



Zdravotně
sociální fakulta
Faculty of Health
and Social Sciences

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

**Nejčastější sociálněpatologické rysy pachatelů
dopravních nehod a jejich příčiny (na základě sond do
jejich psychiky v knize Karla Havlíka Osudová
střetnutí)**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Studijní program:

SOCIÁLNÍ POLITIKA A SOCIÁLNÍ PRÁCE B6731

Autor: Aneta Blechová

Vedoucí práce: PhDr. Jan Vitoň, Ph.D.

České Budějovice 2017 **SPP B6731**

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci s názvem Nejčastější sociálněpatologické rysy pachatelů dopravních nehod a jejich příčiny (na základě sond do jejich psychiky v knize Karla Havlíka Osudová střetnutí jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské/diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby bakalářské/diplomové práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé bakalářské/diplomové práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 02.05.2017

.....

Aneta Blechová

Poděkování

Ráda bych poděkovala svému vedoucímu bakalářské práce PhDr. Janu Vitoňovi, Ph.D., za poskytnutí cenných rad, také za ochotu a trpělivost, včetně osobní podpory v průběhu celé mé práce.

Nejčastější sociálněpatologické rysy pachatelů dopravních nehod a jejich příčiny (na základě sond do jejich psychiky v knize Karla Havlíka Osudová střetnutí)

Abstrakt

Cílem této bakalářské práce je objasnit a seznámit se s psychologickým profilem selhávajících řidičů. Dnes a denně selhávají desítky řidičů, ačkoliv se můžeme domnívat, že se nás toto téma netýká, ba naopak, jsme součástí této problematiky, nemusíme být přímo pachateli dopravních nehod či řidiči, u kterých se projevují sociálněpatologické jevy, ale můžeme být jejich oběťmi. Proto je velmi důležité této problematice věnovat pozornost a zajímat se o ni a snažit se jí předcházet. Cílem práce tedy bylo zjistit, jaké jsou nejčastější jevy pachatelů dopravních nehod. Jaké mohou být příčiny těchto jevů, kde a v jakých situacích pramení jejich počátek, který následně vede k dopravním nehodám. Součástí práce je také analýza rizikových faktorů v silničním provozu. Poslední kapitola se zaměřuje na preventivní opatření vedoucí k omezení dopravních nehod.

K výzkumnému souboru patřila nepochybně kniha Karla Havlíka Osudová střetnutí a další součástí byl rozhovor s dopravním psychologem. Jehož výzkumné šetření probíhalo kvalitativním výzkumem a metodou polostrukturovaného rozhovoru s tímto dopravním psychologem. Rozhovor jsem rozdělila do osmi otázek, které doplňovaly teoretickou problematiku v první části. Zpracováním rozhovoru a knihy Osudová střetnutí a jiných kvalitních publikací jsem zjistila, že častými sociálněpatologickými jevy byly ty jevy, které mají ve svém základu agresivní rysy a z nich pramení mnoho dalších. Naopak i lidé s poruchou osobnosti bývají také častějšími pachateli dopravních nehod. Dospěla jsem k závěru, že každý člověk může něco změnit ať už na sobě a svém chování, tak přístupu k ostatním, ale je zapotřebí vynaložit značné úsilí a vytrvalost.

Keywords

Sociálněpatologické jevy; typologie pachatele, řidič; dopravní nehody; agrese

The most common social pathological traits of perpetrators of traffic accidents and their causes (based on the probes into their psyche in the book Fatal meetings by K. Havlík)

Abstract

The aim of this thesis is to clear up and acquaint with psychological profile of failing drivers. There are dozer of drivers failing in these days, although we can suppose that we are not involved in this topic. But contrariwise, we are a part of this problematics as well, we could not be direct offenders of accidents or drivers with socially-pathological phenomenons, but we can be their victims as well. That is why it is really important to pay attention to this problematics and to be interested in it and try to prevent it. So the aim of the thesis was to find out, what are the most usual phenomenonsof offenders of accidents, what are the causes of these phenomenons, where and in which situations are they springing up their beginnings, that leads us to accidents afterwards. In kontent of thesis is analysis of risk factors in road traffic as well. The last charter is focused on preventive steps leading to limitation of accidents.

The book by Karel Havlík „Osudová střetnutí“ was a part of there search complex just as an interview with traffic psychologist. I have dividend this interview into eight questions, that were fulfilling theoretical problematics in the first part. I have found out by processing of the interview and by processing of the book „Osudová střetnutí“ that usual socially-pathological phenomenons were the phenomenons, that have aggressive features in their elements, from which it is springing up much more. On the contrary people with personality disorders are usually offenders of accidents as well. I have reached the conclusion that each human might chase anything in himself and in his behaving either in attitude to the others, but it is needed a lot of effort and persistence.

