

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Katedra psychologie a patopsychologie

Bakalářská práce

Vendula Bonková

Dopravní psychologie – problematika chování řidičů

Olomouc 2015

vedoucí práce: Doc. PhDr. Irena Plevová, PhD.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně a že jsem použila jen uvedeníh pramenů a literatury.

V Olomouci dne 8. února 2015

.....

podpis

Děkuji Doc. PhDr. Ireně Plevové, PhD., za odborné vedení práce a hlavně za její podněty a rady, které mi jako vedoucí mé bakalářské práce poskytovala při jejím zpracování.

Chtěla bych také poděkovat své rodině za podporu a povzbuzování.

Anotace

Bakalářská práce je zaměřena na rizikové chování řidičů v provozu na pozemních komunikacích, a to především v souvislosti s jednotlivými typologiemi osobnosti. Je zde popisováno, jakých rizikových jednání se řidiči dopouští a zda, příp. v jakém rozsahu, na to reagují společností nastavené mechanismy prevence, zejména pak institut bodového hodnocení, aplikace dopravní psychologie, případně jaký je dopad ukládaných sankcí.

Výběr tématu je odůvodněn stále aktuálnějšími společenskými problémy stoupajícího rizika ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích řidiči s rizikovým chováním.

Annotation

This Bachelor's paper is focussed on the risky behaviour of drivers while driving on roads, streets and highways, and, in particular, in connection with individual types of personalities. It describes which risk behaviour can be observed in drivers and whether or to what extent society reacts by setting up preventative mechanisms, especially the institution of point evaluation, the application of traffic psychology and what is the result of sanctions when they are put into practice.

The choice of this theme is supported by arguments regarding the more and more relevant social problem of the growing risk of the endangerment of the safety of driving on roads by drivers who exhibit risky behaviour.

Klíčová slova

řidič, osobnost řidiče, rizikové chování řidičů, typologie osobnosti, dopravní psychologie

Key words

driver, driver's personality, driver's risky behaviour, personality typology, traffic psychology

Obsah

| | |
|---|----|
| Úvod | 7 |
| 1 Řidič | 8 |
| 1.1 Vymezení pojmu řidič | 8 |
| 1.2 Osobnost řidiče | 10 |
| 2 Typologie osobnosti v dopravní psychologii | 11 |
| 2.1 Dobře přizpůsobený řidič..... | 12 |
| 2.2 Řidič s duševními problémy, ovládající se a společensky odpovědný | 12 |
| 2.3 Řidič s duševními problémy, po delší časové úseky vyvedený z míry, společensky odpovědný..... | 13 |
| 2.4 Řidič s duševními problémy, se sklonem k ustavičnému rozrušení, společensky odpovědný..... | 13 |
| 2.5 Řidič se stálou tendencí k nespolečenskému a asociálnímu chování | 13 |
| 2.6 Řidiči s různými problémy (epileptici, diabetici, duševní poruchy atd.)..... | 14 |
| 2.7 Agresivní řidič | 14 |
| 3 Odborná způsobilost řidičů | 15 |
| 4 Zdravotní způsobilost řidičů | 16 |
| 4.1 Dopravně-psychologické vyšetření..... | 16 |
| 4.1.1 Smyslové vnímání | 18 |
| Zrak..... | 19 |
| Sluch | 19 |
| Hmat..... | 20 |
| Čich..... | 20 |
| 4.1.2 Pozornost | 20 |
| 4.1.3 Paměť | 20 |
| 4.1.4 Rozhodování | 21 |
| 4.1.5 Jednání | 21 |
| 5 Rizikové chování řidičů | 23 |
| 5.1 Rizikové chování | 23 |
| 5.2 Rizikový řidič | 23 |

| | | |
|------|---|----|
| 6 | Nejvíce ohrožující chování řidičů | 25 |
| 6.1 | Nedodržení dostatečné bezpečnostní vzdálenosti | 25 |
| 6.2 | Řízení vozidla pod vlivem alkoholu | 25 |
| 6.3 | Řízení vozidla pod vlivem návykové látky | 27 |
| 6.4 | Odjetí od dopravní nehody | 31 |
| 6.5 | Nedodržování nejvyšší dovolené rychlosti | 31 |
| 6.6 | Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění | 33 |
| 6.7 | Nepřipoutání se bezpečnostním pásem | 33 |
| 6.8 | Telefonování za jízdy | 34 |
| 6.9 | Nedovolené předjíždění | 34 |
| 6.10 | Nedodržování povinných přestávek a dob potřebných k odpočinku | 35 |
| 7 | Výchova a vzdělávání řidičů | 36 |
| 8 | Rehabilitační programy | 38 |
| | Závěr | 40 |
| | Použitá literatura a zdroje | 41 |

Úvod

Bakalářská práce se zabývá rizikovým chováním řidičů a sledováním toho, jak v důsledku tohoto chování řidiči ohrožují bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Je veřejným zájmem, aby se provozu na pozemních komunikacích neúčastnili řidiči, jejichž chování a jednání je takové, že může ve svém důsledku ohrozit nejen samotného řidiče, ale i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.

Řízení vozidla a účast v provozu je v dnešní době zcela přirozenou součástí života, mnoho lidí si bez každodenního využívání motorového vozidla nedokáže představit svůj osobní či pracovní život, ale málokdo si uvědomuje míru zodpovědnosti, která je na něj jako na řidiče kladena. Každý řidič může být při nesprávném ovládní vozidla a při snížení schopností k jeho řízení potencionální hrozbou pro ostatní.

Tématem se nelze zabývat, aniž by nebyla zmíněna s ním související problematika, a to především problematika typologie řidičů, rizikového chování a jeho dopadu na vznik dopravních nehod, nebezpečí alkoholu a jiných návykových látek při řízení vozidla a možné negativní vlivy únavy a biologického věku.

Část práce je věnována vymezení a definování pojmů, které s problematikou souvisí. Dále jsou zde zmíněny společenské mechanismy prevence a regulace účasti rizikových řidičů v provozu na pozemních komunikacích. Pro tuto práci byla jako zdroj využita odborná literatura a legislativa, taktéž byly využity informace získané přímo od dopravního psychologa, správního orgánu a státního zastupitelství, které se touto problematikou každodenně zabývají.

Cílem této práce je také mimo jiné popsat, zda a v jaké míře naše společnost reaguje na rizikové faktory, jak jsou v rámci této regulace využívány možnosti dopravně-psychologického vyšetření, jaké preventivní mechanismy jsou uplatňovány a jaký mají dopad na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

1 Řidič

1.1 Vymezení pojmu řidič

Podle zákona 361/2000 Sb. je řidičem osoba, která řídí (tj. ovládá) motorové i nemotorové vozidlo nebo tramvaj na pozemních komunikacích a účastní se tak provozu. V této práci je, s ohledem na její smysl, upřena pozornost převážně na řidiče motorových vozidel, ačkoliv řidiče nemotorových vozidel nelze zcela vyloučit. Řidičem není myšlen pouze člověk, který je držitelem řidičského oprávnění, tedy který prokázal odbornou a zdravotní způsobilost, ale každý, kdo se v tomto smyslu provozu na pozemních komunikacích účastní, to znamená i řidiči nemotorových vozidel (hlavně cyklisté a v menší míře se vyskytující řidiči potahových vozidel), ale také řidiči motorových vozidel, kteří smí řídit i bez řidičského oprávnění, a to především uchazeči v autoškolách při výcviku a pak skupina osob, které pozbyly řidičské oprávnění a podrobují se přezkoušení z odborné způsobilosti. V České republice je v současné době možno získat řidičské oprávnění podle podmínek, které stanoví zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, který mimo jiné stanoví věkové hranice, při jejichž dosažení lze získat řidičské oprávnění dané skupiny. Věk řidiče je totiž velmi významným faktorem, který ovlivňuje jeho bezpečnou účast v provozu na pozemních komunikacích. *„Na vývoji dopravního charakteru, který v závislosti na podmínkách a situacích silničního provozu reguluje dopravní chování, se podílí veškeré výchovné působení od raného dětství. Dítě pečlivě registruje dění ve vozidle, styl jízdy i reagování řidiče. Výzkumy dopravního chování mladých řidičů vypovídají o takzvané řidičské dědičnosti. Základy dopravního charakteru jsou postaveny dávno předtím, než mladík úspěšně absolvuje autoškolu. Mladí řidiči vytvářejí svéráznou skupinu. Od starších je rozděluje kromě věku i nezralost, nevyježděnost a nezkušenost“* (Havlík, 2005, s. 133). *„K přirozeným přednostem mládí patří vesměs dobré smyslové funkce, tělesná zdatnost a značná psychická kapacita. U většiny mladých řidičů vyžívá dopravní charakter během prvních pěti až šesti let, nebo po ujetí aspoň osmdesáti tisíc kilometrů. Za dozrání je považována relativní harmonie vzájemných vztahů mezi výkonovou a osobnostní, sociální a mravní stránkou. Ta může nastat u jednoho v osmnácti, u jiného v pětadvaceti nebo ve třiceti a někdo ji nedosáhne možná ani v kmetském věku“* (Havlík, 2005, s. 134). S přibývajícím věkem se pochopitelně zhoršují tělesné a duševní schopnosti člověka. Prodlužuje se reakční doba, zhoršuje se adaptace oka na světlo a tmu a nastupují potíže

s rozhodováním. Po šedesátém roce se objevují potíže s řešením nových a neobvyklých situací, ale přesto je ve srovnání nehodovosti oproti mladším ročníkům podíl starších řidičů na nehodách nižší. Je to dáno kompenzací výkonové nedostatečnosti zkušenostmi, zralostí a sebekritičností a reálným posouzením vlastních schopností. Každý řidič je u nás povinen se podrobovat při dosažení věku 65 let, pak 68 let a následně pak každé dva roky lékařským prohlídkám k posouzení zdravotního stavu a smyslových funkcí, ovšem je třeba individuální přístup, protože způsobilost k řízení je u různých osob různá a věk je pouze orientačním měřítkem. Lidský věk se stále prodlužuje, a to hlavně ten aktivní, a automobil znamená také svobodu pohybu, zejména pro starší občany. Pokud je člověk svěží a v dobré duševní i fyzické kondici a dokáže kompenzovat pomalejší reakce zkušeností a předvídavostí, není důvod, aby nemohl řídit vozidlo i ve vysokém věku. Je obecně známo, že mimo odborné a zdravotní způsobilosti je pro bezpečné řízení vozidla důležitý také osobnostní profil řidiče, zejména pak profesionálních řidičů, pro které je tato forma účasti v provozu na pozemních komunikacích výkonem jejich každodenního zaměstnání. Nároky na řidiče se v současné době skutečně zvyšují, protože dnešní silniční doprava ilustruje konflikt mezi technikou a lidskými možnostmi. Je zřejmé, že se zdokonalují vozidla, rozrůstá se silniční síť, budují se nové úseky dálnic a neúměrně také vzrůstá hustota provozu. V souvislosti s tím tedy rostou nároky na psychosomatickou zdatnost řidiče, přičemž ne každý řidič je těmto nárokům schopen čelit s rozvahou a klidem. Řidič nejenže musí fyzicky vozidlo ovládat, ale musí také registrovat obrovské množství informací, což představuje značnou zátěž pro celý organismus. Dnešní doba je skutečně charakteristická tím, že řidič má k dispozici přemíru informací, a to informací o trase, vozidle či o počasí, vidí reklamní poutače, upozornění na akce na čerpacích stanicích, ve vozidle má k dispozici handsfree, přehrávač, navigaci atd. Navíc je nucen přizpůsobovat se počasí a různým okolnostem na komunikaci. To vše samo o sobě je náročné už pro řidiče, který je klidný, vyrovnaný a soustředěný, natož pro řidiče, u kterého lze sledovat určité známky labilita. Je logické, že zcela jinak přistupuje k řízení vozidla a k účasti v provozu řidič, který je ukázněný, vyrovnaný, klidný a rozvážený, než řidič, v jehož chování jsou určité známky agresivity, výbušnosti, nadměrného sebepřeceňování se atd.

