NE</b>	<b>RE</b>	<b>VA</b>	<b>PV</b>
4,2	5,2	5,1	4,5	4,8	4	5,7	3,3

Z výsledků vyplývá, že ve sledované triádě subtestů dosahují probandi skupiny A (řidiči – viníci dopravních nehod) u přímé agresivity průměrnou hodnotu 4,2, u nepřímé agresivity 5,2, u verbální agresivity hodnotu 5,7. Lze tedy konstatovat, že za významnou je možno považovat hodnotu u nepřímé agresivity a verbální agresivity, kde hodnota přesahuje střed desetibodové škály a je tedy větší než 5.

Naopak u pocitu viny byla zjištěna hodnota 3,3, která nedosahuje ani střední hodnoty a je tedy nízká.

V případě subtestů, zaměřených na míru hostility - nepřátelství nebo nepřívětivosti vůči okolí, tedy subtestů podezřívavosti, iritability, negativismu, resentimentu lze konstatovat, že

ve skupině probandů A, se z hlediska výzkumu se jeví významná pouze hodnota podezřívavosti, kde, která dosahuje stupně 5,1. Míra podezřívavosti je tedy při posouzení na desetibodové škále mírně zvýšená.

V případě ostatních zjišťovaných údajů je hodnota iritability 4,5, negativismu 4,8, resentimentu 4,0. Žádný z výsledků těchto subtestů nedosahuje ani střední hodnoty posuzovací škály, přestože v případě iritability a negativismu se jí přibližuje.

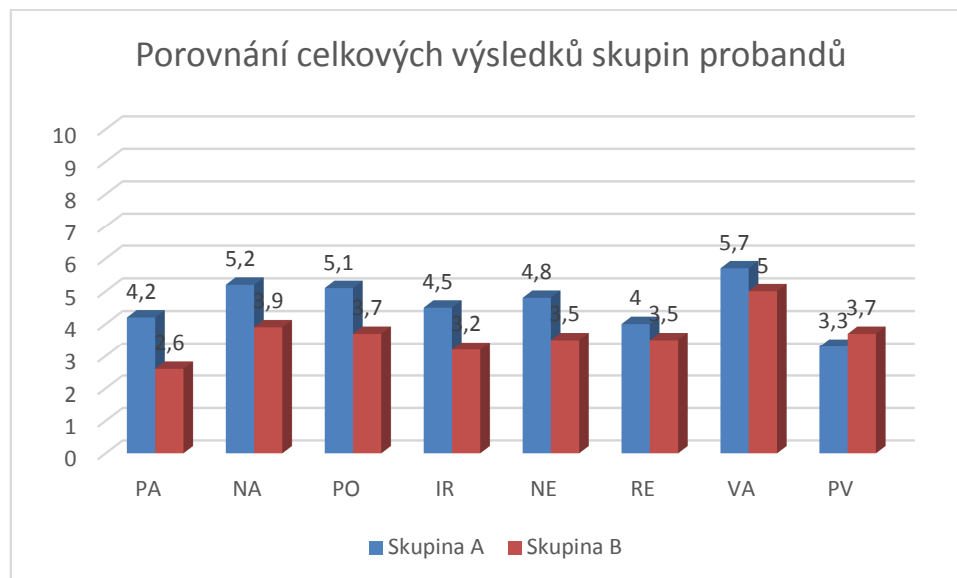
*Tabulka č. 2 Celkové výsledky probandů skupiny B*

PA	NA	PO	IR	NE	RE	VA	PV
2,6	3,9	3,7	3,2	3,5	3,5	5	3,7

Z výsledků vyplývá, že ve sledované triádě subtestů na agresivitu zaměřenou vně osoby dosahují probandi skupiny B (řidiči – poškození při dopravní nehodě) u přímé agresivity průměrnou hodnotu 2,6, u nepřímé agresivity 3,9, u verbální agresivity 5,0. Zvýšená a tedy pro výzkum významná není žádná ze sledovaných položek, pouze položka agresivity verbální, dosahuje hodnoty 5, která se nachází ve středu porovnávací škály.

U pocitu viny, podobně byla zjištěna hodnota 3,7, která je vyšší než u skupiny A, avšak ani tato hodnota není zvýšená.

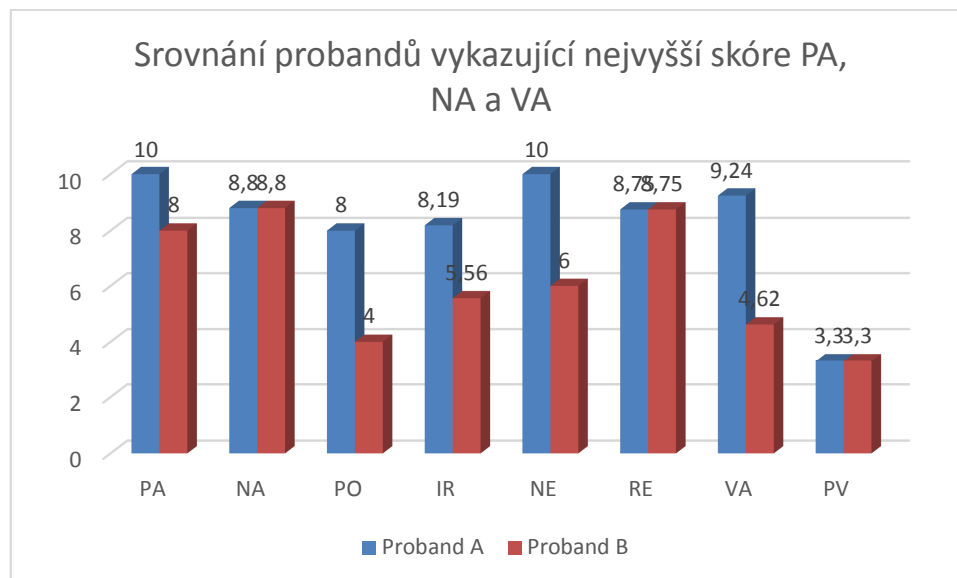
Ve skupině probandů B byla vyhodnocením subtestů zjišťujících míru hostility zjištěna následující data. Míra podezřívavosti dosahuje hodnoty 3,7, míra iritability dosahuje hodnoty 3,2, míra negativismu a resentimentu dosahuje shodně hodnoty 3,5. Všechny zjištěné hodnoty se nachází pod střední hodnotou a lze tedy konstatovat, že v případě probandů skupiny B není z výzkumného hlediska významně zvýšená žádná ze sledovaných hodnot.



