

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Ústav pedagogiky a sociálních studií

Diplomová práce

Bc. Nela Dutschaková

**Agresivní způsoby komunikace v silniční dopravě
a preventivní opatření k jejich minimalizaci**

Olomouc 2013

Vedoucí práce: PaedDr. Alena Jůvová, Ph.D

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně a použila jen uvedené prameny a literatury.

V Laškově dne 16. dubna 2013

.....
(vlastnoruční podpis)

Děkuji PaedDr. Aleně Jůvové, Ph.D za její odborné vedení diplomové práce, za poskytnutí cenných informací a rad, a zejména za čas a ochotu, kterou mi věnovala při jejím zpracování.

Zároveň děkuji všem učitelům autoškoly, kteří se zúčastnili výzkumného šetření, a také své rodině a přátelům zejména za jejich trpělivost.

ANOTACE

Jméno a příjmení:	Nela Dutszaková
Katedra:	Ústav pedagogiky a sociálních studií
Vedoucí práce:	Paeddr. Alena Jůvová, Ph.D
Rok obhajoby:	2013

Název práce:	Agresivní způsoby komunikace v silniční dopravě a preventivní opatření k jejich minimalizaci
Název v angličtině:	Aggressive methods of communication in road transport and preventive measures to minimize
Anotace práce:	<p>V diplomové práci se zabývám problematikou patologických způsobů komunikace v dopravě, agresivního jednání žáků v autoškolách a agresivitou samotných řidičů na pozemních komunikacích. Diplomová práce je rozdělena na teoretickou a empirickou část. V teoretické části se zabývám zejména osobností žáka, učitele a samotného řidiče a také pedagogickou komunikací, kterou pro práci učitele považujeme za důležitou. Velká část teoretické části je věnována agresivitě v dopravě a její prevenci. Cílem empirické části, pro niž byl zvolen kvalitativní výzkumný design, bylo prostřednictvím rozhovorů s učiteli autoškol zjistit, zda se dají vytipovat agresivní řidiči už jako žáci v autoškole, a zda snížení agresivity podle mínění učitelů autoškol může ovlivnit případná prevence či represe. Hlavním cílem diplomové práce bylo přispět k procesu zpracování metodiky zaměřené na rozpoznávání typologie agresivních řidičů.</p>

Klíčová slova:	Agrese, agresivní chování v dopravě, agresivní řidič, prevence, represe, osobnost učitele, osobnost žáka, osobnost řidiče
Anotace v angličtině:	<p>In my theses I concern with the problems of phatologic ways of communication in the traffic especially with the aggressive manners of the pupils in the driving schools and with the aggressiveness of the drivers on the roads. The theses is divided into theoretic and empiric part. In the theoretic part I concern especially with personality of pupil, teacher and driver and also with pedagogic communication which is considered to be important for work of a teacher. The big part of the theoretic part is devoted aggressiveness in the traffic and her prevention. The aim of the empirical part, for which he was elected as a qualitative research design by the means of discussion with the teachers of driving school if is possible to predict aggressive drivers already in driving school and if eventual prevention or repression has influence on reduction of aggressiveness in opinion of teachers of driving schools. The main aim of this thesis was to contribute to the treatment process methodology that focuses on recognition typology of aggressive drivers.</p>
Klíčová slova v angličtině:	Aggression, aggressive behavior in traffic, aggressive drivers, prevention, repression, the personality of the teacher, the pupil's personality, personality driver

Přílohy vázané v práci:	Příloha č. 1 - Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání
Rozsah práce:	118 + 3 strany přílohy
Jazyk práce:	Čeština

OBSAH

ÚVOD	9
I. TEORETICKÁ ČÁST	12
1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ	12
2 AGRESE, AGRESIVITA	18
2.1 Druhy agrese, agresivity.....	18
2.2 Agrese a sociální patologie.....	20
2.3 Agresivita v dopravě.....	21
2.3.1 Agresivní řízení.....	22
2.3.2 Příčiny agresivity v dopravě.....	23
3 TYPOLOGIE OSOBNOSTI UČITELE, ŽÁKA A ŘIDIČE	26
3.1 Osobnost učitele.....	26
3.1.1 Osobnost učitele v autoškole.....	27
3.1.2 Požadavky na učitele autoškoly.....	28
3.1.3 Všeobecná a odborná kompetence učitelů autoškol... 29	
3.1.4 Učitel při práci diagnostika žáka v autoškole.....	29
3.2 Osobnost žáka.....	30
3.3 Osobnost řidiče.....	31
3.3.1 Typologie osobnosti řidičů.....	33
3.3.2 Agresivní řidič.....	36
4 KOMUNIKACE A JEJÍ PATOLOGICKÉ ZPŮSOBY V AUTOŠKOLE A V DOPRAVĚ	39
4.1 Pedagogická komunikace.....	40
4.2 Pravidla pedagogické komunikace a komunikace verbální a neverbální.....	41
4.2.1 Komunikace verbální.....	41
4.2.2 Komunikace neverbální.....	41
4.2.3 Komunikace činem.....	46
4.3 Komunikace mezi žákem a učitelem v autoškole.....	46
4.4 Patologické způsoby komunikace v autoškole.....	47

4.4.1 Nejčastější agresivní způsoby komunikace v autoškole.....	47
4.5 Komunikace mezi účastníky silničního provozu.....	49
5 PREVENCE, REPRESIE A LEGISLATIVA.....	50
5.1 Prevence v dopravě.....	50
5.1.1 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.....	51
5.1.2 Informační a preventivní kampaně.....	54
5.2 Dopravní výchova a vzdělání řidičů.....	57
5.2.1 Řidičské oprávnění (průkaz) na zkoušku.....	58
5.3 Legislativa.....	59
5.3.1 Bodový systém.....	62
II. EMPIRICKÁ ČÁST.....	66
6 METODOLOGIE VÝZKUMU.....	66
6.1 Volba výzkumné strategie.....	66
6.2 Metoda sběru dat.....	67
6.3 Výzkumný soubor.....	68
6.4 Realizace výzkumu.....	69
6.5 Cíl diplomové práce a cíl empirické části diplomové práce.....	70
6.6 Způsob zpracování dat.....	71
6.7 Analýza získaných výsledků.....	72
6.7.1 Metoda „zakotvené teorie“.....	72
6.8 Interpretace zjištěných výsledků a doporučení pro teorii a praxi	102
ZÁVĚR.....	107
SEZNAM ZKRATEK.....	110
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	111
SEZNAM TABULEK, OBRÁZKŮ A PŘÍLOH.....	117

ÚVOD

„Bohužel až na konci našeho lidského snažení je člověk, jeho cenný život a bezpečnost; v dopravním prostředku i mimo něj na pozemních komunikacích.“

Karel Havlík

Tématem diplomové práce jsou agresivní způsoby komunikace v silniční dopravě a preventivní opatření k jejich minimalizaci. Práce je zaměřena především na agresivitu budoucích řidičů, tedy uchazečů o řidičské oprávnění, ale i na řidiče samotné, a to zejména na jejich patologické způsoby komunikace zaměřené proti ostatním účastníkům silničního provozu.

V dnešní době je agresivita nedílnou součástí každého z nás. Bez agresivity by nebylo možné přežít. Tím, že se člověk chová agresivně, si získává své teritorium. Ne však každá agresivita je pozitivní. Častěji se setkáváme s agresivitou negativní, při které je ubližováno slabším. Proto je důležité agresivitu usměrňovat a proti negativní agresivitě se snažit bojovat.

Práce je zaměřena na sociálně-patologický jev, kterým je agresivita řidičů. Dnes si nikdo z nás nedokážeme představit život bez automobilů. Denně se musíme dostat do práce, nakoupit potraviny. Proto je automobil nezbytnou součástí našeho každodenního života. Ti co nevlastní řidičský průkaz jsou pasivními účastníky dopravního procesu. Také oni mohou být ohrožováni agresivním řidičem. Každý z nás má důvod zajímat se a snažit se o eliminaci agresivního chování řidičů, především proto, že při agresivnímu chování řidičů dochází k velkému počtu dopravních nehod, při kterých může dojít ke zmrzačení a usmrcení i nám blízkých osob. A také by nás měla zajímat skutečnost, že následky dopravních nehod jsou hrazeny státem, který má finanční prostředky právě z daní, které platíme my.

Stále rozvíjející se doprava má za následek zvyšující se počet agresivních řidičů. Dochází tak k ohrožování nevinných osob. Otázkou je, jak proti takovým osobám bojovat. Dnešní společnost je nastavena tak, že je podporována

samostatnost, soběstačnost jedince, a také soutěživost. Každý člověk se snaží urvat pro sebe to nejlepší, bohužel na úkor jiných. Dá se vůbec proti problematice agresivity bojovat?

Podle mnoha autorů se projevy agrese nedají eliminovat, můžeme je pouze kultivovat. Proto, bychom se měli snažit agresi nikoliv vybit, ale snažit se ji „znormlizovat“, aby k ní nedocházelo. Bohužel však podle studií se agresivita zvyšuje a objevuje se i u osob, které by nám ostatním měli jít příkladem. Jak chceme bojovat proti agresivitě, když denně vidíme jak politici verbálně, gesty ukazují občanům, co si mohou dovolit ke svým oponentům a klidně jim to prochází.

Téma práce nebylo zvoleno náhodně. Týká se každého z nás. Každý z nás se jistě, alespoň jednou v životě setkal s agresivním řidičem. Pokud ne osobně, určitě nikomu neunikly kauzy v médiích. Kauzy Trpišovský nebo Janoušek nemohly nechat chladného nikoho z nás. Osobně jsem si toto téma vybrala zejména z důvodu častého setkávání se s agresivními řidiči, jak ve formě gestikulací, zvukových a světelných signálů, verbálních nadávek, tak i svědectví fyzického napadení řidiče, kvůli pomalejší jízdě.

Diplomová práce je rozdělena na dvě části, na část teoretickou a empirickou. Teoretická část práce je zaměřena na vymezení základních pojmů, kde jsou vymezeny pojmy sociální patologie, sociální deviace, agresivita, agrese, nebo autoškola a řidičské oprávnění. Druhá kapitola se věnuje agresi a agresivitě obecně a z pohledu dopravy. Ve třetí kapitole se zaměřujeme na osobnost řidiče a zejména na řidiče agresivního. Věnujeme se zde typologii osobností, podle kterých můžeme rozpoznat osobu agresivní. V další kapitole se věnujeme komunikaci, a to jak komunikaci pedagogické, která je nedílnou součástí výuky a výcviku v autoškole v interakci učitel-žák, tak komunikaci mezi účastníky silničního provozu. Kapitola je zaměřena i na agresivní komunikaci přímo v autoškole. Podle dostupných zdrojů je agresivita v autoškolách významným fenoménem. Učitelé autoškol se s ní setkávají nejčastěji při řešení organizačních záležitostí, jako následek frustrace, či při neúspěchu u závěrečných zkoušek. V poslední kapitole se věnujeme legislativě a prevenci, která je důležitou součástí k alespoň částečné eliminaci tohoto patologického jevu.

Výzkumné cíle této diplomové práce byly stanoveny takto: Jako *hlavní cíl* je přispět k procesu zpracování metodiky zaměřené na rozpoznávání typologie osobnosti agresivních řidičů a zjištění vlivu prevence a represe na eliminaci agresivního chování na silnicích. Touto kvalitativní studií se chceme pokusit o položení základu pro budoucí kvantitativní řešení. K tomu, abychom dosáhli hlavního cíle, jsme si stanovili dílčí cíle. Jako *dílčí cíle* jsme stanovili zjištění názorů učitelů autoškol na nejčastější osobnostní typy žáků v autoškolách, zjistit příčiny a projevy agresivity žáků autoškol a řidičů a zjistit jejich vnímání prevence a represe v boji proti agresivitě v dopravě. Posledním dílčím cíle je zjistit případná řešení agresivity v dopravě podle mínění učitelů autoškol.

V empirické části se budeme snažit odpovědět na výzkumné otázky, které přispějí k dosažení stanovených cílů. Výzkumné šetření bude realizováno mezi učiteli autoškol především v Olomouckém kraji. Výsledky budou popsány v závěru práce.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

Pro správné pochopení diplomové práce je důležité vysvětlit základní pojmy.

Jako první považujeme za nutné vysvětlit rozdíl mezi sociální patologií a sociální deviací, jejichž součástí je i agresivita.

Sociální patologie je shrnující pojem pro nezdravé, obecně nežádoucí společenské jevy, tedy jevy společensky nebezpečné. Sociální patologie pochází z latinského slova pathos neboli utrpení, choroba. „*Jde o souhrnné označení nezdravých, abnormálních a obecně nežádoucích společenských jevů*“ (Fisher, S., Škoda, J., 2009, str. 13). Sociální patologie není samostatnou vědní disciplínou. Spolupracuje s vědními disciplínami, jako jsou sociologie, psychologie, či etopedie. Všechny tyto vědní disciplíny se podílejí na studiu a rozboru příčin a faktorů, které vedou ke vzniku určitých sociálně patologických jevů. Sociální patologie je definována jako „*takové jednání jedince, které je charakteristické především nezdravým životním stylem, nedodržováním nebo porušováním sociálních norem, zákonů, předpisů a etických hodnot, chování a jednání, které vede k poškozování zdraví jedince a prostředí ve kterém žije a pracuje a ve svém důsledku pak vede k individuálním, skupinovým či celospolečenským poruchám až deformacím*“ (Pokorný, V., Telcová, J., Tomko A., 2003, str. 9). Podle Vykopalové (2001) lze za patologické označit všechny situace a jevy, jež se odklání od sociálních, morálních či právních norem (často například kriminalita, vandalismus, apod.). Norma je chápána jako požadavek stanoveného chování či vlastností, které stanovuje daná společnost. Pokud dojde k jejímu porušení, následuje sankce. Velký sociologický slovník II. uvádí, že sociálně patologickými jevy se zabývá vědní obor sociální patologie. Do sociologie jej zavedl Herbert Spencer „*jako sociální paralelu biologických onemocnění*“ (Linhart, J., 1996, str. 758). Podle Emílie Durkheima je sociální patologie věda o způsobech chování,

kteřé se odchyluje od daných norem. Tyto negativní jevy však vnímal jako každodenní součást života společnosti, která nemá jen negativní funkce. Sociálně patologické jevy jsou proměnlivé v čase a prostoru.

Sociologové však biologismus odmítali, namísto toho používají pojem **sociální deviace** či **sociální dezorganizace**, kterými bývá nahrazována sociální patologie. Podle Fishera (2009) jsou sociální deviace (z latinského slova deviatio, neboli odchylka, úchylka) definována jako způsoby jednání, které jsou nepřizpůsobivé vůči společenským normám, ale akceptované většinou obyvatelstva. Sociálními deviacemi tedy označuje porušování nebo jakoukoliv odchylku od sociálních norem i v kladném slova smyslu. Podle Hrčky (2001, str. 16-17) řadíme lidské sociální deviace na:

- Zjevné (rozpoznané a označené) deviantní chování
- Zjevné poruchy psychických funkcí u člověka, které často ústí v deviantní chování
- Zjevné deviantní fyzické charakteristiky jedince, kam řadí smyslové poruchy
či fyzické malformace
- Zjevné deviantní sociální charakteristiky

Mezi sociálně patologické jevy patří pojmy agrese, agresivita a násilí, na které se v diplomové práci zaměřujeme nejvíce. Proto považujeme za důležité uvést i rozdíly mezi agresí a agresivitou, která neznamena totéž.

Agrese (blíže viz. kapitola 2) je chápána jako „*násilné narušení práv jiného člověka, jako ofenzivní jednání či procedura, ale taktéž jako asertivní jednání*“ (Čermák, I., 1999, str. 9). Jedná se o každodenní součást života každého z nás. Společným názorem na definice agrese je, že agrese představuje škodlivý způsob chování, který zahrnuje škody na psychice i škody fyzické. Agrese je podle Čermáka (1999, str. 9) vymezena jako „*vyhledávání záliby v ubližování jiným lidem.*“ V tomto případě se hovoří o tom, že agrese je zdrojem potěšení, legrace či agresivní veselí až bujarost. Agrese je chápána jako forma chování, kde cílem je záměrně někoho poškodit či mu ublížit.

Z agrese je někdy vyčleněn pojem **násilí**. Násilí je definováno jako „*záměrný pokus někomu ublížit*“ (Brekwellová, 1997 in Čermák, I., 1999, str. 12). Rozdíl mezi agresí a násilím tkví v tom, že agrese představuje zdroj motivační, kdežto násilí představuje v chování jeden z projevů agrese.

Pojem **agresivita** je chápána v nejširším slova smyslu, nejen biologickém, jako dispozice k agresivnímu chování. „*Člověk, s vysokou mírou agresivity, je často a velmi snadno v nejrůznějších situacích náchylný jednat agresivně*“ (Berkowitz, 1993, in Čermák, I., 1999, str. 13). V souvislosti s ní je možné se setkat s pojmem **hostilita**. Jedná se o nepřátelský postoj vůči sobě či okolí s projevující se agresivními projevy v chování (Hartl, P., 1993).

Součástí agrese, agresivity je komunikace, prostřednictvím níž se dorozumíváme.

Řeč je základní dorozumivací prostředek lidí, je základní formou pro mezilidskou **komunikaci**. Komunikace (bližší viz. kapitola 4) je výměna informací mezi dvěma subjekty, přičemž dochází u jedné strany k vysílání informace a na straně druhé k přijímání nebo vnímání informace (Laca, S., 2011). Podle Laca (2011) zahrnuje sociálně-pedagogická komunikace i technické prostředky umožňující vzájemnou komunikaci. Komunikaci je možné definovat jako „*proces odevzdávání informací od člověka k člověku, prostřednictvím kterého je možné sociální konání*“ (Bednaříková in Laca, S., 2001, str. 166).

Vzhledem k tomu, že je diplomová práce zaměřena na dopravu, považujeme za důležité uvést i základní termín, jakým je pozemní komunikace, na níž se agresivní chování odehrává.

Podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích je **pozemní komunikace** dopravní cestou, která je určena k užívání silničními, ale i jinými vozidly a chodci. Její součástí jsou pevná zařízení nutná pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Může mít podobu stavby (dálnice, silnice, i místní komunikace) jakož to součástí české právní úpravy, či podobu pozemku nebo jeho části (účelové komunikace).

Pokud se chceme stát účastníkem silničního provozu tedy řidičem, je důležité získat odborné vzdělání v autoškole.

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel stanovuje **autoškolu** jako místo, kde občané získávají řidičské oprávnění. Jedná se o fyzickou nebo právnickou osobu, která je oprávněna vzdělávat uchazeče o získání či rozšíření řidičského oprávnění. Uchazeč si v autoškole může zdokonalit i jiné odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Aby mohla autoškola fungovat, potřebuje ke své činnosti oprávnění státních úřadů.

Řidičské oprávnění jinak nazýváno jako „řidičák“, je doklad, veřejná listina, kterou se prokazuje uchazeč k řízení motorových vozidel. Jinými slovy, tedy řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného v příslušné skupině nebo podskupině (zákon č. 361/2000 Sb.). K tomu, aby uchazeč získal takovéto oprávnění je povinen absolvovat předepsaný výcvik, který je završen zkouškou. V dnešní době v ČR má řidičský průkaz podobu plastové karty o rozměrech 85,5 x 54 mm. Řidičský průkaz obsahuje osobní údaje držitele (jméno, příjmení, datum narození, fotografii, apod.), seznam oprávnění, vlajku Evropské unie a bezpečnostní prvky. Jak již bylo uvedeno, řidičské průkazy jsou řazeny do skupin a podskupin. Podle zákona o silničním provozu rozlišujeme skupiny A, A1, B (kam řadíme motorová vozidla, traktory, ...), B1, C, C1, D, D1, BE, C1E, CE, D1E, DE, AM, T. Aby mohl získat uchazeč řidičské oprávnění, musí být zdravotně způsobilý. Být zdravotně způsobilý znamená tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel, která se posuzuje lékařským posudkem. Držitelé řidičského oprávnění C, CE, C1E (další uvedeny v zákoně) jsou povinni podrobit se dopravně psychologickému vyšetření, které provádí klinický psycholog. Udělení a rozšíření nebo i odnětí řidičského oprávnění uděluje a odebírá žadateli obecní úřad s rozšířenou způsobilostí (Souček, V., 2012).

Žák, v našem případě žadatel o řidičské oprávnění je v průběhu výuky a výcviku v autoškole vzděláván a vychováván tak, aby získal potřebné znalosti, dovednosti, které jsou nezbytné pro následné řízení motorového vozidla.

Učitel nazývající se jako pedagog je jedním z činitelů výchovně-vzdělávacího procesu. Jedná se o osobu, která pomáhá žákům v procesu vzdělávání. Učitel by měl předávat znalosti, dovednosti, měl by motivovat žáky a rozvíjet jejich morální hodnoty. Součástí učitelovi profese je také sebevzdělávání sebe samého. V moderním školství je povolání učitele považováno za samostatnou profesi. Učitel by měl vzdělávat žáky podle tematického plánu (rámcového vzdělávacího, školního vzdělávacího plánu), popřípadě podle kurikula (vzdělávací cesta) (Průcha, J., 2002, 2005). Mezi jeho odborné kompetence se řadí zejména kompetence komunikační, motivační, prezentační, diagnostické a organizační). Aby byl učitel „profesionál“ je důležité, aby u něj nechyběly žádné z osobnostních předpokladů a to zejména morálka, pedagogický takt, láska k žákům apod. (Malach, J., 2002). Učitel autoškoly při výuce a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění (žáků) vykonává pedagogickou činnost. Za pedagogickou činnost je považována taková činnost, jejímž obsahem je výchova, vzdělání a vyučování, kdy není přesně stanoveno tematické zaměření činnosti.

Zákon č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů definuje **řidiče** jako osobu, která řídí motorové (motocykl, automobil, autobus) či nemotorové vozidlo (jízdni kolo). Taková to osoba se řídí v silničním provozu dopravními předpisy, které jsou upraveny v zákoně o silničním provozu č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Pokud osoba nevlastní řidičské oprávnění a řídí motorové vozidlo, takovéto jednání je považováno za trestné. V § 2d tohoto zákona je řidičem osoba, „*která je účastníkem provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti*“.

Jako poslední pojem vysvětlíme slovo prevence, která je nedílnou součástí k tomu, abychom zabránili sociálně patologickým jevům nejen na silnicích.

Slovo **prevence** (z latinského slova *praevenire*, tedy předcházet) je soustava opatření (v našem případě v dopravě, která slouží k předcházení dopravních nehod, agresivity v dopravě), které slouží k předcházení jevu, který je ve společnosti považovaný jako nežádoucí (zločiny, nehody, násilí, sociální konflikty a podobně). Prevence se rozlišuje na prevenci primární, která bývá zaměřena na veškeré obyvatelstvo. Zabývá se zkoumáním podmínek a příčinami jevů, jak těmto jevům předcházet, a jak se jim bránit. Dále se do prevence řadí prevence sekundární, která má za úkol včasné zachycení a bránění prohloubení a šíření nežádoucích jevů dále. Je zaměřena zejména na ohrožené skupiny obyvatelstva (mládež, menšiny). A terciární prevence je zaměřena na osoby, které jsou například propuštěné z výkonu trestu, či z léčení. Zabývá se zabraňování opakování se nežádoucích jevů (například trestných činů) (Pokorný, V., Telcová, J., Tomko A., 2003).

2 AGRESE, AGRESIVITA

Pokud hovoříme o agresi, v podstatě se jedná o obranný mechanismus. V psychologicko-sociologickém pojetí se jedná o destrukci v chování, kdy někomu vědomě a záměrně ubližujeme, násilně omezujeme jeho svobodu a poškozujeme jiné osoby či věci s cílem získat pro sebe určité osobní výhody. Agrese můžeme považovat za technické vyrovnávání se s náročnými životními situacemi (Šucha et al., 2010). Lze ji také definovat jako záměrné jednání, jehož motivem je otevřená nebo symbolická snaha způsobit někomu křivdu, škodu nebo bolest. Za prvky agrese jsou považovány nadávky, výhrůžky, sarkasmus, výsměch, vtípkování na účet druhých, vandalismu až násilí a terorismus (Hamerníková, V., 2010).

Cílem agrese bývá nejčastěji zastrašování ostatních, odstraňování objektů, jiným zmařit a pro sebe zajistit jisté společenské výhody.

Rozdíl mezi agresí a agresivitou tkví v tom, že agrese vyjadřuje reálný projev útočného a násilného jednání vůči druhé osobě či okolí. Agresivita je pouhé označení pro takovéto jednání (Vágnerová, M., 2004). Tendence, sklon k útočnému jednání (to co k agresi vede) se nazývá **agresivita**, dochází k transformování útočného jednání do určitých podob (Laca, S., 2011). Jedná se o dispozici osobnosti, která je u člověka vyvolána frustrací, kterou v dnešní společnosti trpí stále více lidí. Frustrace vzniká rozporem mezi potřebou a skutečnými možnostmi jejího uspokojení. V dopravě bývá odpovědí na frustraci právě agrese, která je zaměřena proti jejímu zdroji (Lisá, Z., 2010). Důvodem k agresivnímu chování bývají pocity ohrožení, které jsou vyvolány nepřekonatelnou překážkou, která stála v cestě k uspokojení určité potřeby člověka. Důvodem bývá i afekt.

2.1 Druhy agrese, agresivity

Agrese je nejčastěji rozdělována na instrumentální a emocionální. Instrumentální agrese slouží jako prostředek k dosažení vnějšího cíle. Je založena

na předem promyšleném plánu, člověk uvažuje o možných variantách, jak by mohlo probíhat jednání. Naopak emocionální agrese (někdy nazývána jako zlostná, afektivní) je charakteristická přítomností silných negativních emocí (hněv) a v tomto případě není agrese prostředkem, ale je sama sobě cílem (Čermák, I., 1999).

Moyer (1968) klasifikoval sedm různých druhů agrese, která je založena na studiu zvířat, přesto je užitečná i pro agresi lidskou.

1. **Predátorská agrese**, která je charakteristická útočným chováním proti přirozené kořisti. Jedná se o mezidruhový typ agrese, jen výjimečně se může vyskytnout mezi příslušníky stejného druhu.
2. **Agrese mezi samci** je naopak vnitrodruhovou agresí, na základě níž dochází k nastolování hierarchie dominantních zejména samců ve skupině.
3. **Agrese vyvolaná strachem**, k níž dochází, pokud se ocitneme v situaci, která nám znemožňuje únik ze situace, která nás ohrožuje.
4. **Dráždivá agrese** je vyvolaná živými či neživými podněty. Podle Moyera jí předchází frustrace, bolest, hlad či únava.
5. **Mateřská agrese** je reakce matky, pokud se její mládě (dítě) ocitá v situaci ohrožení.
6. **Sexuální agrese**
7. **Agrese jako obrana teritoria**, která je charakterizována jako agrese spojená s reakcí na narušování již vymezeného území (Čermák, I., 1999).

Mezi další druhy agrese řadíme **agresi přímou** (fyzickou, verbální) a **nepřímou** (fyzickou, verbální). Mezi přímou fyzickou agresi řadíme přímé napadání člověka člověkem, tedy různé kopání do osoby, cloumání s osobou a další napadání. Naopak mezi přímou verbální agresi řadíme nadávky či zesměšňování osob. Kromě již zmíněných přímých agresí existují i nepřímé agrese. Mezi projevy nepřímé fyzické agrese patří ničení majetku, v případě naší diplomové práce, vozidla (Čermák, I., 1999).

Spurný (1996) popisuje 5 druhů agrese. 1. typem je agrese **otevřená** (je namířena proti člověku, jenž vyvolal nepříjemné pocity v agresorovi). 2. typem agrese **nepřímá**. Je namířena proti významným hodnotám druhé osoby. 3. typ agrese **přesunutá**, při níž si agresor vybíjí vztek na objektu náhradním. Dalším typem je agrese imitativní, kde agresor napodobuje chování dříve agresivního člověka. A posledním typem je **autoagrese** (sebepoškozování nebo vražda).