1.2 Osobnost řidiče

Pojem osobnost řidiče souvisí se samotným pojmem „osobnost“, který je ústředním tématem psychologie osobnosti. *„Osobnost je celek duševního života člověka, nejvlastnějším znakem je jedinečnost, výlučnost, odlišnost od všech jiných. V osobnosti člověka lze nalézt větší či menší vnitřní konflikty a protiklady“* (Hartl, Hartlová, 2010, s. 373). Ve většině definic se vyzdvihuje, že *„osobnost představuje souhrn, souvislost či propojení charakteru, temperamentu, schopností a také konstitučních vlastností člověka“* (Cakirpaloglu, 2012, s. 16). Ovšem žádná psychologická definice osobnosti není obecně výstižná a platná. *„Důvodem je specifické teoretické zaměření dílčích psychologů, což způsobuje to, že každý ve svém vymezení pojmu zdůrazňuje určitý aspekt a zároveň vynechává aspekt jiný. Přesto v psychologických definicích osobnosti pravidelně zdůrazňují: integrita nebo jednota všech psychických funkcí, osobitost nebo jedinečnost individuálního prožívání, myšlení a jednání a relativní důslednost nebo stálost psychosociálního bytí člověka“* (Cakirpaloglu, 2012, s. 18). Na základě předchozích definic lze chápat osobnost jako individualitu, tedy jedinečnou lidskou bytost s důrazem na vlastnosti, které ji charakterizují, a na sebezpojetí, které je jejím jádrem. *„Triáda základních vlastností v sobě obsahuje schopnosti, co daný člověk dokáže a jak náročné úkoly je schopen zvládnout, temperament, který se projevuje v jeho prožívání a chování a charakter (jak je člověk morálně vybaven a jakými normami a hodnotami se v životě řídí)“* (Helus, 2011, s. 160).

Z výše uvedeného vyplývá, že osobnost řidičů lze pak využít při stanovení jednotlivých obecných skupin řidičů, které lze definovat jako „typologie řidičů“, přičemž se této problematice věnuje další kapitola.

2 Typologie osobnosti v dopravní psychologii

Typologie řidičů vyjadřuje, jaké jsou v obecných rysech charakteristické způsoby jejich jednání a chování v provozu na pozemních komunikacích, jaké je riziko vzniku dopravní nehody a přestupkového, tedy protiprávního jednání. Je více vyjádřených definic či určení typologie řidičů, přičemž každá z definic podává na řidiče jiný pohled. Všechny mají společné to, že se snaží definovat obecně skupiny řidičů, kteří mají společné rysy chování a určité osobnostní charakteristiky. Zde jsou důležité pojmy introvert a extrovert. *„Introverze se v analytické psychologii používá ve dvojím ohledu, jednak jako výraz aktivního obrácení k vlastnímu vnitřnímu světu, které je žádoucí v souvislosti s introspekci, a jednak jako typické, déle přetrvávající zaměření na vlastní osobnost“* (Müller, 2006, s. 152). Kassin (2004, s. 566) ve své knize cituje Eysenka, který se domnívá, že *„individuální rozdíly jsou dány biologicky a že centrální nervový systém introvertů je citlivější na podněty. Podle Eysenka lidé vyhledávají takové množství stimulace, které vyvolá přiměřenou úroveň nabuzení CNS. Introverti dosahují takové úrovně snadno, a proto se vyhýbají intenzivním zdrojům rozrušení. Extroverti se naopak vzruší velmi obtížně, a proto vyhledávají hodně silných podnětů“* (Kassin, 2004, s. 566). *„Extroverze označuje souhrn povahových rysů člověka, které vedou k zaměření osobnosti navenek, jako je otevřenost, společenskost, záliba ve změnách a vzrušujících situacích, výřečnost a sebeproszazování“* (Hartl, Hartlová, 2010, s. 141). Jak již vyplývá z výše uvedeného, typologie řidičů souvisí s emoční labilitou a stabilitou, protože představují odezvu na emocionální podněty. *„Emočně labilní člověk reaguje snáze na emoční výzvy, vzrušuje se, má sklony k úzkosti, náladovosti, vznětlivosti, přehnané starostlivosti a také k hlubšímu a bohatšímu prožívání. V chování mohou převažovat nepřizpůsobivost, zranitelnost, neklid, citlivost až přecitlivělost, neschopnost setřást vtíravé myšlenky, vztahovačnost, slabé sebeovládání a snížená sebedůvěra provázená i pocity méněcennosti a viny. Emoční stabilita souvisí s přiměřeným sebevědomím, seberegulací a sebehodnocením a spočívá v mírnější a kontrolovanější odezvě na emotivní podněty. Po prodělané zátěži přichází rychlejší návrat k psychické rovnováze“* (Havlík, 2011, s. 52). *„Člověk emočně stabilní reaguje na emoční podněty méně, respektive mírněji, charakteristická je seberegulace, v případě zátěže se rychleji vrací k psychické rovnováze. Jeho sebevědomí je zdravé a sebehodnocení je přiměřené. Sanquinik je přizpůsobivější, aktivnější, společenštější, dominantnější, bezstarostnější i optimističtější. Flegmatik je méně přizpůsobivý, pasivnější, snášenlivější, rozvážnější, spolehlivější, s přiměřenou sebekontrolou. Cholerik je*

impulsivnější, s nedostatkem sebeovládání, neklidnější, vznětlivější, nedůtklivější a potenciálně agresivnější. Melancholik je pesimističtější, zdrženlivější, samotářský, citlivější, úzkostnější, náladový a rezervovaný“ (Havlík, 2005, s. 18). V praxi se málokdy setkáváme s vyhraněným extrovertem a introvertem či s typy Hypokratovy teorie temperamentu. „Lidé inklinují do středu, nebo více k jednomu či druhému osobnostnímu pólu. Extrovertní rysy se prosazují v dynamičtějším dopravním ruchu, při jízdě městem, i na závodních okruzích kypících vzrušením, napětím a neustálou změnou. Za jednotvárné jízdy například v noci anebo na dálnici se stává člověk s extrovertním laděním netrpělivější a jeho pozornost může, není-li upoutána, ochabovat. Naproti tomu introvertně založení řidiči netrpí tolik nedostatkem podnětů, nicméně i jejich pozornost mohou tlumit tendence k prožívání, potřeba věnovat se vnitřním podnětům a vnější někdy opomíjet“ (Havlík, 2011, s. 52). Štikar, Šmolíková, Hoskovec (2003, s. 148) uvádí následující typologické skupiny řidičů a jejich charakteristické způsoby chování při řízení vozidel.

2.1 Dobře přizpůsobený řidič

Charakteristickým je pro něj fakt, že málokdy není schopen adekvátně a rozvážně reagovat na situaci kvůli tomu, že je vyveden z míry. Nicméně pokud se tak již stane, většinou se velmi rychle vzpamatuje a je schopen přizpůsobit své jednání a počínání vzniklým situacím. Jeho chování je takové, že se nedopouští vědomě protiprávního jednání, tedy porušení příslušných právních předpisů a eliminuje tak vznik incidentu dopravní nehody. Tato skupina řidičů má rovněž dobrou schopnost předvídat, dobře přijímají sdělované informace a mnohem častěji se nechají předjíždět, než že sami předjíždějí. Takovýto řidič je většinou považován za výborného.

2.2 Řidič s duševními problémy, ovládající se a společensky odpovědný

Takovýto řidič obvykle platné právní předpisy vědomě neporušuje, pakliže tomu tak je, je to spíše jednání související s jednáním v nevědomosti, anebo s nesprávnými způsoby vyhodnocení situace. Jejich problémy jsou způsobeny hlavně emočním napětím a někdy mívají z tohoto důvodu problémy se soustředěním nebo rozhodováním. Tento řidič je většinou relativně velmi mírné povahy, anebo je schopen své chování a jednání ovládat. Obvykle je považován za dobrého řidiče.

2.3 Řidič s duševními problémy, po delší časové úseky vyvedený z míry, společensky odpovědný

Pro tohoto řidiče je typické, že v určitých časových obdobích (trvajících v řádech několika týdnů či měsíců) se u něj projevují duševní problémy. Je nutno tedy předpokládat vznik dopravních nehod a přestupkových jednání, pramenících například z nesoustředění či aktuálního snížení schopností k řízení vozidla, neadekvátního hodnocení situace či přeceňování vlastních schopností, mnohdy například i z úzkosti a obav atd. Tento řidič je většinou odpovědný, přičemž jeho problémy se vyskytují periodicky ve vlnách, v nichž, ačkoliv za normálních okolností funguje zcela výkonně a bezproblémově, dochází ke snížení obezřetnosti, opatrnosti a soustředění. Většinou je tento řidič považován za dobrého, tedy v případě, že není vystaven rušivým vlivům, které by měly negativní vliv na jeho počínání.

2.4 Řidič s duševními problémy, se sklonem k ustavičnému rozrušení, společensky odpovědný

Pro tohoto řidiče je typický vysoký počet vzniklých incidentů nehod a dopravních přestupků. Tyto mohou stejně jako je tomu v předchozím bodě pramenit také z nesoustředění, snížení schopnosti k řízení vozidla, neadekvátního hodnocení situace či přeceňování vlastních schopností nebo naopak z nadměrné úzkosti a obav. Často provádějí nezvyklé manévry, bývají netrpěliví a neberou ohled na situaci, ve které se nacházejí.

2.5 Řidič se stálou tendencí k nespolečenskému a asociálnímu chování

Jedná se o řidiče, který má neustálé tendence nedodržovat a porušovat dopravní předpisy, což logicky souvisí se zvýšeným rizikem vzniku incidentů dopravní nehody. Většinou jednají bezohledně a nerespektují ani společenská pravidla. Často mění zaměstnání, jejich život celkově postrádá řád a všeobecně jsou považováni za chladné a necitelné. V této skupině se mohou vyskytovat jak agresivní, tak pasivní jedinci, ale téměř vždy jsou egocentričtí.

2.6 Řidiči s různými problémy (epileptici, diabetici, duševní poruchy atd.)

Jedná se o řidiče s jednoznačně nepředvídatelným chováním, které při řízení vozidla může oscilovat mezi velmi špatným a velmi dobrým. Nicméně je zřejmé, že takový řidič znamená pro nevypočítavost svého chování velký potenciál rizika. U těchto osob je možné pozorovat posun mezi jednotlivými skupinami, a to například zlepšení díky zkušenostem, nebo naopak zhoršení díky nepříznivým vlivům anebo progresi nemoci.

2.7 Agresivní řidič

Šucha (2013, s. 65) ve své knize cituje Larsona, který rozdělil agresivní řidiče do pěti typologických skupin.

Závodník - má snahu urazit trasu do místa určení za co nejkratší časový úsek, a pokud jsou mu vytvořeny překážky, tak se rozzlobí.

Soutěžící agresor – má snahu překonat, převýšit (tedy trumfovat) ostatní řidiče, a proto se pro něj účast v provozu stává závodem.

Pasivní agresor – znemožňuje a maří manévry ostatních řidičů, kteří mají snahu předjíždět, jet rychle, připojují se do jízdnic pruhů nebo útočí na sebevědomí ostatních řidičů.

Narcista – manévruje s vozidlem a řídí jej rigidním způsobem jízdnic chování. Pokud ostatní řidiči nejednají stejně, vyvolává to v něm zlost.

Strážce – považuje se za nadřazeného soudce ostatních řidičů ve smyslu trestání za jakýkoliv přestupek.