Graf č. 6 – celkové porovnání výsledků B-D-I dotazníku

Z výše uvedeného grafického znázornění výsledků porovnání skupin probandů vyplývá, že skupina A (řidiči – viníci DN) vykazují vyšší skóre ve všech subtestech dotazníku B-D-I mimo subtest pro pocit viny, kde dosahuje vyšší skóre skupina B (řidiči – poškození při DN).

Nedílnou součástí vyhodnocení údajů zjištěných výzkumem patří i porovnání individuálních zvláštností, které vyplynuly z šetření. K tomto porovnání jsem vybral z obou skupin probandy, kteří vykazují nejvyšší skóre ve sledované triádě subtestů zaměřených na vnější agresivitu. K větší přehlednosti využiji k prezentaci grafického znázornění, kde je možné porovnat nejen sledovanou triádu, ale i výsledky ostatních subtestů dotazníku B-D-I.



*Graf č. 7 – srovnání probandů, kteří ve svých skupinách vykazují nejvyšší skóre přímé, nepřímé a verbální agrese*

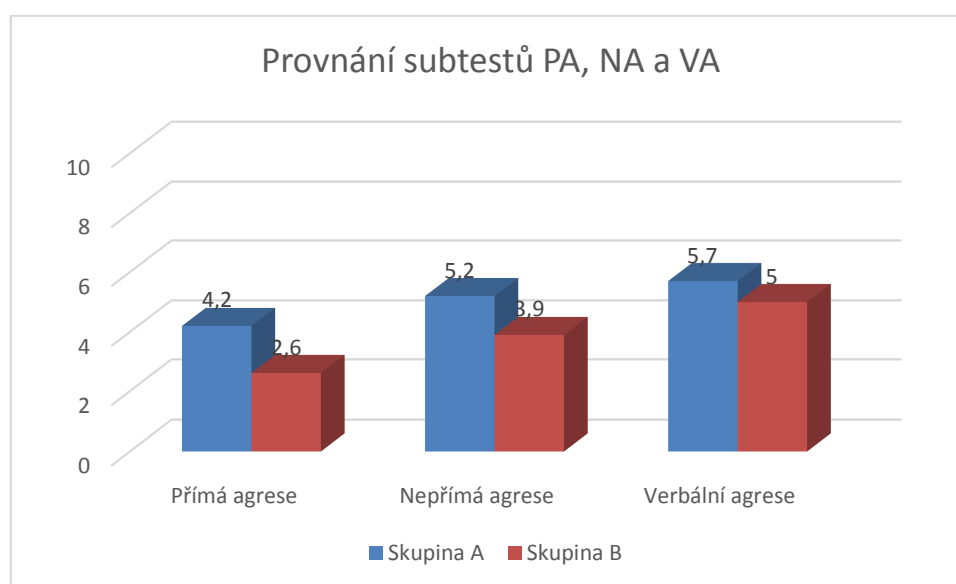
V případě probanda ze skupiny A se jedná o muže ve věku 55 let, který se stal viníkem dopravní nehody, ke které došlo dne 25. února 2015, na teritoriu DI Brno – město a jejíž příčinou byl nesprávný způsob jízdy. Proband A vykazuje významně zvýšené hodnoty ve sledované triádě subtestů, kdy v případě přímé agrese vykazuje maximální hodnotu 10, v případě nepřímé agrese hodnotu 8,8 a verbální agrese 9,24. Proband rovněž vykazuje maximální hodnotu v subtestu negativismu a v ostatních subtestech mimo pocitu viny jsou výsledky při horní hranici škály.

V případě probanda s nejvyšším skóre ze skupiny B se jedná rovněž o muže, který je stár 33 let a který se stal poškozeným účastníkem při dopravní nehodě ze dne 2. března 2015, na teritoriu DI Brno – město, kdy mu nebyla dána přednost v jízdě. Přestože ve své skupině proband vykazuje nejvyšší skóre, ve sledované triádě, v případě přímé agrese má hodnotu nižší, než proband skupiny A, v případě nepřímé agrese má hodnotu stejnou, a v případě verbální agrese výrazně nižší.

Další z hlediska výzkumu sledovaný subtest, pocitu viny, je u obou probandů na stejné úrovni, kdy skóre je 3,3 a nedosahuje tedy ani střední hodnoty škály.

## 7.4 Hodnocení hypotéz

Pro vyhodnocení platnosti hypotézy H1: Viníci dopravních nehod (Probandi skupiny A) budou vykazovat vyšší skóre v přímé, nepřímé a verbální agresivitě bylo použito porovnání aritmetických průměrů výsledků subtestů zaměřených na přímou agresi, nepřímou agresi a verbální agresi. Ve všech sledovaných subtestech vykazuje skupina probandů A (řidiči – viníci dopravních nehod) vyšší skóre než skupina probandů B (řidiči – poškození při dopravní nehodě). Nejvyšší rozdíl byl zjištěn v subtestu týkajícím se přímé agrese (4,2:2,6), menší rozdíl byl zjištěn v subtestu týkajícím se nepřímé agrese (5,2:3,9) a nejmenší rozdíl byl zjištěn v subtestu týkajícím se verbální agrese (5,7:5,0). Hypotézu H1 lze tedy považovat za jednoznačně potvrzenou. Pro větší přehlednost a možnost srovnání je níže vyobrazeno grafické znázornění hodnot porovnávaných pro posouzení platnosti hypotézy H1.