Agrese má negativní vliv na zdravotní stav. Dochází při ní k zrychlení srdeční činnosti, zrychlení dechu, k opakovaným bolestem hlavy, zvýšení krevního tlaku až k hrozbě infarktu (Čermák, I., 1999).

2.2 Agresivita a sociální patologie

Jak již bylo zmíněno výše, pro agresivitu je typické destruktivní zaměření na objekt. Destrukce souvisí s motivací a potřebami konkrétního člověka. Jinak je hodnocena agresivita, která souvisí s obranou objektu, a jinak agresivita spojená s nenávistí, touhou po vzniku bolesti. Podle Nakonečného (1996, str. 204) je klasifikace agresivity z pohledu sociální patologie následující:

- Zlostná agresivita – jedná se o vyjádření nevole. Jedná se o impulzivní výraz afektu. Řadíme se projevy nenávisti, způsobování bolest. Člověku přináší tento druh agresivity vnitřní uspokojení
- Instrumentální agresivita – vždy se jedná o prostředek, prostřednictvím něj dosáhne osoba cíle. Nejedná se o patologii, cílem může být ochrana vlastní či svých blízkých. Podle Laca (2011) je agrese instrumentální vedlejší produkt při dosahování jiných, nikoliv agresivních cílů (například faul při sportu).
- Spontánní agresivita – jedná se o patologii v případě, kdy subjekt způsobuje bolest druhým osobám a tím u něj dochází k emočnímu uspokojení potřeb.

Dále se můžeme setkat s typy agresivity, mezi které řadíme obrannou agresivitu, která je odpovědí na bezprostřední hrozbu. Dalším typem je agresivita rodičovská, která je totožná s agresí mateřskou a posledním typem je agresivita soutěživá, kterou důvěrně známe z každodenního života. Tento typ agresivity nám zajišťuje dostatek zdrojů pro to, abychom kvalitně přežívali. Kvůli ní se „rveme“ například o místo na silnici, snažíme se být všude dřív, mít všeho víc apod.

2.3 Agresivita v dopravě

Agresivita je vyvolána zejména frustrací. Pokud dojde k frustrující situaci za volantem (vyvoláno například v dopravní koloně) mohou se vyskytnout různé typy agrese. Může se jednat o myšlenkové projevy, navenek se neprojevující (nebo pouze minimálně, jako například stisk zubů, zčervenání), dále projevy verbální (nadávky, výhrůžky). Dalším projevem agrese může být destrukce či poškozování vozidel ostatních účastníků silničního provozu (od poškrábání laku až úplné poničení karoserie) a posledním projev fyzické násilí vůči ostatním řidičům (Lisá, Z., 2010).

Agresivita řidičů je podle odborníků z psychologie považována za jednání, které se nejvýrazněji projevuje v nepříznivě aktuální situaci v dopravě, hustotě provozu komunikace, vlastními schopnostmi, ale i celkové zkušenosti s dopravními situacemi.

Řidič se chová agresivně v určitých situacích. Například v dopravní zácpě nebo při vynucené jízdě za pomalým vozidlem, kde není možnosti předjetí. Jeho osoba je frustrována, nemůže dosáhnout svého určeného cíle, dostává se do stresu. Takový řidič se nejdříve uchýlí k projevům verbálním (nadávky, obscénní gesta), posléze se může uchýlit k fyzickým projevům. Mezi, které lze zařadit houkání, boucháním do volantu až po rozhodnutí předjet ostatní účastníky silničního provozu v koloně i přes plnou čáru na vozovce (Lisá, Z., 2010).

2.3.1 Agresivní řízení

Agresivní jízda v české terminologii zatím není přesně definována. Budeme tedy vycházet z definice zahraničních. Pro podmínky v České republice je vhodné aplikovat definici kanadskou, vzhledem ke své obecnosti, srozumitelnosti a v praxi lepší aplikovatelnosti. Na globální webové konferenci v Kanada (2000) bylo agresivní řízení definováno jako „*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*“ (Lisá, Z., 2010, str. 5). Podle Havlíka (2005) je agresivní jízda řidiče charakterizována jako nepřiměřená rychlost, náhlé intenzivní akcelerace, které vznikají, hrozí-li řidiči předjetí jiným vozidlem. Dále nerespektování dopravních předpisů. Tito řidiči často trestají ostatní účastníky silničního provozu (například za pomalejší jízdu, ...) troubením či blikáním.

Existují však i jiné definice, které agresivní řízení definují jako „*Agresivní řízení motorového vozidla je takové, při kterém dojde v průběhu jedné nepřerušené jízdy ke třem nebo více přerušením pravidel silničního provozu, která by mohla ohrozit jakoukoli osobu nebo majetek*“ (Lisá, Z., 2010, str. 6).

Mezi chování, které je spojeno s agresivním řízením, patří podle Lisé (2010):

- Nepřiměřená rychlost
- Nesprávné předjíždění z jízdního pruhu do jiného jízdního pruhu
- Nerespektování dopravního značení a zařízení, které přikazuje dát přednost v jízdě nebo zastavit vozidlo
- Nedodržování bezpečné vzdálenosti
- Nepatřičné předjíždění
- Neoprávněná jízda ve vyhrazeném jízdním pruhu pro vozidla s právem
- Náhlé zpomalení nebo zastavení jako trest pro vozidlo jedoucí vzadu
- Agresivní a obscénní gestikulace apod.

Pro problematiku agresivního řízení rozlišuje Americká NHTSA 3 výrazy.

1. **Reckless driving** (bezohledná jízda) – snížený respekt k ostatním účastníkům silničního provozu.
2. **Aggressive driving** (agresivní jízda) – spáchání několika přestupků během jediné jízdy, prostřednictvím které řidič ohrozí jiné osoby, majetek.
3. **Road rage** (silniční vztek) – „*jedná se o trestní čin (criminal offence), který spočívá v útoku prostřednictvím motorového vozidla nebo jiné nebezpečné zbraně, kterého 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*“ (Lisá, Z., 2010, str. 7). Jedná se tedy o záměrně přímý útok.

Objevuje se například ve chvíli, kde se dostanou do konfliktu dva řidiči, a dochází k situaci, že oba řidiči jsou přesvědčeni o svoji pravdě, a tedy, že právo je na jejich straně. I když se v danou chvíli vidí poprvé, a tudíž se neznají, jsou schopni se v afektu i zabít. Podle Novotného (in Šucha et al., 2010) jsou to osoby bez sebedůvěry a trpící úzkostí.

Mizell definoval pro Americkou automobilovou asociaci agresivní řízení jako nejextrémnější případy řidičského chování, které jsou zaměřené na to, aby škodily ostatním účastníkům silničního provozu.

2.3.2 Příčiny agresivity v dopravě

Podle Lisé (2010) může být příčinou v podstatě cokoliv. Každý z nás, i když se chová bezkonfliktně, slušně, se v dopravě může chovat agresivně nebo riskantněji než v obvyklých denních situacích mimo dopravu.

Příčiny z obecného pohledu dělíme na *vrozené* a *získané* (Fisher, S., Škoda, J., 2009, str. 50). Z hlediska biologických teorií je agresivní chování považováno jako vrozené. Podle sociálních přístupů lze agresi chápat spíše jako

odpověď naučenou sledováním a napodobováním ostatních. Z obecného hlediska jsou příčinou agresivity obě v kombinaci zmíněná hlediska (Lisá, Z., 2010).

Příčinou z biologického hlediska jsou **biologické dispozice**, kde jedním z biologických faktorů především u mužů je vyšší míra agresivního chování spojována s hladinou testosteronu. Dalším biologickým faktorem je změna ve struktuře či funkci centrální nervové soustavy. Může souviset s úrazem či prodělaným onemocněním. Je často spojována s lidmi trpícími poruchami psychického vývoje a syndromem hyperaktivity, u kterých bývá agresivita pozorována častěji (Raboch, J., et al., 2001). Podle Čermáka (1998) je chování člověka dáno biologickými předpoklady osobnosti. Těmito procesy se zabývají různé vědní obory. Zejména sociologie, či kriminologie, která se zabývá lidským chováním, při kterém dochází k porušení společenských norem (tedy i agresí), ale také jednotlivé obory psychologie. Mezi biologické předpoklady řadíme zejména **hormony**, které mají velký vliv na agresi u člověka, především zvýšenou hladinou testosteronu, jak bylo uvedeno výše. Podle různých výzkumů (Dabbs, 1998) bylo zjištěno, že osoby, které páchaly trestné činy bez jakékoliv předchozí provokace, měly vyšší hladinu právě zmíněného testosteronu. Stejně tak u výzkumu adolescentů byla zjištěna souvislost se zvýšenou hladinou testosteronu a jejich následnou slovní agresí, sociabilitou či nepřizpůsobivých chováním.

Agresivní chování se může rozvíjet i vlivem sociálních faktorů, zejména sociálním učením (Fisher, S., Škoda, J., 2009). Člověk se učí agresivnímu chování pozorováním a napodobou ostatních. U dětí jsou základními příčinami agresivního chování tyto faktory: nedostatek spontánní aktivity, pohybu, dále frustrace, různé formy psychické deprivace, nečitelná výchova, která spočívá v nejasných pravidlech, kdy trest či odměna přicházejí ze strany rodiče nepravidelně (podle nálady rodičů). Velký vliv na agresivitu má i mediální násilí, kdy jsou v médiích předkládány vzory agresivity a násilí (Martínek, Z., 2009).

Martínek (2009) dále uvádí, že příčinou mohou být i genetické vlivy. Agresivita se vyvíjí ve vztahu jedince a okolním prostředím. Mezi další příčiny lze uvést toxické vlivy a výživa plodu v těhotenství, kdy matky během těhotenství

konzumovaly drogy, alkohol či tabák. Příčinou agresivního chování mohou být i komplikace, které vznikly během těhotenství či porodu (zejména nechtěné děti – negativní postoj matky k dítěti).

Mezi nejčastější příčiny agrese řidičů patří **pocit ohrožení**, kdy se řidič cítí být ohrožený ostatními vozidly a ztrácí tak pocit kontroly sám nad sebou a chová se agresivně. Jako další příčinu uvádí Lisá (2010) **soutěživost**. Tato „vlastnost“ může vést jedince k agresi v dopravě, tak že se na silnicích předvádí, závodí s ostatními nepřiměřenou rychlostí. Za velmi závažné chování účastníků silničního provozu (řidičů) je **trestání** ostatních účastníků silničního provozu. Řidiči trestají ostatní za to, že jsou pro jejich styl jízdy či jednání nepohodlní. Řadíme sem zejména najíždění na vozidlo, předjíždění zprava, vybízdování či oslňování dálkovými světly. Co se **komunikace** týče, mezi agresivní projevy chování se objevují hlasité projevy řidičů, provádění zejména obscénních gest na ostatní.

Asi nejčastější příčinou v dnešní době je **stres**. Lidé neustále někam spěchají, stres je způsoben i masivnější dopravou a s tím jsou pak spojeny častější dopravní nehody.

To, že se člověk, řidič chová bezohledně vůči ostatním účastníkům silničního provozu, může být způsobeno i pocitem **anonymity**, zejména v situaci pokud jede řidič sám nebo, že má zatmavená skla automobilu. Důležité je také upozornit, že příčina agresivního chování může být způsobena nepochopením či špatným pochopením druhého řidiče. To souvisí s nedostatečnou komunikací.

Podle Lisé (2010, str. 11) se člověk chová agresivně zejména pokud:

- má nízkou míru odpovědnosti vůči druhým (to souvisí s i s pocitem anonymity, kdy jede řidič v autě sám a necítí zodpovědnost za druhé spolupasažéry)
- je u něj nedostatečně rozvinuta schopnost předvídání
- u člověka, který má rád dobrodružství a rád vyhledává vzrušující situace
- nebo člověk s přehnanou sebejistotou či naopak s pocitem méněcennosti

3 TYPOLOGIE OSOBNOSTI UČITELE, ŽÁKA A ŘIDIČE

Tato kapitola se věnuje osobností učitele autoškoly a jeho žáků. Velká část kapitoly je věnována osobnosti samotného řidiče působící na poli silničního provozu. Kromě obecného popisu řidiče se věnujeme blíže i charakteristice a typologii agresivních řidičů.

3.1 Osobnost učitele

V psychologii se osobností rozumí individuální jednota člověka, která se vyznačuje interakcí, integrací a směřováním k dosažení cíle. Na osobnost učitele jsou kladeny požadavky, které jsou spojeny s dosahováním vyšší úrovně vlastností v oblasti morálky, které jsou spojeny s výkonem pedagogické profese. Důležitou složkou učitelské profese je komunikace. Učitel se bez komunikativních dovedností neobejde. Podle Nelešovské (2005) má učitel významný podíl na formování žáka v procesu vzájemného působení. Musí být specialistou na práci s lidmi. Důraz se klade na psychickou vyrovnanost učitele. Tím vzrůstá profesionalita, která je podporována jeho zdravým sebevědomím. Učitel se stává autoritou, kterou získává nejen u žáků, ale i na veřejnosti (u ostatních účastníků silničního provozu).

Rozvíjení učitelovi osobnosti je složitou záležitostí. Jde o dlouhodobý a složitý proces. K tomu, aby se z učitele stala osobnost, je základem propojení teoretické, neboli vědomostní, praktické (dovednostní) a osobnostní, tedy hodnotové dimenze. Teprve propojením těchto dimenzí se stává z učitele plnohodnotný a profesionálně připravený učitel (učitel autoškoly). Učitel si musí být vědom, že svým jednáním formuje osobnost jedince a ovlivňuje jeho budoucí podobu světa (Nelešovská, A., 2005).

3.1.1 Osobnost učitele v autoškole

Činnost učitele je v autoškole nejdůležitějším a zásadním společenským posláním. Z hlediska výchovně vzdělávacího procesu formuje žákovu osobnost. Aby byla jeho činnost úspěšná, musí mít odpovídající znalosti, zvládat výukové strategie, neustále si rozšiřovat a doplňovat nové vědomosti, znalosti a schopnosti a to i v pedagogické oblasti. Učitel musí vycházet z hlubokého citového vztahu jak k vzdělávací činnosti, tak zejména k žákům. S tím souvisí umění správné komunikace. Správně komunikovat znamená vytvořit si autoritu, vyvarovat se nesouladu mezi slovy a činy jeho chování, umět poznat a respektovat individualitu žáka a zejména osvojení si některých ze základních vlastností, mezi které řadíme:

- Vytvoření kvalitního a kladného vztahu k žákovi.
- Být čestný, otevřený a zásadový.
- Umět uznat, když udělá vlastní chybu.
- Při hodnocení žáků, být spravedlivý, klást na všechny žáky stejné požadavky a nároky.
- Přizpůsobit učivo k věkové vyspělosti žáků (Hoskovec, J., Štikar, J., 1972).

Důležitá je také příprava učitelů autoškol. K tomu, aby se mohl stát učitelem autoškoly, je nutné absolvovat dopravně psychologické vyšetření, kde musí získat kladný posudek. Kromě tohoto vyšetření se musí podrobit přípravnému kurzu. Jak již bylo uvedeno v úvodu, kromě dalších předmětů obsahuje kurz i téma základy psychologie. Pokud by u žáků rozpoznal projevy agresivity, měl by se pak u takových žáků dožadovat psychické posouzení jejich způsobilosti, k tomu aby mohli řídit dopravní prostředek. Jak uvádí Šucha et al. (2010), v tomto případě, by měla být odpovědnost autoškoly nadřazena jejímu komerčnímu zájmu, který diktuje k závěrečným zkouškám dovést žáka za každou cenu.

3.1.2 Požadavky na učitele autoškoly

K tomu, aby mohl člověk vyučovat v autoškole je potřeba, aby měl dostatečnou kvalifikaci. Za kvalifikaci se považuje „*souhrn požadovaných předpokladů pro vykonávání určitého povolání nebo pro sjednaný druh pracovní činnosti, a to s předepsaným stupněm složitosti, přesnosti a namáhavosti práce a ve vyžadované kvalitě.*“ (Průcha, J., Walterová, E., Mareš, J., 2001, str. 110 – 111).

Kromě formálního vzdělání v odborné znalosti a znalosti problematiky silničního provozu je nutné pro učitele mít pedagogické vzdělání, které však není dodnes uzákoněno. A to vzhledem k faktu, že pracuje s žáky při teoretické i praktické výuce a podílí se na formování osobnosti žáka. Na jeho chování i na utváření povahových vlastností žáka. Bohužel však ještě v dnešní době není vyžadováno psychologických testů.

I dnes se však ještě setkáváme s učiteli v autoškole, kteří nemají ani základní pedagogické vzdělání. Průcha (2005) ve své publikaci uvádí, že jsou mezi učiteli autoškol lidé, bez příslušné licence, tedy bez potřebného pedagogického vzdělání.

Učitel by měl disponovat základními vlastnostmi a kompetencemi. Měl by být odborně zdatný – tedy mít souhrn vědomostní, dovedností a návyků. Měl by být metodicky obratný, měl by mít organizační schopnosti (při dosahování cílů), mezi jeho charakterovými vlastnostmi by měla dominovat trpělivost, rozhodnost, rozvážnost. V oblasti vztahu učitel x žák by měl být přátelský, nápomocný (Bezrouk, A., 2010).

Mezi další předpoklady řadíme psychickou odolnost, fyzickou zdatnost, dobrý zdravotní stav a mravní bezúhonnost (Bezrouk, A., 2010).

3.1.3 Všeobecná a odborná kompetence učitelů autoškol

K tomu, aby se mohl stát člověk učitelem autoškoly je potřeba vlastnit profesní osvědčení učitele autoškoly. Podmínky, pro to, aby osoba mohla toto osvědčení vlastnit, jsou následující: osoba musí mít ukončené středoškolské vzdělání s maturitou, věk minimálně 24 let, vyžaduje se psychologické vyšetření u dopravního psychologa. Dále musí absolvovat různá předepsaná školení a zkoušky. Osoba nesmí mít uložen trest zákazu řízení (Zákon č. 247/2000 Sb., §21).

Podle zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů je osoba povinna se podrobit vstupní lékařské prohlídce, před tím než zahájí činnost učitele autoškoly. Doklad o lékařské prohlídce je předkládán orgánům státní správy jako součást ostatních dokladů učitele.

Profesní osvědčení by mělo být vydáno učiteli, který vyučuje pouze „jízdy“ nikoli teorii. Učitel je s žákem stejný počet hodin jako učitel vyučující teorii (34 hodin) praxe (28 hodin). Učitel vyučující jízdy má na žáka mnohem větší vliv. Je s žákem při různorodých a vypjatějších situacích. Vzhledem ke skutečnosti, že učitel a žák mají při jízdách méně formální vztah, působí na chování a formování jeho osobnosti v mnohem větší míře, než učitel vyučující teorii. Stejně jako učitel teorie by měl mít tedy učitel vyučující pouze jízdy pedagogické vzdělání, vzhledem k faktu, že v kabině vozidla probíhá také výuka (Bezrouk, A., 2010).

3.1.4 Učitel při práci diagnostika žáků v autoškole

Učitel by se měl při práci diagnostika žáků, zaměřit v první fázi na dispozice **zdravotní**. Zda by nebylo na místě, aby se žadatel podrobil dopravně psychologickým testům, které by sloužily k vyloučení osob, které jsou nevhodné k budoucímu řízení motorových vozidel. Podle zákona č. 247/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů jsou psychologické testy, které jsou zjišťovány u dopravního psychologa, povinny prozatím pouze u profesionálních řidičů. Dnes se však velmi často na silnicích objevují řidiči agresivní, arogantní či nebezpeční pro ostatní

účastníky silničního provozu. Proto je na místě otázka, zda by tento psychologický test neměl být zákonem nařízená součást výuky v autoškolách. Kromě zdravotního hlediska by se učitel měl zajímat i o **intelekt** žáků, tedy budoucích řidičů. Intelekt žáků je důležitý pro pochopení teorie, kterou budou následně uplatňovat v praxi (pravidla silničního provozu, zásady bezpečné jízdy). Učitel by si měl všimnout i otázky **motoriky** žáka, zajímá ho zejména jak rychle a kvalitně si dokáže žák osvojit ovládání automobilu. Lze rozlišit žáka *bezproblémového* (nadaného), kterému nečiní potíže získat řidičské oprávnění. Dalším typem je žák *motoricky nedokonalý* (s drobnými výpadky) u něj je důležitá větší trpělivost učitele, získat řidičské oprávnění vyžaduje u žáka vyšší úsilí. Posledním typem je žák *motoricky problémový*. Tento typ žáka má sníženou motorickou paměť, je charakteristický opakovaním chyb. Pokud nemá častou praxi, často se z takových žáků stávají problémoví řidiči (Bezrouk, A., 2010).

3.2 Osobnost žáka

U žáka jako budoucího řidiče je důležitý jeho temperament, schopnost ovládnout se v určitých situacích, zejména ve stresových, snaha učit se a další vlastnosti, které jsou podstatné při učení se bezpečně ovládat automobil a zvládat situaci v silničním provozu. Učitelé by se měli zaměřovat zejména na agresivitu s ní související závodění nebo vracení prohřešků kolegům v silničním provozu (například používání klaksonu). Pro učitele je rozpoznání a zvládnání takovýchto žáků často velmi obtížné. U žáka se hodnotí i zdravotní způsobilost. Tato způsobilost se dokládá k žádosti o řidičský průkaz. K tomu, abychom mohli rozpoznat některé patologické jevy, je důležité, aby uchazeč o řidičský průkaz absolvoval také psychologické testy, kde by se posuzovala zejména osobnostní vyzrálost. Pokud by se v psychologickém testu ukázalo, že je žák nevyzrálý, narušený a nezvládne ovládat sám sebe, těžko bychom ho mohli zařadit do silničního provozu (Hoskovec, J., Štikar, J., 1972).

3.3 Osobnost řidiče

Havlík (2005) ve své knize upozorňuje na současnou situaci v dopravě, která poukazuje na konflikt mezi technikou a lidskými možnostmi. Automobily se neustále zdokonalují, zmasivňuje silniční síť, stavějí se další kilometry dálnic a neúměrně roste hustota provozu. Tím dochází ke zvýšení nároků na zdatnost a odbornost řidičů.

Než se budeme věnovat osobnosti řidiče, definujeme si kdo vlastně řidičem je.

Definice řidiče je zakotvena v zákoně o silničním provozu „*Řidičem je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo nebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti*“ (zákon č. 361/2000 sb., §2 odst. d). Řidiče můžeme definovat i jako každou osobu, která pobírá nebo nepobírá mzdu, která řídí vozidlo, třeba jen krátkou dobu, nebo je ve vozidle přítomna, aby případně v rámci svých povinností mohla řídit (AETR, Sběrka mezinárodních smluv č. 82/2010, 3243).

Každý člověk, tedy i každý řidič je osobností. Osobnost z hlediska psychologického lze definovat jako jedince s duševními a fyzickými vlastnostmi. Je spojením všech psychických procesů, stavů a vlastností, souhrnem determinantů prožívání a chování člověka. K utváření a obnově osobnosti každého člověka dochází celý život (Nakonečný, M., 1998).

Pokud člověk řídí motorové vozidlo, promítá se do řízení celá struktura jeho osobnosti. Vzhledem k tomu, že se čím dál více zvyšuje zátěž na řidiče na našich silnicích, je důležité, aby řidič disponoval osobnostními vlastnostmi. Radíme se zejména **vyrovnanost**, **emocionální stabilitu**, **přizpůsobivost** (zejména při nečekaných situacích na silnicích), **schopnost dobře se ovládat** (to znamená netroubit na ostatní vozidla, neoplácet agresivní chování ostatních svým agresivním jednáním), **odolnost vůči stresu** (v dnešní době velmi důležitá vlastnost, vzhledem k tomu, že se na silnicích setkáváme z mnoha stresovými

podněty, a je důležité se jím umět postavit), **svědomitost, spolehlivost, přiměřená sebejistota, altruismus** (vyjádřený snahou myslet na ostatní účastníky silničního provozu a předvídat jejich chování) a **schopnost umět dobře předvídat**. Nelze opomenout zmínit ani biologické charakteristiky (pohlaví, věk a zdravotní stav řidiče), které hrají při řízení motorového vozidla nemalou roli (Hamerníková, V., 2010). Podle Havlíka (2005) pak tyto položky vytvářejí dopravní charakter řidiče.

Pokud by nebyla některá ze zmíněných komponent ve shodě s dopravní situací, mohlo by dojít ke zhroucení podsystemu. Uvedeme 3 situace, ke kterým může dojít (Havlík, K., 2005).

1. situace – **Roztěkaný motorista** – v komplikované situaci nestačí zachytit podněty pro situaci důležité, následuje špatné rozhodnutí a dojde k selhání.
2. situace – **Nezkušený motorista** – při vysoké rychlosti ztrácí přehled o podnětech, nerozpozná podstatné a dopustí se chybné reakce
3. situace – **v zajetí agresivní emoce** není schopen informaci o sklonu zatáčky zpracovat, vjede do ní příliš rychle, své vozidlo nezvládne, dostává se do protisměru a dochází k nehodě.

Řidičské vlastnosti, nelze ovšem zcela vymezit jen zcela izolovanými složkami osobnosti, ale i psychickou strukturou osobnosti.

Jako příklad uvádíme přehled různých typů osobnosti podle McGuire (in Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková, J., 2006).

	Typy osobností	Jednání řidičů při řízení vozidla
1	Dobře přizpůsobivý; jsou vyvedeni z míry jen zřídka a rychle se vzpamatují.	Většinou nemají nehody ani neporušují předpisy.
2	Mají duševní problémy, jsou však společensky odpovědní a ovládají se.	Většinou nemají nehody ani neporušují předpisy.
3	Mají duševní problémy, jsou společensky odpovědní, bývají však vyvedeni z míry po dlouhá časová období.	V určitých obdobích (týdnů a měsíců) budou mít nehody a dopravní přestupky.
4	Společensky odpovědní, mají duševní problémy a sklon k ustavičnému rozrušení.	Mají vysoký počet nehod a dopravních přestupků.
5	Mají stálou tendenci k nespolečenskému a asociálnímu chování.	Stálí narušovatelé dopravních předpisů, kteří mohou mít velkou nehodovost.
6	Různé (epileptici, diabetici, duševně defektní atd..)	Chování nepředvídané; jednání při řízení se může pohybovat mezi velmi špatným a velmi dobrým.

(Tab. č. 1 – Typy osobností řidičů)

3.3.1 Typologie osobnosti řidičů

Typologií osobnosti se zabývají ve svých publikacích zejména autoři Nakonečný (1995, 1998) a Plháková (2004), kteří nazývají temperamentem souhrn charakteristických, vrozených rysů osobnosti. Ten se podle nich projevuje trvalým způsobem reagování, prožívání či jednání. Je spjat s vzrušivostí – tendence každého člověka reagovat na určité podněty (měnění nálad). Určuje

dynamiku prožívání a chování člověka. Dopravní psychologie se při popisu osobnosti člověka opírají o Eysenckovu a Hippokratovu typologii. Typologií osobnosti z hlediska dopravy se věnují zejména autoři Havlík (2005) a Hamerlíková (2010).

Nejznámější a nejstarší typologií osobnosti je již zmíněná klasická typologie temperamentu od Hippokratose. Ten osobnost rozdělil na 4 typy podle „šťáv“ ve člověku a to na **sangvinika (krev)**, který je charakterizován jako spokojený, přiměřeně reagující, vnitřně vyrovnaný, družný. Tento typ osobnosti se vyznačuje přiměřenou retroaktivitou, to znamená, že pokud se objevují slabé podněty, tak na něj reaguje slabě, pokud silné tak silně. V prožívání citů ho lze označit jako emočně stabilního extroverta. **Flegmatik (sliz, hlen)** je charakteristický svým klidem, netečností, slabě reaguje, je pomalý, nemá rád změny a je povrchní. Vyznačuje se i tím, že si dokáže vytvářet hlubší vztahy pouze k určitým osobám. Zejména k osobám, které dobře zná. Je označován jako emočně stabilní introvert. Naopak pro **melancholika (černá žluč)** je typická vážnost a smutná nálada, má strach z budoucnosti, vše hluboce prožívá, navenek se však neprojevuje. Nesnáší hlučnost, city jsou trvalé, obtížně navazuje kontakty, vztahy, pokud však, ale s někým vztah naváže, jsou trvalé a hluboké. Je označován jako emočně labilní introvert. A posledním typem osobnosti je **choleric (žluč)**, který se ve vztahu s druhými lidmi málo ovládá, cokoli ho vzruší a je nepřiměřeně reagující. Reaguje rychle, silně a bez zábran, je označován jako emočně labilní extrovert (Nakonečný, M., 1995).