„Ulleber definoval dva nejrizikovější typy řidičů na základě výzkumu dat získaných od 2524 respondentů. Dle něj je nejrizikovějším typem řidiče muž, který má nízkou míru altruismu a úzkostnosti a má vysokou míru snahy vyhledávání dobrodružství a rizika, nezodpovědnosti a agrese. Druhým rizikovým typem je člověk s vysokou tendencí vyhledávat zajímavé podněty, je agresivní a úzkostný, se sklonem k hněvu při řízení. U obou rizikových skupin je konstatováno, že je nejméně oslovují dopravně-bezpečnostní kampaně“ (Šucha, 2013, s. 65).

3 Odborná způsobilost řidičů

Odborná způsobilost řidičů souvisí s obsahem znalostí a dovedností, které museli získat, aby se mohli dle platných právních předpisů stát držiteli řidičských průkazů. Lze konstatovat, že získání odborné způsobilosti není zcela banální záležitostí, ale je v České republice nastaveno tak, aby byl řidič nucen prokázat svoji způsobilost nejen před učitelem autoškoly, ale také před zkušebním komisařem, který je v současné době v tomto smyslu zástupcem správního orgánu. Získání odborné způsobilosti souvisí také s osobností řidiče, neboť každý přistupuje k řízení vozidla a k přípravě na zkoušky zcela jiným způsobem. Odborná způsobilost má jak vztah k teoretickým znalostem, které se prokazují složením písemného testu, tak také k praktickým dovednostem, které se kontrolují při praktické zkoušce. Pakliže je učitel autoškoly (a následně zkušební komisař) ve své práci skutečně dobrým pozorovatelem, je z určitých indicií schopen odhadnout i určitá rizika, která jsou z chování a jednání žáka zjevná. Pokud je fungování systému ve smyslu prevence řádné, tak je nutno s touto skutečností pracovat. Z praxe je možno uvést, že správnímu orgánu může být dán podnět k přezkoumání odborné způsobilosti u těch řidičů, u kterých vznikla pochybnost o tom, zda jsou skutečně způsobilí. Můžeme uvést příklad řidiče, který je držitelem řidičského oprávnění na motocykl a který opakovaně nesložil písemný odborný test při žádosti o vydání řidičského oprávnění na motorové vozidlo, a u kterého bylo zahájeno řízení pro ztrátu odborné způsobilosti. Zde zkušební komisař zareagoval skutečně jako preventivní článek, neboť správně vyhodnotil situaci, problémem se zabýval a zjistil, že pokud opakovaně žadatel o řidičské oprávnění není schopen složit zkoušku de facto z předpisů silničního provozu, tak tyto patrně naprosto neovládá a není tedy ani způsobilý k řízení motocyklu, protože pro toto řízení je znalost pravidel taktéž důležitá.

4 Zdravotní způsobilost řidičů

Tuto problematiku upravuje ustanovení § 84 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, které uvádí následující:

„Zdravotní způsobilostí k řízení motorových vozidel se rozumí tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel (dále jen "zdravotní způsobilost"). Zdravotní způsobilost posuzuje a posudek o zdravotní způsobilosti (dále jen "posudek") vydává posuzující lékař na základě prohlášení žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění, výsledku lékařské prohlídky a dalších potřebných odborných vyšetření. Zdravotně způsobilý k řízení motorového vozidla není ten, kdo má poruchy chování způsobené závislostí na alkoholu nebo jiných psychoaktivních látkách podle posudku o zdravotní způsobilosti. Lékař registrujícího poskytovatele je povinen předat lékaři poskytovatele pracovně - lékařských služeb na jeho vyžádání výpis ze zdravotnické dokumentace obsahující údaje podstatné pro zjištění zdravotní způsobilosti. U osoby, která nemá registrujícího poskytovatele, musí posuzující lékař vyloučit nemoci, vady nebo stavy, které vylučují nebo podmiňují zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel. Prováděcí právní předpis upraví podmínky zdravotní způsobilosti, rozsah lékařské prohlídky a odborného vyšetření, obsah prohlášení žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění, nemoci, vady nebo stavy, které vylučují nebo podmiňují zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel.“

4.1 Dopravně-psychologické vyšetření

Dopravně-psychologickému vyšetření je povinen se podrobovat držitel řidičského oprávnění pro skupinu C1+E, C nebo C+E, pokud řídí nákladní automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo speciální automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo jízdní soupravu, která je složena z nákladního automobilu a přípojného vozidla nebo ze speciálního automobilu a přípojného vozidla a jejíž největší povolená hmotnost převyšuje 7 500 kg, a dále držitel řidičského oprávnění pro skupinu D1+E, D nebo D+E, pokud řídí motorové vozidlo zařazené do některé z těchto skupin vozidel. Dopravně-psychologickému vyšetření je držitel řidičského oprávnění povinen se podrobit před zahájením výkonu činnosti, a dalšímu dopravně psychologickému vyšetření nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let, a dále pak každých pět let.

Dopravně-psychologickému vyšetření je povinna se podrobit osoba, která žádá o vrácení řidičského oprávnění, které pozbyla v důsledku dosažení celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů, soudem uloženého trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, správním orgánem uložené sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, byla-li tato sankce uložena na dobu nejméně 6 měsíců, nebo podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, v průběhu jehož zkušební doby se zavázala zdržet se řízení motorových vozidel. Dopravně-psychologické vyšetření provádí psycholog, kterému ministerstvo udělilo akreditaci. Ministerstvo udělí akreditaci k provádění dopravně-psychologického vyšetření na žádost fyzické osobě, která absolvovala akreditované magisterské studium v oboru psychologie, absolvovala postgraduální studium v oboru dopravní psychologie akreditovaného studijního programu nebo programu celoživotního vzdělávání prováděného vysokou školou, má alespoň 3 roky praxe v oblasti dopravní psychologie a má k dispozici vybavení nezbytné pro řádné provádění dopravně-psychologického vyšetření. Dopravně-psychologické vyšetření se vyhotovuje písemnou formou a je podkladem k posudku o zdravotní způsobilosti. Povinnost dopravně-psychologického vyšetření podle se netýká řidiče, který provádí silniční dopravu soukromé povahy, pokud není prováděna za úplatu, a dále řidičů vozidel požární ochrany, řidičů vozidel policie, Vězeňské služby České republiky, zpravodajských služeb a řidičů vozidel ozbrojených sil České republiky. Vybavení nezbytné pro řádné provádění dopravně-psychologického vyšetření stanoví prováděcí právní předpis. Dopravní psychologie jako taková vychází z poznatků získaných zkoumáním osobnosti účastníků, v tomto případě řidičů, přičemž se soustředí na systém člověk-vozidlo-dopravní prostředí. Je to dáno tím, že požadavek společnosti na systém dopravy je takový, aby fungovala plynule a hlavně bezpečně. Společenský systém tedy v čase a vývoji složitosti, frekvence a situace v dopravě reagoval využíváním znalostí a informací psychologie, přičemž se vyčlenil obor „dopravní psychologie“. Aktuální potřebnost a důležitost tohoto oboru je dána tím, že *„řízení dopravního prostředku představuje nepřetržité reagování na množství podnětů a neustálé obnovování dynamické rovnováhy mezi řidičem – vozidlem – komunikací – dopravní situací a účastníky provozu“* (Havlík, 2005, s. 10).

Určitým paradoxem chování na komunikacích je to, že systém v dopravě je jednak omezený formálními platnými pravidly, a současně jsou v něm uplatňována určitá pravidla nepsaná, tedy neformální. Dnešní dopravní psychologie sleduje tři hlavní úkoly. *„Hodnocení a psychologická diagnostika řidičů – zjišťování psychické způsobilosti různých skupin řidičů*

k řízení motorových vozidel, dále výzkum dopravní bezpečnosti z psychologického hlediska – vztah člověk a vozidlo, vlivy působící na řidiče, prostředí, vybavení kabiny a podobně a v neposlední řadě efektivní metody výcviku a zlepšování řidičských dovedností a poradenství například po dopravních nehodách. S tím souvisí i osvětová činnost jako je propagace bezpečnosti, výuka dopravní psychologie atd. Podle Interdisciplinárního modelu pro podporu a zajišťování způsobilosti k řízení v Evropě, způsobilost k řízení vyjadřuje komplex duševních, tělesných a postojových předpokladů řidiče pro bezpečné řízení motorových vozidel“ (Šucha, 2013, s. 23, 24). Podle této koncepce nacházíme příčiny vážných dopravních nehod hlavně v lidském chování. Proto je při účasti v provozu tak důležitá osobnost řidiče, která je určena jeho temperamentem, tedy dynamičností, emocionalitou, senzitivitou, prožíváním, a dále je také důležité jeho chování, potřeby, zájmy a hodnoty. Neméně důležité jsou také schopnosti obecné i speciální a inteligence, paměť, talent. „Dopravní chování každého řidiče je pak odrazem jeho základní osobnostní orientace, která zaujímá vůči schopnostem nadřazené postavení. Pokud se u řidiče totiž objevují sociopatické rysy, tak v jejich důsledku nelze plně využít schopností řidiče“ (Havlík, 2005, s. 17). Řidič je v provozu nucen neustále reagovat na změny, přizpůsobovat se novým situacím, plnit požadavky, které na něj situace v provozu klade. Musí umět předvídat některé okolnosti a také chování a případné kroky jiných účastníků. Proto dobrý řidič musí být schopen rychle a dobře vyhodnocovat podněty z prostředí a reagovat na ně, protože jen tak lze v některých případech odvrátit fatální dopad některých situací v provozu. V rámci dopravně-psychologického vyšetření je tedy posuzováno, jaké má řidič schopnosti pro řízení, jaká je struktura těchto schopností, jaká je kapacita a také vyváženost a to samozřejmě při posouzení ve vztahu k celé osobnosti. V rámci dopravně-psychologického vyšetření však není zaměřována pozornost pouze univerzálně na situace v dopravě, ale posuzuje projevy konkrétního řidiče ve vztahu ke specifickým činnostem v dopravě, tedy i k řízení specifických dopravních prostředků. Lze konstatovat, že plněním této úlohy plní dopravní psychologie preventivní a svým způsobem „regulační“ funkci v dopravě.

4.1.1 Smyslové vnímání

Je všeobecně známo, že řidič musí mít v pořádku všechny smysly, což je samozřejmostí při posuzování zdravotní způsobilosti.

Zrak

Zrak je nejdůležitějším smyslem nutným k řízení vozidel, a proto je jeho vyšetření věnována mimořádná pozornost. *„Při zkoumání zraku je nutné se mimo jiné zabývat zrakovou ostrostí, která se v případě potřeby koriguje brýlemi nebo kontaktními čočkami. Tato skutečnost se pak zaznamenává do řidičského průkazu pomocí tzv. harmonizujícího kódu. Dále je věnována pozornost barvocitu, kde se zkoumá schopnost rozlišit od sebe hlavně červené a zelené světlo, ale z této schopnosti jsou přípustné výjimky. Další důležitou zrakovou schopností je šířka zorného pole, jehož posouzení probíhá též v rámci dopravně-psychologického vyšetření“* (Bena, Hoskovec, Štikar, 1968, s. 22). Ale jak upozorňuje Havlík, *„vidět neznamená vnímat – vidění je smyslová záležitost a vnímání je psychický proces“* (Havlík, 2011, s. 13). *„Vnímání je dokonalejší u motoristů s delší praxí, kladně motivovaných profesí s vyváženou osobností, psychosomaticky zdravých a koncentrovaných na aktuální činnost“* (Havlík, 2011, s. 13). *„Je prokázáno, že zorné pole řidiče je značně ovlivněno rychlostí, jakou se s vozidlem pohybuje, a to tak, že se s rostoucí rychlostí zužuje. Lidské smysly nejsou od přírody vyvinuty na tak vysoké rychlosti a tento nedostatek musí být kompenzován zvýšenou pozorností a zkušenostmi. Dalším nedostatkem lidského zraku je slepá skvrna, kde ústí do sítnice zrakový nerv a v tomto místě je oko opravdu slepé. Pro eliminaci tohoto problému je potřeba při sledování provozu nepohybovat jen očima, ale celou hlavou a dívat se opakovaně“* (Havlík, 2005, s. 30).