Keywords

Social pathological traits; typology perpetrators; driver; traffic accidents, aggression

Obsah

Obsah	6
Úvod.....	8
1. Základní charakteristika	10
1.1 Sociálněpatologické jevy.....	10
1.2 Příčiny.....	11
1.2.1 Příčiny sociálněpatologických jevů	11
1.2.2 Příčiny selhání řidičů dopravních nehod	12
1.3 Psychologie dopravy	15
1.4 Řidič dopravního prostředku	16
2. Typologie osobnosti	17
2.1 Typy osobností introverti a extroverti.....	17
2.1.1 Introvert	19
2.1.2 Extrovert	19
2.2 Emoční labilita a stabilita v dopravě.....	21
2.3 Temperament osobnosti	21
2.2 Osobnost řidiče	23
2.2.1 Vliv věku řidiče	24
2.3 Znak chování problémových řidičů.....	27
3. Nejčastější rizikové faktory	28
3.1 Agrese a agresivita	28
3.1.1 Vybrždování	31
3.2 Vybodování řidiči.....	32
3.3 Hyperaktivita	34
4 Prevence.....	35
4.1 Výchova k bezpečné jízdě.....	35
4.2 Prevence bezpečnosti silničního provozu	36
4.3 Prevence sociálně patologických jevů	37
4 Cíl práce a výzkumné otázky.....	39

4.1 Cíl práce	39
4.2 Výzkumné otázky	39
5 Metodika práce	40
5.1 Použitá metodika.....	40
6 Výsledky	41
7 Diskuse.....	43
8 Závěr	46
9 Seznam použité literatury	48
10 Seznam použitých zkratk	53

Úvod

Tématem této bakalářské práce jsou nejčastější sociálněpatologické rysy dopravních nehod a jejich příčiny. Toto téma jsem si vybrala, vzhledem k vysokému počtu dopravních nehod a zajímalo by mě, z jakých příčin se tak děje. Studuji na Zdravotně sociální fakultě JU obor Sociální práce ve veřejné správě, kde jsem se často setkávala s pojmem sociálněpatologické jevy a ve spojitosti s dopravními nehodami mě tato otázka velmi zaujala, proto jsem se chtěla o této problematice dozvědět více. V dnešní společnosti, která se neustále rozvíjí, zdokonaluje a je uspěchaná, mají tyto faktory neblahý dopad i na dopravu. Vyrábí se více automobilů, lidé si raději zvolí místo chůze či kola nějakou formu motorizované dopravy, protože je to pohodlnější a za poměrně velmi krátkou dobu lze překonat i velké vzdálenosti, které nám uspoří spoustu času, ale tím právě přicházejí velké problémy. Rychlý rozvoj nemá vliv pouze na zvýšené používání dopravních prostředků, ale i na naši kvalitu řízení dopravního prostředku. S hustotou dopravy a spěchem mohou být naše reakce celkově oslabené, což je velké riziko v silničním prostředí.

„Přibližně každé tři minuty selže na českých silnicích nějaký řidič a každých šest hodin umírá člověk. Někdy srážku přežijí viníci a nevinní zahynou. Jindy je tomu naopak. Mrtví nepromluví“ (Havlík, 2010), s. 9).

V první části práce se zabývám teoretickou problematikou, která se zaměřuje na to, co jsou to sociálněpatologické jevy a jaký mohou mít vliv na bezpečnosti v dopravním prostředí. V mnoha případech se objevují již na začátku života, ale i v průběhu dospívání, ve výchově a postupem času na ně může mít vliv i to, v jakém prostředí se pohybujeme. *„Strůjcem konfliktní a kritické dopravní situace bývá konfliktní člověk. Nehoda není bleskem z čistého nebe“ (Havlík, 2010, s. 10).* Hlavní součástí typologie řidiče je jejich osobnost, kterou se zabývám v další části. K této kapitole bych ráda zmínila úryvek z mé oblíbené knihy. *“Má-li charakter člověka prozradit své skutečně výjimečné kvality, musíme mít to štěstí moci pozorovat jeho konání po dlouhou řadu let. Pokud je tato činnost prostá všeho sobectví, je-li myšlenka, která ji vede, bezpříkladně velkomyslná, je-li naprosto zřejmé, že se nikde nepídila po odměně, a že navíc zanechala na světě viditelné známky, pak ovšem stojíme bez možnosti mýlky, před nezapomenutelným charakterem“ (Giono, 2012, s. 1).*

Dále osoby pod vlivem alkoholu či drog jsou známými viníky dopravních nehod. Ale v posledních letech se častěji objevují nehody způsobené lidmi s poruchou pozornosti nebo řidiči, kteří takzvaně vybrzdí za sebou jedoucí automobil.