Na Hippokratovu typologii navazuje konstituční typologie E. Kretchmera. Podle rysů těla vypracoval typologii osobnosti a nemocí, které se objevují u člověka. Jedná se o **pyknika** (cyklotymní typ), **astenika** (schyzotimní typ) a **atletika** (viskózní typ). Tato typologie byla však později zpochybněna (Nakonečný, M., 1995).

Další členění typologie je na introverzi a extroverzi podle Junga, jehož typologie vychází podle přístupu člověka k okolnímu světu. **Introvert** je osoba, která se orientuje zejména sama na sebe, je samotářská, plachá, velmi ráda

fantazíruje. Z hlediska komunikace preferuje zejména komunikaci nepřímou, mezi kterou řadíme, komunikaci přes sms, e-maily. Preferuje zejména menší skupinky osob (5-10 lidí). Naopak **extrovert** je osoba, která se zaměřuje na vnější svět, je otevřený, přizpůsobivý, iniciativní. Může být však i hrubý, povrchní a méně vnímavý vůči ostatním lidem. Objevuje se ve větším množství lidí (Nakonečný, M., 1998). Při jízdě prožívá větší napětí, potřebuje neustálou změnu, jinak ochabuje jeho pozornost. Například v situaci jízdy motorovým vozidlem v koloně vozidel, je netrpělivý. Osoby s extroverzí se prosazují spíše v dynamičtějším dopravním ruchu. Při jízdě potřebují neustálou změnu (Hamerníková, V., 2010).

Jungovým typům extroverze a introverze odpovídají stejnojmenné faktory H. J. Eysenca, k nimž ještě přistupuje faktor emocionální stability – lability. Podle Junga má každý člověk komplementární charakteristiky introverta i extroverta. „*Vědomý extrovert má nevědomé rysy introverta a naopak. Tyto dva pojmy patří k nejdůležitějším charakteristikám a jejím psychodiagnostickým aspektům*“ (Nakonečný, M., 2006, str. 135). Podle Nakonečného (2006) roste míra introverze s narůstajícím intelektem člověka. Poměr obou charakteristik je v populaci poměr 1:3. V dopravě je důležitá stabilita a vyrovnaný poměr mezi introverzí a extroverzí. Teorie a praxe se shoduje v tom, že mezi úspěšnější, beznehodové řidiče patří více osoby s převahou silnějšího a pohyblivějšího nerovnovážného systému s přiměřenou strukturou vlastností z obou uvedených typů (Hamerníková, V., 2010).

Chování řidiče (tedy osoby v dopravě) nelze posuzovat pouze z hlediska typologie temperamentu. Lidské chování ovlivňuje i tzv. „průsečík“ schopností, motivů, vloh, které vytváří temperament a s ním spojené povahové vlastnosti. Chování řidiče vychází z předpokladu, že je podmíněno součinností rysů a situací (Havlík, K., 2005).

3.3.2 Agresivní řidič

Agresivně jednají zpravidla lidé, kteří mají přemrštěnou sebedůvěru, snaží se prosadit za každou cenu, potřeba být nejlepší, mají pocity moci a nadřazenosti, zpravidla tím, ale maskují pocity méněcennosti. Jejich pozornost kolísá podle aktuální nálady. Tito řidiči by se neměli nikdy stát řidiči profesionály (Lisá, Z., 2010). Agresivní řidič většinou považuje ostatní účastníky silničního provozu jako soupeře (Hamerlíková, V., 2010).

Budínský (2007) charakterizuje agresivního řidiče v několika bodech:

- 1) Agresivní řidič je sebestředný řidič. Zapomíná, že motorové vozidlo je nebezpečná zbraň, která může i zabít.
- 2) Nerespektuje práva druhých účastníků silničního provozu, obtěžují ho, považuje je za překážku své jízdy.
- 3) Řidič spěchá, i když zrovna nemá kam. Jeho typické jednání je, závodění s rychlými automobily. Vnímá dopravní komunikaci jako závodní dráhu.
- 4) Při řízení si léčí své mindráky, jeho komunikace je hrubá, neustále využívá zvukové signály (troubení), těmi dává najevo, co si myslí o ostatních účastnících silničního provozu. Uráží ostatní vulgárními posunkami.
- 5) Jeho chování je nezodpovědné. Nepřipouští si, že by mohl agresivní jízdou někoho zranit, urazit, či zabít.
- 6) Má pocit, že je nejdůležitější ze všech řidičů, z takového to pocitu vzniká jeho bezohlednost.
- 7) Při své jízdě nerespektuje dopravní značení.
- 8) Plete si řízení s adrenalinovým sportem.
- 9) Rozčílí ho situace, které ostatní nechávají chladnými. Patří sem neočekávaná objížďka nebo zácpa.

John A. Larson (in Lisá, Z., 2010) rozdělil již v roce 1996 agresivní řidiče do 5 skupin:

1. **Závodník s časem** – snaží se dosáhnout cíle za co nejkratší dobu, pokud mu v dosahování někdo brání, následuje rychlá reakce rozzlobenosti.
2. **Soutěživý agresor** – snaží se zvyšovat své sebevědomí tím, že vyvolává soutěžení u ostatních účastníků silničního provozu (rozjezd na zelenou na semaforu s řidičem ve vedlejšímu pruhu, vzájemné předjíždění se na dálnici apod.)
3. **Pasivní agresor**- zabraňuje ostatním řidičům v jízdě (při předjíždění, rychlé jízdě, přejetí do jízdniho pruhu apod.), tím vzbuzuje zlost u ostatních řidičů, kterým znemožňuje jejich záměr.
4. **Narcista** – při jízdě se řídí svými zažitými pravidly týkajícími se chování řidiče a je rozzloben, pokud jej ostatní osoby v silničním provozu nedodrží.
5. **Strážce** – považuje se za osoby, která může trestat ostatní řidiče za jejich přestupky.

V typologii řidičů můžeme najít i případy, které můžeme řadit k psychiatricky nemocným. Mezi takové řidiče řadí Havlík (2005) **řidiče s neurotickými příznaky**. Tito řidiči se vyznačují zejména trhavým způsobem jízdy, jejich jízda je neklidná, nejistá. Druhým typem jsou řidiči **zakomplexovaní**. Takový typ řidičů bere ostatní řidiče jako soupeře. Má tendence se stále s někým srovnávat, nedokáže cestovat klidně. Pro takového to agresora je nejdůležitější převaha nad ostatními řidiči.

Mezi samostatnou skupinu řadíme **mladé řidiče**.

Už malé dítě pozoruje svého rodiče při řízení. Sleduje co se děje ve vozidle, sleduje styl jízdy i to jak jeho rodiče v určitých situacích reagují (např. na vzniklé problémy). Podle výzkumů dopravního chování (Havlík, K., 2005) se mladí řidiči chovají podobně nebo stejně jako jejich rodiče. Hovoříme zde o tzv.

řidičské dědičnosti. O tom jaký bude člověk řidič, je rozhodnuto dlouho předtím, než bude mladý řidič absolvovat odborný výcvik, tedy autoškolu. Bohužel však mladí lidé jsou dnes po absolvování autoškoly mnohdy velmi suverénní a neuvědomují si, že nemají dostatečné zkušenosti k tomu, aby mohli řídit jako osoby starší a zkušenější. Mnoho mladých lidí má větší počet přestupků než starší řidič za celý svůj „řidičský“ život. Každý řidič je však jiná osobnost a některým řidičům nepomohou ani bohaté zkušenosti nebo věk. Během prvních asi 6 let od získání řidičského oprávnění se vytváří u řidiče jeho dopravní charakter, který ovlivňuje jeho chování na pozemních komunikacích. Bezohledné impulzivní prosazování se jedince, tkví v rozporu mezi vyváženými schopnostmi a nedozrálými osobnostními a morálními vlastnostmi. Kdo je vlastně osobou vyváženou? Takovou osobou je jedinec s vyváženými vzájemnými vztahy v oblasti výkonové, osobnostní, sociální a mravní (Havlík, K., 2005).

Tím, že se mladí řidiči nedokážou kriticky sebehodnotit pak představují na silnicích velkou hrozbu pro ostatní účastníky silničního provozu. Zejména jejich agresivním chováním, sklony k unáhlenosti, jsou častěji až přemrštěně sebevědomí. Pro mladé řidiče, kteří jsou na silnicích bezohlední, agresivní je takové chování typické i v běžných denních situacích. I ve škole jsou považováni za neukázněné, nejisté, hrubé, netrpělivé a bezohledné k ostatním (Havlík, K., 2005).

4 KOMUNIKACE A JEJÍ PATOLOGICKÉ ZPŮSOBY V AUTOŠKOLE A V DOPRAVĚ

V této kapitole se zaměříme na komunikaci z obecného hlediska, pedagogickou komunikaci, která je nutnou součástí práce učitele při výuce v autošcole, který žáka (žadatele o řidičské oprávnění) ovlivňuje nejvíce, a to tím, že formuje jeho osobnost, a tím i jeho budoucí jednání. Kapitola je zaměřena i na patologické způsoby komunikace, konkrétně na agresivní způsoby v autošcole i dopravě.

Nejprve se zaměříme na komunikaci z obecného hlediska. Komunikace je základem sociální interakce. Sociální interakce se uskutečňuje pomocí sociální komunikace. Univerzální definice pro komunikaci není, avšak různí odborníci vidí komunikaci z různých pohledů a úhlů. Podle Janouška (1968) je komunikace sdělením významů v sociálním chování a ve vztazích lidí v oblasti sociální.

„Komunikace“ lze přeložit jako dorozumívání se. Slovo komunikace pochází z latinského slova „communicare“. V překladu hovoříme o sdělování a přenášení informací, mít podíl na něčem společném (Křivohlavý J, 1988). Slovo komunikace může splývat s pojmem chování, nebo může být zúženo pouze na výměnu informací. Vybíral Z. (2000) uvedl, že *„nejen řeč, nýbrž všechno chování je komunikací a každá komunikace – včetně komunikativních aspektů každého kontextu ovlivňuje chování“*

Podle P. Gavoru (1988) lze komunikaci rozdělit do tří hlavních významových vymezení. První vymezení komunikace je, že komunikaci lze chápat jako dorozumívání, pochopení se, shodu myšlenek, kdy se vzájemné porozumění určí využíváním stejného jazyka a tím dosažení myšlenkového souladu. Druhým vymezením komunikace je sdělování, informování, podání poznatků, pocitů, názorů. Důležitá je účast dalšího člověka, který je příjemcem naší vysílané informace. Posledním vymezením je komunikace jako výměna informací mezi lidmi, kdy komunikující vysílá informaci druhým a ti ji přijímají. Jedná se o obousměrný vztah. Kromě přijetí a vysílání informací dochází

k vnitřnímu zpracování informací. Existují však i situace, kdy je komunikace pouze jednosměrná. Jedná se například o kázání.

4.1 Pedagogická komunikace

Pedagogická komunikace má ve výchovně-vzdělávacím procesu čím dál významnější postavení. Představuje velký význam při ovlivňování sociálního kontaktu pedagogů, ale i jiných profesních skupin. Je nezbytnou součástí jejich profesních kompetencí.

Pedagogická komunikace, je komunikace, prostřednictvím níž vychováváme a vzděláváme žáky, slouží i ke sledování dosáhnutých cílů. Podle Gavoru P. (1988, str. 22) je pedagogická komunikace *„výměna informací mezi účastníky výchovně vzdělávacího cílů. Řídí se osobitými pravidly, které určují pravomoc jejich účastníků. V této definici se hovoří o výměně informací. Jedná se o vyjádření učitelových stanovisek, názorů či pokynů. Jako další definici lze uvést definici U.A. Leontjeva (viz. Nelešovská, A., 2005, str. 26) „pedagogickou komunikací se rozumí profesionální komunikace učitele se žákem při vyučovací hodině i mimo ni, jež má určité pedagogické funkce a je zaměřena na vytvoření příznivého psychologického klimatu“.* Mareš J. a Křivohlavý J. (1995) uvádějí, že by měla zajišťovat příznivé emocionální klima, optimální vztahy mezi učitelem a žákem (i žáky navzájem) a vytvářet co nejlepší podmínky pro rozvoj motivace žáka, stejně tak jako formování osobností žáků správným směrem.

Jak už je řečeno v definici, má pedagogická komunikace určité pedagogické funkce. Z pedagogické komunikace vyplývají dvě základní funkce.

1. Funkce jako prostředek k realizování vzdělávání a výchovy.
2. Zprostředkování vztahů mezi účastníky komunikace, tedy zejména mezi učitelem a žáky (Nelešovská, A., 2005).

4.2 Pravidla pedagogické komunikace a komunikace verbální a neverbální

Aby měla pedagogická komunikace určitou úroveň, je důležité stanovit pravidla. Základní pravidla jsou stanovena ve školním řádu a také existují pravidla stanovená společností. Pravidla stanovená společností jsou vázány na kulturu. Žák je povinen respektovat pravidla školního řádu i pravidla stanovená společností. Vzhledem k tomu, že je učitel vzorem pro žáka, je nutné, aby tyto pravidla dodržoval stejně jako žák (Nelešovská, A., 2005).

4.2.1 Verbální komunikace

Základní jednotkou této komunikace je mluvené slovo. Proto hovoříme o komunikaci slovní – verbální. Mluvením se rozumí „*vyjadřováním myšlenek artikulovanou řečí, případně dorozumíváním se jazykem*“ (Nelešovská, A., 2005).

Verbální komunikaci lze rozdělit do několika fází. První fází je záměr žákovi sdělit informace důležité pro pochopení. Pak následuje vlastní sdělení. Žák se snaží o dekodování sdělení, snaží se pochopit smysl. Další fází je rozhovor a dialog. V dialogu jde o aktivní změnu.

Funkcí slovního projevu učitele je zprostředkování učiva, aktualizování informací a ověření (zpětná vazba) toho, zda žáci chápou a dokážou prakticky tyto informace použít v praxi (v našem případě v silničním provozu) (Nelešovská, A., 2005).

4.2.2 Neverbální komunikace

Neverbální komunikací se budeme zabývat důkladněji, vzhledem ke skutečnosti, že právě neverbální komunikaci používáme v souvislosti s patologickými způsoby komunikace častěji.

Pokud hovoříme o neverbální komunikaci, jedná se o tzv. komunikaci mimoslovní. Nejedná se však pouze o mimickou stránku řeči, ale i o mimoslovní

signály, nebo-li řeč těla. Při neverbální výměně informací používáme různé části těla, neverbálních zvukových projevů apod. (Müllerová S., 2002). Neverbální komunikace tvoří součást komunikace verbální, zejména tím, že doplňuje předávání informací a tím podtrhuje její významnost a jasnost.

Neverbální komunikace je stejně jako komunikace verbální ovlivněna kulturními vlivy. Většinu neverbálních signálů se učíme už v dětství, zejména kopírováním rodičů. Mezi lidmi existují individuální rozdíly v neverbální komunikaci. Lidé, kteří jsou nabití energií, se vyznačují komunikativností, extroverzí, jsou více společenští, a proto je jejich gestikulace tzv. teatrální. Naopak lidé, kteří jsou spíše labilnější, reagují často nekontrolovatelně, výbušně a pro většinu lidí překvapivě (Mikulaščík, M., 2010).

Při výcviku je důležité pozorovat učitelem neverbální projev, podle kterého může rozpoznat, jak v které situaci žák bude reagovat. Hodně napoví výraz obličeje, očí, gesta, která mohou pomoci k rozpoznání agresivity. Naopak i učitel při výcviku může ovlivnit chování žáka a to například intenzitou hlasového projevu, rychlostí řeči nebo vyjadřováním.

U komunikace je důležitá osobnost řidiče. Komunikaci řidičů ovlivňují zejména povahové rysy, temperament, životní zkušenosti apod. Do komunikace se bohužel mohou dostat i psychologické obtíže, které řidič prožívá. Člověk neurotický bude reagovat jinak, než člověk bez problémů a sebevědomý. Mnoho dopravních psychologů podotýká, že anonymita a výkonnost prostředků vozidla velmi ovlivňují nebo mění lidské chování. Člověk, který je uzavřený s malým sebevědomím se dokáže po usednutí do vozidla se silným motorem změnit na sebevědomého piráta. U osobnosti řidiče, je také rozhoduje zkušenost řidiče a léta praxe. U řidiče s dlouhou praxí a zkušeností, bude komunikace lepší a vhodnější než u řidiče, který má praxi s řízením vozidla krátkodobou (Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková, J., 2003).

Druhy neverbální komunikace

Mezi druhy neverbální komunikace řadíme: výraz obličeje (mimika), pohledy (řeč očí), pohyby (kinetika), fyziologické postoje (konfigurací všech částí těla), gesty (gotika), dotekem (haptika), přiblížením či oddálením (proxemika), tónem řeči a také úpravou zevnějšku a životním prostředím (Mareš, J., Křivohlavý, J., 1990).

Nyní se zaměříme na některé druhy neverbální komunikace, a to na mimiku, pohledy – řeč očí, gestiku, posturologii, proxemiku a haptiku.

Mimika

Tvář člověka je nejdůležitější součástí sdělení emocí. Mimika vyjadřuje to, co člověk právě prožívá, jak signalizuje ostatním svůj prožitek. Vyjadřuje momentální psychický stav, ale také stálý emoční výraz, který může být charakteristický pro jedince. Jedná se o jemnou formu komunikačních signálů, z nichž se dá velmi dobře číst. Některou mimiku lze rozeznat snadno, některou hůře. Podle Křivohlavého J. (1988) se dají nejlépe vyčíst tyto emoční dimenze v obličeji : radost x smutek, štěstí x neštěstí, překvapení x splněné očekávání, klid x rozčilení, vztek, spokojenost x nespokojenost, zájem x nezájem, strach x pocit jistoty.

Pohledy – řeč očí

Řeč očí patří k nejdůležitějším způsobům sdělení. Mezi prvky pohledů – řeči očí patří : zaměření pohledu, doba trvání bodového zaměření pohledu, četnost pohledů, sled pohledů – sekvence, celkový objem pohledů, úhel pootevření víček, tvary a pohyby obočí, tvary vrásek očí apod. (Nelešovská, A., 2005).

Nelešovská (2005, str. 51) dále uvádí, že *„poznatky z oblasti mimiky a řeči očí dokázaly, jak důležitá je tato nonverbální komunikace. Tím, co naše oči dělají, sdělujeme druhým lidem nejen to, jak nám je, jak se cítíme, ale i jaký k nim máme vztah“*

Gestika (gesta)

Jedná se o pohyby rukou, které doprovázejí či nahrazují slovní projev. Je součástí kineziky, zabývající se pohyby těla. Gesta jsou starší formou lidské komunikace, představují jednu z nejstarších forem lidské komunikace, starší než komunikace slovní (Laca, S., 2011). Prostřednictvím gest zdůrazňujeme emocionální hledisko určitých sdělení, zvýšení názornosti sdělení, dokreslení sdělení, anebo mohou slovní sdělení zcela nahradit (Müllerová, S., 2002). Lze se domluvit pouze gesty. Existuje tzv. posunková řeč, která obsahuje až 700 posunků, a podle Špačkové (2003) až 5000 znaků neboli gest.

Mnoho z gest používáme záměrně. Může se však stát, že použijeme gesto, kterého si nejsme vědomi. Existují lidé, kteří mají nevědomě zafixovaná dvě nebo tři gesta, která používají neustále. Více gest používají například cholericci nebo sangvinici, lidé, kteří jsou v afektu, ale i lidé, kteří mají nižší intelekt a hůře se verbálně vyjadřují (Laca, S., 2011). V dopravě se nejčastěji setkáváme s obscénní gestikulací, jako příklad můžeme uvést „zvednutí prostředníčku“ (které je považováno za gesto „nech toho!“ – jasné naznačení situace) (Lisá, Z., 2010).

Posturologie

Jedná se o sdělování fyzickými postoji tedy polohou těl. Tímto způsobem lze sdělit člověku psychický postoj k člověku druhému (například postoj přátelský či nepřátelský). Z fyziologického hlediska lze rozlišit tři základní polohy člověka. Jsou to polohy vstaje, vsedě, vleže.

Důležitá je souvztažnost dvou těl lidí, kteří spolu hovoří. Podle toho jaká je poloha obou těl, lze určit vztah účastníků k obsahu sdělení i k sobě vzájemně. Pokud jsou ve shodě, pak se hovoříme o pozitivním vztahu, o sympatii, pokud nejsou ve shodě, potom se jedná o negativním vztahu, tedy o nesympatii (Laca, S., 2011).

Proxemika

Jedná se o vzdálenost při komunikaci. Každý z nás potřebuje určitý prostor. Tento prostor se liší individuálně i kulturně. Obecně lze říci, že čím jsou nám lidé sympatičtější tím, kratší vzdálenost od nich při komunikaci udržujeme. Každý z nás má svoji určitou stabilní distanci, kterou dodržuje a v ní se cítí nejbezpečněji. Lze také říci, že lidé extroverti udržují menší distanc od lidí než introverti (Müllerová, S., 2002).

Podrobněji se rozlišují zóny:

- Intimní vzdálenost 0-45 cm
- Osobní vzdálenost 45-120 cm
- Sociální vzdálenost, nebo-li skupinová vzdálenost 120-360 cm
- a veřejná zóna 360 cm a více (Müllerová, S., 2002, str. 56)

Existuje tzv. osobní teritorium. Podle Mikuláščíka (2010) se jedná o osobní prostor v našem chování, který se přenáší i do různých kultivovaných forem. Teritorium se projeví při komunikaci tím, že každý z účastníků komunikace jej brání. Každý z nás v něm některé lidi tolerujeme, jiné odmítáme. Pokud vstoupí do našeho teritoria, můžeme se začít chovat agresivně. Odmítání lidí se projevuje tím, že budeme takovou to osobu přehlížet, nepustíme osobu ke slovu.

Haptika

Jedná se o sdělování dotekem. Mezi haptiku podle Nelešovské (2005) zahrnuje:

- příjem zpráv o působení tlaku, který působí deformaci kůže
- příjem zpráv o působení tepla
- příjem zpráv o působení chladu
- příjem zpráv o vlivu podnětů, které nám způsobují bolest
- smysl pro vibrace, který registruje chvění

Pokud dojde k doteku mezi dvěma lidmi, můžeme hovořit nejen o tom, kterou částí těla se dotýkají, ale o jaký druh doteku se jedná (podání ruky, objetí,

píchnutí,...). Rozlišují se určitá doteková pásma těla, která jsou respektována v rámci dotekové komunikace. Rozlišujeme pásmo **společenské** (ruce, paže), pásmo **osobní, přátelské** (paže, ramena, vlasy, obličej) a pásmo **intimní, erotické a sexuální** (neomezené). (Mikuláščík, M., 2010).

4.2.3 Komunikace činem

Mezi další formy komunikace řadíme komunikaci činem. Je významným druhem komunikace. Avšak na rozdíl od komunikace verbální a neverbální je mu věnována malá pozornost v oblasti teoretické i praktické. Obecně lze říci, že komunikace činem zahrnuje to, co se dělá a jak se to dělá. Podle Křivohlavého (1987) se jedná zejména o postoje člověka. Lidská činnost je úzce spjata s tím co člověk říká a dělá. Někdy se vlastní činnost stává součástí projevu v komunikaci. Při sdělování můžeme vyjadřovat respekt, úctu nebo naopak neúctu vůči druhým lidem, stejně tak se můžeme chovat. Naše činy mohou potvrdit to, co říkáme, nebo naopak vyvracet naše sdělení (Mikuláščík, M., 2010).

4.3 Komunikace mezi žákem a učitelem v autoškole

Jak již bylo řečeno, velmi důležité při výchově a výcviku nových řidičů v autoškolách je komunikace, která pokud je nedostatečná může být velkým problémem např. z důvodu nepochopení druhého řidiče. Komunikace je druh sociální interakce, která slouží k jednostrannému nebo oboustrannému přenosu informací. J. W. Zanden (1987) definuje komunikaci jako proces, kterým jsou lidmi předávány informace, ideje, postoje nebo emoce ostatním lidem (In Nakonečný, M., 2010).

Komunikace může být různá. Při výuce a výcviku se můžeme setkat s komunikací ve formě dialogu mezi učitelem a žákem, nebo jednosměrnou komunikací, kde hovoří převážně pedagog a žák se stává posluchačem.

4.4 Patologické způsoby komunikace v autoškole

V autoškolách v přípravě řidičů je agresivita významným fenoménem. Během výuky se sice učitel s agresivitou neseťkává při vlastním výcviku, kde se agresivita při teprve rozvíjejících řidičských dovednostech prakticky projevit nemůže, ale může se objevit při řešení organizačních záležitostí, nebo při řešení různých situací, související s výukovou hodinou. Agresivita u žáka se může v autoškole také objevit například při neúspěchu u závěrečných zkoušek. Při výcviku budoucích učitelů autoškol je jedním z témat výuka základů psychologie. Učitelé by tedy po jeho praxi měly umět rozpoznat u žáků projevy agresivity, které by mohli být neslučitelné s účastí žáka, jako budoucího řidiče v provozu na pozemních komunikacích. Proto důležitou roli hraje výuka učitelů autoškol, kteří by potom mohli rozpoznávat patologické jevy agresivity.

Vzhledem k tomu, že se často řidiči a žáci autoškoly při výcviku setkávají s agresivitou ze strany okolních řidičů, což působí jako paradox, vzhledem k tomu, že se všichni řidiči staly řidiči až po úspěšném vykonání autoškoly. Je tedy potřeba, abychom působili na širokou veřejnost, tím že zajistíme výcvikovému vozidlu plnohodnotnou roli v silničním provozu a změníme představu o vozidlu autoškoly, jako překážce plynulého provozu (Šucha et al., 2010).

4.4.1 Nejčastější agresivní způsoby komunikace v autoškole

Při výchově a výcviku v autoškole, se můžeme setkat s agresivitou ve 4 rovinách. První rovina je rovina *žák vs. učitel při výcviku vozidla*. Jak již bylo řečeno výše, je málo pravděpodobné, aby se žák choval agresivně v dopravě, při teprve rozvíjejících se řidičských dovednostech. Pokud by se však agresivní prvky projevíly už v této fázi, učitel obvykle žáka usměrní. V této rovině se však setkávají učitelé autoškol s agresí verbální. Objevuje se zejména v situacích, pokud učitel použije v napjaté situaci nesprávnou intonaci v hlase, žák špatně vyhodnotí situaci a verbálně zaútočí směrem k učiteli. Může se objevit i agrese žáka zaměřená k sobě samému. Mezi příčiny této agrese můžeme řadit pocity

nezvládnutí řídicí dovednosti, příliš časté opakování úlohy a podobně. Pokud učitel zjistí sklony namířené k sobě, může to být první známkou toho, že se agrese otočí k ostatním účastníkům silničního provozu.

Další rovinou je rovina *učitel vs. žák, také při výcviku vozidla*. Jak jsem uvedla u osobnosti učitele, aby se mohl stát člověk učitelem autoškoly, musí absolvovat dopravně psychologické vyšetření. Avšak současní učitelé získali oprávnění ještě v době, kdy nebylo toto oprávnění ještě vyžadováno. Zákon bohužel dodnes ani nestanovuje, kdo má toto vyšetření provádět, stejně tak není požadováno, co mají obsahovat testy a proto je úroveň vyšetření různá. Práce učitele autoškoly je mnohdy velmi stresující a vyčerpávající, proto pokud se objeví známky agresivity, měl by se učitel věnovat jiné pracovní činnosti. Pokud se učitel chová agresivně (např. k ostatním účastníkům silničního provozu) může předávat negativní příklad žákům, že se takto na silnicích mohou chovat také, nebo i pozitivní příklad, kdy mohou učitelovo chování brát jako odstrašující příklad.