Sluch

„Za jízdy je třeba vnímat také zvuky vozidla, jako například zvuk motoru, pneumatik, vzduchu obtékajícího vozidlo (například špatně zavřené dveře), zvuky signalizace směrovek a podobně. Řidiči s poruchami sluchu jsou ale schopni tento handicap dobře kompenzovat“ (Štikar, 2005, s. 64). *„Existují ovšem některé situace, kdy může vést nedoslýchavost ke zvýšení rizika. Je to například řízení v hustém provozu, v mlze, na nepřehledných křižovatkách, na přejezdech bez vizuální signalizace a v situacích, kdy projíždějí vozidla se zvláštním zvukovým znamením, například požární, sanitní apod“* (Štikar, 2005, s. 65).

Hmat

„Hmatové vnímání není z hlediska bezpečného ovládní vozidla zanedbatelné. Pro správnou manipulaci s volantem, pedály a ostatními ovladači ve vozidle jsou nezbytné správné informace, které dostává řidič z hmatových receptorů. Důležité jsou i informace z receptorů zádoových a hýžd'ových, které vyjadřují síly působící na vozidlo při jízdě v zatáčce, ve smyku, na kluzkém povrchu vozovky apod“ (Štikar, 2005, s. 65).

Čich

Posledním smyslem, který je potřebný při ovládní vozidla, je čich. *„Řidič tak dokáže například postřehnout unikání benzínu, charakteristický zápach pálicího se spojkového obložení anebo zápach plynu vnikajícího do kabiny“ (Štikar, 2005, s. 65).*

4.1.2 Pozornost

„Pozornost označuje zaměřenost či soustředěnost duševních činností na určitý objekt nebo děj“ (Hartl, Hartlová, 2004, s. 445). „Dělení pozornosti, které je v řidičské praxi nezbytností například při provádění dvou různých úkonů, je závislé na nácviku, který vede ke zlepšení a také na obtížnosti, kde je při vyšší obtížnosti potřeba vyšší koncentrace a více času“ (Kučera, 2013, s. 76). „Nepozorný řidič sice nebezpečnou situaci vidí, ale nemusí si ji uvědomovat. Pozornost je většinou u takového řidiče zaměřena jinam, než na situaci v provozu, a je to jednou z nejčastějších příčin selhání v dopravě. Pozornost může narušit jak rozhovor se spolujezdcem, důležitý telefonát anebo duševní napětí, které je patrné zejména u nezkušených řidičů a v neposlední řadě je to také časová tíseň“ (Štikar, 2005, s. 66). „Nejúžeji pozornost souvisí s vědomím. Vědomí má k orientované pozornosti bezprostřednější vztah a zahrnuje jak pocit, že si něco uvědomujeme, tak obsah toho, co si uvědomujeme - část tohoto obsahu může být pod prahem pozornosti. Z toho plyne, že vědomí a pozornost jsou množiny, které se překrývají“ (Šucha, 2013, s. 47).

4.1.3 Paměť

„Paměť je vlastně proces odrazu minulého prožívání a chování ve vědomí člověka, který probíhá ve třech fázích: zapamatování, uchování v paměti a vybavení. Existují přinejmenším dva typy ukládání do paměti a to dlouhodobá a krátkodobá paměť, kde jsou informace uloženy cca deset sekund, a vlivem rušivých podnětů může dojít ke ztrátě

informací. U dlouhodobé paměti dochází k selekci toho, co má být uloženo a uchováno a které informace zmizí beze stopy. Tento mechanismus nás chrání před přetížením záplavou informací“ (Fürst, 1997, s. 98). Pro řidiče je tedy důležitá jak krátkodobá paměť pro zobrazení měnicí se dopravní situace a zapamatování dopravních značek a uchování obrazu při odvrácení zraku, tak i dlouhodobá pro znalost předpisů, vytváření návyků a zručnosti při ovládání vozidla a zapamatování si trasy a podobně.

4.1.4 Rozhodování

„Rozhodovací stadium nastává, dojde-li v mysli k vnitřnímu střetnutí až konfliktu různých přání: kde není konflikt, není co rozhodovat. Má-li jedno z momentálních přání velkou převahu, skončí konflikt dříve, než ho stačíme postřehnout“ (Říčan, 2013, s. 116).

„Rozhodování řidiče při řízení je ovlivněno jeho znalostmi a hlavně jeho dřívější zkušeností. Řidič není často schopen z důvodu časové tísně využít všech informací, které má k dispozici a právě zkušený řidič dokáže využít ty, které jsou nejdůležitější. V činnosti řidiče můžeme vnímat určitý konflikt mezi snahou dosažení výkonu, rychlosti a uspokojením a mezi bezpečností. Rozhodnutí řidiče je ovlivněno přijetím podnětů v dopravní situaci, kterým může být například světelný signál, značka nebo jiný automobil, který vyvolá potřebu učinit rozhodnutí tak, aby nedošlo k nehodě. Proces rozhodování je ovlivněn zejména závažností volby, prostředím a okolnostmi, dostatkem informací, časovou tísní, únavou, nebo špatnou subjektivní situací“ (Štikar, 2003, s. 68).

4.1.5 Jednání

„V dopravní praxi rozeznáváme dva typy jednání, a to přizpůsobené – hlavním znakem takového jednání je schopnost správně zhodnotit dopravní situaci a tomu přizpůsobit a využít své schopnosti ke zvládnutí takové situace – a jednání nepřizpůsobené, které může být trojího typu. Chování se zkratovou reakcí, kdy řidič jedná instinktivně bez soustředěné pozornosti a tato reakce není pro řešení situace vhodná, protože zde chybí správné hodnocení důležitých okolností. Typické bývá například prudké strhnutí volantu nebo prudké brzdění, v krajním případě zakrytí očí rukou. Pokud dojde v tomto případě k úleku, může dojít buď k ochromení schopnosti jednat, a někdy naopak úlek vyburcuje řidiče k mimořádnému výkonu. Dále chování s prodlouženou reakcí – prodloužené reakce se vyskytují zejména při únavě, soustředění pozornosti a myšlení na něco jiného než na řízení vozidla, nebo je také typické pro začátečníky. A do třetice je to chování vyplývající

z rozporu mezi očekáváním často se vyskytujícího stereotypního podnětu, který se ale neobjevil – vyskytuje se zejména při jízdě po navyklých trasách, kdy řidič jezdí tzv. po paměti a podnět který očekává, například že je někde pravidelně mnoho chodců, se najednou nevyskytne“ (Štikar, 2003, s. 70, 71). „Rychlost a přiměřenost reagování závisí u řidiče na jeho psychické kapacitě, aktuálním duševním a zdravotním stavu, míře přizpůsobivosti a vnímaném podnětu. Reakcí motoristy se obecně rozumí například sešlápnutí pedálu brzdy, reakční dobou potom doba, která uplyne od spatření překážky do provedení příslušného úkonu. Na schopnost správně reagovat má největší vliv například věk řidiče, jeho osobnost, zdravotní stav, ale například i léky a biorytmy“ (Havlík, 2005, s. 33).

5 Rizikové chování řidičů

5.1 Rizikové chování

„Vzhledem k povaze dané činnosti, jakou je řízení vozidla, je nutné se zabývat tendencí řidiče k rizikovému jednání. Dostává se zde do konfliktu snaha o dosažení cíle a bezpečnosti provozu“ (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003, s. 224). Záleží na osobnostních rysech každého řidiče, jakou zvolí v té které situaci míru rizikovosti. Při tendenci riskovat jde o hledání nejvýhodnějšího vztahu mezi předpoklady daného řidiče k řešení situace a jeho adekvátního řešení. Každý odklon od normy, ať již ve vysoké, nebo naopak nízké míře, vyústí v neadekvátní chování. „Rizikovost volby je nejen objektivní, ale i subjektivní kategorií. Tatáž volba v téže situaci může znamenat u každého jedince jinou hladinu přijetí rizika, a tudíž svědčí o jiné tendenci k rizikovému chování“ (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003, s. 224). Zjištění toho, co je vlastně rizikovým chováním řidičů ohrožujících bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, logicky vede k tomu, aby mohla být stanovena metoda výběru takových řidičů, kteří jsou k řízení vozidla z dopravně-psychologického hlediska způsobilí. Dle Šuchy (2013 s. 65, 66) jsou „osoby se sklonem k rizikovému chování typické často nízkou odpovědností vůči druhým, s nedostatečně rozvinutou schopností anticipace, vyhledávající situační vzrušení a se sklony k dobrodružství. Dále u nich lze uvést snahu o sociální exhibici. Dalším typickým znakem je nereálná sebejistota a kompenzace pocitu méněcennosti. Vlastnosti, které dominují u rizikových a ohrožujících řidičů jsou také nízká odpovědnost za vlastní činy a hostilní postoje vůči lidem. Lze říci, že je pro ně také typická nízká emocionální labilita, bezstarostnost a tendence spoléhat na náhodu a nepředvídatelnost jejich reakcí. Vyznačují se nízkou frustrační tolerancí a odolností vůči stresu, špatnou sebekontrolou, sklony k podrážděnosti a agresivitou.“ Chování účastníka provozu je agresivní, když vědomě zvyšuje riziko kolize. Toto chování se vyznačuje netrpělivostí či nepřátelstvím vůči ostatním účastníkům silničního provozu.

5.2 Rizikový řidič

„Rizikové faktory a osobnostní rysy mají logicky vliv na chování řidiče. Postoje rizikových řidičů se nejvíce týkají faktorů, jako je respektování pravidel silničního provozu, tendence k riskování, agresivita, nedostatečné či nesprávné posouzení situace. Velmi často se sklony

k rizikovým jednáním projevují v takových situacích, jako jsou kolony a dopravní zácpy, při kterých v případech mnoha řidičů dochází ke stresu. Vedle dvou nejdůležitějších indikátorů majících vliv na rizikové chování, a to hněv a hostilita, je ještě několik osobnostních charakteristik, které mají vztah k agresivitě. Jedním z nich je impulzivnost. Je to v podstatě připravenost reagovat výbušně na nějakou situaci a projevovat se mrzutě, hrubě a podrážděně. Výzkumy v oblasti fyziologie ukázaly poškození v oblasti frontálních laloků u impulsivních agresorů. Dalším indikátorem je sebevědomí. V této oblasti mnohé výzkumy ukázaly, že sebevědomí, ať už nízké nebo vysoké nemá přímou souvislost s agresivním chováním. Vliv byl pozorován pouze u adolescentů, kde se stává automobil součástí jejich sebepojetí, a pak ještě u narcistických osob při pocitu ohrožení jejich ega. Dále pak je to emoční labilita a neuroticismus, který lze považovat za snížení schopnosti zvládat stresové situace běžného života, což se při řízení vozidla projeví ve vrchovaté míře, jelikož mnohé situace v provozu jsou vysoce stresové. Dále pak je to soutěživost, kde výzkumy potvrdily přímou souvislost mezi sklony k soutěživosti a mírou agresivity při řízení. V neposlední řadě je indikátorem též netrpělivost, která se projevila více u žen než u mužů, i když soutěživost a netrpělivost jsou přítomny u obou pohlaví se sklony k agresivní jízdě. Posledním indikátorem je pak svědomitost. Snížená úroveň svědomitosti inklinuje k agresivitě, jelikož svědomití řidiči nemají tendence porušovat pravidla a chovají se ohleduplněji vůči ostatním“ (Šucha, 2013, s. 75-77).