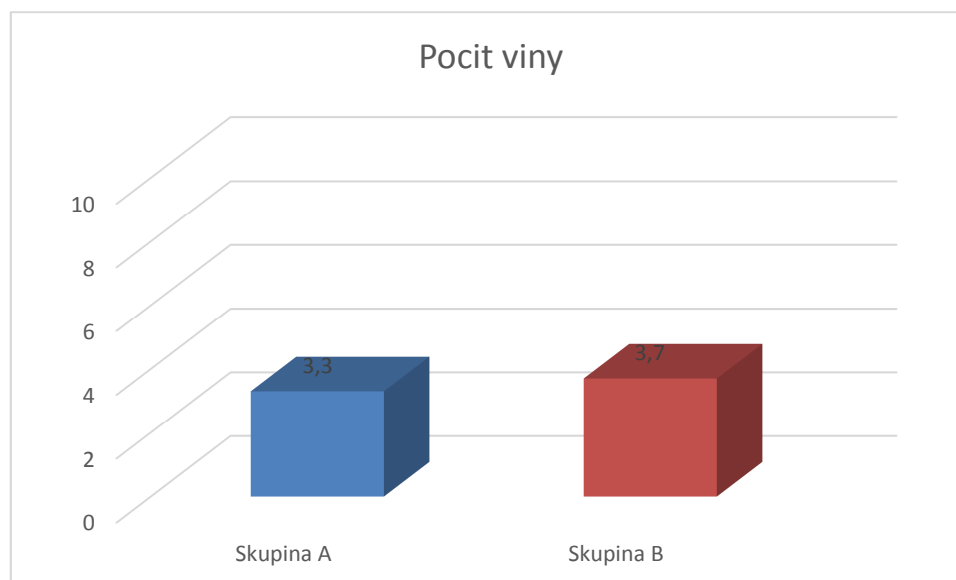


Graf č. 8 - porovnání průměrných výsledků probandů v subtestech přímé, nepřímé a verbální agrese

Pro ověření platnosti hypotézy H2 Viníci dopravních nehod (Probandi skupiny A) budou vykazovat vyšší úroveň pocitu viny, bylo použito vyhodnocení aritmetického průměru výsledků subtestu týkajícího se pocitu viny. Jedná se subtest, který stojí samostatně a k jeho vyhodnocení není třeba zkoumat souvislost s dalšími subtesty. Do dotazníku B-D-I byl doplněn později, zejména kvůli získání komplexních údajů o osobě probanda. Porovnáním výsledků bylo zjištěno, že skupina probandů A (řidiči – viníci dopravních



nehod) vykazuje nižší hodnotu v tomto subtestu, než skupina probandů B (řidiči – poškození při dopravní nehodě). Celkový rozdíl mezi skupinami není velký (3,3:3,7), avšak postačuje k tomu, aby bylo možno konstatovat, že hypotéza H2 nebyl potvrzena a viníci dopravních nehod nevykazují vyšší úroveň pocitu viny než řidiči poškození při dopravní nehodě.