Třetí rovinou je rovina *žák vs. učitel mimo výcvik ve vozidle*. V této rovině se lze setkat s agresivitou zejména verbální. Ta může být zaměřená na učitele, či zkušební komisaře z důvodu frustrace, která je způsobena neúspěšným vykonáním zkoušky. Učitelé se také mohou setkat s boucháním dveří, bouchání do volantu, či kopání do vozidla autoškoly, tedy s agresí fyzickou. Vzhledem k tomu, že je pro žáka velmi důležité uspět u zkoušky, často s sebou nese různá úskalí, jako je stres, panika. Toto vše může způsobit špatné vyhodnocení situace a může dojít ke konfliktu žák vs. učitel. Často se může žák chovat neukázněně. Může to být způsobeno i příkladem řidičů, které inspirovali své děti, tím, jak se chovat na silnicích. Kázeň v dopravě ovlivňuje také věk žáka. Žadatelé o řídicí oprávnění, jsou většinou osoby ve věku 18 let, tedy se může jednat o nevyzrálé osoby. Podle mého názoru, by měla být věková hranice žadatelů o řídicí oprávnění posunuta na věkovou hranici 21 let, jak je to v některých jiných zemích. Poslední rovinou je rovina, která je v dnešní době velmi častá a to rovina *ostatních řidičů vs. žák a učitel*. Již v úvodu této kapitoly jsem nastínila, že se jedná o velmi pozoruhodný jev. Každý z řidičů získal

řidičský průkaz v autoškole. Výcvik v autoškole absolvoval, a v té době byl jistě vděčný za jakýkoliv projev tolerance, při pomalejší jízdě, který byl projeven ze strany ostatních účastníků silničního provozu. Jak uvádí Šucha et al. (2010), často se učitelé setkávají i s tím, že řidič vystoupí ze svého vozidla a vynadá učiteli autoškoly, že jel jeho žák pomaleji, než on chtěl. I přesto, že pravidla provozu na pozemních komunikacích (Zákon č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů), obsahují ustanovení, které nařizuje řidičům, aby dbali zvýšené opatrnosti na vozidlo autoškoly. Bohužel však je toto pravidlo porušováno, a policie toto porušení velmi málo kontroluje a tedy i málo pokutuje (Šucha, et al., 2010).

4.5 Komunikace mezi účastníky silničního provozu

Řidiči se na pozemních komunikacích dorozumívají zejména neverbálně, a to gestikou či mimikou. Řadíme sem i různé zvukové a světelná znamení jako jsou blikání, troubení. Takovým chováním naznačují řidiči opovržení, výhrůžku nebo posmívání se druhému. Taková to komunikace je typická pro osoby s nízkou kapacitou k řízení motorového vozidla. Osoby jsou málo odolné vůči vzniklým stresovým a zátěžovým situacím, proto se potom projevují svoji netolerantností vůči ostatním, jednají hrubě a agresivně. Takovéto osoby však nezpůsobují nebezpečí pouze sobě, ale vytváří nebezpečí i pro ostatní účastníky silničního provozu (Havlík, K., 2005).

5 PREVENCE, REPRESA A LEGISLATIVA

Stejně jako v jiných oblastech je i v dopravě důležitá prevence. Dnešní společnost je založena na dvou trendech, které jdou proti sobě. Na jedné straně nás vnější prostředí nabádá k tomu, abychom zajistili co největší bezpečnost a redukovali rizika, zejména neustálým vylepšováním pasivní a aktivní bezpečnosti vozidel, zvýšení bezpečnosti infrastruktury, mezinárodně stanovenými cíli, které mají redukovat počty osoby usmrčených při dopravních nehodách. Na straně druhé je však podporována soutěživost nejen u jedinců, ale i ve firmách nebo v celé společnosti. To vyvolává v člověku časovou tíseň, stres a někdy nezdravou soutěživost nejen v životě profesním, ale i mezi účastníky silničního provozu (Lisá, Z., 2010).

5.1 Prevence v dopravě

Podle Havlíka (2005) se za prevenci v silničním provozu považuje proces, který spočívá v přijímání soustav preventivních opatření, které slouží k napomáhání předcházení nežádoucích jevů ve spojení se silniční dopravou. Prevencí (předcházením) nehod je podle Hoskovce, Štikara a Šmolíkové (2006) soubor opatření, která přímo či nepřímo působí na účastníky silničního provozu a jejichž cílem je předcházení konfliktnímu chování na silnicích, které má v mnoha případech za následek poškození zdraví nebo věcí. Prevencí zkoumáme příčiny nehodovosti z hlediska objektivního, tak i subjektivního. Prevenci rozdělujeme na **primární**, která má působit již před vznikem problému a má sloužit k ovlivňování chování, jednání a postojů určité cílové skupiny (například se může zaměřit na mladé řidiče). Cílem je poskytnutí vzdělání, nácviku a budování osobnosti, tak aby jedinec dokázal kontrolovat své chování v situacích, které by v důsledku negativního jednání mohly mít dopad na další osoby. Primární prevence je zaměřena obecně na skupiny účastníků, kteří se nechovají rizikově. Druhou oblastí prevence je **sekundární prevence**. Tou se zaměřujeme na skupinu účastníků silničního provozu, kteří inklinují k rizikovému chování, nebo se již rizikově chovali. Prostřednictvím sekundární prevence je

snaha o změnu nebo úplné vymizení rizikového chování. A poslední oblastní prevence je **terciární prevence**, kterou se zaměřujeme na účastníky silničního provozu, kteří se rizikově chovají a nehodlají své chování změnit. Cílem prevence je náprava chování a minimalizovat následná rizika (Šucha et al., 2009). Základním obecným pravidlem v oblasti bezpečnosti silničního provozu a prevence nehod je pravidlo „3E“ (Education, Enforcement, Engineering, to znamená výchova a vzdělávání, tvorba a prosazování práva a dopravní inženýrství) (Hoskovec, J., Štikar, J., Šmolíková, J., 2006).

Prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu je uložena zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, krajským úřadům a obecním úřadům obcí s rozšířenou působností. Podle tohoto zákona je Ministerstvo vnitra (dále jen MV) a Ministerstvo dopravy (dále jen MD) povinno spolupracovat při provedení různých preventivních a bezpečnostních akcí, které jsou zajišťovány oddělením **BESIP** (oddělení Bezpečnosti silničního provozu ministerstva dopravy). Jedná se o hlavní koordinační subjekt zabývající se bezpečností silničního provozu v České republice (dále jen ČR). Je samostatným oddělením MD v ČR. Je také externím orgánem, který působí na lidské činitele. Tento subjekt se zabývá kampaněmi (informačně preventivními), a to na celostátní úrovni a také dopravní výchovou.

Kromě již zmíněných ministerstev se na prevenci podílí i Policie ČR (dále jen PČR), a to zejména prováděním dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu, objasňováním dopravních nehod nebo vedením statistiky nehodovosti.

5.1.1 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (2012)

Neustálé zvyšování dopravní nehodovosti je důsledkem nestejného vnímání řidičů bezpečnosti silničního provozu jako závažného problému. Proto se ČR prostřednictvím BESIPu angažuje přijímáním deklarovaných dokumentů týkající se bezpečnosti na pozemních komunikacích. Preventivní opatření vychází zejména z vládou schváleného strategického dokumentu z dubna roku 2004, který nese název „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu“ (dále jen NSBSP). První strategický dokument byl vytvořen na základě 3. Evropského akčního plánu,

jehož cílem bylo snížit počet usmrcených na českých pozemních komunikacích do roku 2010 o 50 % oproti roku 2002. NSBSP byla každoročně vyhodnocována, aktualizována a některá opatření byla nově zavedena. Úkoly z dokumentu byly a jsou realizovány MV, PČR, Ministerstvem dopravy a dalšími složkami. Národní strategie z roku 2004 byla platná do roku 2011, kdy byla vytvořena a schválena strategie nová, která vychází ze 4. Evropského akčního programu pro bezpečnost silničního provozu. Nová strategie nese název Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2011- 2020. Cílem nové strategie je snížit počet usmrcených osob v silničním provozu do roku 2020 na evropskou úroveň a snížit počty těžce zraněných osob oproti roku 2009 až o 40 %.

Akční program k Národní strategii

K národní strategii bezpečnosti silničního provozu existuje tzv. akční program, který je přílohou k této strategii. Akční program se zabývá podrobně jednotlivými aktivitami, kterými se má dojít k naplnění základních strategických cílů a to, aby do roku 2012 byl počet usmrcených na úrovni průměru zemí Evropské unie a současně, aby se snížil počet těžce zraněných osob o 40 %.

Program je rozdělen do tří základních částí, které tvoří složky bezpečného dopravního systému: bezpečná pozemní komunikace, bezpečné dopravní prostředky a bezpečné chování.

Pro naši práci se zaměříme konkrétněji na poslední oblast bezpečného chování, a to na účastníka silničního provozu. A to na opatření 1, 2, 4 a 9.

Opatření 1 se prostřednictvím akčního programu zaměří na prevenci všech účastníků silničního provozu výchovnými a vzdělávacími aktivitami. Mezi takové aktivity by měly patřit například: konkretizování výstupů z oblasti dopravní výchovy a ochrany člověka za mimořádných událostí prostřednictvím revize rámcových vzdělávacích programů, které by se měly realizovat v letech 2014/2014, realizace dopravní výchovy v MŠ prostřednictvím materiální a metodické podpory, rozpracování jednotlivých problémů dopravní výchovy do jednotlivých ročníků ZŠ, apod. Opatření 2 se snaží o snížení rizikových faktorů v chování účastníků silničního provozu pomocí preventivně informačních aktivit. Za to by měla zodpovídat státní správa, konkrétně Ministerstvo dopravy. Jedním

z takových cílů by mělo být systematické celoživotní vzdělávání řidičů, kampaně zaměřené na rozvoj slušného chování zvláště ze strany mladých řidičů, zpracování metodiky, která by měla být zaměřena na rozpoznávání charakteristických znaků agresivní jízdy a využít ji při preventivních aktivitách. Některé kampaně již fungují. K roku 2013 je aktivní například kampaň na specifická rizika motorkářů.

Prostřednictvím opatření č. 4 by se vláda měla snažit o legislativní podporu pro zkvalitnění výuky v autoškolách a to zejména tím, že změní úpravu pro zajištění vyšší odborné úrovně učitelů autoškol a přípravy nových řidičů, přehodnocení podmínek pro provozování autoškol úpravou zákona č. 247/2000 Sb., které je stanoveno na rok 2015, anebo tím, že budou průběžně zvyšovat státní odborný dozor a dohled nad kvalitou autoškol (kvalita výuky a výcviku). A dalším opatřením č. 9 by měl být do roku 2020 připraven a přijat návrh změny zákona č. 361/2000 Sb., stran zavedení řidičského průkazu na zkoušku.

Dále existuje tzv. Metodický postup vyhodnocení plnění opatření v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, ve kterém je dílčím cílem nepřiměřená rychlost a agresivní způsob jízdy (konkrétně zaměřeno na nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy a vjetí na jednosměrnou ulici – silnici). Agresivním způsobem jízdy je zde řidičovo chování, při kterém nerespektuje ostatní účastníky silničního provozu. Agresivita je velmi nebezpečná, nejen tím, že ohrožujeme ostatní, ale má i psychologický dopad na všechny účastníky silničního provozu. Bezohlednou jízdu spojenou s nezdravým individualismem a korupcí dnes vytváří společenskou normu. Agresivita pak přispívá ke stresu, omezuje ostatní účastníky silničního provozu a podobně. Agresivita v dopravě se projevuje různými způsoby – např. nebezpečným předjížděním, nedáním přednosti v jízdě, omezením ostatní řidičům nedodržení bezpečné vzdálenosti. Podle statistik Ministerstva dopravy z roku 2009 zemřelo na následky nehod, které byly zapříčiněny předjížděním či nedáním přednosti 144 osob a 7965 osob bylo zraněno. Proto se prostřednictvím Národní strategie bezpečnosti zaměřují pozornost na prevenci a represi agresivního chování. Podle Národní strategie by mělo dojít ke snížení počtu usmrcených osob o 60 a těžce zraněných osob o 100 tedy o 60 %.

5.1.2 Informační a preventivní kampaně

Aby došlo ke zmírnění rizikového, patologického či agresivního chování existují cílené informační kampaně, které v provázanosti s vhodnou represivní činností vytváří podporu pro vhodné chování na silnicích. Jednotlivé kampaně jsou rozděleny podle skupin osob, na které chceme cíleně působit. Podle skupiny osob se přizpůsobuje forma sdělení preventivní kampaně, jaká média použijeme a zejména co bude obsahem kampaně.

Mezi preventivní kampaně Policie ČR za posledních 10 let, které jsou zaměřeny na riskantní chování na pozemních komunikacích, patří:

- Projekt Gentleman silnic – který vznikl při spolupráci preventivně informační skupiny Policejního prezidia ČR a České pojišťovny v roce 2004. Cílem je bezpečnost v dopravě, kdy jde o to, aby v médiích byly zveřejňované osoby, které se obětovaly při záchraně lidského života.
- Projekt Jezdíme s úsměvem z roku 2008 – tento projekt je zaměřen na oblast bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Byla zahájena spolupráce Policie ČR (dopravní policie), České pojišťovny a základních škol.
- Projekt jízda pro život z roku 2008 – projekt pod záštitou Ministerstva dopravy. Tento projekt vychází z Bílé knihy Evropské dopravní politiky a Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Informuje řidiče o teorii a praxi formou bezpečné jízdy.
- Asi nejznámější kampaní je kampaň Nemyslíš, zaplatíš. Kampaň (videokampaň), probíhala v letech 2008-2010 prostřednictvím televize a Internetu, kde byly ukazovány situace, které se staly v důsledku toho, že se člověk nechoval v souladu se zákonnými (dopravními) předpisy. Obecným cílem bylo snížení počtu dopravních nehod na silnicích a prevence nebezpečné, agresivní jízdy. Dílčím cílem bylo snížení počtu smrtelných nehod a úmrtí účastníků silničního provozu (Šúcha, et. al., 2009). Řidiči tak měli být varováni před hrozícím nebezpečím na silnici.

Spot zaměřený na agresivitu mladých řidičů se týká toho, že „*partička mladých lidí jede v autě a spolujezdci hecují řidiče k tomu, aby nebyl srab. Jel co nejrychleji a předjel nákladní auto před nimi. Řidič se odhodlá, a protože projíždí v málo viditelném úseku a v protisměru se vynoří další auto, strhne volant vozidla do příkopu a naráží do stromu. Spot končí tak, že všichni cestující automobilu umírají*“. Další spot, který se týká agresivního řidiče, pojednává o manažerovi v drahém luxusním autě. Tento řidič jede velmi rychle, za jízdy telefonuje a dělá spoustu dalších věcí a přitom se nesoustředí na řízení. Před přechodem začne předjíždět auto a nevšimne si, že přechod někdo přechází. Na přechodu je v tu chvíli maminka s kočárkem. Agresivní řidič tuto maminku srazí.

Cílovou skupinou kampaně byla zejména mládež ve věku od 18 – 25 let, tedy skupina osob, která je považována za nejrizikovější. Řadíme sem začínající řidiče, kteří se svým chováním a jednáním na silnicích významně podílejí na vysokém počtu způsobených dopravních nehod. Tato kampaň je cílená na všechny řidiče, avšak ponaučení si z ní berou především slušní řidiči (Šucha, et al., 2009).

- Projekt BENAMO – jedná se o projekt, který se zaměřuje na podporu bezpečné jízdy na motocykly určeny konkrétně studentům středních škol a učilišť. BENAMO – bezpečně na motocyklu. Policisté navštěvují tyto školy a učiliště a konají zde společné přednášky (dopravní policisté, pracovníci informačních skupin, členové motorkářského klubu). Tyto přednášky se mimo jiné zaměřují i na oblast **motocykly versus automobily** (a v této části se zaměřují na agresivitu na silnici)
- Projekt Jezdíme bez alkoholu a drog – projekt je zaměřen na eliminaci řidičů, kteří usednou za volant pod vlivem alkoholu či drog. Tímto projektem se snaží o snižování počtu dopravních nehod způsobených pod vlivem těchto látek.
- The action BESIP Tour – 2009 – zaměřeno na mladé a budoucí řidiče, tématem je bezpečnost silničního provozu, skutečné příběhy o skutečných řidičích.

Tento emotivní projekt, je zaměřen především na mladé řidiče, kde cílem je zlepšení prevence užívání alkoholu a drog před řízením motorových vozidel. Pracoval s přesnou věkovou kategorií, při které používal moderní komunikační prostředky. Setkávali se zde zástupci tří hlavních bezpečnostních složek Integrovaného záchranného systému (policisté, hasiči a záchranáři) (MVČR, POLICIE ČR, 2012).

Momentálně v ČR probíhají tyto preventivní akce a kampaně:

- Je to na Tobě – která se zaměřuje na řidiče, kteří se jedou bavit (do klubu, na diskotéky, festivaly). Kampaň se snaží snížit požívání alkoholu a návykových látek během jízdy. Upozorňuje na to, že ohrožuje zdraví nejen své, ale i ostatních (spolujezdců, ostatních účastníků silničního provozu) a také upozorňuje na skutečnost, že pokud by způsobil dopravní nehodu, musel by se vyrovnávat s doživotním pocitem viny. Tento projekt podpořili mimo jiné i Chinaski, Nightwork či Michal Hrůza.

Další preventivní kampaní, je kampaň Domluvme se! (od roku 2006), která je také zaměřena na mladé řidiče a to zejména proti jízdě pod vlivem alkoholu. Stejně jako u předchozí akce, se na této akci angažují Divokej Bill či Tři sestry.

- Kampaň Uber plyn – cílem kampaně je snížit počet a následky dopravních nehod, které jsou způsobeny vlivem nepřiměřené rychlosti. Nyní se využívá v Liberci. Cílem kampaně je informovat o riziku nepřiměřené rychlosti, aby změnil chování řidičů v oblasti zodpovědnosti za své chování v dopravním prostředí. Tato kampaň radí co udělat pro své bezpečí a jak se připravit na nouzové situace, se kterými se může každý z nás setkat.

Mezi základní rady patří, abychom se zbytečně nerozptylovaly, a to zejména netelefonovali během jízdy, nekouřili, nepili alkohol. Je důležité nepřeceňovat svoje řidičské dovednosti a zkušenosti. Tato kampaň nabádá

řidiče, aby si uvědomovaly, že se během cesty mohou setkat s nepředvídatelnými situacemi a nesprávným chováním ostatních účastníků silničního provozu.

5.2. Dopravní výchova a vzdělávání řidičů

Prevence slouží pro použití represe. Je však důležité využívat represí a prevenci již od útlého věku.

K tomu slouží tzv. dopravní výchova a další vzdělávání řidičů. Dopravní výchova by měla podle Hamerníkové (2010) začít už ve výchově v rodině. Rodiče by měli být dobrým příkladem zodpovědného řidiče. Měli by při různých situacích zdůrazňovat jak je důležitá bezpečnost. Když potom jejich dítě získá řidičské oprávnění, měli by dítě v řízení podporovat. Podle Lisé (2010) může být výchova v rodině velkým problémem. Už malé dítě v autosedačce, i když prozatím jako pasivní účastník, vnitřně prožívá a vnímá veškeré chování a jednání rodiče či jiného dospělého v automobilu, kterého se v automobilu dopouští. Výchova v rodině může narušit celý vybudovaný systém dopravního vzdělání ať už dopravní výchovy v mateřských školách, základních školách, středních školách až po vzdělání v autoškolách.

Další dopravní výchovou je výchova v autoškole, která je nejdůležitější ve smyslu získání řidičského oprávnění. Velmi důležitým prvkem v dnešní době, který by snížil počet dopravních nehod, je zdokonalení výuky v autoškole. Způsob vzdělávání v autoškolách dnes není komplexní, proto není ani příliš efektivní. Výuka by u řidičů měla obsahovat i vzdělání v oblasti schopností psychomotorických, percepčních a kognitivních a také oblast kritického myšlení žáků. Žáci by si z výuky z autoškoly měli odnést i základy z dopravní psychologie, měly by být poukázány rozdíly mezi řízením mladých a starších řidičů, rozdíly mezi muži a ženami a úskalí riskantního jednání v dopravě (Hamerníková, V., 2010). Výchově řidičů by měla být věnována velká pozornost nejen v rovině praktické, ale i v rovině legislativní. Problematika nebezpečné, riskantní a neohleduplné jízdy by měla být součástí výcviku a výuky v autoškolách, a to

úpravou v zákonu 247/2000 Sb. Tato problematika je v zákoně a jeho vyhlášce č. 167/2002 Sb. zachycena pouze okrajově, zejména v oblasti testových otázek, které se této problematice věnují velmi málo. Od 1. června 2006 došlo pouze k malému posunu.

Mezi celoživotní vzdělávání řidičů řadí Hamerníková (2010) **kurzy bezpečné jízdy**, které se pořádají v České republice v několika autoškolách. Trvají většinou jeden až osm dní. Mohou ji využívat jak jednotlivci, tak i skupiny osob. Cílem kurzu bezpečné jízdy je naučit účastníky jak předcházet vzniku a řešení krizových situací na pozemních komunikacích. Cílem je přivést účastníky k uvědomění si hrozících problémů nebezpečí a přizpůsobit k takovému problému své chování. Účastníci využívají při výuce své motorové vozidlo. Dalšími kurzy jsou **kurzy defenzivní jízdy**. Tyto kurzy jsou více realizovány v USA a ve VB. Účastník tohoto kurzu se učí zvolit takový styl jízdy, aby se při řízení nedostal do krizových situací. Účastníci se učí předvídavosti na silnicích, analýzu dopravní situace s ohledem na bezpečnost. Kurz má dvě části. Teoretické principy defenzivní jízdy a realizace jízdy v běžném silničním provozu. Cílem je odstranění špatných návyků řidiče a odstranění nebezpečných prvků v řízení.

Celoživotní vzdělávání řidičů by se nemělo týkat pouze řidičů profesionálů, tedy řidičů, kteří vlastní průkaz profesní způsobilosti řidičů, ale i řidičů ostatních. Zejména pak těch, kteří se nějakým způsobem provinili proti pravidlům silničního provozu. Bylo by dobré uvažovat o zapojení dopravních psychologů, pro takové provinilce, kteří mají opakované dopravní přestupky.

5.2.1 Řidičské oprávnění (průkaz) na zkoušku

Institutu řidičského oprávnění na zkoušku se ve svých knihách věnují Hamerníková (2010) a Lisá (2010). Oprávnění je realizováno v mnoha evropských zemích. Zkušební období je pro začátečníka stanoveno na dva roky (Hamerníková, V., 2010). Pokud poruší dopravní předpisy je trestán přísněji v rámci bodového systému (například ve Finsku), je povinen dodržovat zvláštní opatření, mezi které patří například stanovení maximální povolené rychlosti (je realizováno ve Francii, Lotyšsku, kde mohou čerství absolventi autoškol jezdit po

dálnici pouze 90 km rychlostí, a jejich auto musí být označeno, tak, aby ostatní řidiči věděli, že se jedná o nezkušenou osobu). Dvouletá zkušební doba může být i prodloužena pro různá pochybení (V Německu pokud by se dopustil závažnějšího provinění, následuje pro žáka nástavbové semináře, dvouměsíční dopravně psychologické poučení, popřípadě odnětí řidičského průkazu). Tento institut by měl vést řidiče k větší zodpovědnosti a vědomí, že mít řidičský průkaz není samozřejmost a řidič, který porušuje dopravní předpisy, o něj může kdykoliv snadno přijít. Institut má jedinou zatím spatřovanou nevýhodu ve vyšší administrativní náročnosti.

V České republice by se zpřísnění podmínek týkající se mladých řidičů mělo objevit na podzim roku 2013. Jednou ze změn by mohlo být i to, že by mladí řidiči jezdili v autech označených písmeny Z a pokud by nespáchali v určité době žádný přestupek, podstoupili by další výcvik a teprve poté by definitivně obdrželo řidičské oprávnění.

5.2 Legislativa

Za každý přestupek nebo trestný čin hrozí osobě trest, který by neměl spočívat pouze v ukládání peněžních pokut nebo odebrání řidičského průkazu. Trest by měl mít odstrašující účinek na ostatní řidiče, a tím ovlivnit jejich chování v dopravě. Aby byl trest úspěšný, je důležitá ne tvrdost trestu, ale jistota, že po provinění bude jistě následovat trest. Aby došlo k posílení preventivního účinku, neměl by chybět pedagogicko-psychologický nadhled. Ten spočívá například ve veřejné pochvle řidiči bez nehod či odečet trestných bodů řidiči, který jezdil celý rok bezúhonně (Havlík, K., 2005).

Nejdůležitějšími zákony, které se věnují bezohlednému, neukázněnému dopravnímu chování, jsou zákon o přestupcích, zákon o silničním provozu a k nim vydané vyhlášky.

Zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o silničním provozu) je zákonem, který poukazuje na vše, co se týká silničního provozu. Zákon o silničním provozu upravuje *„práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích,*

pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a upravuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích“ (§1). Zákon definuje co je to pozemní komunikace, kdo patří do jednotlivých skupin silničního provozu, stanovuje práva a povinnosti účastníků silničního provozu, jak již bylo uvedeno výše. Zákon se neustále mění, a to zejména z důvodu neustále měnících se podmínek v dopravě, zvyšujícího se počtu vozidel. Při výuce v autoškole je nutné, aby žáci ovládali znalost základních pojmů, které jsou obsaženy v §2 tohoto zákona. Mezi takové pojmy patří účastník silničního provozu, provozovatel vozidla, nebo řidič. V §2 odst. 1 písmeno m) zákon stanovuje, že řidič nesmí ohrozit ani omezit jiného účastníka silničního provozu na silnicích. To znamená, že osoba jako řidič se nesmí na silnicích chovat nebezpečně (tedy neohrozit jiného účastníka silničního provozu) a nesmí ani překážet (tedy omezit ostatní účastníky silničního provozu). Další povinnosti účastníků týkající se riskantního, bezohledného a neukázněného chování v silničním provozu, jsou zakotvena v tomto zákoně zejména pak v § 4, 5, 6 a 7. Ostatní ustanovení zákona pak stanoví další povinnosti, zákazy a omezení týkající se způsobu jízdy, otáčení, couvání, předjíždění, vyhýbání, zastavení, stání atd. Podle odborníků lze tedy agresivní řízení možno postihovat podle této úpravy zákona, avšak se to podle nich neděje v dostatečném rozsahu, otázkou je proč tomu tak není.

Pravidla silničního provozu jsou upravena právě tímto zákonem o silničním provozu 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon navazuje na mezinárodní smlouvu závaznou pro Českou republiku a to na Úmluvu o silničním provozu uzavřenou ve Vídni v roce 1968. V pravidlech silničního provozu jsou upravena práva a povinnosti účastníků silničního provozu. Obsahem tohoto zákona 361/2000 Sb. je obecné ustanovení, které ukládá povinnosti každému účastníkovi, aby se choval ohleduplně a ukázněně, neohrožoval život ostatních svým jednáním. (§4 písm. a). Na základě tohoto ustanovení vidíme, že agresivní a riskantní jízda je v rozporu s tímto ustanovením (Lisá, Z., 2010). Otázkou je, zda by nebylo vhodné inspirovat se našimi slovenskými sousedy a to jejich zákonem o cestnej premávce, který obsahuje

ustanovení, že „*vodič nesmie používať hanlivé gestá voči ostatným účastníkom cestnej premávky*“. (§4 odst. 2 písm. m) zákona SNR č. 8/2009 Z. z., o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov).

Novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění zákona č. 411/2005 Sb., a novela zákona 200/1990 Sb., o přestupcích velmi ovlivnila tradiční dopravní chování mnoho účastníků silničního provozu. Česká republika se ihned v roce 2006 dostala pod asi 1000 obětí silničních dopravních nehod. Zákony se dotkly všech skupin osob motorových, nemotorových vozidel, ale i chodců. Byla zavedena možnost zákazu řízení motorových vozidel (za přidělení 12 bodů, z bodového systému), tak i za ostatní závažné a nebezpečné dopravní přestupky. Sankce za přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu v silniční dopravě se zvýšily přijetím zákona 411/2005 Sb. účinného od 1. července 2006. Avšak zvýšení sankcí přineslo změnu k lepšímu pouze na pár měsíců po zavedení bodového systému. Na základě toho se však, ale ukázalo, že změna u řidičů je možná. Velkým problémem je však vymahatelnost práva (Lisá, Z., 2010). Dalším problémem je málo kladený důraz na jasnější vymezení jednotlivých přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. V zákoně č. 200/1990Sb., ve znění pozdějších předpisů je 27 skutkových podstat přestupků proti bezpečnosti a plynulosti. Nynější úprava je však nedokonalá. Podle Lisé (2010) je naopak kvůli jejímu velkému rozsahu patrnější, že u řady nebezpečného jednání na pozemních komunikacích je přísnější postih zcela opomínán. Například u předjíždění se ukládá pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč a současně zákaz činnosti 6 měsíců až 1 rok, naopak při nedodržování bezpečné vzdálenosti je přestupek považován jako „jiné jednání“ a lze za něj uložit pokutu do 2 500 Kč (v blokovém řízení do 2 000 Kč) (§22 odst. 1 písm. l), zákona o přestupcích). Podle Lisé (2010) by přicházelo v úvahu i zavedení alternativních trestů, mezi které by mohlo patřit například dočasné zadržení vozidla na určitou dobu, na které by však muselo navazovat i rozšíření pravomocí policistů. Podle výzkumů veřejnosti (STEM, 2008 in Lisá, Z., 2010) je nejúčinnějším prostředkem k dodržování pravidel zejména důsledná represe namířená proti agresivním účastníkům silničního provozu. Za účinnější jsou

považovány zejména důsledné postihy, přísnější tresty a časté kontroly policie ČR. Za méně účinné jsou pak považovány preventivní, informační výchovné kampaně, které mají efektivitu, pouze na krátký časový úsek.

5.3.1 Bodový systém

Prvního července 2006 bylo do ČR zavedeno bodové hodnocení řidičů (dále bodový systém) a to díky novele obsažené v zákoně č. 411/2005 Sb., který novelizoval zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Účelem systému je postih recidivistů páchající přestupky proti bezpečnosti provozu na silnicích. Avšak preventivní účinek je pouze v hrozbě odebrání řidičského oprávnění (Důvodová zpráva k zákonu č.411/2005 Sb., sněmovní tisk č. 833/0, Poslanecká sněmovna Parlamentu, 4. volební období, 2004, www.psp.cz). Součástí bodového systému je asi polovina všech přestupků podléhajících bodovému hodnocení, avšak jednání spjaté s agresivním způsobem jízdy není bodově hodnocena. Jako příklad lze uvést nedodržení bezpečné vzdálenosti, nedovolené používání výstražných znamení (zvukových i světelných), úmyslné bránění plynulému provozu blokováním jízdy jiným vozidlům. Takovéto jednání by mělo být určitě součástí bodového hodnocení.

Další změnou by měly být podmínky pro znovuzískání řidičského oprávnění u řidičů, kteří získali 12 „trestných“ bodů. Dnes je podle zákona vyžadována zkouška z odborné způsobilosti a doložení lékařského posudku o zdravotní způsobilosti. Co však chybí, a je o tom diskutováno je dopravně-psychologické vyšetření u kterého je možné odhalit nežádoucí rysy osobnosti, které mohou zjistit budoucí nezodpovědné chování řidiče. Dopravně-psychologické vyšetření je podle zákona o silničním provozu v § 87a povinné pro řidiče některých nákladních vozidel a autobusů. Jeví se však jako nedostatečná zejména tím, že v zákoně se už dále neuvádí, co má být přesně zkoumáno a také to, že toto vyšetření může provádět jakýkoliv psycholog, nikoliv pouze dopravní psycholog.

Body jsou udělovány řidičům za přestupky a trestné činy z těchto zákonů. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., zákon o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 13/1997 Sb., zákona o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Mezi porušení jednání, které je trestný činem nebo přestupkem patří zejména překračování předepsané rychlosti v obci (které je možno považovat za agresivní jednání), dále být nepřipoután nebo nepoužívat ochrannou přilbu, nerespektování příkazových nebo zákazových značek, porušování ustanovení o osvětlení vozidla a telefonování za jízdy s telefonním přístrojem v ruce.

Zavedení bodového systému provázelo mnoho negativních názorů a komentářů. Ministerstvo dopravy ČR každoročně zveřejňuje statistiky bodovaných řidičů na internetových stránkách.

Jak vlastně bodový systém funguje. Pokud se řidič dopustí přestupku či trestného činu, je tzv. vybodovaný. Jeho body jsou zaznamenány v registru řidičů u obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Pokud se řidič dopustí více takových skutků, jsou mu zaznamenány body za ty nejzávažnější z nich. Body se zaznamenávají do počtu 12. Pokud dosáhne řidič této hranice je vyzván k odevzdání řidičského průkazu. Po roce má právo o jeho navrácení řidič požádat, pokud netrvá například trest zákazu činnosti. Řidič má možnost zjistit aktuální stav bodového konta podáním žádosti u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Bodový systém uvádíme jako přílohu č. 1.

Ze statistiky MDČR 2012

Pokud se zaměříme na Olomoucký kraj, počet bodovaných řidičů za rok 2012 byl 8,13 % tedy 31 365 řidičů. Největší skupinu řidičů tvoří řidiči, kteří mají na svém kontě dva body. Největší počet bodovaných řidičů, jak můžeme vidět z následující tabulky, byl v Jeseníku (9,18%), v Olomouci (9,03%).

Tabulka č. 2 – Detailní přehled bodovaných řidičů v Olomouckém kraji

ORP (kraj)	1b	2b	3b	4b	5b	6b	7b	8b	9b	10b	11b	12b	poměr bodovaných řidičů
Hranice	74	593	294	127	88	50	156	30	18	15	13	84	7,17%
Jeseník	88	777	489	131	114	58	233	26	39	23	16	128	9,18%
Konice	21	149	88	45	29	11	55	11	4	5	3	28	6,53%
Lipník nad Bečvou	45	323	153	55	40	32	78	11	11	5	5	33	8,37%
Litovel	51	383	197	76	50	31	74	19	13	9	9	60	6,72%
Mohelnice	33	236	186	38	46	18	69	13	12	10	6	34	6,16%
Olomouc	614	3 476	1 517	766	651	312	653	141	135	88	75	517	9,03%
Prostějov	248	1 800	1 000	398	303	188	452	102	86	55	56	343	8,27%
Přerov	222	1 502	606	334	221	122	357	72	68	43	33	231	7,77%
Šternberk	85	401	276	92	72	48	120	19	10	15	20	69	8,90%
Šumperk	156	1 146	827	226	227	117	319	52	63	48	23	214	8,03%
Uničov	49	325	222	79	58	34	78	11	16	12	10	64	7,13%
Zábřeh	50	489	394	107	75	56	108	16	14	9	6	74	6,87%
Olomoucký kraj	1736	11600	6249	2474	1974	1077	2752	523	489	337	275	1879	8,13%

(zdroj: MDČR, 2012)

Pokud se však zaměříme na celou Českou republiku tak lze uvést, že nejvyšší podíl bodovaných řidičů je v Karlovarském kraji a to 10,51 % a nejnižší naopak v Pardubickém kraji a to 7,58 %. Rozdíly mezi bodovanými muži a ženami je významně odlišný. Tvoří ho 83,6 % mužů a 16,4 % žen. V roce 2012 byla největší skupinou bodovaných řidičů podle věku řidiči ve věku 37 let. Řidiči, kteří mají na svém kontě 12 bodů jsou ve věku 25 let. Podle statistiky zjišťujeme, že v roce 2001 je patrný propad počtu bodovaných řidičů, který je způsoben poklesem udělování řidičských oprávnění v roce 2001 vstupem v platnost nového silničního zákona.

Dalším důležitým zákonem je zákon 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje „podmínky pro provozování autoškol, způsob provádění výuky a výcviku žadatelů (získání řidičského oprávnění) a práva a povinnosti žadatelů o získání řidičského oprávnění, práva a povinnosti provozovatelů a učitelů autoškol, podmínky pro udělování a odnímání osvědčení

pro učitele výuky a výcviku, způsob provádění zkoušek k získání řidičského oprávnění, způsob zdokonalování odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel, přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel v bodovém hodnocení a působnost správních úřadů a státní dozor“ (§1). K tomuto zákonu byla vydána vyhláška č. 167/2002 Sb.

II. EMPIRICKÁ ČÁST

6 METODOLOGIE VÝZKUMU

V této části diplomové práce se zaměříme na volbu použité výzkumné strategie a na stanovení cíle výzkumné části diplomové práce. Dále charakterizujeme výzkumný soubor a popíšeme techniku sběru dat. Závěr kapitoly bude patřit popisu způsobu zpracování a analýze dat.

6.1 Volba výzkumné strategie

Vzhledem ke zvolenému tématu diplomové práce jsme se pro výzkumné šetření rozhodli zvolit kvalitativní design. Záměrem diplomové práce bylo zjistit, zda se dají vytipovat agresivní řidiči již v autoškole a pokusit se navrhnout, jak tuto problematiku řešit. Prostřednictvím zvoleného výzkumného designu jsem si vytvořila jasnou představu o názorech a postojích učitelů autoškol k této problematice. Dle Strausse A. a Corbinové J. (1999) je kvalitativním výzkumem takový výzkum, u něhož nezískáváme výsledky pomocí statistických procedur. Disman M. (2002, str. 285) uvádí, že kvalitativním výzkumem je „*nenumerické šetření interpretace sociální reality. Cílem je odkrýt význam podkládaný sdělovaným informacím.*“ Metodu kvalitativního designu jsme zvolili právě proto, aby nám umožnila více proniknout do zkoumané problematiky.

Kvalitativní výzkum je podle Strausse A. a Corbinové J. (1999, str. 10) výzkumem, kdy výsledky nedosahujeme prostřednictvím statistických procedur. Miovský M. (2006) považuje kvalitativní výzkum za přístup, který popisuje, analyzuje a interpretuje vlastnosti zkoumaných fenoménů, při kterých je zjišťována respondentova vnitřní a vnější realita a k jejímu využití jsou využívány kvalitativní metody. Gavora P. (2000) k tomu dodává, že kvalitativní výzkum je zjištění ve slovní podobě. Podle Gavoru P. mají u kvalitativního výzkumu větší význam než čísla, slova, kterým komunikuje respondent. Uvádí také, že „*pedagogické jevy není možno mechanicky shrnout a sečítat a závěry z nich široce zevšeobecňovat*“ (Gavora, P., 2000, str. 31). Podotýká, že osoba

provádějící výzkum usiluje o sblížení se se zkoumaným jedincem a zároveň pronikání do situací, do kterých jedinec vstupuje. Důvodem je jejich pochopení a popsání.

V této části diplomové práce se snažíme zejména o porozumění tomu, jak učitelé autoškol vnímají svoji práci, jejich názory na agresivitu již v autoškolách, jejich postoje k preventivním a legislativním opatřením.

6.2 Metoda sběru dat

Jako metodu sběru dat jsme zvolili strukturovaný rozhovor (interview) s otevřenými otázkami, který jsme pro účel diplomové práce samostatně vytvořili. V literatuře se setkáváme s mnoha definicemi rozhovoru. Rozhovor je považován za hlavní a nejčastější metodu, která se využívá pro sběr dat v kvalitativním výzkumu. Podle Dismana M. (2002) je rozhovor vyžadováním informací, které získáváme v přímé interakci s respondentem. Rozhovor tak může být prováděn s respondentem tváří v tvář nebo telefonicky. Hendl J. (2005, str. 173) uvádí, že strukturovaný rozhovor *„sestává z řady pečlivě formulovaných otázek, na něž mají jednotliví respondenti odpovědět.“* Dále uvádí, že strukturovaný rozhovor snižuje pravděpodobnost, že se data, která získáme, budou výrazně lišit svojí strukturou. Další výhodou je, že se data snadněji analyzují.

Strukturovaný rozhovor je možné použít v situacích, kdy ho není možné opakovat. To považujeme za výhodu pro náš výzkum, protože jsme se během pořizování rozhovorů setkali s respondenty, kteří neměli dostatek času, a proto bylo výhodné, že jsme rozhovory nemuseli opakovat. Strukturované interview je na rozhraní mezi dotazníkovou metodou a interview (Miovský, M. 2006). Chráska M. (2007) ve své knize uvádí, že strukturované interview se vyznačuje tím, že výzkumník postupuje podle přesně připravených zformulovaných otázek, kdy je přesně vymezeno i jejich pořadí. Výzkumník čte pouze otázky a zaznamenává odpovědi respondentů. Jako výhodu uvádí, poskytnutí všem respondentům stejných podmínek a lepší statistické zpracování pro výzkumníka. Gavora P. (2002) dodává, že z hlediska času není tento druh tolik náročný. Rozhovor má tedy určitý účel a plán, a tím se liší od běžného povídání si.

6.3 Výzkumný soubor

V diplomové práci se zaměřujeme zejména na agresivitu žáků autoškol, na její odstranění a prevenci. Proto, jsme jako výzkumný vzorek oslovili učitele autoškol, zejména pak učitele vykonávající svoji funkci v Olomouckém kraji, a jednoho učitele z Moravskoslezského kraje. V Olomouckém kraji funguje asi 90 autoškol. Mého výzkumu se zúčastnilo 11 učitelů autoškol, kteří svoji funkci vykonávají ve městech Prostějov, 4x Olomouc, Šumperk, Jeseník, Lipník nad Bečvou, Přerov, Šumperk a Ostrava. Respondenti byli vybíráni záměrně z různých okresních měst. Výzkumný vzorek tvoří 1 žena a 10 mužů.

Tab. č. 3: Výzkumný soubor respondentů

Respondent	Délka praxe	Vzdělání
Respondent č. 1	41 let	VŠ – Filozofická fakulta UPOL
Respondent č. 2	14 let	VŠ – Ing, Ph.D ekonomická
Respondent č. 3	20 let	VŠ – rekreologie
Respondent č. 4	25 let	VŠ – PDF UPOL
Respondent č. 5	8 let	VŠ – PDF UPOL
Respondent č. 6	20 let	SŠ
Respondent č. 7	25 let	VŠ dopravy a spojů
Respondent č. 8	29 let	SŠ
Respondent č. 9	9 let	SŠ
Respondent č. 10	30 let	SŠ technického směru
Respondent č. 11	-----	VŠ technického směru

(vlastní zdroj)

6.4 Realizace výzkumu

Výzkum byl uskutečněn v únoru 2013. První kontakt proběhl s učiteli autoškol pomoci e-mailu. Naším záměrem bylo provést rozhovory s 11 učiteli autoškol z různých okresních měst zejména Olomouckého kraje. Bylo rozesláno 35 emailů. Odpovědi jsem získala od 21 respondentů. Výzkumné části bylo ochotno zúčastnit se 11 z nich. 10 zbývajících uvedlo jako důvod zejména nedostatek času nebo neřešitelnost této problematiky, proto se k ní nechtějí vyjadřovat. Ostatní nereagovali vůbec. Návratnost odeslaných žádostí byla v únosné míře, dosahovala asi 65 %.

Rozhovory probíhaly ústní formou při osobním setkání a pomocí e-mailové korespondence. K osobnímu setkání došlo v pěti případech, v ostatních případech jsme odpovědi získali prostřednictvím e-mailové komunikace. Tento typ komunikace považujeme za moderní a často využívanou formu komunikace, při které lze rychle získat informace a je spojena s nízkými náklady, které jsou spojeny s realizací výzkumu (Jeřábek, H. 1992). Při našem výzkumu nebyly pokládány příliš osobní otázky, proto považujeme e-mailovou korespondenci za vhodnou. Při osobním setkání probíhaly rozhovory v kancelářích učitelů. Rozhovory se pohybovaly v časových intervalech mezi 45-60 minutami. Odpovědi byly ve 3 případech zaznamenány na diktafon poté přepisovány, a po přepsání vymazány z diktafonu. V dalších 2 případech zapisovány písemně, byla zde použita tužka a papír. Rozhovory probíhaly s každým učitelem autoškoly zvlášť, ve stanoveném čase i místě podle předchozí emailové domluvy. Všichni respondenti byli seznámeni s naší osobou, se studovaným oborem i s cílem diplomové práce v úvodním emailu. Jednání a chování respondentů hodnotíme velmi kladně. Téměř všichni o dané téma projevíli velký zájem, a nabídli nám v případě jakéhokoliv dalšího dotazu možnost se na ně kdykoliv obrátit. Se všemi učiteli autoškol, ať už při osobním setkání, nebo prostřednictvím e-mailové korespondence, se nám spolupracovalo velmi dobře. Po ukončení rozhovoru následovalo poděkování za poskytnuté informace, za projevenou ochotu i čas.

6.5 Cíl diplomové práce a cíl empirické části diplomové práce

Hlavním cílem diplomové práce, jak již bylo zmíněno v úvodu, je přispět k procesu zpracování metodiky zaměřené na rozpoznávání typologie agresivních řidičů a zjistit zda má prevence a represe vliv na eliminaci agresivního chování v dopravě. Chceme se tak touto studií pokusit o položení základu pro kvantitativní řešení.

Dílčími cíli diplomové práce je:

- 1) Zjistit, zda se agresivní řidiči dají vtipovat již v chování žáků v autoškole, a to podle mínění učitelů autoškol.
- 2) Zjistit, zda má, podle mínění učitelů, vliv prevence a represe na snížení agresivity na silnicích.
- 3) Zjistit co je podle jejich názoru nejčastější příčina agresivního chování.
- 4) Zjistit, zda se učitelé autoškol setkávají s projevy agresivity u žáků a řidičů na pozemních komunikacích.
- 5) Vyzkoumat případné řešení podle dotazovaných učitelů autoškol.

Cílem rozhovorů s učiteli autoškol bylo získat odpovědi na výzkumné otázky, které mají směřovat k hlavnímu cíli diplomové práce. Výzkumné otázky, které slouží ke splnění cíle, byly stanoveny takto:

- Jak učitelé autoškol vnímají své žáky?
- Setkávají se učitelé autoškol s projevy agresivity již u žáků autoškol?
- Co považují za příčiny agresivního chování?
- Jak učitelé vnímají prevenci zaměřenou na agresivitu řidičů?
- Jak by učitelé problematiku agresivity v dopravě řešili oni sami?

Na základě těchto výzkumných otázek, jsme si stanovili dílčí cíle empirické části, které uvádíme výše a které budou sloužit ke splnění hlavních cílů práce.

6.6 Způsob zpracování dat

V této podkapitole se věnujeme postupu při zpracování získaných dat.

Rozhovory, které jsme získali nahráváním na diktafon, jsme doslovně přepsali. Tento postup se nazývá jako **transkripce**. Miovský M. (2006) uvádí, že transkripce je jev, u něhož dochází k převádění dat netextové povahy do povahy textové. Je jedním z prvních kroků. Transkripce má velký význam pro výzkum zejména z hlediska zbytečného předcházení o cenná data, či jejich zkreslování. Rozhovory, které jsme vedli s učiteli autoškol, trvaly, jak už jsme uvedli výše, necelou hodinu. Odpovědi z rozhovoru, které byly poskytnuty formou e-mailové korespondence, byly detailní. Ze strany učitelů nám byla nabídnuta další spolupráce v případě nedostatku informací, této možnosti jsme z důvodu vyčerpávajících informací nemuseli využít. Informace, které jsme získali z rozhovorů s učiteli, jsme zpracovali prostřednictvím analýzy textů, a to metodou zakotvené teorie.

Před samotnou analýzou textu jsme využili techniku **barvení textu**. Miovský M. (2006) o této technice hovoří jako o technice úprav a příprav dat pro samotnou analýzu těchto dat. Tato technika se využívá zejména tehdy, pokud pracujeme s papírovou verzí, „*můžeme v textu barevně označovat pasáže, které se týkají určitých tematických celků (které odpovídají základním výzkumným otázkám)*“ (Miovský, M. 2006, str. 211). Využili jsme tedy barevných pastelek, a označovali všechna místa, která se určitých úseků týkala. Takto připravený text nám usnadnil orientaci a urychlil analýzu. Do textu jsme připisovali i poznámky, které nám také usnadnily následné vyhodnocení.

Jak jsme již zmínili výše, využili jsme techniky kódování. Podle Hendla J. (2005) je kód symbolem, který přiřazujeme k jednotlivým úsekům textu tak, že provedeme jeho klasifikaci nebo kategorizaci. Podle Miovského M. (2006, str. 219) je kódování „*přiřazování klíčových slov či symbolů k částem textu tak, aby byla umožněna snadnější a rychlejší práce s těmito částmi a bylo možné prostřednictvím kódů kdykoliv snadno pracovat s většími významovými celky.*“

Jedná se tedy o procesy identifikování a systematického označování celků podle určených kritérií. Podle Strausse A. a Corbinové J. (1999, str. 39) je kódování „operace, pomocí nichž jsou údaje rozebrány, konceptualizovány a opět složeny novými způsoby.“ Je to tedy proces vytváření teorie ze zjištěných údajů. Ve své práci jsme využili **metody zakotvené teorie**. Otevřené kódování zahajujeme po rozřídění významových jednotek, které jsou složena z pojmů značících stanovené události. Postupovali jsme tedy tak, že jsme si zvolili jednotlivé kategorie.

6.7 Analýza získaných výsledků

Prostřednictvím analýzy jednotlivých rozhovorů s učiteli autoškol, při kterém jsme využili techniky otevřeného kódování, jsme stanovili následující okruhy, které nám mají posloužit ke splnění dílčích a následně k přiblížení se k hlavním cílům. Zabývali jsme se těmito okruhy:

- Učitelé autoškol
- Agresivita žáků autoškola samotných řidičů
- Prevence zaměřená na agresivitu v dopravě
- Řešení problematiky agresivity řidičů

6.7.1 Metoda „zakotvená teorie“

Jako techniku pro zanalyzování dat jsme použili metodu zakotvené teorie. Zakotvená teorie je „teorie induktivně odvozená ze zkoumání jevu, který reprezentujeme. Nezačíná se teorií, kterou bychom poté následně ověřovali. Začínáme zkoumanou oblastí a necháváme, aby se vynořilo to, co je v této oblasti významné“ (Strauss, A., Corbinová, J., 1999, str. 14). Tato metoda se skládá ze tří druhů kódování. Podle Strausse A. a Corbinové J. (1999) se zde řadí kódování otevřené, axiální a selektivní. Podle těchto autorů na sebe nemusí jednotlivé druhy kódování navazovat.

Otevřené kódování

Otevřené kódování je „část analýzy, která se zabývá označováním a kategorizací pojmů pomocí pečlivého studia údajů“ (Strauss, A., Corbinová, J., 1999, str. 43). Bez tohoto kroku by nebylo možné vykonat zbytek analýzy. Během otevřeného kódování se rozeberou údaje na samostatné části, následuje pečlivé prostudování, zjištění podobností a rozdílností. „Během tohoto procesu jsou zvažovány a zkoumány naše vlastní i cizí domněnky o jevu, což vede k novým objevům“ (Strauss, A., Corbinová, J., 1999, str. 43).

V této části podkapitoly se věnujeme rozboru rozhovorů podle jednotlivých kategorií. Součástí textu uvádíme i příklady jednotlivých citací respondentů, které dané kategorie dokládají.

a) UČITELÉ AUTOŠKOL

Tato oblast zahrnuje údaje, které se týkají charakteristik osobností učitelů, jejich délkou praxe, vzděláním a jejich postojem k práci. Po analýze rozhovorů jsme do této oblasti zařadili tyto kategorie:

- Kategorie č. 1: Vztah učitele k práci v autoškole aneb práce mě baví, ale za stávajících podmínek čím dál méně.
- Kategorie č. 2: Vzdělání učitele autoškoly aneb pedagogické vzdělání nemám, a myslím si, že není nutné ho mít.

Kategorie č. 1: Vztah učitele k práci v autoškole aneb práce mě baví, ale za stávajících podmínek čím dál méně.

V této kategorii jsme se zaměřili zejména na délku praxe respondentů a vnímání sebe samých při práci v autoškole.

První na co jsme se zaměřili v rozhovorech s respondenty, byla délka učitelské praxe. Z analyzovaných rozhovorů vyplynulo, že nejdelší dobu učitelské praxe má respondent č. 1, a to 41 let. Nejkratší dobu jako učitel pracuje respondent č. 5.

Respondent č. 5: „*Jako učitel autoškoly pracuji zhruba 8 roků.*“

Dotazovaní respondenti pracují v učitelství (tedy v autoškolství) v průměru 21 let. Více v tabulce č. 3 uvedené v podkapitole výzkumný soubor. V jednom případě nechtěl respondent sdělit jaká je jeho učitelství praxe, což nás velmi překvapilo, ale po důvodech jsme dále nepátrali.

Respondent č. 11: „*To nechci komentovat. Nežlobte se, bez komentáře.*“

Vzhledem k tomu, že práci učitele autoškoly vykonávají respondenti v některých případech mnoho let, zajímalo nás, zda je práce baví. V jednom případě nám respondent nechtěl na tuto otázku odpovědět. Tato reakce nás překvapila, a můžeme pouze domýšlet, proč takto reagoval. Ostatní respondenty práce baví a některé velmi a považují ji i za své hobby. Někteří z respondentů autoškolu i vlastní. Je velmi potěšující, že učitele práce baví, a to i přes to, že si někteří z nich stěžovali na špatné platové ohodnocení.

Respondent č. 2: „*Jsem šťastný člověk, dělám práci, kterou mám rád, a baví mě.*“

Respondent č. 6: „*Musím uznat, že mě práce baví. Jinak bych tak dlouho tento adrenalin nevydržel.*“

Respondent č. 10: „*Práce mě baví a vykonávám ji i přes velmi špatné ohodnocení. Což myslím hovoří za vše.*“

Ve dvou případech jsme se dozvěděli, že ne vždy je práce baví, tak jak by si přáli. Jako důvod uváděli čím dál větší „nechuť“ k práci, zejména za stávajících podmínek, které jsou nastoleny systémem ve společnosti. Jeden z respondentů uvádí jako problém neustálé legislativní změny zejména zákonů č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a zákona č. 247/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dále se mu nelíbí nerespektování podmínek, které si kladou autoškoly návrhy ke změnám a nejednotné profesní organizace autoškol. Problémem je také neexistence normy, která by stanovovala počet autoškol v regionech a tím pak zvyšující se korupce v autoškolách.

Respondent č. 7: *„Práce mě určitě baví, dokonce velmi, ale za stávajících podmínek čím dál méně ... negativně vnímám i účelová znění některých ustanovení zákonů a prováděcích vyhlášek prosazená do těchto předpisů vlivnými zájmovými skupinami.“*

Jako příklady uvedl respondent zejména ustanovení pro „školy smyku“, akreditovaná školicí střediska, rozsah a náplň vstupního školení pro získání průkazu profesní způsobilosti řidiče, a také novinky, které prosazují různé dopravní experti, které jsou podle jeho vyjádření „neprofesionální a k ničemu“.

Respondent č. 7: *„... zejména týkající se zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění, podmínek výcviku, prolongace učitelských oprávnění ... problémem je neexistence normativu autoškol ve vztahu k počtu obyvatel, a z toho plynoucí přemíra autoškol generující nekalé konkurenční praktiky.“*

Pro práci učitele je velmi významná jeho osobnost. Z rozhovorů s respondenty vyplynulo, že samotní učitelé se nejčastěji charakterizují jako velmi trpělivé osoby, a to i přes to, že v některých případech je velmi těžké se ovládat. Kromě trpělivosti se nejčastěji objevovali charakteristiky jako klidný, vyrovnaný, ale v určitých situacích jsou učitelé i nároční a výbušní.