6 Nejvíce ohrožující chování řidičů

6.1 Nedodržení dostatečné bezpečnostní vzdálenosti

Mnoho psychologů tvrdí, že z jejich pohledu je nejvíce agresivním a velmi nebezpečným manévrovacím jednáním za volantem právě nedodržení bezpečnostní vzdálenosti. V některých případech se ho řidiči dopouští v důsledku ovlivnění alkoholem, v mnoha případech je to však projev agresivity řidiče. § 19 zákona 361/2000 Sb. jasně definuje, jakou vzdálenost mezi vozidly je řidič povinen dodržet. Tedy, že *„řidič jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.“* Vzhledem k brzdné dráze vozidla pak bude bezpečnostní vzdálenost tím větší, čím vyšší rychlostí se budou vozidla pohybovat a také čím horší budou adhezní podmínky, které mohou být zhoršeny například deštěm, sněhem či námrazou. To, že řidič nedodrží za jiným vozidlem takovou bezpečnostní vzdálenost, je výrazem absence respektu vůči bezpečnosti před ním jedoucího řidiče a navíc jej vystavuje poměrně vysokému tlaku při sledování situace na komunikaci, protože ten své jednání musí logicky přizpůsobovat tomu, aby bezpečně reagoval na dění před sebou a zároveň musí myslet na to, že řidič za ním nebude pravděpodobně schopen adekvátně reagovat například na prudké zabrzdění s vozidlem atd. Pro mnoho řidičů je skutečnost, že bezprostředně za nimi jede (tedy v těsné blízkosti) vozidlo, velmi stresující, mají pocit určitého nátlaku na způsob jejich jízdy a je to pro ně znak vynucování si určitého manévru ze strany jiných řidičů. Nejčastější situace jsou taková, kdy jeden řidič váhá s předjížděním, nebo například nejede tak vysokou rychlostí, jaká se jako adekvátní jeví agresivnímu řidiči. Ten se pak snaží najížděním do blízkosti vozidla dávat najevo svůj požadavek a jiného řidiče k určitému jednání vyprovokovat. Často se tak může stát, že někteří řidiči takový tlak nezvládnou, znervózní a provedou takový manévr, který není v jejich silách ho zvládnout a dojde k dopravní nehodě.

6.2 Řízení vozidla pod vlivem alkoholu

Tento typ chování řidičů je pokládán za společensky velmi nebezpečný a ohrožující. V České republice je nulová tolerance alkoholu v krvi. K provádění dechové zkoušky vedoucí ke zjištění, zda není řidič ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, je oprávněn

policista, vojenská policie, zaměstnavatel, ošetřující lékař a strážník obecní policie. Podle metodiky vydané Ministerstvem dopravy ČR k zákonu 379/2005 Sb. mají oprávněné osoby výsledek dechové zkoušky posuzovat takto: *„S ohledem na faktory, které se mohou promítnout do výsledku měření, lze výsledek zkoušky provedené analyzátozem alkoholu v dechu považovat za pozitivní v případě, že výsledná naměřená hodnota je větší nebo rovna hodnotě 0,25 promile. V případech, kdy je naměřená hodnota nižší než 0,25, je nutno ve smyslu uvedené metodiky považovat výsledek za negativní.“* Tento zdánlivý rozpor mezi nulovou tolerancí a naměřenou hladinou 0,24 promile spočívá v tom, že musí být v praxi zohledněna možná odchylka měřícího zařízení v toleranci 0,04 promile a tzv. fyziologická hladina alkoholu v dechu, která může být ovlivněna nemocí, požitím léku a podobně, v hodnotě do 0,2 promile. Jsou situace, kdy řidič nesprávně vyhodnotí, zda byl alkohol požitý například předešlého dne již odbourán, spolehne se pouze na svůj úsudek, nebo použije levnější alkoholový tester a při případné kontrole je u něj zjištěna nízká hladina alkoholu, která souvisí se zbytkovým alkoholem. Existují tzv. zaručené recepty, jak urychlit čas, za který se alkohol odbourá, ale ani jeden z nich nemá žádný účinek. Odbourávání alkoholu z lidského organismu je individuální záležitostí. Třetina požitého množství se vstřebá v žaludku a zbytek ve střevech. Z jater pak putuje do tkání, kde se jeho podstatná část spaluje – oxiduje, přibližně sedm procent vyprchá dechem a tři procenta odejdou močí a stolicí. Délka tohoto procesu je ovlivněna věkem, tělesnou hmotností, pohlavím a momentálním tělesným stavem člověka. *„Lékaři přirovnávají alkohol k nervovému jedu. Zákeřnost alkoholu pro řidiče spočívá v jeho účincích na nejjemnější mozkové funkce. Leckoho omámí i nepatrná dávka alkoholu, záleží na jeho kondici i na vnějším prostředí. Padají zábrany a sílí odvaha nastartovat vůz. Při jízdě roste sebejistota i agresivita, potřeba soutěživosti, sebeprosazování a chuť k rizikovému předjíždění. Selhání je téměř jisté, ačkoliv si to řidiči obluzení alkoholem nemusejí připouštět. Za psychologicky nejrizikovější hladinu alkoholu v krvi motoristy se považuje 0,5 – 1,5 promile“* (Havlík, 2011, s. 35). Alkohol představuje nejsnáze dostupnou drogu a člověk, který je pod vlivem alkoholu někdy dělá věci, kterých by se střízlivý neodvážil. U většiny lidí jsou však zakotveny zábrany, takže je ani nenapadne v takovém stavu usednout za volant. Určitá část populace ale bohužel tyto zábrany nemá. Jak je všeobecně známo, alkohol je látka, která má největší dopad na centrální nervovou soustavu. Nejvíce je narušeno zrakové vnímání a následně pak celý proces zachycení a zpracování podnětu, jeho vyhodnocení a následné rozhodnutí a reakce. Výzkumy ukázaly, že se po požití alkoholu zužuje zorné pole, zhorší se vidění za šera a za tmy a je zpomalena adaptace oka na oslnění. I malá dávka alkoholu vede k pomalejšímu myšlení a dlouhému ulpívání na

nepodstatných detailech. Celkově alkohol tedy navozuje problémové dopravní chování. „Při lehké podnapilosti do 0,5 promile většinou člověk nejeví známky opilosti, ale psychické procesy jsou již ovlivněny. Při lehké opilosti do 1,5 promile se stává člověk odvážnější, optimistický a sebevědomější. Pozornost je omezena a vnímání je zkresleno a řidič má snahu riskovat a chovat se nezodpovědně. Při střední opilosti do 2,3 promile je už opilost nápadná nekoordinovanými pohyby, hlučností, nezřetelnou mluvou a impulzivními reakcemi. Takový řidič není schopen jet rovně a plynule. Při těžké opilosti nad 2,3 promile člověk vrávorá, má potíže se stabilitou a usíná. Řízení se tak stává technicky nemožné“ (Havlík, 2005, s. 92-97). „Dopravní psychologové se zabývají při posuzování způsobilosti k řízení motorových vozidel také problematikou závislosti nebo problémového užívání alkoholu či jiných návykových látek. Existuje několik možností, jak takového rizikového řidiče identifikovat. První je nahlédnutí do karty řidiče, jestli zde nemá záznam o přestupcích pod vlivem alkoholu. Dále je k dispozici záznam od praktického lékaře o případné léčbě závislosti a v případě podezření na závislost provede dopravní psycholog screeningové vyšetření, které může odhalit rizikové faktory“ (Šucha, 2013, s. 93).

6.3 Řízení vozidla pod vlivem návykové látky

„Psychiatrická literatura v kontextu léků nebo drog rozlišuje závislost na těchto látkách a jejich škodlivé užívání. Závislost souvisí se zvyšující se tolerancí vůči látce, abstinenčními příznaky, nutkavou potřebou opatřit si látku, stejně jako s trvalým užíváním látky s plným vědomím, že si člověk způsobuje újmu. Škodlivé užívání je pak užívání látky navzdory skutečnosti, že člověk nemůže plnit své úkoly ve škole, v práci či doma, bere si je v potenciálně nebezpečných situacích, například při řízení auta, užívá ji v rozporu se zákonem a navzdory trvajícím nežádoucím vedlejším účinkům“ (Furnham, 2012, s. 12). Pohled na vlastní závislost smutně vyjadřují slova americké herečky Tallulah Bankhead, která řekla „Na kokainu se nevytváří závislost. Musím to vědět, protože ho užívám už roky“ (Funham, 2012, s. 15). Je to typický příklad neschopnosti nebo neochoty přiznat si svoji závislost na jakékoliv látce. Je logické, že řízení vozidla pod vlivem návykové látky je stejně nebezpečné, jako řízení vozidla pod vlivem alkoholu. Bohužel v dnešní době je zaznamenán negativní trend zvýšení počtu případů řízení vozidla pod vlivem návykových látek, jako je například marihuana, ale i některých tvrdých drog. Není potřeba zdůrazňovat, že veškeré drogy ve svém důsledku mají vliv na psychiku řidiče, ovlivňují jeho chování, jednání, odhad vzdálenosti, sebereflexi, soustředění, vnímání situací a okolí a také rychlost reakcí za volantem. V mnoha

případech může být jízda pod vlivem návykové látky ještě závažnější než u alkoholu. Ovlivnění alkoholem totiž nastupuje v podstatě v určité bezprostřední a standardní době po jeho požití. U návykových látek tomu tak nemusí být vždy, protože ovlivnění psychiky uživatele je dáno zejména typem drogy a také způsobem aplikace. Rozdílný nástup účinku totiž přichází při aplikaci nitrožilní nebo například vykouřením či „šňupáním“ a jiný bude v případě, kdy je droga aplikovaná například v potravíně. Takzvané lehké drogy účinkují velice nevyzpytatelně. Například marihuana má nejdříve tendenci ovlivnit náladu až k euforickému stavu, vymaže z mysli starosti, smutek a úzkost a motorista má problém rozlišit nestandardní chování. „Zbytky po marihuaně jsou podle vyjádření lékařů z protidrogového centra v krvi zjizitelné dokonce sedmdesát dní po požití“ (Havlík, 2005, s. 98). Po odeznění účinku nastupuje nejistota až nuda a není možné se soustředit na nějakou činnost, zejména pak na řízení vozidla. Zde jsou popsány účinky vybraných návykových látek:

„Opiáty – získávají se především z nezralých makovic máku setého a jeho používání se datuje již do doby Sumerů. Účinnou látkou je zde alkaloid morfin, který má uvolňující účinky a působí proti bolesti. Opiáty se usazují v mozku a způsobují již zmiňované euforické stavy.

Morfin – alkaloid získaný z opia, používá se taktéž pro tlumení bolesti, ale působí mnohem silněji. Vyvolává euforii a u jeho používání hrozí vytvoření závislosti. Při pokusech o změnu chemické struktury morfia, a tím i omezení jeho účinků, byl objeven diacetylmorfin, který známe pod názvem heroin.

Heroin – působí cca třikrát silněji než morfiu a při intravenózní aplikaci má zvlášť silný účinek, jeho nástup je bleskový, ale téměř okamžitě se objevuje závislost na této látce a po odeznění jeho účinku nastupují téměř okamžitě abstinční příznaky.

Halucinogeny – nejznámějším je LSD, který působí na mezimozek a mozkový kmen, a proto jsou jím ovlivněny zejména reakce a smyslové podněty. Způsobuje halucinace, zintenzivnění a deformaci reality. Účinky LSD jsou individuální, po odeznění se většinou objevují deprese.

Kokain – tato droga k nám přišla z Jižní Ameriky, extrahuje se z listů keře koka. Účinky této drogy znali již staří Inkové, kteří s její pomocí překonávali velkou psychickou i fyzickou zátěž. Pokusy s touto látkou prováděl i Sigmund Freud a zkoumal možnosti jejího použití v medicíně, například k lokálnímu umrtvení při operacích. Při jeho nadužívání dochází k trvalému poškození celého nervového systému“ (Fürst, 1997, s. 169-201).