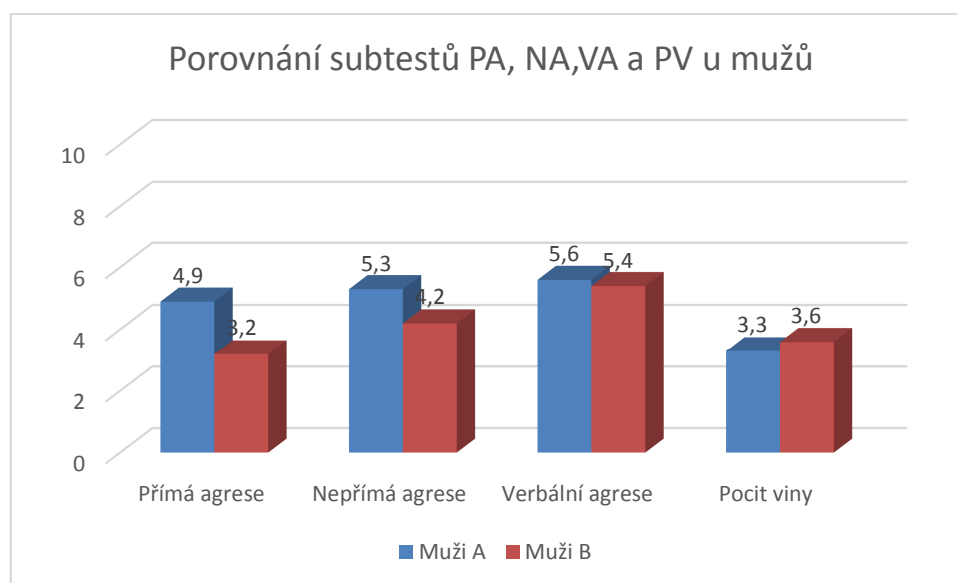


Graf č. 9 – porovnání průměrných výsledků subtestu pocitu viny

## 7.5 Další zjištění vyplývající z výzkumu

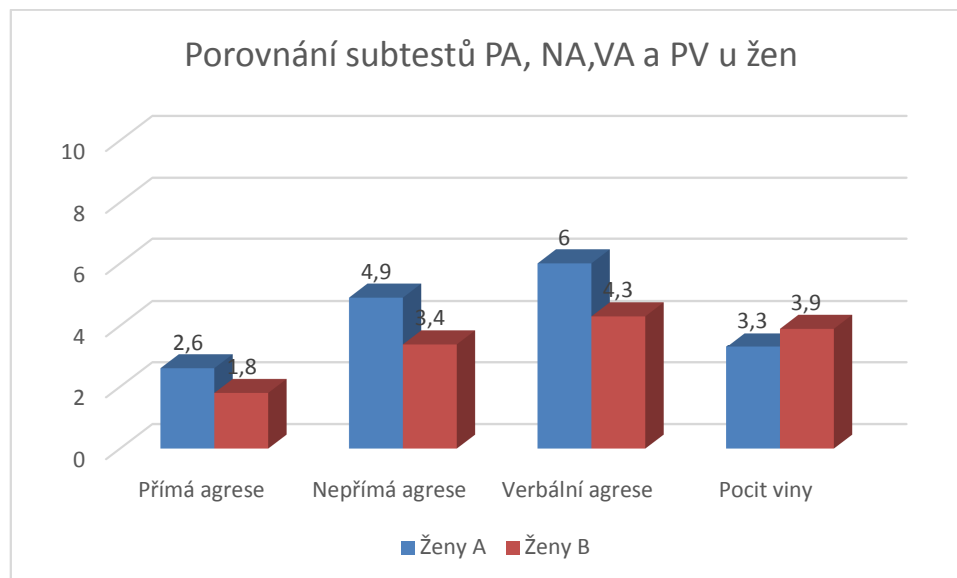
V předchozí podkapitole byly shrnuty závěry provedeného výzkumu a zhodnoceny platnosti hypotéz. V průběhu vyhodnocování získaných údajů, jsem se zamýšlel nad získanými daty a došel jsem k tomu, že ke kompletnosti práce je nutno přidat další kapitole, kde zhodnotím zjištěné údaje z pohledu, který nebyl prvoplánový a se kterým jsem v rámci výzkumu původně nepočítal. Při popisování výzkumného souboru mě zaujal údaj, který uvádí, pohlaví probandů jednotlivých skupin. Tento údaj vzbudil můj zájem ve dvou pohledech. Prvním z nich je skladba výzkumného souboru, kde mezi probandy není stejně zastoupeno pohlaví zkoumaných. V obou skupinách převažují muži a to ve skupině probandů A v poměru 22:9 a ve skupině B 19:12. V této chvíli jsem narazil na otázku, zda má tato skladba vliv na konečné výsledky sledovaných ukazatelů celé skupiny a narazil jsem na dva problémy. V případě, že bych se snažil ovlivnit skladbu skupin probandů a dbal na genderovou vyváženost, narušil bych přirozený výběr probandů a cíleně manipuloval s výzkumným vzorkem, což by v konečném důsledku mělo vliv na výsledek

výzkumu. Druhým problémem je, že v případě, že nezohledním při vyhodnocení výzkumu skladbu skupin probandů, promítne se do konečných výsledků rozdílná skladba skupin, co se týče pohlaví, což by v konečném důsledku mohlo mít vliv na závěry výzkumu. Abych předešel spekulacím o platnosti výzkumu, rozhodl jsem se připojit další podkapitolu, v které obdobným způsobem jako výše vyhodnotím sledované položky dotazníku B-D-I s ohledem na pohlaví probandů z jednotlivých skupin. Obdobně jako při posuzování platnosti hypotéz bude použito k porovnání aritmetického průměru výsledků sledovaných subtestů, které budou vyhodnoceny, pro větší přehlednost, pomocí grafů.



*Graf č. 10 – porovnání sledovaných subtestů u probandů mužského pohlaví*

Z grafu vyplývá, že výsledky kopírují závěry výzkumu, oproti kterému se snížil rozdíl ve výsledcích subtestu týkajícího se verbální agrese.



Graf č. 8 – porovnání sledovaných subtestů u probandů ženského pohlaví

Rovněž průměrné výsledky znázorněné v grafu č. 8, které popisují porovnávané subtesty u probandů ženského pohlaví, odpovídají celkovým výsledkům výzkumu. Za zmínku stojí nižší skóre v přímé agresi u probandů obou skupin, a naopak poměrně vysoké skóre v případě agresivity verbální u probandů skupiny A.

Z výše uvedeného lze učinit závěr, že výzkum poskytl data, která jsou platná a která potvrzují závěr vyplývající z potvrzení hypotézy H1, kdy u všech probandů skupiny A (řidiči – viníci dopravních nehod) je vyšší skóre v přímé, nepřímé a verbální agresi bez ohledu na pohlaví probandů. Stejně tak lze potvrdit falzifikaci hypotézy H2, kdy i v subtestu pocitu viny je vyšší skóre u probandů skupiny B (řidičů – poškozených při dopravní nehodě), bez ohledu na pohlaví probandů.

## ZÁVĚR

V přechozí kapitole byla pospána a vyhodnocena data sebraná v rámci výzkumu. V kapitole nazvané závěr bych chtěl zjištěná data analyzovat a zamyslet se nad zjištěnými fakty. Z analýzy dat vyplývá, že řidiči, kteří se stali viníky dopravní nehody a zúčastnili se výzkumu, jsou agresivnější, než řidiči, účastníci se výzkumu ve skupině poškozených. Přestože řidiči viníci vykazují v triádě subtestů zaměřených na vnější agresi vyšší skóre, lze konstatovat, že se jedná o agresi mírně zvýšenou, blíží se střední hodnotě stupnice, tedy číslu 5. V celkovém porovnání skupin A a B dokonce v subtestu přímé agrese dosahuje u viníků dopravních nehod dokonce nižší hladiny, tedy pouze 4,2. Vyšší skóre než pět a tedy z hlediska výzkumu významné, bylo v celkovém porovnání zjištěno u skupiny A pouze v subtestech nepřímé a verbální agrese, kde byly zjištěné hodnoty 5,2 a 5,7. Dále bylo zjištěno, že skóre rovnající se střední hodnotě, tedy číslu 5 bylo u verbální agrese zjištěno i u účastníků skupiny B.

Z dalšího vyhodnocení, podle pohlaví probandů, které bylo provedeno nad rámec původně zamýšleného, ale které přispívá k objektivizaci zjištění, vyplývá, že ve skupině A i B zjištěné údaje kopírují celkové závěry výzkumu. Významnější rozdíl byl zjištěn pouze v subtestu přímé agrese, kde u mužů skupiny A byla zjištěna průměrná hodnota 4,9 a u žen skupiny A 2,6. V případě verbální agrese byl výsledek opačný, vyšší hodnota byla zjištěna ve skupině probandů ženského pohlaví, kde dosahuje zvýšené hodnoty 6,0, zatímco u probandů mužského pohlaví 5,6.