Respondent č. 1: *„... hodnotí mě jako pohodového člověka.“*

Respondent č. 2: *„Jsem v klidu a trpělivý. Nedokážu si představit, že v dnešním konkurenčním světě lze ještě prodat službu výbušnou vůči klientovi.“*

Respondent č. 10: *„... jsem velmi trpělivý, což žáci dokážou náležitě ocenit.“*

Řada respondentů se však shodla na tom, že se vyskytují situace, kdy je velmi těžké zachovat klid a trpělivost, i přes to, že práce učitele autoškoly právě trpělivost a klid vyžaduje. S tím musíme jen souhlasit. Práci učitele autoškoly sami považujeme za velmi psychicky náročnou, a obdivujeme samotné učitele, že právě trpělivost uváděli na prvním místě.

Respondent č. 4: *„... ale každá trpělivost má své meze.“*

Respondent č. 5: „ V některých případech už trpělivý být nedokážu. Jsou to situace, kdy se snažíte žákovi vysvětlit něco po stopadesáté, a on toho stejně není schopen.“

Respondent č. 9: „ Občas musím zvýšit hlas. Například v kritických situacích. To jsou například nehodové situace...“

Respondent č. 11: „ ... práce učitele je specifická v tom, že praktický výcvik je prováděn pod velkým psychickým tlakem...mohou vzniknout situace, kdy se učitel nechová zcela dekorum, tak jak by měl.“

Kategorie č. 2: Vzdělání učitele autoškoly aneb pedagogické vzdělání nemám a myslím si, že není nutností ho mít.

Při rozhovorech nás zajímala skutečnost, jaké mají respondenti vzdělání. Viděli jsme v tom jistou souvislost s tím, jak potom respondenti vidí své žáky, jak se k žákům chovají. Zejména nás zajímala skutečnost, zda absolvovali pedagogické vzdělání, které my považujeme při práci učitele za významné. Všichni respondenti mají absolvované středoškolské vzdělání. Sedm z dotazovaných respondentů má vystudovanou i vysokou školu, ze které získali nejčastěji titul Mgr. a Ing. V jednom případě má respondent i doktorské studium, ze kterého získal titul Ph.D.

Respondent č. 2 : „Jsem Ing. v oblasti stavebnictví a mám i Ph.D. ekonomického směru.“

Jak již bylo řečeno výše, vzhledem k tomu, že respondenti vykonávají učitelskou profesi, zajímala nás skutečnost, zda respondenti mají pedagogické vzdělání. Z rozhovorů bylo zjištěno, že tři z nich nemají žádné pedagogické vzdělání ani pedagogické kurzy. Byly to osoby, které v autoškole pracují 9, 20 a 25 let. Další čtyři z respondentů mají hotové pedagogické minimum či pedagogické kurzy.

Respondent č. 2: „Čistě pedagogické vzdělání nemám, jen několik pedagogických kurzů a myslím si, že to není až tak potřeba.“

Respondent č. 8: „Mám hotové pedagogické minimum ... nemyslím si, že by bylo nutností“

Respondent č. 10: „Absolvoval jsem kurz pedagogického minima před zahájením získání řidičského oprávnění. Dnes se tomu říká profesní osvědčení.“

Respondent č. 11: „...mám pedagogické minimum.“

Zbýlí čtyři respondenti mají vystudovanou přímo pedagogickou fakultu nebo obor, který v sobě zahrnuje pedagogické vzdělání.

Respondent č. 1: „Mám vystudovanou Filozofickou fakultu na UP Olomouc. Přesněji obor výchova a vzdělání dospělých.“

Respondent č. 3: „Mám vystudovaný obor rekreologie ... rekreologie obsahuje pedagogickou část.“

Respondent č. 4: „Mám vystudovanou Pedagogickou fakultu UP v Olomouci.“

b) AGRESIVNÍ CHOVÁNÍ ŽÁKŮ AUTOŠKOL A SAMOTNÝCH ŘIDIČŮ

V této oblasti jsme se zaměřili zejména na samotný jev agresivity, její výskyt u žáků v autoškolách, u řidičů, na jejich projevy a příčiny. Důležitou složku této oblasti tvoří i legislativu, týkající se agresivity v dopravě.

Kategorie jsme stanovili takto:

- Kategorie č. 3: Agresivita = jedna z lidských vlastností.
- Kategorie č. 4: Příčiny agresivity aneb „po psu nejsme“.
- Kategorie č. 5: Silnice jako obraz společnosti.

Kategorie č. 3: Agresivita = jedna z lidských vlastností.

Tato kategorie se týká zejména osobnostmi žáků, se kterými se učitelé během přípravy v autoškole setkávají nejčastěji. Tato kategorie se také zaměřuje na agresivní chování žáků v autoškole a řidičů, jako důležitý pojem této kategorie je projev agresivity.

Kromě hodnocení sebe sama nás při rozhovorech zajímalo, s jakými nejčastějšími osobnostními typy žáků se učitelé při své práci v autoškole

setkávají. Všichni respondenti se shodli na tom, že se setkávají se všemi typy žáků a také s jejich dalšími kombinacemi. Pro některé z nich bylo velmi těžké zamyslet se vůbec nad tím s jakými žáky se během výuky a výcviku setkávají. Nejčastěji zaznívaly odpovědi „*Nemůžu specifikovat obecně... jsou žáci takoví a takoví...*“ „*Tak to je těžké říct*“ Proto potom následně byla jako nejčastější odpověď zaznamenána, že se setkávají se všemi typy žáků. Nejčastější charakteristiky pak byly žáci klidní, pokorní, ale i sebevědomí, asertivní a v menší míře i přímo agresivní.

Respondent č. 5: „*... jsou klidnější povahy. Jsou také hodně nejistí.*“

Respondent č. 6: „*... většina se chová pokorně a trpělivě.*“

Respondent č. 9: „*Většina je klidná a v pohodě.*“

Respondent č. 10: „*Do 5 % agresivní, do 20 % přehnaně sebevědomí a zbylé klidnější až zakřiknuté povahy.*“

Z rozhovorů také vyplynulo, že na chování žáků v autoškole má vliv pohlaví žadatelů o řidičské oprávnění. Dívky jsou podle respondentů spíše málo sebevědomé, naopak u chlapců se objevuje sebevědomé, někdy až agresivní chování.

Respondent č. 1: „*... v poslední době se značně přebujeným a neodůvodněným sebevědomím, a to zejména u chlapců.*“

Respondent č. 8: „*U žen a dívek se agresivita projevuje zcela výjimečně.... muži a mladíci mají sebevědomí dostatek. Většinou nepodložené schopnostmi.*“

Jako největší problém však respondenti vidí chování žáků po autoškole, tedy hotových řidičů, kdy se pak z těch pokorných a klidných žáků stávají řidiči nervózní a agresivní.

Respondent č. 6: „*... můžete žákům vysvětlovat a snažit se, aby po zkouškách jezdili, tak jak se naučili a předvedli se při závěrečných zkouškách v autoškole, ale někdy je to marný boj. To potom vidíte na těch silnicích.*“

Z rozhovorů s respondenty vyplynulo, že se s agresivními projevy žáků v autoškole nesetkávají všichni respondenti ve stejné míře. Naopak s agresivními projevy u samotných řidičů se setkávají všichni dotazovaní. 3 z 11 respondentů se

s agresivními projevy žáků nesetkávají vůbec. Zbylých 8 respondentů uvádělo, že se s agresivními projevy setkávají výjimečně, často ale také se objevily výpovědi jako velmi často. I ti z respondentů, kteří se s agresivními projevy setkávají méně často, se snaží proti takovému chování zasahovat.

Respondent č. 6: „ ... *hned se snažím tohoto žáka srovnat. S tím nemám problém.*“

Respondent č. 10: „*Ostře proti těmto i málo projevům vystupuji.*“

Ti, kteří se s agresivními projevy u žáků setkávají, uvedly, že je to k našemu překvapení, čím dál častější jev, a to i přes to, že uchazeč žádá o řidičské oprávnění. Proto nás šokovalo, že respondenti ve velké míře potvrdili, že se s agresivním chováním při výuce a výcviku, opravdu setkávají častěji než dřív. Jeden z respondentů považuje existenci agresivních projevů žáků v autoškole za mylnou. Sám se s agresivním chováním žáků sekal během svých 25 let působení v autoškole pouze jednou.

Respondent č. 7 : „*Setkal jsem se pouze jednou s asi třicetiletým žákem, který neuznával žádnou autoritu, nenáviděl učitele, policisty... po první lekci byl z dalšího výcviku vyloučen... agresivní řízení se u žáků autoškoly prakticky neprojevuje.*“

Jak již bylo, ale zmíněno výše, řada z respondentů hovoří právě naopak, a mnoho z nich považují agresivní projevy u žáků za čím dál častější.

Respondent č. 4: „ ... *dá se říci, že se objevují čím dál častěji.*“

Respondent č. 10: „*Ano, toto nelze přehlédnout.*“

Respondent č. 2: „ ... *ano, bohužel je to jedna z lidských vlastností ...*“

Respondent č. 10: „ ... *dnes se to týká asi 5 % žáků.*“

Od respondentů setkávající se nejčastěji s projevy agresivního chování žáků jsme slyšeli slova jako žák netrpělivý, podrážděný, prosazuje sám sebe, výbušný a lhostejná. Velmi často jsme se také setkávali s názorem, že v určitých situacích bychom mohli hodnotit projevy jako agresivní, ale vzhledem k nezkušenosti žáků na pozemních komunikacích nelze s určitostí takový projev

označit jako agresivní. K takovým projevům řadili respondenti zejména nedání přednosti v jízdě, nadměrnou rychlost či podceňování situace jako například situaci předjíždění. Podle tvrzení respondentů se v některých případech ani agresivně více projevit nemohou, protože pokud se takové chování objeví v malé míře, práce učitele potom spočívá v tom, aby takové chování usměrnil a další fáze agresivity nenastala.

Respondent č. 2: „ ... *netrpělivost v řízení, hledání viny na straně druhých, přehnaná podrážděnost, když věci nejdou samy od sebe, což jsou vše vesměs zárodky, se kterými by měl umět dobrý učitel pracovat a agresi v žákovi potlačovat.* “

Respondent č. 8: „*Žáci autoškoly dodržují pravidla provozu možná proti své vůli, protože jim učitel agresivní choutky v zárodku zatrhne.* “

Naopak jak již bylo řečeno výše, bylo prostřednictvím analýzy rozhovorů zjištěno, že s agresivními projevy u řidičů se setkávají všichni respondenti bez výjimky. Jedná se většinou o projevy, které jsou uváděny v literatuře jako projevy nejčastější nebo agresivní projevy, které jsou mediálně známé. Jako příklad můžeme uvést kauzu Trpišovský či Lacina. Za nejčastější projevy agresivity u ostatních řidičů je považováno vynucování si něčeho na úkor ostatních, a to v rozporu s pravidly. Častou odpovědí byla také bezohledná a rychlá jízda, vybrždování či předjíždění.

Respondent č. 3: „*Je to takové to dostat se někam co nejrychleji.* “

Respondent č. 7: „... *prudké a nenadálé brzdění po předjetí, ostatní způsoby agresivního předjíždění, bezohledné chování a překračování rychlostních limitů.* “

Respondent č. 10: „*Riskantní předjíždění, a to i přes plnou čáru, vybrždování, tzv. myšky, jízda na červenou, a tak dále a tak dále.* “

Jak bylo zjištěno z rozhovorů, velkým problémem jsou také stále častěji se objevující agresivní projevy ostatních řidičů vůči vozidlu autoškoly, a to i přes to, že právě v autoškole se řidiči naučili ovládat vozidlo a prostřednictvím autoškoly získaly vytoužené řidičské oprávnění. Mezi takové projevy řadí respondenti nejčastěji vybrždování a najíždění na vozidlo autoškoly s cílem toto

vozidlo vytlačit. Mezi další projevy podle respondentů patří zvukové signály a různé formy neverbální a někdy i verbální komunikace. Velmi častá je i netrpělivost ostatních řidičů a nejen řidičů automobilů. Velkým problémem jsou i cyklisté.

Respondent č. 7: „*Občas se setkávám s netrpělivostí jiných řidičů, jakkoliv zákon o silničním provozu stanoví, že mají brát ohled na řidiče začátečníka a na výcvikové vozidlo autoškoly.*“

Respondent č. 6: „*... zejména vytrubování. Také ukazování různých posunků nebo-li gest.*“

Respondent č. 9: „*... dělají na nás nátlaky, troubí, předjíždí tak, že je škoda, že není naše auto z gumy. Nechala bych ho někdy i odřít....v létě když jsou otevřená okna občas i někdo sprostě zařve...ale na druhou stranu jsou i gentlemani, a jednou se nás i řidič zastal.. bránil nás před sprostým cyklistou, který jednal neoprávněně.*“

Kategorie č. 4: Příčiny agresivity aneb „po psu nejsme“.

Proč se chovají lidé agresivně na silnicích. Z literatury víme, že je nejčastější příčinou na jedné straně výchova a na straně druhé biologické dispozice „...je to jedna z lidských vlastností ...“ Z rozhovorů vyplývá, že výchova i biologické dispozice jako příčinu respondenti samozřejmě vidí. Většina z respondentů se shoduje, že **výchova** zejména v interakci nových řidičů s řidiči zkušenějšími je velmi častou příčinou.

Respondent č. 3: „*Přebírají od nich nevhodné chování, ve stylu když oni můžou, my taky.*“

Respondent č. 4: „*... je to kopírování zkušenějších řidičů. Ať už jsou to rodiče nebo kamarádi.*“

Právě často zmiňovaní rodiče a kamarádi hrají velkou roli v chování budoucích řidičů na silnicích. Velkým problémem je také postavení státu k výchově ve školství, a to jak od mateřských škol až do dospělosti. Jeden z respondentů uvedl, že není problém pouze s výchovou v rodině, ale také s výchovou ve školách, respektive s tzv. nevhodnou.

Respondent č. 6: „Na prvním místě je to příklad rodičů, jak oni sami se chovají za volantem, jak se snaží mladého řidiče zaučit. Každý normální řidič než svěří synovi nebo dceři auto se s ním párkrát projede.“

Respondent č. 8: „... snaží se předvádět před kamarády, dívkami ta plní tak černou kroniku.“

Respondent č. 1: „Příčinu vidím jednoznačně v působení státu v oblasti výchovy, kdy stát se staví do pozice nevýchovy... to je podle vyjádření náměstka ministerstva školství... a znamená to, že se bude škola zabývat pouze vzděláním a v žádném případě se nebude zabývat výchovou, že to je doména rodičů.“

Jako další příčina byla uváděna **biologická dispozice**, tedy zejména povahové vlastnosti osob, které velmi ovlivňují chování řidičů na silnicích. Tuto příčinu uvedli téměř všichni z dotazovaných respondentů.

Respondent č. 6: „ ... to určitě má také vliv ta povaha. Jak se říká, po psu nejsme.“

Respondent č. 10: „Jednoznačně to vidím především v biologických dispozicích.“

Jako velmi významnou příčinu, která v dnešní době ovlivňuje budoucí tak samotné řidiče je **společnost**, společnost, která na jedince působí ze všech stran. Nejčastěji se v odpovědích objevovaly pojmy jako spěch, frustrace, peníze, korupce a nerespektování chování v České republice.

Respondent č. 2: „ ... agresivita je podmíněna značnou tolerancí české společnosti vůči překračování mezi pravidel a také nedostatečně nastaveným systémem.“

Respondent č. 9: „V minulém režimu se lidé drželi více než dnes. Dnes si každý myslí, že si může dělat, co chce. A pak to tak vypadá.“

Respondent č. 5: „ ... dnešní společnost nabádá k tomu, abychom nerespektovali pravidla.“

Respondent č. 8: „ ... společnost preferuje silné a úspěšné.“

Agresivní chování v dopravě velmi často objevuje právě moderní životní styl, který nabádá k tomu, abychom měli vše nejlepší, nejvýkonnější stroje (automobily) a také co nejdražší.

Respondent č. 6: „*Vliv má určitě i přístup mladých lidí k silným i rychlým autům, drogám, velkým penězům ...*“

Respondent č. 10: „*... snaha ukázat, že na to mám. T platí zejména u řidičů drahých aut.*“

Respondent č. 7: „*Přidá-li se dostatečně výkonné vozidlo, velký objem peněz a vlivné známosti, je vědomí vlastní beztrestnosti na světě.*“

Kategorie č. 5: Legislativa aneb silnice jako obraz společnosti.

Legislativa v dopravě je velmi důležitá. Ale je považována za dostatečnou? A pokud, ano znají ji dostatečně řidiči? Na tyto otázky jsme se snažili získat odpovědi od našich respondentů. Z rozhovorů vyplynulo, že ne všichni respondenti považují agresivní řízení popsané zejména zákonem č. 361/2000 Sb., za dostatečné, a to i přes to, že je agresivní jízda, respektive jízda riskantní či bezohledná jízda zakázána tímto jmenovaným zákonem. Mezi respondenty se objevovaly názory, že by vytvořili úplně nový zákon, který by se zaměřoval pouze konkrétně na agresivní řízení. Naopak asi polovina respondentů považuje současně legislativní zakotvení agresivního řízení za dostatečné. Problém však vidí v nedostatečné znalosti řidičů tohoto zákona a také nedostatečném právním výkladu.

Respondent č. 7: „*Agresivní řízení je možné postihovat podle stávající právní úpravy, jenže se tak neděje v dostatečném rozsahu. Proč asi?*“

Respondent č. 8: „*Agresivitu každý vykládá jinak a čtyři právníci mají pět právních názorů.*“

Respondent č. 11: „*Nedomnívám se však, že by další zákon něco vyřešil.*“

Naopak respondenti, kteří považují stávající úpravu zákona za nedostatečnou, by nový zákon uvítali a inspirovali by se například našimi

zahraničními sousedy a jejich zákonnými úpravami, které řeší agresivitu na cestách.

Respondent č. 2: „... rozhodně by to prospěšné bylo z hlediska lepší vymahatelnosti práva. Minimálně se lze poučit například od Slováků či Němců, kde je zakázána hanlivá gestikulace.“

Respondent č. 6: „Agresivitu v řízení bych dal do zákona.“

Respondent č. 1: „Pokud by se to povedlo, bylo by to dobré, ale já osobně v to nevěřím.“

c) PREVENCE ZAMĚŘENÁ NA AGRESIVITU V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Oblast prevence je zaměřena, jak již z názvu vyplývá, na prevenci a represí zaměřenou proti agresivitě. Zabýváme se zde znalostí preventivních kampaní, postojem učitelů k prevenci, postojem k dopravně-psychologickým testům a řídičským průkazům na zkoušku.

Kategorie této oblasti byly stanoveny:

- Kategorie č. 6: Prevence a represe aneb nakonec přijde amnestie.
- Kategorie č. 7: Vztah učitelů k dopravně-psychologickým testům aneb v dnešní době je to nutnost.
- Kategorie č. 8: Vztah učitelů k řídičským oprávněním na zkoušku aneb zajímavá záležitost.

Kategorie č. 6: Prevence a represe aneb nakonec přijde amnestie.

Prevence je pro naši diplomovou práci velmi důležitý pojem. Na tomto základě se chceme snažit bojovat právě s agresivitou, která se na cestách objevuje častěji než dříve. V rozhovorech jsme proto zjišťovali, jak samotní respondenti vnímají prevenci a represí zaměřenou na agresivní chování na cestách v České republice. Z rozhovorů bylo zjištěno, že téměř podle všech dotázaných je prevence a represe u nás **neefektivní**, a tím i v takové formě **neužitečná**. Pouze v jednom případě si respondent nebyl úplně jistý, tvrdil totiž, že „prevence je vždy

dobrá, ale v praxi se to špatně posuzuje.“ Ostatní jako nejčastější problém neefektivnosti prevence i represe vidí zejména v nedostatečně velkých trestech, zdlouhavým vyšetřováním a korupcí. Velmi často se objevovalo i slovo amnestie, která k efektivitě represe moc nepřidala.

Respondent č. 10: „ ... nakonec přijde amnestie, tomu se dá jen bezmocně usmát.“

Respondent č. 7: „Prevence spočívající v mediálním probírání agresivního chování některých řidičů se zdála být dostatečná, avšak rozsáhlá amnestie udělená končícím prezidentem Klausem její účinky anulovala.“

Stejně tak jako amnestie má podle respondentů velký vliv na snížení efektivnosti, již zmíněná korupce a činnost drahých advokátů.

Respondent č. 7: „Represe většinou dopadne jen na řidiče, kteří na korumpování policie, soudů nemají prostředky.“

Kromě korupce jsou problémem i lhůty stanovené zákonem, do kterých se musí vyřizovat dopravní přestupky. Vzhledem k tomu, že jsou lhůty krátké, nestíhají příslušné úřady vyřizovat dopravní přestupky ve stanovené lhůtě.

Respondent č. 7: „ ... nevyřízená agenda pak končí v odpadkovém koši.“

Prevence je považována podle slov respondentů za neefektivní také proto, že nepůsobí na občany v dostatečné míře a často se mívá účinkem a různé preventivní akce pak sledují spíše lidé, kterých se přímo agresivita netýká.

Respondent č. 8: „ ... ti agresivní se na to převážně nedívají...což vidím jako velký problém. Proto je podle mě prevence nesmyslná.“

Respondent č. 5: „Podle mě to stejně nikdo nesleduje. Spoty kampaně Nemyslíš, zaplatíš, byly stejně v situacích, které by měly být viděny, byly strženy před desátou hodinou. Tak k čemu to bylo?“

V jednom případě respondent zmínil i institut, který byl před nedávnem zrušen, a to osoba blízká.

Respondent č. 6: „*Sice ji zrušili, ale zase ten pirát, když ho nechytí přímo, tak se z toho zase vyzuje.*“

Podle jednoho z respondentů by bylo vhodnější se při prevenci a represii inspirovat v zahraničí, kde prevence a represe opravdu funguje.

Respondent č. 2: „*... za extrémní prohřešky exemplární sankce...věřím také na některé jiné zahraniční modely postihující delikventní řidiče.*“

Jak již bylo řečeno, podle téměř všech respondentů jsou preventivní kampaně a akce zaměřené na agresivní chování v dopravě spíše neefektivní a tím i neúčinné. Na otázku zda znají preventivní kampaně a akce zaměřené právě na zmíněnou agresivitu nám bylo v 5 případech odpovězeno, že žádnou takovou neznají. To potvrzuje fakt, že jsou tyto kampaně neúčinné. Jejich nejčastější odpovědí bylo, že si nevzpomínají, nebo že o žádné takové neví. V jednom případě si respondent nemohl na žádnou vzpomenout, i když věděl, že „*něco v té televizi bývalo.*“ Nejčastější vyslovenou kampaní, byla kampaň, **Nemyslíš, zaplatíš!** Ta probíhala v médiích na podzim roku 2008 a trvala do roku 2010. Bohužel se však ne úplně podle výpovědí stala efektivní, zejména z již zmíněných důvodů, a to proto, že nejdrastičtější záběry nebyly před desátou hodinou večerní vysílány. Kampaň spustilo ministerstvo dopravy prostřednictvím BESIPu a režíroval ji Filip Renč.

Respondent č. 2: „*Znám pouze kampaň od BESIPu...tuším, že to byla kampaň Nemyslíš, zaplatíš.*“

Respondent č. 7: „*Na kampani Nemyslíš, zaplatíš!, bylo pikantní to, že tuto kampaň zdiskreditoval sám režisér spotů Filip Renč zaviněnou dopravní nehodou pod vlivem alkoholu, přičemž z místa nehody ujel a policistům lhal.*“

Jako další kampaně uváděli respondenti kampaně s názvy, Bourá jen blb, Auto jako zbraň. Dva z respondentů uvedli preventivní akce s názvem Kryštof pořádané Policií ČR. Jeden z nich ji považuje za neefektivní, druhý by ji naopak rozšířil.

Respondent č. 4: „... napadá mě jedině akce typu Kryštof, ale ty jsou naprosto neúčinné, řekněme si to upřímně.“

Respondent č. 5: „... preventivní akce stejně nikdo nesleduje. Jsou to zbytečně vyhozené peníze. Měli by se více zaměřit například na akce typu Kryštof.“

Podle více než poloviny respondentů je nesmyslné, aby se preventivní kampaně zaměřovaly výhradně na mladé řidiče, a to i přes to, že jeden z respondentů uvedl, že „s přibývajícím věkem agresivita ubývá.“ Kromě čtyř respondentů se všichni shodli na tom, že by se kampaně takového typu měly zaměřit na všechny řidiče, tedy ne pouze na mladé.

Respondent č. 10: „Proč jen na mladé? Jaký je rozdíl mezi mladým a starým řidičem. Všem stejně.“

Respondent č. 9: „Měla by se taková akce zaměřit i na staré řidiče. Nedělala bych výjimky.“

Respondent č. 3: „Preventivní akce by se měly zaměřit na všechny. Nejen na mladé řidiče. Celou problematiku je zapotřebí uchopit celostně k dosažení synergetického efektu.“

Tři z respondentů by s preventivními kampaněmi zaměřenými výhradně na mladé řidiče souhlasili, i přes to, že agresivita je podle ostatních výhradou všech a mezi obviněnými jsou spíše osoby staršího věku.

Respondent č. 6: „Podle mě určitě na mladé. I když pak u soudu stojí Ti starší.“

Respondent č. 4: „Podle mě určitě na mladé, u těch se musí začít.“

Podle jednoho z respondentů se nedá říci, zda by bylo vhodné se zaměřit více na mladé řidiče než na řidiče ostatní, podle něj by záleželo na stanovených podmínkách.

Respondent č. 11: „Záleželo by na formě a způsobu prezentace.“

Kategorie č. 7: Vztah učitelů k dopravně-psychologickým testům aneb v dnešní době nutnost.

V rozhovoru jsme se také zaměřili na dopravně-psychologické testy, které by mohly být součástí výuky v autoškole, aby se tak v průběhu zjistila možná agresivita u budoucích řidičů. Z výpovědi respondentů je patrné, že názory na dopravně-psychologické testy se různí. Respondenty bychom rozdělili na tři skupiny. První skupina respondentů je zásadně proti, domnívají se, že by to ničemu nepomohlo a byla by to pouze ztráta financí. Druhá skupina by byla pro tyto testy pouze v případě jinak nastaveného společenského systému, anebo jestliže by takové testy byly již před absolvováním autoškoly nikoliv během ní. Poslední skupina je zásadně pro to, aby takové testy byly součástí výuky v autoškole. Zajímavým názorem bylo také, že by se situace změnila, pokud by existovaly pouze státní autoškoly. Uvádíme několik názorů týkající se dopravně-psychologických testů:

Respondent č. 10: *„Jsem zásadně proti. Nechceme prošetřit všechny řidiče, kteří se dopustí agrese.“*

Respondent č. 7: *„Zásadně jsem proti, aby výuka povinně zahrnovala tyto psychologické testy...nic nebrání tomu, aby posuzující lékař postoupil žádost o lékařský posudek dalšímu specialistovi k odbornému vyšetření...“*

Respondent č. 8: *„K čemu by to bylo? Při výcviku se agresivita prakticky neprojevuje, ale po zkouškách a prvním přestupku za agresivní chování jsem pro.“*

Respondent č. 1: *„...psychologické vyšetření žadatelů na zjišťování agrese by bylo potřeba provádět před jejich přihlášením do autoškoly...aby se případně vůbec takoví lidé pouštěli k přihlašování.“*

Respondent č. 9: *„Kdyby byla autoškola státní, to by bylo jiné kafe.“*

Respondent č. 4: *„... psychotesty před nástupem do výcviku jak je to běžné ve vyspělých státech.“*

A naopak výpovědi respondentů, kteří jsou výsadně pro to, aby byly psychotesty součástí výuky „*Bylo by to určitě vhodné v dnešní době*“ „*Pro tyto testy jsem už řadu let*“.

Jeden z respondentů si nebyl jistý tím, zda by takové psychotesty měly smysl z důvodu vlastní zkušenosti jejich absolvování.