Pokud si uživatel pořádně neuvědomuje přirozený proces důsledku užití drogy, může mít pocit, že na něj užití drogy v podstatě nijak zásadně nezapůsobilo, a buďto užije drogy ještě více či jiným způsobem, anebo v podstatě bez zásadních obav přistoupí k řízení vozidla. Ovšem po samotném nástupu účinku drogy může mít řízení vozidla fatální následek, neboť se může stát, že nejsilnější nástup účinku drogy nastane přímo při řízení vozidla, kdy se pak uživatel dostane do stavu, že k řízení vozidla není způsobilý. Stejný problém jako drogy mohou vyvolat i léky na lékařský předpis, a to léky zklidňující, antidepresiva atd., které mají tlumivý účinek. Každý lékař, který tyto léky předepisuje, je povinen upozornit pacienta, že mohou snížit jeho schopnost k řízení, anebo že dokonce vylučují řízení motorových vozidel. Každý řidič je potom před požitím takového léku povinen prostudovat příbalovou informaci, kde je vždy tato skutečnost uvedena. Příklady takových léků jsou následující:

„Barbituráty – jde o řadu léků s uspávacím účinkem, kde se velice brzy vytváří závislost a potřeba zvyšování dávek. Právě při dlouhodobém používání dochází k poškození schopnosti vnímat, vyvolávají bolesti hlavy, závratě, podrážděnost a celkovou únavu.

Trankvilizéry – jsou uklidňující prostředky, které zmírňují úzkost, ale vyvolávají ochabnutí koncentrace, zhoršení svalové koordinace, malátnost a snižují schopnost adekvátně reagovat na danou situaci. V malých dávkách umožňují psychickou vyrovnanost, aniž by poškozovaly jiné funkce nervové soustavy.

Amfetaminy – působí převážně na mozek a odbourávají potřebu odpočinku a spánku. Pod jejich vlivem je člověk schopen vysokých výkonů a jejich nebezpečí tkví v přetížení organismu. Při delším užívání se mohou objevit halucinace a pocity strachu“ (Fürst, 1997, s. 202).

Přítomnost léků nelze vždy zjistit za použití testerů na užití návykové látky, ale v daném případě je důležitá vnímavost zasahujících policistů a také případné důsledné vyšetření lékařem svědčící o tom, že řidič nebyl v takovém stavu, kdy byl schopen řídit vozidlo. V takových případech se zjišťuje, jak řidič reaguje, jaké má zornice, jak se chová, jaký má projev řeči atd. Zde se musíme opřít o osobní odpovědnost každého řidiče, aby sebekriticky a objektivně po konzultaci s lékařem a po své individuální zkušenosti s těmito léky byl schopen posoudit svoji schopnost k řízení vozidla. Přítomnost drogy jako takové se zjišťuje přímo na pozemní komunikaci, a to prostřednictvím testerů na přítomnost návykové látky. Samozřejmě, že policisté také sledují na místě psychologické projevy řidiče, jak se chová, jak je soustředěný, jaké má zornice, zda není agresivní, roztěkaný, zda je soustředěný atd. Mediálně známé jsou případy, kdy pravidelní uživatelé drog, kteří jsou naprosto

nedisciplinovaní, opakovaně vozidlo řídí, ačkoliv jsou právě pod vlivem drogy a ačkoliv jim za toto jednání již byl uložen trest v podobě zákazu činnosti. Jsou to právě ty typy řidičů, kteří naprosto pohrdají jakýmkoliv právem ostatních na bezpečnost v provozu, nerespektují jakýkoliv řád a navíc jsou v mnoha případech už závislími uživateli, kteří mnohdy nejsou ani zcela schopni odhadnout důsledky svého počínání. Tyto typy řidičů jsou často majetní (je to zřejmé ze značky vozidel, se kterými jsou přestupky páčány), najímají si dobré právníky, své jednání popírají a všemožnými způsoby pak maří řízení vedoucí k uložení trestu. Ovšem ovlivnit schopnost k řízení mohou i jiné látky, které vůbec nepovažujeme za drogy v pravém smyslu slova, ale užíváme je naopak pro potlačení únavy - tzv. motoristický doping. Mezi tyto látky patří například tabák. Téměř všichni kuřáci cigaret se mylně domnívají, že nikotin obsažený v cigaretách oddálí únavu a povzbudí jejich smysly, ale opak je pravdou. *„Nikotin způsobuje lokálně ohraničené poruchy prokrvení mozkové tkáně a podrývá výkonovou kapacitu centrální nervové soustavy. Okrsky zodpovědné za zrakové vnímání, při jízdě trvale zatěžované, se záhy unaví. Dlouhodobé intenzivní kouření mírně snižuje i úroveň rozumových schopností u náruživých kuřáků v porovnání s nekuřáky“* (Havlík, 2011, s. 34). Motoristé – kuřáci mívají nižší stresovou odolnost, jsou vznětlivější a netrpělivější. Nikotin sice krátkodobě nabudí některé oblasti psychiky, ale kysličník uhelnatý vytváří v krvi karbonylhemoglobin, který brání optimálnímu okysličení krve. Dále pak nikotin v kombinaci se stresem a zvýšenou zátěží může vést k srdečnímu selhání. Samotná manipulace s cigaretou je také činnost, která odvádí pozornost od vlastního řízení. Nezanedbatelným aspektem kouření v automobilu je bezohlednost ke spolujezdcům, kterým tabákový kouř poškozují zdraví stejně, jako by byli sami kuřáky. *„Egoistický sklon kuřáků navozovat si příjemné pocity bez ohledu na druhé souvisí i s jejich méně adaptabilním sociálním chováním na silnici“* (Havlík, 2005, s. 91). Vedle tabáku sem patří i kofein. V přiměřeném množství má černá káva na lidský organismus příznivý vliv. Kofein se vstřebává do všech orgánů a jeho účinek (zvýšení krevního tlaku, potlačení chuti k jídlu a pokles cukrů v krvi) se projeví cca 20 minut po vypití kávy. Působí pak hodinu i déle, ale únava, kterou kávou potlačíme, se samozřejmě vrátí a ve větší intenzitě. U řidiče se na krátký čas zvýší kvantita výkonu, ale poklesne jeho kvalita. Optimální dávka kofeinu, která nás udrží v bdělém stavu, je nejvýše dva šálky espressa, zvýšení této dávky je neúčinné. Tělo se nedá obelstít a únava přijde dříve nebo později. Jediným účinným prostředkem je pak odpočinek.

6.4 Odjetí od dopravní nehody

Dopravní nehoda je podle zákona 361/2000 Sb. definována jako „*situace v provozu na pozemní komunikaci, například havárie nebo srážka, která se stala na pozemní komunikaci, při které dojde ke zranění nebo usmrcení osoby nebo ke škodě na majetku v souvislosti s provozem vozidla.*“ Tentýž zákon pak „*přikazuje řidiči, který měl na dopravní nehodě účast, neprodleně zastavit vozidlo a další povinnosti, které musí splnit.* Jednou z nejdůležitějších povinností je povinnost poskytnout první pomoc zraněné osobě. Neobstojí žádné výmluvy na to, že měl obavy, aby zraněnému ještě víc neublížil. Jedinou situací, kdy pomoc poskytnout nemusíme, je případ, kdy by při poskytování pomoci bylo ohroženo naše zdraví nebo život anebo zdraví a život ještě nezraněných osob. Za neposkytnutí první pomoci pak může řidič anebo osoba, která měla účast na dopravní nehodě, stanout před soudem, kde mu může být vyměřen i nepodmíněný trest odnětí svobody.“ Pokud řidič odjede od závažné dopravní nehody, je to výraz jeho naprostého selhání. Těžko říci, zda je to výrazem labilitu či agrese nebo nepřizpůsobivosti vůči pravidlům. Mnoho řidičů takto totiž jedná proto, že má strach z potrestání. Určitou roli v takovém jednání hraje šok, protože dopravní nehody jsou takové situace, kdy řidiči v mnoha případech propadnou určité „panice“ a nejednají s „chladnou“ hlavou. Panika a šok však dříve či později odezní a pak už je pouze otázkou charakteru řidiče, jak se ke svému jednání postaví. Pravidlem je však spíše to, že disciplinovaný, emočně vyrovnaný a dobře přizpůsobený řidič i v těchto krizových situacích jedná rozumně, okamžitě reaguje, snaží se nejprve zjistit rozsahy škod a primárně zranění účastníků, má snahu škody co nejvíce eliminovat a koná ve smyslu přivolání pomoci a policistů.

6.5 Nedodržování nejvyšší dovolené rychlosti

Zákon 361/2000 Sb. stanovuje striktně limity nejvyšší dovolené rychlosti v různých situacích a místech na pozemních komunikacích, které nesmí řidič překročit. Jestliže tak učiní, je za to sankcionován. Dalo by se zjednodušeně říci, že čím větší je překročení rychlosti, tím vyšší bude trest. V některých případech může být opakované porušení pravidel překročením rychlosti znamenat odebrání řidičského průkazu na určitou dobu a kromě peněžitého postihu musí řidič počítat také s přidělením trestných bodů, které se mu zaznamenají do karty řidiče. Nelze říci, že všichni řidiči, kteří nedodržují nejvyšší dovolenou rychlost, jsou agresivní řidiči či hazardéři. Otázka nejvyšší dovolené rychlosti je poměrně

velmi diskutovaná. Lze totiž říci, že překročení nejvyšší dovolené rychlosti má v každém konkrétním případě jinou míru rizika a ohrožení. Otázkou nebezpečnosti totiž zůstává místo, čas i situace, v nichž k takovému protiprávnímu jednání došlo. V praxi totiž většina, a to i jinak disciplinovaných řidičů, rychlost překračuje. Je zřejmé, že každé z uvedených jednání v sobě přirozeně nese jinou míru nebezpečnosti. Nelze tedy říci, že i dobře přizpůsobený a disciplinovaný řidič se občas takového jednání nedopustí. Právě míra rizika má pak souvislost s charakterem řidiče. Ostatně i zákon pamatuje na to, že je nutno rozlišovat míru přestoupení zákonem stanovených limitů nejvyšší dovolené rychlosti a klasifikuje tato jednání v rozlišení právě podle toho, o kolik kilometrů v hodině byla rychlost překročena. V praxi však platí, že v obcích je převážná většina překročení nejvyšší dovolené rychlosti zjišťována pomocí automatizovaného technického prostředku bez obsluhy, tedy kamerovými systémy. Protože kamerové systémy jsou „evidenčním systémem“, tak není možno, aby po zjištění takového jednání za řidičem vyjela policejní hlídka a přestupek řešila na místě, takže takové jednání je řešeno až následně, a to správními orgány. Ovšem z praxe minulých let lze dovodit, že takové řešení nebylo příliš úspěšné, protože většina řidičů místo doznání svých vlastních pochybení využívala všech možných institutů k tomu, aby správní orgán skutečného řidiče vozidla nedohledal a přestupek odložil. Takovým institutem byl pověstný odkaz na „osobu blízkou“, na kterou se většina řidičů, jakožto současně provozovatelů vozidel, odvolávala. Proto se dnes v praxi uplatňuje institut „objektivní odpovědnosti provozovatelů vozidla“, kteří mají možnost právě za tyto přestupky uhradit určenou částku, po jejímž uhrazení se přestupek odloží a nikomu nejsou zaznamenány body v rámci bodového hodnocení řidiče. Skutečný řidič vozidla se totiž v tomto případě po úhradě výzvy nezjišťuje.