Z provedeného výzkumu a vyhodnocení dat lze tedy učinit jednoznačný závěr, že řidiči – viníci dopravních nehod (Skupina probandů A) jsou agresivnější, než řidiči – poškození u dopravních nehod (Skupina probandů B). Dále je však nutno uvést, že zvýšené, zjištěné hodnoty se blíží středu posuzovací škály a nejsou tedy nijak extrémní.

Dalším významná veličina, která byla v rámci vyhodnocování posuzována je pocit viny. Tento je oproti předpokladu uvedeného v hypotéze H2, vyšší u probandů skupiny B, tedy řidičů, kteří dopravní nehodu nezpůsobili. Pro srovnání u skupiny A byla zjištěno skóre 3,3, zatímco u skupiny B, bylo zjištěno celkové skóre 3,7. V porovnání podle pohlaví probandů vychází výsledky podobně jako v celkovém porovnání, přičemž ve skupině A dosahují muži i ženy skóre 3,3, ve skupině B mají ženy vyšší skóre, 3,9 oproti mužům, u kterých bylo zjištěno skóre 3,6. Ve vyhodnocení subtestu pocitu viny lze uvést, že výsledky nejsou zásadně rozdílné, a nedosahují zvýšené hladiny, tedy nepřekračují střední

hodnotu škály. Jediným překvapením je, že pocit viny je silnější ve skupině B, což pravděpodobně souvisí s celkovým laděním osobností probandů a tedy i nižší mírou agresivity.

Nelze tedy jednoznačně konstatovat, že za dopravní nehodovostí stojí, jako určující faktor, zvýšená agresivita řidičů a navrhnout jako opatření plošné testování držitelů řidičských oprávnění na míru agresivity. Spíše se lze přiklonit k tomu, že je nutné veškeré případy dopravních nehod posuzovat individuálně a teprve na základě průběhu problematické řidičské praxe navrhnout opatření v podobě dopravně – psychologického vyšetření, na základě kterého by bylo možno vyhledat a podchytit extrémní případy agresivních jedinců a s těmito dále pracovat, popřípadě je z řízení motorových vozidel vyloučit.

**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

- [1] Beran, T., Dopravní nehody-Právní rádce pro každého řidiče, Brno: Computer Press, 2007. ISBN 987-80-251-1791-0
- [2] Budinský, V., Za volant jen s úsměvem, Praha: HZ Group s.r.o., 2007. ISBN 978-80-903987-1-9
- [3] Bušta, P., Kněžínek, J., Seidl, A., Zákon o silničním provozu s komentářem, Praha: Venice Music Production, 2011. ISBN 978-80-904270-1-3
- [4] Čermák, I., Hřebíčková, M., Macek, P., Agrese identita osobnost, Tišnov: Scan, 2003. ISBN-80-86620-06-9
- [5] Čermák, I., Lidská agrese a její souvislosti, Žďár nad Sázavou: Fakta, 1999. ISBN 80-902614-1-8
- [6] Česká vědeckotechnická společnost, Kobliha, V., Bezpečnost silničního provozu – Aplikace dopravní psychologie v soudní praxi, Praha: ČVTS společnost dopravy a spojů, 1976
- [7] Ferjenčík, J., Úvod do metodologie psychologického výzkumu, Praha: Portál, 2000. ISBN 80-7178-367-6
- [8] Havlík, K., Osudová střetnutí, Praha: Triton, 2010. ISBN 978-80-7387-349-3
- [9] Havlík, K., Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3
- [10] Horníček, J., Jak jezdit s nižší spotřebou, Praha: Computer Press, 2000. ISBN 80-7226-412-5
- [11] Kern, H., et al., Přehled psychologie, Praha: Portál, 1999. ISBN 80-7178-240-8
- [12] Konečný, J., Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod, Praha: MV ČR odbor vzdělávání a správy policejního školství, 2011
- [13] Koukolík, F., Drtilová, J., Vzpouora deprivantů, Praha: Makropulos, 1996. ISBN 80-901776-8-9
- [14] Křivohlavý, J., Jak přežít vztek, zlost a agresi, Praha: Grada, 2004. ISBN 80-247-0818-3
- [15] Lisá, Z., Agresivita na silnicích aneb Proč se za volantem chováme jinak?, Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. ISBN 978-80-7357-615-8
- [16] Mühlpachr, P., a kol., Sociální pedagogika II, Brno: Institut mezioborových studií Brno, 2011.

- [17] Porada, V. a kol., Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde, 2000. ISBN 80-7201-212-6
- [18] Stojan, M., et al., Škola a zdraví – aktuální otázky dopravní výchovy, Brno: Masarykova univerzita Brno, 2009. ISBN 978-80-210-5125-6
- [19] Šucha, M., et al., Agresivita na cestách, Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. ISBN 978-80-244-2375-3
- [20] Šucha, M., Rehrová, V., Kořán, M., Černochová, D., Dopravní psychologie pro praxi, Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0
- [21] Vágnerová, M., Psychopatologie pro pomáhající profese, Praha: Portál, 2004. ISBN 80-7178-802-3

## DALŠÍ ZDROJE

- Šmolíková, J., Štikar, J., Hoskovec, J., Nebezpečná agresivita mladých řidičů. Časopis Doprava ekonomicko-technická revue, 2008, č.5, s. 20-23  
<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>  
<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>  
<http://www.unece.org/trans/roadsafe/rs4aggr.html>

## SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

B-D-I Buss and Durkee Inventory

DN Dopravní nehoda

PA Přímá agrese

NA Nepřímá agrese

PO Podezřívavost

IR Iritabilita (popudlivost)