Respondent č. 6: „*Nejsem si jist, sám jsem absolvoval několik psychotestů v autoškole, tak na záchrance (pozn. kromě práce učitele autoškoly vykonává práci záchranáře). Víte kolik řidičů profi skupiny C kvůli psychotestům nejezdí? Já ne, ale určitě jich moc není. Já osobně nikoho neznám.*“

Kategorie č. 8: Vztah učitelů k řídičským oprávněním na zkoušku aneb zajímavá záležitost.

Při rozhovorech jsme narazili i na otázku týkající se řídičských průkazů na zkoušku, které již fungují v některých státech Evropské unie. Dva z respondentů uvedly, že se k tomu nemohou vyjádřit. Aby mohli souhlasit, záleželo by na podmínkách, které by s vydáním souvisely.

Respondent č. 7: „*Pokud by byly nastaveny rozumné podmínky pro vydání, jak já říkám dočasného řídičského oprávnění, do kterých by byly promítnuty zkušenosti ze zemí Evropské unie, které tuto úpravu mají, proč ne. Obávám se ale, že v našich podmínkách by šlo o korupci, kšeft a o další komplikace k získání řídičského oprávnění.*“

Dva z respondentů byly zásadně proti takovému institutu, a to zejména proto, že by se tím podle nich problém agresivity na cestách neřešil.

Respondent č. 2: „*Já v tom nevidím přímou souvislost s bezpečností silničního provozu.*“

Respondent č. 11: „*Mohlo by to být sice zajímavá záležitost, ale daný problém, tedy agresivitu by to podle mě stejně neřešila.*“

Ostatní respondenti souhlasili s tím, aby v rámci prevence proti agresivitě byly vydávány řidičské průkazy na zkoušku. Podle nich by to mělo fungovat od 18 let a měly by být na zkoušku na 2 roky, jak navrhuje vláda.

Respondent č. 1: *„Prozatimní řidičák na dobu 2 let, potom teprve definitivně řidičský průkaz.“*

Respondent č. 6: *„ ... ale až od osnácti, né v sednácti, jak navrhuji.“*

Respondent č. 9: *„Ano to je dobrý nápad. A po nějaké době aspoň přezkoušení z pravidel určitě.“*

Zajímavou skutečností, která vyplynula z rozhovorů, bylo, že si respondenti myslí, že zavedením řidičských průkazů se ještě zvýší **korupce** a půjde jen o kšeft.

Respondent č. 9: *„Ale budou z toho mít peníze jen magistráty a ne autoškoly.“*

Respondentům, kteří by se zavedením souhlasili, nejvíc vadí neustálé prodlužování vládních návrhů, kterými se má odsouhlasit řidičské průkazy na zkoušku.

Respondent č. 5: *„Myslím, že bychom se už konečně měli přiblížit státům Evropské unie, kde řidičák funguje. A já myslím, že tam fungují dobře.“*

Respondent č. 10: *„To už mělo být zavedeno dávno. Jen se o tom příliš dlouho mluví.“*

Respondent č. 4: *„Myslím, že něco takového je v jednání a mělo by vstoupit v platnost snad už v roce 2014.“*

K tomu dodáváme, že podle našich informací ze strategie bezpečnosti by měl vstoupit v platnost již na podzim roku 2013.

d) ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY AGRESIVITY V DOPRAVĚ

V této oblasti jsme se zaměřili zejména na postoj učitelů k řešení problematiky a názor na práci Policie ČR v oblasti dohledu a dozoru nad agresivními projevy řidičů v silniční dopravě.

Kategorie jsou následující:

- Kategorie č. 9: Zaměření Policie ČR aneb nedůslednost kontrol.
- Kategorie č. 10: Řešení aneb běh na dlouho trať.

Kategorie č. 9: Zaměření Policie ČR aneb nedůslednost kontrol.

Zda by viděli respondenti jako pomoc k řešení agresivity větší zapojení Policie ČR, všichni z dotazovaných hovoří jednoznačně, že ano. Problémem však je nedostatek policistů a jejich nedůsledné kontroly.

Respondent č. 6: „*Policie? To jednoznačně!*“

Respondent č. 10: „*Je to její povinností, a nutno říci, že tyto kontroly vykonávají nedůsledně.*“

Respondent č. 4: „*Policie ČR by se měla hlavně zaměřit na dopravní dozor. Ten od roku 1990 naprosto v naší zemi chybí.*“

Respondent č. 8: „*... při jejich počtu je to ojedinělé a nedostatečné.*“

Podle jednoho z respondentů je práce PČR v oblasti této problematiky efektivní již v současnosti.

Respondent č. 9: „*... už je vidět i dnes, že už i tito řidiči dostávají tvrdší tresty. Tedy zejména někteří ...*“

Kategorie č. 10: Řešení aneb běh na dlouhou trať.

V rámci rozhovorů nás zajímalo, zda se sami respondenti snaží reagovat na agresivitu na cestách, a zda oni sami radí svým žákům, jak reagovat pokud se s agresí setkají. Všichni respondenti svým žákům radí a dávají rady i nad rámec povinné techniky bezpečnostní a defenzivní jízdy, která je součástí výuky

v autoškole. Její součástí jsou také rady, jak se chovat při setkání s riskantní, bezohlednou až agresivní jízdou.

Respondent č. 8: „*Ano, opakovaně, denně mnohokrát. Je to součástí mojí práce.*“

Respondent č. 4: „*...ale všechny moje rady končí tím, že získají řidičský průkaz. To už si pak na moje rady nikdo nevzpomene.*“

Mezi nejčastější rady respondentů jsou rady bránit se, nebýt asertivní anebo právě naopak nereagovat vůbec.

Respondent č. 6: „*Vysvětluji jim, aby raději nereagovali. Opětovaná agrese plodí ještě větší agresi.*“

Respondent č. 10: „*Musí ustoupit, i když pravidla hovoří v jeho neprospěch. Je to jedna ze zásad bezpečné defenzivní jízdy.*“

Jednou z nejdůležitějších věcí, která nás při rozhovorech zajímala, byla, jak vnímají samotní respondenti řešení této situace, tedy agresivity na cestách. Zajímala nás zejména otázka, zda je podle nich vůbec řešitelná. Z rozhovorů se ukázalo, že na tuto problematiku není jednoznačná odpověď. Polovina respondentů uvedla, že v dnešní době u nás už řešitelná není s tím, že platné řešení nejspíš neexistuje. Častým důvodem odpovědí bylo, že takové řešení by vyžadovalo obrovské množství času, až dlouhověkost, aby se něco vůbec vyřešilo a také to, že by společnost musela něco chtít řešit. Problémem je také již několikrát zmíněný systém ve společnosti ať už legislativní zakotvení tak nedostatečné tresty, nedostatečná funkce soudů, špatný dozor policie ČR.

Respondent č. 6: „*...při současném zeštíhlování policie je situace neřešitelná. Když se pod tlakem veřejnosti vyplodí nějaký nový zákon, tak se chvíli o tom mluví, proběhne to v televizi a pak to utichne...nemá to kdo kontrolovat, policii je málo vidět při dohledu nad silničním provozem.*“

Respondent č. 5: „*Pouze tvrdým trestem lze docílit výsledků, ale to by musel někdo chtít.*“

Respondent č. 4: „*... uvedení do normálu obvyklého ve státech Evropské unie by trvalo déle, než je délka současné generace.*“

Respondent č. 7: „*Kdo by na takové řešení přišel, zasloužil by Nobelovu cenu.*“

I přes to, že někteří z respondentů vidí situaci jako neřešitelnou, snaží se s ní sami bojovat podle svého.

Respondent č. 6: „ ... nevzdávám to, učím dál a snažím se každého, aby začal sám u sebe a neřešil ostatní.“

Podle ostatních respondentů řešení existuje. Ale je velkým problémem k tomuto řešení dospět. Jako nejčastější řešení jsou uváděna taková, která se objevovala v průběhu celého rozboru těchto rozhovorů. Mezi nejčastější řešení, která by respondenti činili, byla navrhována zpřísnování trestů, důslednější dohled policie a zlepšení prevence a represe, právě zmiňovaná dlouhodobost, zlepšení „vzorů“ ostatních ve společnosti nejen pozitivním chováním politiků a ostatních vlivných lidí ve společnosti, ale i motivací pro ostatní řidiče což souvisí také se zmiňovanou výchovou. Důležitou zásadou je také kvalitnější výuka v autoškolách, s tím související přechod ze soukromých do státních autoškol. Za nejdůležitější je však považována změna v myšlení lidí, snaha, aby společnost tento celospolečenský jev začala řešit. Velký vliv na smýšlení lidí mají média.

Respondent č. 2: „... ta v mnoha případech místo osvěty usilují spíše o mediální senzace a mnohé informace podávají neúplně nebo zkresleně.“

Respondent č. 3: „... zhodnocení pozitivního chování řidičů defenzivní jízdy například je motivovat formou výraznějších slev na povinném ručení či jiných bonusech.“

Respondent č. 1: „Začít by se mělo u psychologického vyšetření politiků a osob vstupujících do vysoké politiky na jejich vhodnost být příkladem pro ostatní.“

Respondent č. 10: „Použil bych drastické odstrašující případy v rámci prevence.“

Respondent č. 8: „Toto je úkol na mnoho let, pro mnoho lidí, za mnoho peněz. Protože však jiná cesta není, tak je potřeba se na tuto cestu vydat a vytrvat.“

Jeden z respondentů se snaží proti tomu bojovat svými vlastními silami.

Respondent č. 2: „Já se snažím proti tomu bojovat v tom smyslu, že vychovávám své žáky ke zodpovědnosti. A nejen je, také řidiče na školeních a seminářích. Jednání druhých nikdo z nás neovlivní ani nezmění, proto bychom se měli zaměřit

sami na sebe a od sebe začít, a to třeba tak, že v padesátce pojedeme padesát, a tam, kde se nesmí parkovat, tak parkovat nebudeme, a čím více z nás se tím bude řídit, tím lépe nám tady bude.“

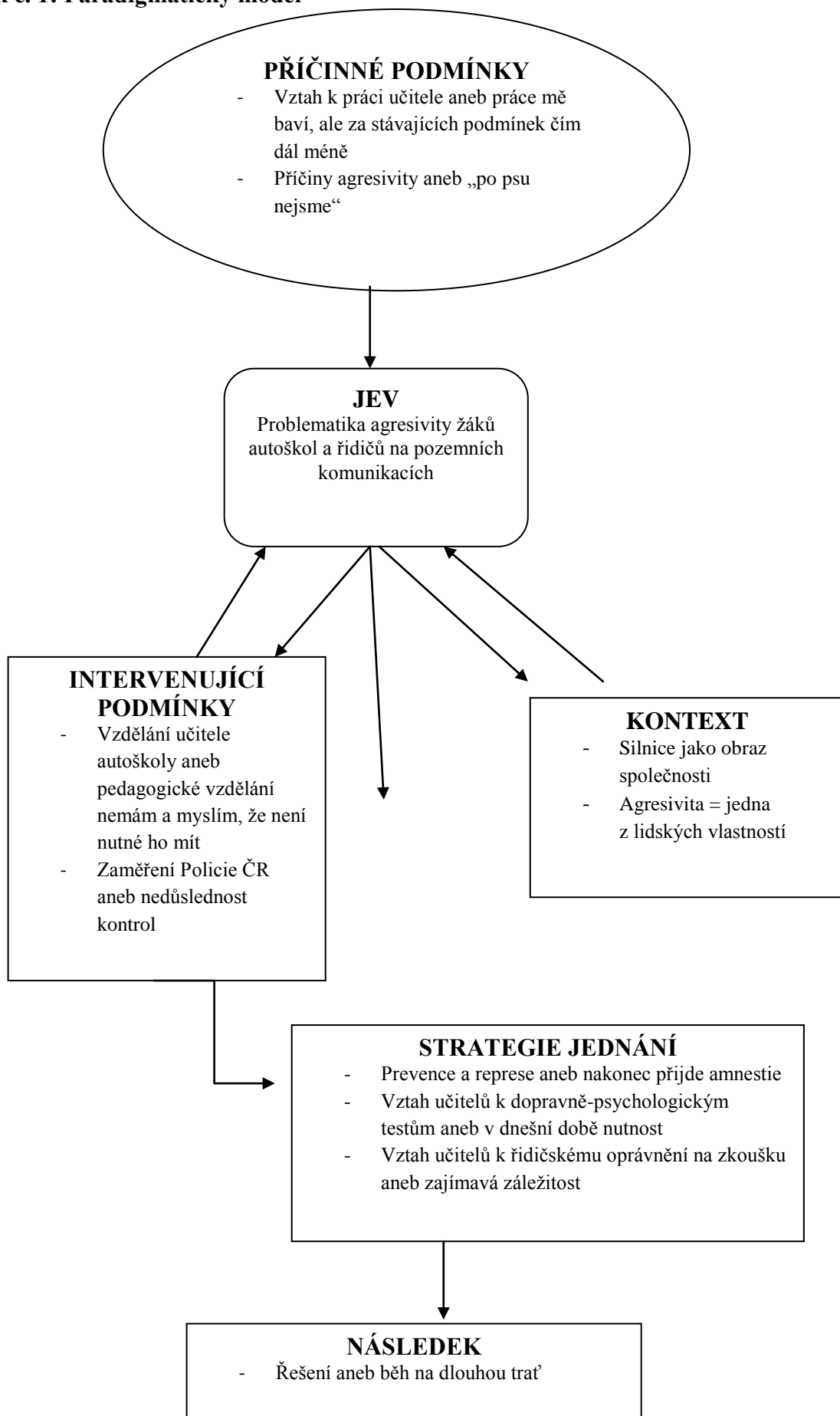
Axiální kódování

Axiální kódování navazuje na kódování otevřené. Toto kódování je souborem postupů, prostřednictvím nichž se údaje, které jsme uspořádali v otevřeném kódování, znovu uspořádáme jiným novým způsobem, pomocí něhož dochází k vytvoření spojení mezi kategoriemi. „*To se činí v duchu kódovacího paradigmatu, které zahrnuje podmiňující vlivy, kontext, strategii jednání a interakce a následky*“ (Strauss, A., Corbinová, J., 1999, str. 70).

Jak již bylo řečeno výše, údaje, které jsme získali prostřednictvím otevřeného kódování, znovu seskupíme novým způsobem za použití tzv. paradigmatického modelu. Paradigmatický model zahrnuje **příčinné podmínky**, které jsou událostmi, které vedou ke vzniku nějakého jevu. Za **jev** je považována ústřední, nebo-li hlavní myšlenka. Tento jev je úzce spjat s dalšími jevy, které jsou souborem vlastností náležící tomuto jevu nazývajícím se jako **kontext**. Dalším pojmem v paradigmatickém modelu jsou **intervenující podmínky**, které souvisejí se **strategiemi jednání nebo interakcemi**, které jevu náležejí. Tyto strategie jednání jsou vyvinuté ke zvládnutí, vykonávání nebo reagování na jev za určitých podmínek. **Následek** je pak popisován jako důsledek těchto strategií.

Při technice axiálního kódování jsme propojili všechny výsledky z rozhovorů, konkrétněji kategorie a prostřednictvím nich jsme pak vytvořili paradigmatický model, který uvádíme níže.

Obrázek č. 1: Paradigmatický model



Selektivní kódování

Poslední fází metody zakotvené techniky je selektivní kódování. **Selektivní kódování** je chápáno jako proces výběru jedné centrální kategorie, tedy klíčové kategorie, kterou pak systematicky uvádíme do vztahu ke kategoriím ostatním. Takovéto vztahy dále ověřujeme a kategorie, u kterých je potřeba, dále zdokonalujeme a rozvíjíme (Strauss, A., Corbinová, J., 1999). Vybraná centrální kategorie má odpovídat jevu, který zkoumáme a dobře ho popisovat (Švaříček, R., Šedová, K., 2007). Centrální kategorie představuje tzv. kostru příběhu. Touto centrální kategorií je nejčastěji kategorie, která je určena v paradigmatickém modelu jako hlavní jev (Strauss, A., Corbinová, J., 1999).

Jako centrální kategorii jsme určili kategorii **Problematika agresivního chování žáků autoškol a řidičů na pozemních komunikacích**. Kategorie je v rámci selektivního kódování dále rozváděna do vztahů k ostatním kategoriím. Některé související kategorie jsme propojili do jedné společné pro lepší přehlednost.

A. Problematika agresivního chování žáků autoškol a řidičů na pozemních komunikacích a vztah učitelů k práci v autoškole a jejich vzdělání aneb práce mě baví, ale za stávajících podmínek čím dál méně.

Mnoho autorů, zabývajících se osobností učitelů kladou velký důraz na osobnost učitele. Zejména na jeho povahové vlastnosti a profesionalitu. Z rozhovorů vyplynulo, že téměř všichni z dotazovaných se považují za trpělivé, i přes to, že se vyskytují zejména při výcviku situace, které vytvářejí psychický tlak na učitele. Psychická vyrovnanost je důležitou složkou práce učitele. Učitel má velký vliv na formování žákovi osobnosti zejména v procesu vzájemné interakce učitel x žák. Učitel je tedy hlavní osobou v autoškole, která může rozpoznávat a ovlivňovat agresivitu již u žáků autoškol. Z rozhovorů vyplynulo, že je práce baví, o své žáky se zajímají, poskytují jim cenné rady a informace. Pokud se s agresivitou setkají, žáka usměrní nebo poskytnou rady, jak se chovat při setkání s agresivním řidičem. I přesto, že je z rozhovorů patrné, že práce

respondenty baví, respondenti hovoří o problémech, které jejich zájem o práci snižují. Z odpovědi jednoho z respondentů bylo patrné, že podmínky stanovené systémem společnosti, za kterých učitelskou profesi v autoškole vykonává, jsou natolik nevyhovující, že začíná mít až negativní postoj k učitelské profesi.

Učitelská profese vyžaduje pedagogické vzdělání. Podle Průchy (2005) se však mezi učiteli autoškol najdou i takoví, kteří nemají příslušnou licenci, tedy nemají příslušné pedagogické vzdělání. Z rozhovoru s respondenty je patrné, že pouze tři z dotazovaných nemá pedagogické oprávnění. Odpovědi těchto respondentů znějí jasně, že pedagogické vzdělání není nutností. I když z pohledu mnoha autorů je pedagogické vzdělání nutností, zejména k faktu, že formuje žákovu osobnost jak při teoretické, tak i při praktické výuce v autoškole.

B. Problematika agresivního chování žáků autoškol a řidičů na pozemních komunikacích a agresivita = jedna z lidských vlastností.

Agresivita je nedílnou součástí každého z nás. Tudíž se objevuje i agresivita v dopravě. Agresivita v dopravě je významný fenomén. Jak bylo zjištěno z rozhovorů, agresivita je v dnešní době čím dál větším problémem. Někteří z respondentů se s ní setkávají častěji než v dřívější době. Z rozhovorů s respondenty vyplynulo, že největším problémem je agresivita verbální, následně pak agresivita neverbální, zejména gestikulační a agresivita kontaktní, která se objevuje zejména u „hotových“ řidičů, kteří jsou agresivní vůči vozidlu autoškoly. Učitelé uvádějí jako nejčastější projev agresivity nerespektování ostatních, netrpělivost, nepřiměřenou rychlost a velkým problémem jak již bylo zmíněno agresivní chování vůči vozidlu autoškoly.

C. Problematika agresivního chování žáků autoškol a řidičů na pozemních komunikacích a příčiny agresivity aneb „po psu nejsme“.

Nejčastějšími příčinami agresivního chování v dopravě jsou v literatuře uváděny biologické dispozice a výchova. Z rozhovorů vyplynulo, že právě biologické dispozice a zejména výchova ve smyslu interakce začínající versus

zkušenější řidič, jsou hlavními příčinami problematiky agresivního chování. Učitelé kromě těchto zmiňovaných příčin uváděli také tlak společnosti, zejména moderní životní styl, který nabádá k nerespektování ostatních, nerespektování pravidel, být „někým“ a také ke korupci.

D. Problematika agresivního chování žáků autoškol a řidičů na pozemních komunikacích a legislativa aneb silnice jako obraz společnosti.

Agresivním chováním se nepřímo zabývá zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Bezohlednou a riskantní jízdou se zabývají paragrafy § 4-§10. Ostatní ustanovení zákona dále stanovují povinnosti, zákazy a omezení týkající se způsobu jízdy, zastavení, stání a podobně. Z rozhovorů vyplynulo, že mnoho z dotazovaných nevidí problém agresivního chování v tom, že by agresivita byla v zákoně nedostatečně popsána, ale v tom, že je velká neznalost zákonů ve společnosti a nejednotnost právních názorů. K problémům vedou také neustálé změny v zákonech. Druhá polovina dotazovaných vidí problém agresivního chování mimo jiné i v tom, že neexistuje zákon, který by se konkrétně popisoval a zakazoval agresivní chování na cestách. Je to také považováno za problém společnosti, která se nesnaží v rámci legislativy s problematikou více bojovat. Problémem je dlouhé rozhodování a prodlužování schvalování legislativních opatření týkající se agresivního chování v silniční dopravě.

E. Problematika agresivního chování žáků autoškol a řidičů na pozemních komunikacích a prevence a represe aneb nakonec přijde amnestie.

Prevence a represe hraje významnou roli v boji proti agresivnímu chování na silnicích. Prevence a represe má řidiče ovlivňovat a snažit se, aby díky nim docházelo k eliminaci agresivity. Z rozhovorů jsme se však dozvěděli, že prevence i represe je v naší společnosti téměř neúčinná. Respondenti považují za největší problém špatně nastavený systém ve společnosti. Řadí sem nízké tresty, zdlouhavé prošetřování přestupků, nedůsledné kontroly, nedůsledný dozor Policie ČR. Velkým problémem byla také nedávno udělená amnestie, která podle respondentů snížila efektivitu represe na minimum. Preventivní akce a kampaně,

kam byly nejčastěji řazeny kampaně ministerstva dopravy BESIP – Nemyslíš, zaplatíš! a dopravní akce typu Kryštof. Tyto preventivní kampaně byly považovány také za neefektivní, zejména proto, že ji nesledují lidé, kteří by je podle respondentů sledovat měli, a záběry, které měly být vidět, nebyly vysílány před 22.00 hodinou. Dopravní akce Policie ČR respondenti hodnotili ne jako příliš užitečnými. Největším problémem je nedůslednost dohledu, korupce a nízký počet policistů v České republice.

E. Problematika agresivního chování žáků autoškol a řidičů na pozemních komunikacích a vztah učitelů k dopravně-psychologickým testům aneb v dnešní době nutnost.

Z literatury víme, že dopravně-psychologické testy u nás nejsou, kromě výjimek povinné. Z rozhovorů vyplynulo, že dopravně-psychologické testy v rámci výuky autoškoly by problematiku agresivity žáků neřešily. Respondenti by však považovali za pomoc k řešení problematiky agresivity dopravně-psychologické testy již před zahájením autoškoly, tedy ještě než by se budoucí žadatel o řidičské oprávnění přihlásil k autoškole. Jako důvod bylo uváděno tvrzení, aby se předešlo pouštění takový žáků k přihlašování. Avšak vyskytli se respondenti, kteří věří, že dopravně-psychologické testy by nebyly k řešení problematiky potřeba, kdyby byl systém ve společnosti nastaven jinak. Ostatní z respondentů věří, že dopravně-psychologické testy by v současné době pomohli k řešení problematiky agresivity.

F. Problematika agresivního chování žáků autoškol a řidičů na pozemních komunikacích a vztah učitelů k řidičským oprávněním na zkoušku aneb zajímavá záležitost.

V posledních letech se hovoří o možnosti využití řidičských oprávnění na zkoušku. Takový řidičský průkaz, by byl vydán žákovi na dobu dvou let, a pokud by neměl žádné dopravní prohřešky, po dvou letech by se stal jeho definitivním řidičským průkazem. Pokud ne, řidičský průkaz by musel vrátit. Z rozhovorů

vyplývá, že jako řešení problematiky agresivity na silnicích vydáváním řidičských průkazů na zkoušku vidí až polovina respondentů. Tito respondenti by se inspirovali systémem v zahraničí. Mezi respondenty, jsou však i tací, kteří by se zavedením řidičského oprávnění na zkoušku nesouhlasili, protože nevidí souvislost s bezpečností silničního provozu a tedy ani se snížením agresivity na silnicích.

G. Problematika agresivního chování žáků autoškol a řidičů na pozemních komunikacích a zaměření Policie ČR aneb nedůsledná kontrola.

Na agresivní chování má velký vliv systém společnosti, který je nastaven v první řadě vládou, jejich opatřeními a podmínkami. Velký vliv na eliminaci agresivity by mohla mít i Policie ČR, která by svým dozorem mohla pomoci ke snížení agresivního chování v dopravě. Z rozhovorů vyplynulo, že kontrola Policie ČR je u nás nedůsledná. Podle vyjádření některých z respondentů chybí dozor již několik let. Důvodem je nedostatečná legislativa a nedostatek policistů, kteří by mohli kontrolu nad agresivními řidiči provádět. Podle respondentů, by se měla Policie ČR více zaměřovat na agresivní projevy řidičů.

H. Problematika agresivního chování žáků autoškol a řidičů na pozemních komunikacích a řešení aneb běh na dlouhou trať.

Jak již bylo řečeno mnohokrát v této práci, agresivita v dopravě je obrovským problémem dnešní společnosti. Aby mohlo dojít k řešení této situace, muselo by se podle výpovědí respondentů změnit myšlení lidí, což bohužel nejde najednou. Aby se situace vyřešila, potřebovali bychom mnoho času k jejímu řešení. Mnoho z respondentů považuje problematiku agresivity za neřešitelnou. Podle jejich výpovědi by člověk, který by řešení vymyslel, zasloužil Nobelovu cenu. Největším problémem je společnost, která nás vychovává k netoleranci a k nerespektování druhých lidí. Z rozhovorů vyplývá, že pro řešení problematiky, je nutné začít každý u sebe, neohlížet se na ostatní. Mimo to jako nejčastějšími

řešeními byla navrhována zlepšení prevence a represe, zlepšení podmínek v systému ve společnosti a pozitivní motivace řidičů.

6.8 Interpretace zjištěných výsledků a doporučení pro teorii a praxi

Hlavním cílem diplomové práce bylo přispět ke zpracování metodiky zaměřené na rozpoznávání typologie agresivních řidičů a zjistit vliv prevence a represe na eliminaci agresivního chování v dopravě. Abychom mohli přispět k rozpracování metodiky, vytyčili jsme si výzkumné otázky, kterými jsme se snažili splnit dílčí cíle, kterými bylo prostřednictvím rozhovorů s učiteli autoškol zjistit názory na osobnosti žáků, se kterými se během výuky v autoškole setkávají, na výskyt agresivních projevů žáků v autoškole, ale i na výskyt projevů samotných řidičů. Dále nás zajímal názor na vnímání příčin agresivity v dopravě, reakci učitelova chování při setkání s agresivitou, vnímání prevence proti agresivitě a vyzkoumat případná řešení učitelů v boji proti agresivitě. Prostřednictvím kvalitativního výzkumu jsme tak dospěli k určitým zjištěním.

Zajímavou skutečností byl fakt, že i přes to, že není v naší společnosti uzákoněno pedagogické vzdělání učitelů autoškol, respondenti, se kterými byl rozhovor veden, z velké většiny alespoň část pedagogického vzdělání mají. Pouze tři z respondentů jej nemají. I přesto, že není pedagogické vzdělání považováno za nutné, navrhovali bychom jej uzákonit, a to z důvodu, že práce učitele autoškoly je učitelská profese jako každá jiná, a dochází při ní k formování osobnosti žáka, a také k diagnostice jeho osobnosti. Z mého pohledu by pedagogická vzdělanost učitelů napomohla i k lepší kvalitě výuky v autoškolách.

Pro učitelskou profesi je mimo jiné důležité, aby práce učitele bavila a vyvolávala v něm radost. To souvisí s osobností a charakterem učitelů. Učitelem, jak uvádí mnoho autorů, by měla být osoba, která je specialistou na práci s lidmi. Měla by to být osoba trpělivá a psychicky vyrovnaná. Pozitivním výsledkem je zjištění, že právě za trpělivé osobnosti se učitelé považovali nejčastěji a kladli na tuto vlastnost největší důraz.