Tady je pak prostor pro Policii České republiky, protože ta na rozdíl od automatizovaného kamerového systému může dopadnout řidiče přímo v místě páchaní takového protiprávního jednání, může jej ztotožnit a řízení je pak vedeno právě s ním. Z psychologického hlediska poskytuje vysoká rychlost pocit moci, sebedůvěry a nepřekonatelnosti. Rychlost může u některých osob vyvolávat příjemné pocity, aniž by si uvědomovali rizika, protože vysoká rychlost vyžaduje vyšší koncentraci pozornosti a bleskové reakce. Zvlášť nebezpečné je jet rychle tam, kde to neznáme anebo tam, kde není dostatečný rozhled, a v takových případech je velký předpoklad vzniku dopravní nehody. Zejména řidiči s nedostatečnými zkušenostmi přeceňují své schopnosti a vlivem nepřiměřené rychlosti, která vede k nezvládnutí vozidla, často havarují. Následky takových nehod bývají fatální.

6.6 Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění

V praxi se jedná velmi často o řidiče, kterým byl uložen zákaz činnosti, nebo kteří pozbyli řidičské oprávnění z důvodu vybodování či pozbytí zdravotní způsobilosti a kteří tuto skutečnost nerespektují. V žádném případě se nejedná o situaci, kdy si řidič svůj řidičský průkaz pouze zapomene doma. U mnoha řidičů se jedná o opakované jednání, kdy se účastní provozu na pozemní komunikaci, ačkoliv buďto vůbec nebyli držiteli řidičského oprávnění anebo jej z různých důvodů pozbyli. Téměř ve všech případech je toto jednání velmi nebezpečné a ohrožující, přičemž je výrazem určitého asociálního chování a pohrdání nastavenými pravidly. Riziko ohrožení je spatřováno v tom, že pozbytí řidičského oprávnění má svůj oprávněný důvod. Pokud byl řidiči uložen trest v délce 6 měsíců a více nebo pokud pozbyl řidičský průkaz z důvodu vybodování (tedy dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče) anebo z důvodu ztráty odborné či zdravotní způsobilosti, tak pak je vrácení řidičského průkazu podmíněno splněním určitých podmínek, ke kterým v případě vybodování se a absolvování trestu patří také dopravně-psychologické vyšetření a přezkoumání zdravotní způsobilosti, u doby zákazu nad 12 měsíců také prokázání odborné způsobilosti. Pokud řidič podmínky nesplní, nemůže mu být řidičský průkaz vrácen, a tudíž nemůže dále řídit motorové vozidlo. V mnohých případech se tohoto jednání dopouštějí řidiči z neznalosti, a to tehdy, kdy sice řidičské oprávnění vlastní, ale ne na danou skupinu vozidel, kterou reálně řídí.

6.7 Nepřipoutání se bezpečnostním pásem

Další povinnost, kterou často řidiči i spolujezdci motorových vozidel porušují, je být za jízdy připoután bezpečnostním pásem, což je jeden z prvků pasivní bezpečnosti vozidla, který má minimalizovat škody na zdraví v průběhu dopravní nehody. Nepřipoutané osoby umírají při nehodách na předním sedadle šestkrát častěji a v obci dokonce osmkrát častěji než osoba připoutaná. Dalším prvkem pasivní bezpečnosti je airbag, který tvoří ochranný prostor mezi hlavou řidiče a volantem nebo čelním sklem, ovšem poskytuje ochranu pouze připoutanému člověku. Dokáže se nafouknout za desetinu vteřiny a nepřipoutanému člověku minimálně rozbije hlavu, někdy jej dokáže i usmrtit. Největším hazardem a neodpustitelnou lehkomyšlností je pak cesta s nepřipoutaným dítětem. U dětí s tělesnou hmotností pod 36 kilogramů a výškou menší než 150 centimetrů platí povinnost použít k jejich přepravě schválenou dětskou autosedačku. Všichni jistě známe spoty vysílané v televizi od BESIP, kde lehkomyšlná matka drží své dítě v náručí, protože pojedje jen kousek. „*Následky jsou*

samozeřejmě tragické, protože prováděné crash testy ukázaly, že dítě o hmotnosti 25 kilogramů má při nárazu v rychlosti padesát kilometrů v hodině kinetickou energii hmoty o váze jedné tuny. Další argumentů není jistě třeba“ (Havlík, 2011, s. 47).

6.8 Telefonování za jízdy

Zákon 361/2000 Sb. telefonování jako takové za jízdy nezakazuje, pouze zakazuje držení telefonu nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce, nebo jiným způsobem. Telefonování za jízdy je bezesporu rizikovým faktorem, i když řidič používá handsfree a telefon v ruce nedrží. Při hovoru je nucen dělit pozornost na jízdu a na obsah rozhovoru, a tak je vizuální vnímání potlačeno, aby bylo akustické upřednostněno. Toto má pak za následek prodlouženou dobu reakce a nesoustředěnost na řízení vozidla. Prodlužuje se tedy logicky i brzdná dráha, protože reakce jsou prodlouženy. Riziko pak přetrvává i po ukončení hovoru a doba návratu k normálu je u každého jedince individuální. Nejrizikovější je pak telefonování ve složitých dopravních situacích.

6.9 Nedovolené předjíždění

Problematiku předjíždění opět řeší zákon 361/2000 Sb., který stanovuje, kde a jakým způsobem řidič předjíždět smí a na druhou stranu říká, ve kterých situacích je předjíždění zakázáno. Již v autoškole každý dobrý učitel začíná výklad tohoto paragrafu slovy, že předjíždění je jeden z nejnebezpečnějších manévrů, který řidič na komunikaci provádí, a proto pokud má sebemenší pochybnost o bezpečném dokončení předjíždění, odloží ho na příhodnější čas a místo. Dopravní nehody, které vzniknou nesprávným předjížděním, mají ve většině případů tragické následky. Předjíždějící řidič se ocitá po určitou dobu v levé polovině vozovky, pokud dojde ke střetu s protijedoucím vozidlem, rychlosti obou vozidel se sčítají a kinetická energie, která působí na osoby ve vozidle, je obrovská. Každé takové nehodě ovšem předchází nesprávné rozhodnutí, které může být důsledkem řidičské nezkušenosti, špatného odhadu a vyhodnocení situace, ale v mnoha případech to bývá agresivita a netrpělivost řidiče. Z praxe je známo, že pokud agresivní řidič na komunikaci v místě zákazu nepředjíždí, tak má alespoň tendence dávat pomaleji jedoucímu vozidlu před sebou najevo, že má zrychlit a že jej svojí jízdou omezuje. V důsledku takových jednání skutečně mohou vzniknout a vznikají kolizní situace. Opět jsou mediálně známé případy, kdy k tomuto chování docházelo, zejména na rychlostních komunikacích. Netrpělivý řidič silného a drahého

vozu měl pocit, že ho pomalejší řidič příliš zdržuje, a tak ho po předjetí potrestal takzvaným „vybržděním“. Je to snad nejhorší projev asociálního a bezohledného chování osob s pocitem nadřazenosti a nepostižitelnosti. Na druhou stranu, je potřeba se na tento problém podívat i z pohledu řidičů úzkostných a labilních, kteří mají právě při tomto manévru velký problém odhadnout své možnosti a racionálně vyhodnotit situaci na komunikaci. Úzkostný řidič totiž může být kolonou za sebou stresován i bez toho, že by mu to řidiči za ním dávali najevo, a přitom má obavu uskutečnit manévr předjetí, protože neumí správně odhadnout situaci a své schopnosti. V praxi se velmi často stává, že takový řidič pak manévr uskuteční v ten nejméně vhodný okamžik, protože v důsledku určité lability a negativní emoční situace u něj klesá schopnost soustředit se dostatečně na komunikaci.

6.10 Nedodržování povinných přestávek a dob potřebných k odpočinku

V Evropské unii (tzn. i v České republice) platí nařízení ES 561/2006 Sb., které se vztahuje na řidiče i dopravce při obchodní přepravě vozidly nad 3,5 tuny a na autobusy. Při výrazném rozvoji silniční dopravy v druhé polovině 20. století se ukázala potřeba nějakým způsobem regulovat práci osádek v silniční dopravě – na jedné straně omezit dobu řízení a na straně druhé přikázat určitou dobu odpočinku. Podstatným důvodem pro zavedení těchto opatření je především bezpečnost provozu. Řízení vozidla patří k činnostem, které jednostranně zatěžují organismus. Výsledkem je pokles pozornosti, pokles výkonnosti a zrychlený nástup únavy. Unavený řidič se pak stává nebezpečným nejen pro ostatní účastníky provozu, ale také sám sobě. Důsledkem únavy jsou pak nehody s těžkými následky, na jejichž počátku byla únava. „V průběhu let se zároveň ukázalo, že zařazování přestávek a odpočinku nelze nechat pouze na vůli řidičů. Většinou jsou pod vlivem dalších faktorů, které na jejich práci působí: jde především o časový stres a nutnost být včas na určeném místě, zvýšená odpovědnost za náklad nebo za přepravované osoby, často nepravidelná pracovní doba, konfliktní dopravní situaci apod“ (Bud’a, 2011, s. 7). Z tohoto důvodu jsou ve vozidlech nad 3,5 tuny a v autobusech povinně instalována záznamová zařízení, tachografy, která přesně evidují dobu řízení a dobu odpočinku. Tyto záznamy jsou pak pravidelně kontrolovány správním orgánem anebo namátkově policií přímo na silnici. Za nedodržení stanovených režimů jsou pak tvrdě sankcionováni nejen řidiči, ale také dopravci. Mnoho řidičů a také dopravců na toto nedbá, protože ve světě obchodu stále platí, že rychlejší přeprava znamená více zakázek, tedy i více peněz.

7 Výchova a vzdělávání řidičů

Dopravní výchova a vzdělávání řidičů nezačínají zahájením výcviku v autoškole. Jak bylo uvedeno již na začátku této práce, povědomí o provozu na silnicích získává dítě již od útlého věku. Dítě nejvíce napodobuje osoby, se kterými se ztotožňuje, a proto je například otec v roli řidiče příkladem pro svého syna. Dopravní výchova v rodině a ve škole nesmí být v rozporu a měla by vést k celkovému formování osobnosti. Od malička je člověk účastníkem provozu, např. jako chodec, spolujezdec a posléze i jako cyklista. Již v mateřské škole jsou pokládány základy dopravní výchovy, děti se učí říkanky o autech a semaforech a dostávají se jim do povědomí pravidla provozu, co se smí a co ne, jak se chovat a co je nebezpečné. Pak je důležitý příklad rodičů, protože dítě velice pozorně registruje například chování rodiče za volantem a jistě není dobře, když spěchající matka nutí přecházet svoji ratolest po přechodu na červenou. Na prvním stupni základních škol je zařazována do výuky také dopravní výchova zaměřená především na mladého cyklistu a velice oblíbené mezi dětmi jsou návštěvy dopravních hřišť. První řidičský průkaz pro řízení motorového vozidla může získat mladý člověk již v patnácti letech a pak si ho postupně rozšiřovat o další, vyšší skupiny řidičských oprávnění. V tomto okamžiku nastupují na scénu autoškoly, které mají za úkol připravit řidiče nejen po odborné stránce, ale splnit také afektivní cíle výchovy, to znamená vštípit začínajícímu řidiči správné postoje a vychovat jej k ohleduplnosti, zodpovědnosti a slušnosti při účasti na provozu na pozemních komunikacích. Klíčovou osobou je zde právě učitel autoškoly, jehož přípravě je podle zákona 478/2001 Sb. věnována velká pozornost, a to nejen po odborné stránce, ale také s ohledem na kvalitu jeho osobnosti a jeho psychické a pedagogické předpoklady. V autoškole pracuje učitel, na rozdíl od jiných škol, se značně nesourodou skupinou žáků. Jsou tu uchazeči s různým stupněm vzdělání, různého věku a také s různou motivací. Nelze tedy postupovat podle šablony a je nutné zohledňovat individuální potřeby každého jedince. Praktický výcvik pak probíhá v těsném prostoru vozidla v přímé interakci žáka a učitele, a proto musí být navozena atmosféra důvěry a porozumění. Žák usedající do vozidla je plný obav z toho, jestli vozidlo zvládne, jak bude reagovat učitel a jak vyřeší složité situace v dopravě. Těchto obav jej musí učitel postupně zbavovat. Současně je však učitel pod velkým psychickým tlakem, který plyne z odpovědnosti za život svůj, žákův a za pokroky ve výcviku. Co se týče dalšího vzdělávání řidičů, je problém hlavně v tom, že řidič, který absoluuje výcvik v autoškole a bude dál jezdit pouze pro vlastní potřebu, se již v průběhu celé řidičské praxe nemusí nijak vzdělávat. Záleží pouze na jeho vůli

a dobrovolnosti, jestli se bude zajímat například o změny v dopravních předpisech, anebo absolvuje školení v autoškole či v centru bezpečné jízdy. V tomto se liší řidiči, u kterých je řízení vozidla součástí práce, anebo je to jejich hlavní pracovní činnost sjednaná v pracovní smlouvě. Tito řidiči jsou pak povinni absolvovat každoroční školení v akreditovaném školicím středisku v rozsahu 7 hodin. Tímto je u řidičů profesionálů zajištěn odborný růst a informovanost o změnách v zákonech a pravidlech. Rozsah a obsah tohoto školení pak stanovuje zákon 247/2000 Sb., který stanovuje povinnost prohlubovat znalosti získané při vstupním školení pro získání průkazu profesní způsobilosti. Další skupinou řidičů, kteří jsou povinni podrobit se pravidelnému školení, jsou takzvaní řidiči referentských vozidel, jimž tuto povinnost ukládá zákon 262/2006 – Zákoník práce, v rámci školení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Tato školení jsou doporučována minimálně jednou za dva roky.