NE Negativismus

RE Resentiment

VA Verbální agrese

PV Pocit viny



## **SEZNAM TABULEK**

Tabulka č. 1 celkové výsledky probandů skupiny A

Tabulka č. 2 Celkové výsledky probandů skupiny B

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Dotazník B-D-I

Příloha 2: Tabulka vyhodnocení dotazníků skupiny probandů A

Příloha 3: Tabulka vyhodnocení dotazníků skupiny probandů B

Příloha 4: Tabulka vyhodnocení dotazníků probandů mužského pohlaví ze skupiny A

Příloha 5: Tabulka vyhodnocení dotazníků Probandů mužského pohlaví ze skupiny B

Příloha 6: Tabulka vyhodnocení dotazníků probandů ženského pohlaví ze skupiny A

Příloha 7: Tabulka vyhodnocení dotazníků probandů ženského pohlaví ze skupiny B

## PŘÍLOHA P I: DOTAZNÍK B-D-I

B-D-I

Muž

Žena

Věk \_\_\_\_\_

Před sebou máte 75 různých konstatování. Pokud budete s určitým konstatováním souhlasit, udělejte křížek do sloupce označeného "souhlasím". Pokud s konstatováním nebudete souhlasit, udělejte křížek do sloupce "nesouhlasím". Odpovídejte prosím upřímně a pravdivě.

		souhlas	nesouhlas
1	Občas nedokážu zvládnout svoje nutkání ubližovat ostatním.		
2	O lidech, které nemám rád rozšiřuji někdy klepy.		
3	Snadno se rozčílím, ale brzy mně to zase přejde.		
4	Nežádá-li mně někdo o něco pěkným způsobem, nevyhovím mu.		
5	Zdá se mi, že jsem ochuzován o něco, na co mám nárok.		
6	Vím, že lidé o mně rádi mluví za mými zády.		
7	Když nesouhlasím se svými přáteli, dám jim to jasně najevo.		
8	Když jsem náhodou někdy podváděl, trpěl jsem silnými výčitkami.		
9	Nikdy nikoho neuhodím.		
10	Nikdy se nerozzlobím tak, že bych házel předměty.		
11	S lidmi mám vždy trpělivost.		
12	Pravidlo, které mi nevyhovuje, mně svádí abych ho porušil.		
13	Zdá se mi, že ostatní mají ve všem větší štěstí než já.		
14	Dávám si pozor na lidi, kteří se ke mně chovají až příliš přátelsky.		
15	Často zjišťuji, že s lidmi nesouhlasím.		
16	Někdy mám tak ošklivé myšlenky, že se za ně stydím.		

17	Když mně někdo uhodí, tak se neznám.		
18	Když jsem navztekaný, tak třískám dveřmi.		
19	Bývám mnohem víc podrážděný, než si o mně lidé myslí.		
20	Chová-li se ke mně někdo panovačně, dělám právě opak toho, co chce.		
21	Když si vzpomenu na to, co všechno jsem prožil, cítím se rozmrzele.		
22	Je mnoho lidí, kteří mně podle všeho nemají rádi.		
23	Když se mnou lidé nesouhlasí, dostávám se s nimi do sporu.		
24	Kdo se ulejšvá v práci, toho musí trápit výčitky svědomí.		
25	Urazí li někdo mně nebo mojí rodinu, říká si o výprask.		
26	Nikdy nedělám "kanadské žertíky".		
27	Pění mi krev, když si ze mně někdo dělá legraci.		
28	Když mně někdo sekýruje, schválně si dám na čas.		
29	Skoro každý den se setkávám s někým, kdo je mi protivný.		
30	Zdá se mi, že řada lidí na mně žálí.		
31	Vyžadují, aby lidé respektovali má práva.		
32	Vyčítám si, že jsem dělal málo pro své rodiče.		
33	Lidé, kteří člověka ustavičně obtěžují, si koledují o "jednu do nosu".		
34	Když mám zlost, jsem rozmrzelý.		
35	Když se mnou někdo jedná nespravedlivě, nedám se tím otrávit.		
36	Když se na někoho rozhněvám, přestane pro mně existovat.		
37	Někdy mně šíří žárlivost, i když to na sobě nedávám znát.		
38	Někdy mám pocit, že se mi lidé posmívají.		
39	Nemluvím sprostě ani když mně někdo rozzlobí.		
40	Dělá mi starosti zda mi bude odpuštěno, čím jsem se kdy provinil.		
41	Málo kdy vracím ránu, dokonce i tehdy, uhodí-li mně někdo první.		
42	Když není po mém, bývám nevrlý.		
43	Někdy mně lidé obtěžují už jen tím, že jsou kolem mně.		
44	Neznám člověka, kterého bych přímo nenáviděl.		

45	Mým heslem je - nikdy nedůvěřuj cizím lidem		
46	Když mně někdo obtěžuje, řeknu mu, co si o něm myslím.		
47	Dělám některé věci, po kterých mám výčitky svědomí.		
		souhlas	nesouhlas
48	Když se rozzuřím, jsem schopen někoho zfackovat.		
49	Od svých 10 let jsem neměl výbuchy zlé nálady.		
50	Často si připadám jako sud prachu, který má už-už vybuchnout.		
51	Kdybych dal najevo co cítím, asi by se mnou lidé jen těžko vycházeli.		
52	Často mně zajímá jaký důvod může mít člověk, který mně pomůže.		
53	Když na mně někdo řve, řvu na něj taky.		
54	Nepodaří-li se mi něco, dělám si kvůli tomu výčitky.		
55	Dostávám se občas do rvačky.		
56	Někdy, když mám velkou zlost, popadnu něco co je při ruce a rozbiju to		
57	Někdy když jsem podrážděný, tak se hádám i pro maličkosti.		
58	Občas mám pocit, že je osud ke mně nespravedlivý.		
59	Myslel jsem si, že většina lidí mluví pravdu, teď vím, že to tak není.		
60	Když se rozzuřím, říkám ošklivé věci.		
61	Pokud někomu ukřivdím, pronásledují mně výčitky svědomí.		
62	Pokud bych měl použít násilí, abych obhájil svá práva, udělám to.		
63	Někdy projevuji svou zlost boucháním do stolu.		
64	Někdy bývám hrubý k lidem, kteří se mi nelíbí.		
65	Neznám takové nepřátele, kteří by si skutečně přáli ubližovat mi.		
66	Nedokázal bych někomu vynadat, i kdyby to zjevně potřeboval.		
67	Mám často pocit, že jsem nevedl správný život.		
68	Setkal jsem se s lidmi, kteří mně donutili se bít.		
69	Všední věci, nad kterými se jiní rozčilují, mně nechávají klidným.		
70	Obvykle nemám pocit, že by se mně lidé snažili provokovat nebo urážet		

71	Často pronáším hrozby, které nemíním doopravdy.		
72	Když se hádám, tak se mi stává, že zesílím hlas.		
73	V poslední době jsem nějaký "nabručený".		
74	Obyčejně skrývám své špatné mínění o jiných lidech.		
75	Raději nějakou věc uznám, než bych se kvůli ní hádal.		