Další skutečností, která vyplynula z výzkumného šetření, bylo, že se učitelé při výuce a výcviku v autoškolách setkávají nejčastěji s žáky klidnými a pokornými. Bohužel se však objevily i názory, že se čím dál více setkávají s žáky sebevědomými až agresivními. Podle Šuchy et al. (2010) se učitel při

vlastním výcviku s agresivitou nesetkává, setkává se pouze s agresivitou při řešení organizačních záležitostí. Výsledkem je ale zjištění, že někteří z respondentů, se setkávali již i s agresivitou během výcviku v autoškole, a to zejména nedodržíváním bezpečné vzdálenosti, nadměrnou rychlostí, nerespektováním pokynů učitele. Proto je nutné, aby učitelé na tyto projevy reagovali. Jak bylo zjištěno, učitelé proti těmto projevům rázně zasahují, snaží se žáky srovnávat. Podle Šúchy et al. (2010) se u žáků v autoškole projevuje mimo jiné hlavně agresivita verbální. Kvalitativním výzkumem bylo zjištěno, že právě verbální agresivita se u žáků objevuje nejčastěji.

Některé výzkumné otázky otevřely další témata, která by bylo vhodné dále zkoumat, a to například rozdíl v agresivním chování podle pohlaví. Zjistili jsme, že větší agresivitu již v autoškole vykazují ve větší míře chlapci než dívky.

Jak z literatury víme, v dnešní době se čím dál více objevuje agresivita řidičů zaměřená vůči vozidlu autoškoly. Velká většina respondentů uváděla jako nejčastější projev řidičů právě nátlaky na vozidlo autoškoly, neverbální komunikaci zaměřenou vůči učitelům autoškol a v jednom případě i verbální napadání učitele. Dle našeho názoru je velmi překvapující, i přes to, že je tato skutečnost v literatuře uváděna, že se s takovými situacemi nejen dotazování učitelé setkávají v takové míře. Jistě by stálo za zmínku, zavedení přísnějších trestů pro řidiče, kteří svým jednáním ohrožují začínající „řidiče“. Agresivní projevy řidičů jsou velkým problémem v silniční dopravě. Řidiči se na pozemních komunikacích agresivně projevují kromě jiného nejčastěji neverbální komunikací, kam je řazena nejčastěji obscénní gestikulace. Jak bylo potvrzeno, z výzkumného šetření s učiteli autoškol s tímto projevem agresivity se setkávají nejčastěji. Proto by podle nás mělo smysl se inspirovat u našich zahraničních sousedů, například Slovenskou republikou, kteří mají právě gestikulaci zakázanou přímo v zákoně.

Výsledky našeho kvalitativního výzkumu potvrdily skutečnost, že nejčastějšími příčinami agresivního chování jsou právě ty, které jsou v literatuře uváděny jako nejčastější. Jako příčina takového chování byla uváděna výchova, při které dochází k ovlivňování budoucího chování řidiče, také výchova jako interakce zkušenějších a nových řidičů. V dnešní době je bohužel trendem vychovávat jedince k netoleranci k ostatním a také k nerespektování ostatních. To

se pak odráží i na silnici. Velmi často byly za příčinu považovány také povahové vlastnosti, tedy biologické dispozice. Největší problém, který vyplynul z výsledků výzkumu, je tlak společnosti, který je popisován respondenty jako v dnešní době nejčastější příčina. Respondenti sem řadí zejména příklad „těch nahoře“, kteří by měli jít ostatním příkladem, a ne naopak ukazovat, že právě agresivitou lze dosáhnout výsledků nejlépe. Podle respondentů je největším problémem špatně nastavený systém společnosti, se kterým pokud společnost souhlasí a nechce stávající podmínky změnit, my nic neuděláme a situace je tím pádem neřešitelná. Protože nikdo z nás nemůže myšlení ostatních lidí změnit.

Překvapivým zjištěním z výsledků výzkumů bylo, že velká většina respondentů považuje za dostačující legislativní zakotvení agresivního řízení. Zákon 361/2000 Sb., o pravidlech silničního provozu obsahuje ustanovení v §4 - §10 týkající se povinností řidičů na pozemních komunikacích, které představují mimo jiné i zákaz bezohledné a riskantní jízdy. Kromě již zmíněného zákona se bezohlednému a riskantnímu chování na silnici věnuje také zákon o přestupcích a k těmto zákonům vydané vyhlášky. Přímo agresivní chování však v zákonech chybí, proto bychom navrhovali, aby byly stávající zákony o agresivní řízení doplněny, alespoň inspirací ze zahraničí, jak už bylo zmíněno výše, například doplněním zákazu hanlivé gestikulace.

Jako velký problém se ukázala neefektivnost prevence a represe zaměřené na agresivitu v dopravě. V naší společnosti je kladen velký důraz na prevenci. Bohužel však je naše společnost založena na dvou proti sobě jdoucích trendech. Na jedné straně důraz na bezpečnost a na straně druhé podporování soutěživosti. Z výsledků je patrné, že respondenti považují prevenci a represu za neefektivní. Na prevenci se kromě ministerstva dopravy podílí i policie ČR, která má provádět dohled nad bezpečností a plynulostí provozu. Problémem však je, že tyto kontroly nejsou vykonávány důsledně, a to zejména z důvodu špatně nastaveného systému, nedostatečného legislativního zakotvení a nedostatečného počtu policistů. Velkým problémem je také korupce ve společnosti, malé tresty, zdlouhavé vyšetřování přestupků, a tím snižování účinku prevence a represe. Také již mnohokrát zmiňovaná amnestie udělená prezidentem ČR nezlepšila pohled na efektivitu represivních opatření. Jako jednu z hlavních preventivních kampaní zaměřenou na

agresivitu na cestách je považována kampaň Nemyslíš, zaplatíš. Tato kampaň obsahuje spoty, které se týkají konkrétně agresivity řidičů. Z výsledků je patrné, že respondenti, kteří tuto kampaň označili jako kampaň zaměřenou na agresivitu v dopravě, ji považují za neúčinnou. Jako důvod byl uváděn fakt, že snímky, které zahrnovaly právě nejdrastičtější situace poukazující na agresivitu a její následky, nebyly vysílány během dne a stejně ji podle jejich slov, sledovali hlavně lidé, kterých se agresivita netýká. V rámci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu by měl být na podzim 2013 zaveden jako součásti prevence řidičský průkaz na zkoušku. Česká republika by se tak měla inspirovat zahraničním modelem, kde tento „institut“ funguje. Z výsledků výzkumu je patrné, že velká část respondentů považuje řidičský průkaz na zkoušku za dobrou volbu. Vadí jim pouze neustálé protahování jeho zavedení. I přes to, že několik respondentů s jeho zavedením nesouhlasilo, považujeme řidičské oprávnění na zkoušku za dobré opatření zejména jako prevenci pro mladé začínající řidiče.

Dopravně-psychologické testy jako součást preventivního opatření, by zvolila polovina respondentů. V naší společnosti jsou tyto psychologické testy povinné pouze pro profesionální řidiče. Z výsledků vyplynulo, že by bylo vhodné, kdyby dopravně-psychologické testy absolvovali již zájemci o řidičské oprávnění, aby se tak předcházelo přihlašování agresivních osob do autoškol. Musíme konstatovat, že je to velmi zajímavá teorie, kterou by bylo vhodné dále rozvíjet.

Agresivita v dopravě je považována v dnešní společnosti za neřešitelnou. Z odpovědí respondentů vyplynulo, že aby se situace vyřešila, muselo by se změnit celkové myšlení lidí, a to by trvalo dlouhou řadu let, a to pouze v případě, že by situaci řešit chtěli, což se nyní neděje. Někteří respondenti vidí jako řešení zlepšení prevence a represe, změnu systému ve společnosti a hlavně začít s řešením každý sám u sebe.

Výsledky, které jsme získali empirickým šetřením, hodnotíme jako přínosné. Prostřednictvím nich nám byly poskytnuty odpovědi na námi stanovené výzkumné otázky, čímž jsme naplnili cíle diplomové práce.

Jako doporučení pro teorii a praxi po shrnutí výsledků z výzkumného šetření navrhuje:

- Zlepšení prevence a represe – zejména více efektivnějších preventivních akcí a kampaní zaměřených přímo na agresivní řidiče inspirované zahraničními preventivními kampaněmi, zlepšení dohledu policistů akcemi typu Kryštof.
- Zavedení systému přísnějších trestů.
- Zavedení řidičských průkazů na zkoušku a dopravně-psychologických testů před zahájením autoškoly.
- Zahájit osvětou v oblasti agresivity v dopravě.
- Uzákonění pedagogického vzdělání pro učitele autoškol.
- Vytvoření normativu počtu autoškol na počet obyvatel v regionu.
- Snaha o převedení soukromých autoškol nebo zefektivnit státní dohledy nad autoškoly státní.
- Posílení stavu policistů v České republice pro lepší dozor nad bezpečností silničního provozu.

ZÁVĚR

Ve své diplomové práci jsme se zabývali problematikou agresivity žáků autoškol a řidičů na pozemních komunikacích. Agresivita v dopravě je v dnešní době závažným fenoménem, a jak bylo zjištěno z výsledků výzkumné části také čím dál větším problémem. Jde o rozsáhlé téma, a bylo by vhodné, kdyby se této problematice v budoucnu věnovalo ze strany společnosti více zájmu. Proto jsme se také prostřednictvím výzkumného šetření snažili přispět k procesu zpracování metodiky zaměřené na rozpoznávání typologie agresivních řidičů.

Diplomová práce je rozdělena na část teoretickou a empirickou. Teoretická část se věnuje výkladu základních pojmů, které se pak prolínají všemi dalšími kapitolami. Teoretická část obsahuje pět kapitol. První kapitola je věnována základním pojmům. Ve druhé kapitole jsme se zaměřili přímo na pojmy agrese a agresivita, a to jak v obecné rovině, tak v rovině aplikované. Zabývali jsme se i projevům a příčinám agresivity, na které jsme se pak dotazovali i výzkumným šetřením. Ve třetí kapitole popisujeme typologii účastníků autoškoly a typologii samotných řidičů. Věnujeme se zejména typologií osobnosti učitele autoškoly, kde se snažíme vymezit i jeho požadované vlastnosti a kompetence. Dále se zabýváme typologií osobnosti žáků, a také typologií osobnosti řidičů, především pak definování typologií agresivních řidičů. Čtvrtá kapitola popisuje komunikaci z obecného hlediska, ale také jejími patologickými způsoby v dopravě. V této kapitole se zaměřuji na pedagogickou komunikaci, kterou považuji za stěžejní. Kapitola je dále věnována především patologickým způsobům komunikace, a to konkrétně agresivním způsobům komunikace zejména při výuce a výcviku v autoškole. V páté kapitole vysvětlujeme prevenci, represí a legislativu, které jsou zaměřeny na agresivitu v dopravě. Uvádíme zde nejznámější preventivní kampaně a vysvětlujeme podstatu Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Kapitola je také okrajově věnována dopravní výchově, vzdělávání řidičů a řidičskému oprávnění na zkoušku. V rámci represe se věnujeme i bodovému systému a na závěr kapitoly uvádíme několik informací ze statistiky Ministerstva dopravy za rok 2012.

Druhou částí diplomové práce je část empirická. Hlavním cílem diplomové práce bylo, jak již bylo několikrát uvedeno, přispět ke zpracování metodiky, která se bude věnovat rozpoznávání typologie agresivních řidičů a zjišťování vlivu preventivních a represivních opatření na snižování agresivity v dopravě. Prostřednictvím této studie jsme se snažili dospět k vytvoření báze pro kvantitativní výzkum. Pro potřeby výzkumu jsme stanovili dílčí cíle. Abychom dospěli ke splnění dílčích cílů a následně k hlavnímu cíli, stanovili jsme si v empirické části výzkumné otázky, které jsme pokládali učitelům autoškol. Výzkumnými otázkami jsme se snažili zjistit, s jakými osobnostními typy žáků se nejčastěji setkávají, zda se setkávají s agresivními projevy u žáků a řidičů, co považují za příčinu takového jednání, a jak reagují, pokud se sami setkají s agresivním řidičem. Důležitou otázkou pro náš výzkum bylo také to, zda považují prevenci a represii za užitečnou, a zda se vůbec podle nich dá problematika agresivního chování na cestách vyřešit. Využili jsme kvalitativního výzkumu, a to metody zakotvené teorie. Zjištěné údaje z rozhovorů s učiteli autoškol jsme zanalyzovali prostřednictvím otevřeného, axiálního a selektivního kódování.

Výsledky výzkumu ukázaly, že s agresivními projevy se učitelé autoškol setkávají čím dál častěji, a to již u žáků, i když zatím „jen“ ve formě verbální agrese. Již v autoškole jsou učitelé tedy schopni vytipovat agresivní řidiče. Šokující je pro nás to, že se agrese projevuje již v autoškole, a to i přes to, že se teprve ucházejí o řidičské oprávnění. Proto by bylo namístě snažit se eliminovat „budoucí agresivní řidiče“ ještě před zažádáním o řidičské oprávnění, například formou dopravně-psychologických testů před zahájením autoškoly.

Z výsledků je patrné, že jako nejčastější příčina je uváděn, kromě výchovy a vrozených biologických vlastností, stav společnosti, který nám ukazuje špatné příklady toho, jak se můžeme chovat, aniž bychom za to byli nějak závažněji potrestáni. Největším problémem je špatně nastavený systém. To se týká především malých trestů za přestupky a jejich zdlouhavým vyšetřováním a nakonec nedošetřením, nebo zrušením trestu prostřednictvím amnestie.

Z výsledků je patrné, že v naší společnosti je prevence a represe považována za neefektivní, což hodnotíme jako alarmující. Právě prevence je považována za důležitou složku v boji proti patologickým jevům. Avšak

preventivní kampaně, které se týkali agresivity na cestách, se minuly účinkem. Stejně negativně je hodnocena i práce policie ČR v oblasti agresivity řidičů. Problémem je však nedostatek policistů, kteří nejsou v tak nízkém počtu schopni provádět stoprocentní dozor nad bezpečností silničního provozu. Jako pozitivní se jeví budoucí zavedení řidičských průkazů na zkoušku, které v zahraničí efektivně fungují. V České republice by měl být zaveden na podzim roku 2013. Doufáme však, že nedojde k odložení termínu pro jeho zavedení.

Problematika byla mnohými z respondentů hodnocena jako neřešitelná, avšak někteří navrhovali různá řešení, která by mohla posloužit pro eliminaci agresivity v dopravě. Proč se této problematice věnuje stále jen nízký počet osob, je pro nás záhadou. Přesto doufáme, že naše společnost dospěje ke splnění opatření uvedených v Národní strategii bezpečnosti a naše práce přispěje k dalšímu rozpracování problematiky agresivity v dopravě. Téma, kterému jsme se věnovali, zahrnuje mnoho zajímavých postřehů a zjištění, který, by bylo dobré věnovat se podrobněji. Zpracování diplomové práce pro nás bylo velkým přínosem a přineslo nám mnoho obohacujících informací. Věříme, že práce bude obohacující a inspirující pro ostatní.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ

%	procento
§	paragraf
atd.	a tak dále
BESIP	bezpečnost silničního provozu
č.	číslo
ČR	Česká republika
et al.	a kolektiv
Ing.	Inženýr
MD	Ministerstvo dopravy
Mgr.	Magistr
mm	milimetr
MV	Ministerstvo vnitra
např.	například
PČR	Policie České republiky
Sb.	sbírka
str.	strana
UP	Univerzita Palackého
viz.	odkaz

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

BENA, Eduard a ŠTIKAR, Jiří. *Psychologie a fyziologie řidiče*. 2. vyd. Praha, 1968.

BEZROUK, Antonín. *Význam pedagogického vzdělání pro učitele autoškoly*. Brno, 2010. Bakalářská práce. Masarykova univerzita v Brně, Pedagogická fakulta, Katedra didaktických technologií.

BUDINSKÝ, Václav. *Za volant jen s úsměvem*. [Vimperk]: HZ group, ©2007. 116 s., 15 s. obr. příl. ISBN 978-80-903987-1-9.

ČERMÁK, Ivo, ed. *Lidská agrese a její souvislosti*. Vyd. 1. Žďár nad Sázavou: Fakta, 1999. 204 s. ISBN 80-902614-1-8.

DISMAN, Miroslav. *Jak se vyrábí sociologická znalost*. Praha: Karolinum, 2002. ISBN: 80-246-0139-7.

FISHER, Slavomil a Jiří ŠKODA. *Sociální patologie – analýza příčin a možnosti ovlivňování závažných sociálně patologických jevů*. Praha: Grada, 2009. ISBN: 978-80-247-2781-3.

GAVORA, Peter. *Pedagogická komunikácia v základnej škole*. Vyd. 1. Bratislava: VEDA, vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied, 1988. 248 s.

GAVORA, Peter. *Úvod do pedagogického výzkumu*. Brno: Paido, 2000. 207 s. ISBN: 80-85931-79-6.

GIDDENS, Anthony. *Sociologie*. Vyd. 1. Praha: Argo, 1999 dotisk. 595 s. ISBN 80-7203-124-4.

HAMERNÍKOVÁ, Veronika. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Vyd. 1. Brno: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotnických oborů, 2010. 116 s. ISBN 978-80-7013-517-4.

HARTL, Pavel. *Psychologický slovník*. 1. vyd. v ČR. Praha: Jiří Budka, 1993. 297 s. ISBN 80-901549-0-5.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, 2005. 223 s. ISBN: 80-7178-542-3.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. ISBN: 80-7178-542-3.

HENDL, Jan. *Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005. 407 s. ISBN 80-7367-040-2.

HOSKOVEC, Jiří a ŠTIKAR, Jiří. *Výcvik řidičů a psychologie*. Vyd. 2., dopl. Praha, 1972.

HRČKA, Michal. *Sociální deviace*. Vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství, 2001. 302 s. *Základy sociologie*; sv. 7. ISBN 80-85850-68-0.

CHRÁSKA, Miroslav. *Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2007. 265 s. *Pedagogika*. ISBN 978-80-247-1369-4.

JANOUSĚK, Jaromír. *Sociální komunikace*. Vyd. 1. Praha, 1968.

JEŘÁBEK, Hynek. *Úvod do sociologického výzkumu*. Praha: Carolinum, 1992. 140 s.

KŘIVOHLAVÝ, Jaro. *Jak si navzájem lépe porozumíme: kapitoly z psychologie sociální komunikace*. 1. vyd. Praha: Svoboda, 1988. 235 s. *Členská knižnice*.

LACA, Slavomír. *Sociální pedagogika*. 1. vyd. Brno: Institut mezioborových studií, 2011. 211 s. *Sociopedie*. ISBN 978-80-87182-19-2.

LINHART, Jiří, ed. *Velký sociologický slovník*. Sv. 2, P-Ž. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 1996. s. 749-1627. ISBN 80-7184-310-5.

LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. xii, 131 s. Právní monografie. ISBN 978-80-7357-615-8.

MALACH, Josef. *Obecná pedagogika*. Vyd. 1. Ostrava: Ostravská univerzita, 2002. 88 s. ISBN 80-7042-205-X.

MAREŠ, Jiří a KŘIVOHLAVÝ, Jaro. *Komunikace ve škole*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 1995. 210 s., obr. příl. ISBN 80-210-1070-3.

MARTÍNEK, Zdeněk. *Agresivita a kriminalita školní mládeže*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2009. 152 s. Pedagogika. ISBN 978-80-247-2310-5.

MIOVSKÝ, Michal. *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2006. 332 s. Psyché. ISBN 80-247-1362-4.

MIKULÁŠTÍK, Milan. *Komunikační dovednosti v praxi*. 2., dopl. a přeprac. vyd. Praha: Grada, 2010. 325 s. Manažer. Komunikace. ISBN 978-80-247-2339-6.

MÜLLEROVÁ, Stanislava. *Komunikace ve škole: vybrané kapitoly*. Vyd. 1. Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2002. 73 s. ISBN 80-7083-618-0.

NAKONEČNÝ, Milan. *Lexikon psychologie*. 1. vyd. Praha: Vodnář, 1995. 397 s. ISBN 80-85255-74-x

NAKONEČNÝ, Milan. *Motivace lidského chování*. Vyd. 1. Praha: Academia, 1997. 270 s. ISBN 80-200-0592-7.

NAKONEČNÝ, Milan. *Základy psychologie*. Vyd. 1. Praha: Academia, 1998. 590 s. ISBN 80-200-0689-3.

NAKONEČNÝ, Milan. *Obecná psychologie*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, 2006. ISBN: 80-7040-922-3.

NELEŠOVSKÁ, Alena. *Pedagogická komunikace v teorii a praxi*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2005. 171 s. Pedagogika. ISBN 80-247-0738-1.

PLHÁKOVÁ, Alena. *Učebnice obecné psychologie*. Vyd. 1. Praha: Academia, 2004. 472 s. ISBN 80-200-1086-6.

POKORNÝ, Vratislav, TELCOVÁ, Jana a TOMKO, Anton. *Prevence sociálně patologických jevů: manuál praxe*. Vyd. 3., rozšíř. Brno: Ústav psychologického poradenství a diagnostiky, 2003. 186 s. Prevence sociálně patologických jevů. ISBN 80-86568-04-0.

PRŮCHA, J. *Učitel: současné poznatky o profesi*. Praha: Portál, 2002. 160 s. ISBN: 80-7178-621-7.

PRŮCHA, Jan. *Moderní pedagogika*. 3., přeprac. a aktualiz. vyd. Praha: Portál, 2005. 481 s. ISBN 80-7367-047-X.

PRŮCHA, Jan, MAREŠ, Jiří a WALTEROVÁ, Eliška. *Pedagogický slovník*. 3., rozš. a aktualiz. vyd. Praha: Portál, 2001. 322 s. ISBN 80-7178-579-2.

RABOCH, Jiří et al. *Psychiatrie*. 1. vyd. Praha: Galén, 2001. vii, 622 s. ISBN 80-246-0390-X.

SOUČEK, Vladimír. *Autoškola 2012: učebnice nejen pro autoškoly: včetně pravidel silničního provozu a souboru otázek zkušebních testů pro řidiče: přepracované a doplněné vydání - podle poslední právní úpravy s uvedením upravených a nových zákonných ustanovení účinných od 19.1.2013*. Praha: Ottovo nakladatelství, 2012. 140, 124 s. ISBN 978-80-7451-191-2.

SPURNÝ, Joža. *Psychologie násilí: o psychologické podstatě násilí, jeho projevech a způsobech psychologické obrany proti němu*. 1. vyd. Praha: Eurounion, 1996. 134 s. ISBN 80-85858-30-4.

STRAUSS, Anselm L. a CORBIN, Juliet. *Základy kvalitativního výzkumu: postupy a techniky metody zakotvené teorie*. Vyd. 1. Boskovice: Albert, 1999. 196 s. Scan; sv. 2. ISBN 80-85834-60-X.

ŠPAČKOVÁ, Alena. *Moderní rétorika: jak mluvit k druhým lidem, aby nám naslouchali a rozuměli*. Praha: Grada Publishing, ©2003. 120 s. Poradce pro praxi. ISBN 80-247-0633-4.

ŠTIKAR, Jiří, HOSKOVEC, Jiří a ŠMOLÍKOVÁ, Jana. *Psychologie v dopravě*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2003. 275 s. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2.

ŠTIKAR, Jiří, HOSKOVEC, Jiří a ŠMOLÍKOVÁ, Jana. *Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe)*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2006. 218 s. ISBN 80-246-1096-5.

ŠUCHA, Matúš et al. *Agresivita na cestách*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. 186 s. ISBN 978-80-244-2375-3.

ŠVARŤÍČEK, Roman a kol. *Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2007. 377 s. ISBN 978-80-7367-313-0.

VÁGNEROVÁ, Marie. *Psychopatologie pro pomáhající profese*. Vyd. 3., rozš. a přeprac. Praha: Portál, 2004. 870 s. ISBN 80-7178-802-3.

VYKOPALOVÁ, Hana. *Sociálně patologické jevy v současné společnosti*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého, 2001. 154 s. ISBN 80-244-0337-4.

VYBÍRAL, Zbyněk. *Psychologie lidské komunikace*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2000. 263 s. ISBN 80-7178-291-2.

Právní předpisy:

ČESKO. *Nová pravidla silničního provozu: [přehled hlavních změn v pravidlech: přehled bodových ohodnocení: přehled přestupků, pokut a trestů: úplné znění zákona č. 411/2005 Sb. o silničním provozu platné od 1.7.2006]*. Pardubice: May Day Publishing, 2006. 201 s. ISBN 80-86986-02-0.

ČESKO. *Úplné znění zákona č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky; Úplné znění zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích*. Vyd. 6. Praha: Armex, 2012. 83 s. Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-16-8.

ČESKO. *Úplné znění zákona č. 40/2009 Sb. trestní zákoník*. Vyd. 3. Praha: Armex, 2012. 172 s. Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-10-6.

SLOVENSKO. Zákon č. 8 z 3. decembra 2008 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Dostupné z:

http://mzv.cz/file/420675/Zakon_SR_c.8_2009_Z.z.pdf.

ČESKO. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 167 ze dne 19. dubna 2002, kterou se provádí zákon č.247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb.

Sbírka mezinárodních smluv: Česká republika. Praha: Ministerstvo vnitra, 2000. ISSN 1801-0393.

ČESKO. *Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. Vyd. 10. Praha: Armex, 2012. 148 s. Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-11-3.

Internetové zdroje:

ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY. *MDČR: Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. MDČR, ©2006 [cit. 2013-02-15]. Dostupné z:

<http://www.mdcr.cz/>

Ministerstvo dopravy České republiky: Statistiky k bodovému hodnocení.

MINISTERSTVO DOPRAVY: Ministerstvo dopravy České republiky [online].

MDČR, ©2006-2012 [cit. 2013-02-10]. Dostupné z:

http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicске_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm

Ministerstvo dopravy České republiky: Statistiky k bodovému hodnocení.

MINISTERSTVO DOPRAVY: Ministerstvo dopravy České republiky [online].

MDČR, ©2006-2012 [cit. 2013-02-10].

Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/2ED8FF9F-A074-45BA-A2E1-3E8E3A968232/0/Bodovaniridici1212.pdf>

Národní strategie BESIP 2011–2020 – Informace: Usnesení vlády České republiky č. 599. BESIP [online]. Ministerstvo dopravy, © 2005–2010, 31. 5. 2012 [cit. 2013-02-21]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

Národní strategie BESIP 2011 - 2020 – Dokument: Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020. BESIP [online]. Ministerstvo dopravy, © 2005 - 2010, 31. 5. 2012 [cit. 2013-02-21]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>

Národní strategie BESIP 2011 - 2020 – Dokument: Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, příloha č. 1 Akční program. BESIP [online]. Ministerstvo dopravy, © 2005 - 2010, 31. 5. 2012 [cit. 2013-02-21]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/akcni-program-besip.pdf>

Prevence. Akce a projekty. Policie České republiky [online]. Policie ČR, © 2010 [cit. 2013-02-18]. Dostupné z: <http://www.policie.cz>.

Preventivní informace. Rady Policie ČR a informace o prevenci. Policie České republiky [online]. Policie ČR, © 2010 [cit. 2013-02-18]. Dostupné z: <http://www.policie.cz>.

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1: Typy osobností řidičů

Tabulka č. 2: Detailní přehled bodovaných řidičů v Olomouckém kraji

Tabulka č. 3: Výzkumný soubor respondentů

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1: Paradigmatický model

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání.

Příloha č. 1 - Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	7
odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ⁷⁾ ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby	7
neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci	7
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	7
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	7
neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života	7
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	7
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržán řidičský průkaz	7
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní	5

účastníky provozu na pozemních komunikacích	
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h a více v obci nebo o 50 km.h a více mimo obec	5
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5
ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	5
při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejití vozovky	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů ⁴²⁾	4
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	4
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	4
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h a více v obci nebo o 30 km.h a více mimo obec	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle jiného právního předpisu	3

řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče4)	3
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h a méně než 20 km.h v obci nebo o více než 10 km.h a méně než 30 km.h mimo obec	2
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	2