

PRÁVNÍ MONOGRAFIE

Agresivita na silnicích aneb

Proč se za volantem
chováme jinak?

ZUZANA LISÁ



Wolters Kluwer
Česká republika

AGRESIVITA NA SILNICÍCH

aneb

Proč se za volantem chováme jinak?

Agresivita na silnicích aneb

Proč se za volantem chováme jinak?

ZUZANA LISÁ



Wolters Kluwer

Česká republika

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

Právní stav publikace je k 30. 11. 2010.

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

© Ing. Zuzana Lisá, Ph.D.

Ilustroval Lubomír Vaněk

ISBN 978-80-7357-615-8

Poděkování

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

O autorce

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



Foto: Lucia Dvořáková

Obsah

Seznam použitých zkratk	X
Úvod	XI

1 Agresivní chování – identifikace, příčiny a vliv agresivity na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích	1
1.1 Agrese	1
1.1.1 Biologické předpoklady agrese	3
1.1.1.1 Hormony	3
1.1.1.2 Mozek a neurofyzilogické mechanismy	4
1.2 Definice agresivního řízení	5
1.3 Příčiny agresivního chování	9
1.3.1 Vyhledávání vzrušení	12
1.3.2 Souvislost mezi sklonem ke kriminalitě a dopravní deliktenci	14
1.3.3 Nemáme s agresivitou problém všichni?	15
1.4 Vliv agresivního řízení na životní prostředí	16
1.4.1 Spotřeba pohonných hmot	17
1.4.2 Hluk	20

2 Přehled stavu problematiky v České republice, porovnání se zahraničím	24
2.1 Statistiky dopravní nehodovosti	24
2.1.1 Porovnání dopravních nehod podle jejich závažnosti	25
2.1.2 Vývoj socioekonomických ztrát z dopravní nehodovosti	26
2.1.3 Dopravní nehodovost zaviněná bezohlednou, agresivní, neohleduplnou jízdou v České republice	28
2.1.4 Statistika bodového hodnocení řidičů v České republice	29

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

3	Výběr statisticky významných případů poukazujících na přítomnost agresivity – analýza cílové skupiny agresorů	71
3.1	Pilotní terénní výzkum agresivních účastníků silničního provozu v ČR	71
3.1.1	Popis experimentu	72
3.1.1.1	Vytvoření databáze bezohledných či agresivních událostí	72
3.1.1.2	Vyhodnocení databáze bezohledných či agresivních událostí	75
3.1.2	Stručné shrnutí výsledků pilotního experimentu	85

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

Seznam použitých zkratek

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

Úvod

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

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

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

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

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

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

Publikace je zpracována ke dni 30. listopadu 2010.

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

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

1.1 Agrese

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.1.1 Biologické předpoklady agrese⁵

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

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

1.1.1.1 Hormony

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

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

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

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

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

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

1.1.1.2 Mozek a neurofyzilogické mechanismy

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

Limbický systém – má vliv na základní pudy a emoce.

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

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

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

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

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

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

Hlavními takovými neurotransmitery jsou:

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

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

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

1.2 Definice agresivního řízení

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

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

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

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

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

¹⁰ Excessive speed.

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

¹² Improper lane changing or weaving.

Americká NHTSA¹³ rozlišuje pro tuto problematiku tři výrazy:

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

Některé jiné instituce preferují tuto definici:

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

[D – 2]

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

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

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

¹³ National Highway Traffic Safety Administration; Washington, USA.

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

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

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

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

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



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

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

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

1.3 Příčiny agresivního chování

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

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

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