Testovací dotazník je zcela anonymní a slouží k výzkumu příčin dopravních nehod pro účely vypracování diplomové práce.

Jan Veinhauer

Vyplní distribuující osoba:

Příčina dopravní nehody \_\_\_\_\_

Datum dopravní nehody \_\_\_\_\_

Označení účastníka DN A  B

**PŘÍLOHA P 2: TABULKA VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKŮ SKUPINY  
PROBANDŮ A**

číslo dotazní- ku A	přímá	nepří- má	podezíra- vost	iritabili- ta	negati- vistmus	resenti- ment	verbál- ní	pocit viny
1	1	5,5	6	4,55	2	2,5	6,93	3,3
2	2	5,5	6	4,55	0	2,5	6,93	2,2
3	2	5,5	6	4,55	2	2,5	6,93	2,2
4	3	4,4	6	5,91	2	2,5	6,93	3,3
5	2	6,6	4	3,64	2	2,5	6,93	2,2
6	2	5,5	6	4,55	2	2,5	6,93	2,2
7	3	6,6	6	7,28	2	2,5	2,31	1,1
8	5	8,8	7	5,46	6	3,75	5,39	6,6
9	10	7,7	9	7,28	10	10	9,24	3,3
10	3	1,1	6	3,64	6	7,5	2,31	2,2
11	4	3,3	8	1,82	8	10	6,93	5,5
12	5	5,5	7	5,46	10	3,75	6,16	4,4
13	3	3,3	7	3,64	6	2,5	2,31	1,1
14	3	1,1	2	1,82	4	1,25	4,62	3,3
15	4	1,1	3	4,55	4	2,5	6,16	3,3
16	10	8,8	8	8,19	10	8,75	9,24	3,3
17	6	5,5	6	2,73	6	6,25	4,62	7,7
18	5	4,4	7	5,46	4	3,75	1,54	3,3
19	8	6,6	2	2,73	6	5	6,16	4,4
20	0	1,1	2	2,73	4	2,5	5,39	3,3
21	3	6,6	3	3,64	8	1,25	5,39	2,2
22	2	5,5	2	4,55	0	2,5	5,39	1,1
23	2	5,5	4	5,46	6	1,25	5,39	4,4
24	4	5,5	5	4,55	8	2,5	6,16	3,3
25	4	4,4	2	0,91	4	3,75	6,16	3,3
26	5	3,3	4	0	2	3,75	3,08	2,2
27	5	8,8	1	5,46	8	2,5	6,93	2,2
28	5	6,6	5	5,46	2	6,25	8,47	6,6
29	5	4,4	4	4,55	4	3,75	3,85	4,4
30	9	5,5	5	7,28	6	3,75	4,62	0
31	6	6,6	8	8,19	6	7,5	8,47	4,4
součet	131	160,6	157	140,59	150	123,75	177,87	102,3
průměr	4,225	5,1806	5,0645	4,5351	4,8387	3,9919	5,7377	3,3

**PŘÍLOHA P 3: TABULKA VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKŮ SKUPINY  
PROBANDŮ B**

číslo dotazní- ku B	přímá	nepří- má	podezíra- vost	iritabili- ta	negativis- mus	resenti- ment	verbál- ní	pocit viny
1	1	5,5	5	3,64	4	3,75	7,7	6,6
2	2	5,5	6	4,55	2	2,5	6,93	3,3
3	2	7,7	3	2,73	2	3,75	7,7	2,2
4	3	5,5	7	5,46	4	8,75	6,16	5,5
5	1	3,3	9	3,64	8	8,75	5,39	6,6
6	6	4,4	7	5,46	6	7,5	6,93	3,3
7	1	1,1	4	2,73	2	2,5	5,39	3,3
8	1	2,2	3	2,73	2	3,75	4,62	4,4
9	8	8,8	4	5,56	6	8,75	4,62	3,3
10	4	4,4	7	4,55	4	7,5	5,39	7,7
11	6	4,4	2	2,73	4	8,75	5,39	7,7
12	3	4,4	5	2,73	4	2,5	6,16	3,3
13	2	2,2	4	2,73	2	1,25	4,62	2,2
14	2	3,3	2	0,91	4	1,25	4,62	1,1
15	0	5,5	5	3,64	4	3,75	6,16	5,5
16	2	4,4	6	3,64	2	6,25	6,93	7,7
17	6	6,6	6	3,64	6	7,5	7,7	3,3
18	0	0	4	1,82	2	5	2,31	4,4
19	3	3,3	2	1,82	2	2,5	5,39	4,4
20	0	1,1	1	1,82	4	0	3,08	0
21	1	2,2	2	3,64	2	0	6,16	2,2
22	1	3,3	2	3,64	2	0	3,85	3,3
23	0	1,1	1	1,82	0	0	0	2,2
24	2	3,3	2	1,82	0	1,25	2,31	2,2
25	0	1,1	1	2,73	0	1,25	3,85	1,1
26	1	3,3	1	4,55	2	0	1,54	1,1
27	4	5,5	3	4,55	10	1,25	5,39	1,1
28	7	4,4	2	3,64	2	1,25	5,39	7,7
29	5	4,4	4	2,73	8	3,75	3,08	3,3
30	3	5,5	5	2,73	6	3,75	5,39	3,3
31	5	3,3	1	1,82	2	0	5,39	1,1
součet	82	121	116	100,2	108	108,75	155,54	114,4
průměr	2,645	3,9032	3,7419354	3,23225	3,4838709	3,5080645	5,0174	3,69032