„Psychologické poznatky mohou být použity při ovlivňování změn postojů v oblasti silniční dopravy. Přitom si musíme uvědomit, že i tady platí určité zákony učení. Je třeba přitažlivého opakování, avšak v promyšleném výchovném programu, nikoli v nepřiměřeném množství a v nevhodných souvislostech. Dále tu platí, že čím dříve se ovlivní postoje, tím jsou trvalejší, a proto je tak důležité začínat s dopravní výchovou již v předškolním věku. Avšak ani ovlivňování postojů dospělých nelze opomíjet zejména v souvislosti s jejich novými zkušenostmi“ (Štikar, 2006, s. 107). Příkladem v oblasti práce s řidiči pro nás je hlavně Německo, podle jehož legislativy byl u nás zaveden bodový systém a povinné dopravně-psychologické vyšetření pro řidiče, kteří pozbyli řidičské oprávnění, ale pokulháváme například v zavedení řidičských průkazů „na zkoušku“, které podchycují hlavně začínající řidiče, jež jsou z hlediska nehodovosti nejrizikovější.

8 Rehabilitační programy

„Rehabilitační programy pro řidiče, pachatele trestných činů a přestupků při provozu na pozemních komunikacích svojí povahou mohou být významným nástrojem prevence dopravní nehodovosti, nástrojem žádoucího chování osob, které se dopustí jednání, které je v rozporu s právními předpisy o bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích“ (Kleinmann, 2013, s. 50). V naší legislativě jsou v zákoně 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a v zákoně 361/2000 Sb. o silničním provozu obsaženy již náznaky rehabilitačních programů, ale oproti jiným zemím Evropské unie je tento systém zcela nedostatečný. Poprvé byla tato myšlenka v České republice testována v letech 2005 až 2008, kdy bylo sledováno rizikové chování řidičů a zároveň navrhovány možnosti nápravy. V současné době je realizován projekt na snižování recidivy u pachatelů trestných činů a přestupků v dopravě, který potrvá až do roku 2015. „Odborníci Centra dopravního výzkumu vyvíjejí metodiky pro rehabilitační programy, kde budou cílovými skupinami jak řidiči s nevhodnými řidičskými návyky, tak řidiči ve výkonu trestu za trestný čin v oblasti dopravy a řidiči pod dohledem Probační služby ČR“ (Kleinmann, 2013, s. 52). Hlavním objektem pak budou řidiči, kteří jezdí pod vlivem drog a alkoholu, jezdí nepřiměřenou rychlostí, anebo vážně porušují předpisy. Jsou vytvořeny metodiky testované na dobrovolnících a celý program bude probíhat v rámci osmi setkání po devadesáti minutách, jedenkrát týdně. Zatím nemá tento systém oporu v zákoně, a proto zatím zůstane pouze okrajovým prostředkem. Na Slovensku funguje systém „odborného poradenstva pre vodičov.“ „Dopravní psycholog poskytuje poradenství řidičům, kteří se dopustí přestupku, anebo trestného činu řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo návykové látky. Jsou zde přesně stanoveny počty hodin a velikost skupiny, osoby zařazené do tohoto programu plní zadané úkoly. Hlavním posláním je opět změna celého komplexu postojů řidičů nejen k bezpečné jízdě, ale i ke konzumaci alkoholu a návykových látek“ (Kleinmann, 2013, s. 71).

8.1 Bodový systém

V současné době je bodový systém řidiče nastaven tak, aby plnil preventivní funkci v bezpečnosti provozu na pozemní komunikaci. Do karty řidiče jsou totiž zaznamenávány vybrané přestupky, jejichž četnost je (s ohledem na míru rizikového jednání a s ohledem na míru nebezpečnosti pro provoz na pozemní komunikaci) sledována, a za každý vybraný přestupek je řidiči zaznamenán takový počet bodů, který zákon ke každému konkrétnímu

jednání stanoví. Bodový systém neplní funkci represivní, ale preventivní. Motivuje řidiče k dodržování pravidel provozu tím, že pokud v průběhu dvanácti po sobě jdoucích měsíců nespáchá žádný přestupek spadající do bodového hodnocení, umažou se mu 4 trestné body, za dalších dvanáct měsíců opět, a pokud bude bez přestupku celých 36 měsíců, začíná opět s čistým bodovým kontem. Další odečet bodů je možný po absolvování kurzu bezpečné jízdy v akreditovaných centrech bezpečné jízdy. Tato možnost je dána jen jedenkrát v kalendářním roce a pouze řidičům s určitým počtem trestných bodů. Jediným nedostatkem tohoto systému je fakt, že řidiči nejsou o přidělení bodů informováni automaticky, ale pouze na vlastní žádost. To s sebou nese riziko, že se řidič, který nesleduje stav svého bodového konta, může nečekaně ocitnout v situaci, kdy je vyzván k odevzdání řidičského průkazu, aniž by byl před tím varován. Například Německu jsou řidiči upozorněni dopředu, že již dosáhli určitého počtu bodů, a proto jsou pak ostražitější a snaží se, aby další body již nezískali.

Závěr

Bakalářská byla zaměřena především na řidiče motorových vozidel a jejich chování v dopravním systému a také na prevenci nežádoucích jevů na silnici, takzvané rizikové chování řidičů. Dosažení nejvyšší možné bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích by mělo být zájmem celé naší společnosti a je třeba stanovit nejen sankce za porušování předpisů, ale zabývat se také příčinami tohoto jednání a především možnostmi prevence v rámci změn postojů řidičů. Výsledkem tohoto snažení by mělo být minimální porušování pravidel provozu a tím i pokles dopravní nehodovosti. V této souvislosti by bylo na místě navrhnout reformu přípravy a vzdělávání řidičů, jako například zavedení vícefázové přípravy uchazečů o řidičské oprávnění, vydávání řidičských oprávnění na zkušební dobu a také povinnost pro všechny řidiče účastnit se pravidelných školení. Největší pozornost by se měla zaměřit na mládež a její výchovu k zodpovědnosti při řízení vozidel a celkové účasti na provozu. Měla by se také více podchytit dopravní výchova na základních školách a již od útlého věku působit na děti a jejich dopravní povědomí. Další oblastí by mělo být zdokonalení výcviku v autoškolách a zlepšení státního dozoru nad jejich činností a také v akreditovaných školicích střediscích, která provádí pravidelná i vstupní školení řidičů nákladních vozidel a autobusů. Jako nutné se jeví zavedení systému kontroly opakovaného porušování dopravních předpisů a nekompromisního postihování takových řidičů. Klíčovým článkem ovšem stále zůstává člověk – řidič a jeho osobnost. Řízení vozidla by mělo být zdrojem radosti a efektivním způsobem dopravy a nikoliv původcem stresu a ohrožení zdraví a života. Havlík (2005, s. 9) cituje dopravního experta, který v roce 1970 konstatoval na konferenci o bezpečnosti silničního provozu v Ósace, že „*automobil je v rukou nezodpovědného řidiče jako ostře nabitá střelná zbraň.*“ Celá společnost by se proto měla snažit, aby nikdo nebyl permanentně na mušce těchto nezodpovědných řidičů.

Použitá literatura a zdroje

Knižní literatura

BENA, Eduard, HOSKOVEC, Jiří a ŠTIKAR, Jiří. *Psychologie a fyziologie řidiče*. Praha: NADAS, 1968, 328 s. OD-31-032-68.

BUĎA, Jan. *Jak předcházet bezpečnostním rizikům v dopravě*. Praha: Springer Media, 2012, 95 s. ISBN 978-80-86411-82-8.

CAKIRPALOGLU, Panajotis. *Úvod do psychologie osobnosti*. Praha: Grada., 2012, 288 s. ISBN 978-80-247-4033-1.

FURNHAM, Adrian. *Psychologie – 50 myšlenek, které musíte znát*. Bratislava: Slovart s.r.o., 2012, 207 s. ISBN 978-80-7391-615-2.

FÜRST, Maria. *Psychologie: včetně vývojové psychologie a teorie výchovy*. Olomouc: Votobia, 1997, 259 s. ISBN 80-7198-199-0.

HARL, Pavel a HARTLOVÁ, Helena. *Velký psychologický slovník*. Praha: Portál s.r.o., 2010, 800 s. ISBN 978-80-7367-686-5.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, s.r.o., 2005, 224 s. ISBN 80-7178-542-3.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie v řídičské praxi*. Klatovy: Vogel Medien International s.r.o., 2011, 136 s. ISBN

HELUS, Zdeněk. *Úvod do psychologie*. Praha: Grada, 2011, 320 s. ISBN 978-80-247-3037-0.

KASSIN, Saul. *Psychologie*. Brno: Computer Press, a.s., 2007, 772 s. ISBN 978-80-25-1716-3.

KLEINMANN, Karol a kol. *Rehabilitačné programy pre vodičov*. Bratislava: Salvus s.r.o., 2013, 143 s. ISBN 978-80-970920-2-3.

KUČERA, Dalibor. *Moderní psychologie*. Praha: Grada, 2013, 216 s. ISBN 978-80-247-4621-0.

MÜLLER, Lutz a MÜLLER, Anette. *Slovník analytické psychologie*. Portál s.r.o., 2006, 496 s. ISBN 80-7178-863-5.

RŮŽIČKA, Bronislav. *Autoškola- příručka pro dobré řidiče*. Brno: Computer Press a.s., 2008, 127 s. ISBN 978-80-251-2233-4.

ŘÍČAN, Pavel. *Psychologie*. Praha: Portál s.r.o., 2013, 304 s. ISBN 978-80-262-0532-6.

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

ŠTIKAR, Jiří, HOSKOVEC, Jiří a ŠTIKAROVÁ, Jana. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003, 275 s. ISBN 80-246-0606-2.

ŠUCHA, Matúš, REHNOVÁ, Vlasta, KOŘÁN, Martin a ČERNOCHOVÁ, Dana. *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha: Grada, 2013, 216 s. ISBN 978 – 80-247-4113-0.

Legislativní zdroje

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

Vyhláška č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů.

Zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami způsobenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami.

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce.

Nářízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy.

Vyhláška č. 277/2004 Sb. o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.