**PŘÍLOHA P4: TABULKA VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKŮ  
PROBANDŮ MUŽSKÉHO POHLAVÍ ZE SKUPINY A**

<b>Muži A</b>	<b>PA</b>	<b>NA</b>	<b>PO</b>	<b>IR</b>	<b>NE</b>	<b>RE</b>	<b>VA</b>	<b>PV</b>
2	2	5,5	6	4,55	0	2,5	6,93	2,2
7	3	6,6	6	7,28	2	2,5	2,31	1,1
9	10	7,7	9	7,28	10	10	9,24	3,3
11	4	3,3	8	1,82	8	10	6,93	5,5
13	3	3,3	7	3,64	6	2,5	2,31	1,1
14	3	1,1	2	1,82	4	1,25	4,62	3,3
15	4	1,1	3	4,55	4	2,5	6,16	3,3
16	10	8,8	8	8,19	10	8,75	9,24	3,3
17	6	5,5	6	2,73	6	6,25	4,62	7,7
18	5	4,4	7	5,46	4	3,75	1,54	3,3
19	8	6,6	2	2,73	6	5	6,16	4,4
21	3	6,6	3	3,64	8	1,25	5,39	2,2
22	2	5,5	2	4,55	0	2,5	5,39	1,1
23	2	5,5	4	5,46	6	1,25	5,39	4,4
24	4	5,5	5	4,55	8	2,5	6,16	3,3
25	4	4,4	2	0,91	4	3,75	6,16	3,3
26	5	3,3	4	0	2	3,75	3,08	2,2
27	5	8,8	1	5,46	8	2,5	6,93	2,2
28	5	6,6	5	5,46	2	6,25	8,47	6,6
29	5	4,4	4	4,55	4	3,75	3,85	4,4
30	9	5,5	5	7,28	6	3,75	4,62	0
31	6	6,6	8	8,19	6	7,5	8,47	4,4
součet	108	116,6	107	100,1	114	93,75	123,97	72,6
průměr	4,909091	5,3					5,635	3,3

**PŘÍLOHA P 5: TABULKA VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKŮ  
PROBANDŮ MUŽSKÉHO POHLAVÍ ZE SKUPINY B**

<b>Muži B č. dotazníku</b>	<b>PA</b>	<b>NA</b>	<b>PO</b>	<b>IR</b>	<b>NE</b>	<b>RE</b>	<b>VA</b>	<b>PV</b>
1	1	5,5	5	3,64	4	3,75	7,7	6,6
2	2	5,5	6	4,55	2	2,5	6,93	3,3
3	2	7,7	3	2,73	2	3,75	7,7	2,2
6	6	4,4	7	5,46	6	7,5	6,93	3,3
7	1	1,1	4	2,73	2	2,5	5,39	3,3
8	1	2,2	3	2,73	2	3,75	4,62	4,4
9	8	8,8	4	5,56	6	8,75	4,62	3,3
11	6	4,4	2	2,73	4	8,75	5,39	7,7
12	3	4,4	5	2,73	4	2,5	6,16	3,3
13	2	2,2	4	2,73	2	1,25	4,62	2,2
14	2	3,3	2	0,91	4	1,25	4,62	1,1
16	2	4,4	6	3,64	2	6,25	6,93	7,7
19	3	3,3	2	1,82	2	2,5	5,39	4,4
20	0	1,1	1	1,82	4	0	3,08	0
24	2	3,3	2	1,82	0	1,25	2,31	2,2
27	4	5,5	3	4,55	10	1,25	5,39	1,1
28	7	4,4	2	3,64	2	1,25	5,39	7,7
30	3	5,5	5	2,73	6	3,75	5,39	3,3
31	5	3,3	1	1,82	2	0	5,39	1,1
součet	60	80,3	67	58,34	66	62,5	103,95	68,2
průměr	3,157895	4,226316					5,471053	3,589474

**PŘÍLOHA P 6: TABULKA VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKŮ  
PROBANDŮ ŽENSKÉHO POHLAVÍ ZE SKUPINY A**

<b>Ženy sk. A</b>								
číslo do- tazníku	PA	NA	PO	IR	NE	RE	VA	PV
1	1	5,5	6	4,55	2	2,5	6,93	3,3
3	2	5,5	6	4,55	2	2,5	6,93	2,2
4	3	4,4	6	5,91	2	2,5	6,93	3,3
5	2	6,6	4	3,64	2	2,5	6,93	2,2
6	2	5,5	6	4,55	2	2,5	6,93	2,2
8	5	8,8	7	5,46	6	3,75	5,39	6,6
10	3	1,1	6	3,64	6	7,5	2,31	2,2
12	5	5,5	7	5,46	10	3,75	6,16	4,4
20	0	1,1	2	2,73	4	2,5	5,39	3,3
Součet	23	44					53,9	29,7
Průměr	2,55555	4,88888					5,98888	3,3

**PŘÍLOHA P 7: TABULKA VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKŮ  
PROBANDŮ ŽENSKÉHO POHLAVÍ ZE SKUPINY B**

<b>Ženy sk. B</b>								
číslo do- tazníku	PA	NA	PO	IR	NE	RE	VA	PV
4	3	5,5	7	5,46	4	8,75	6,16	5,5
5	1	3,3	9	3,64	8	8,75	5,39	6,6
10	4	4,4	7	4,55	4	7,5	5,39	7,7
15	0	5,5	5	3,64	4	3,75	6,16	5,5
17	6	6,6	6	3,64	6	7,5	7,7	3,3
18	0	0	4	1,82	2	5	2,31	4,4
21	1	2,2	2	3,64	2	0	6,16	2,2
22	1	3,3	2	3,64	2	0	3,85	3,3
23	0	1,1	1	1,82	0	0	0	2,2
25	0	1,1	1	2,73	0	1,25	3,85	1,1
26	1	3,3	1	4,55	2	0	1,54	1,1
29	5	4,4	4	2,73	8	3,75	3,08	3,3
Součet	22	40,7					51,59	46,2
Průměr	1,83333	3,39166					4,29916	3,85