Další část bakalářské práce tvoří polostrukturovaný rozhovor s policejním psychologem, který zodpovídal mé dotazy. Jedním z mnoha dotazů byla otázka týkající se prevence a možné nápravy těchto pachatelů, kteří se dopustili dopravních nehod. Podle mého názoru je prevence pro toto téma velmi důležitá, proto ji věnuji samostatnou kapitolu v první části teoretické problematiky a která je doplněna o zkušenosti dopravního psychologa. Výzkumná část dále obsahuje další doplňující otázky o problematice pachatelů v dopravním prostředí.

„Dobrý a slušný řidič by měl mít ustavičně vše pod kontrolou – vozidlo, provoz, rychlost i skutečné a předpokládané chování druhých motoristů. Hlavně by však měl ohlídat sebe, svoje emoce a svůj rozum“ (Havlík, 2010, s. 11).

1. Základní charakteristika

1.1 Sociálněpatologické jevy

„Sociálněpatologické jevy se obecně rozumí takové chování 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, prostředí, ve kterém žije a pracuje, a ve svém důsledku pak k individuálním, skupinovým či celospolečenským poruchám a deformacím“ (Pokorný et al., 2003, s. 9).

Pojem sociální patologie vychází z latinského označení „pathos“, které znamená utrpení neboli chorobu (Fisher, Škoda 2009). Také Fisher a Škoda (2009) popisují sociálněpatologické jevy jako nezdravé, nežádoucí až nepřijatelné chování, které můžeme ve společnosti nalézt. Ve společnosti jsou tyto jevy vnímány značně negativně, protože porušují danou normu a ohrožují společenský vývoj z hlediska morálky a mravnosti. Těmito jevy se nezabývá pouze jediná disciplína, ale mnoho dalších ve spolupráci se sociologií, psychologií, pedagogikou, také ale i medicínou a dalšími (Fisher, Škoda, 2009). Podle Mühlpachra (2008) se projevy sociální patologie označují za chorobné jednání, které porušuje sociální normu a je pro určitou část společnosti nepřijatelné. Fisher a Škoda (2014) řadí do sociálněpatologických jevů i agresivitu a násilí nebo závislostní chování, k nimž patří především alkohol či drogy. Tyto jevy mají svoji míru společenské nebezpečnosti.

Už ve 20. stol. se sociální patologie zabývala jevy jako alkoholismus, zločinnost, dopravní nehody, psychické poruchy a mnoho dalších, které se nazývají právě sociálněpatologickými (Pokorný et al., 2003). Petrušek et al. (1996) nás informují, že již na každém místě v dané společnosti je možné nalézt člověka, který svým jednáním porušuje dané zákony, a to už ve 20. století.

1.2 Příčiny

1.2.1 Příčiny sociálněpatologických jevů

Příčiny sociálněpatologických jevů podle Nešpora (2011) mohou být například upoutání pozornosti k vlastní osobě nebo v důsledku sociálního odcizení ve špatném rodinném prostředí.

Právě přirozené a rodinné zázemí, ve kterém lidé žijí, se řadí mezi hlavní příčiny sociálněpatologických jevů a s ním jsou spojeny základní rizikové faktory:

- využívání volného času a jeho obsahu- jak se chovají jednotlivci samostatně, tak ve skupině,
- zdraví a jeho vliv na vývoj osobnosti,
- duševní zdraví, sociální zdatnost,
- rodina a rodinné zázemí, škola,
- práce a povolání,
- vrstevníci – základní vztahy s členy skupin,
- návyky a závislosti (Pokorný et al., 2003).

S přirozeným prostředím je spjata hlavně rodina, kde se setkáváme s nedůsledným přístupem k výchově a rizikovými faktory, jako jsou nedůvěra, nevyhovující komunikace, nedostatečná výchova nebo závislost člena rodiny na návykových látkách (Vašutová, Panáček, 2013).

K dalším neopomenutelným příčinám patří osobnost jedince, kdy se jedná o jeho vlastní osobnostní a charakterové vlastnosti. Důležité také je, jakou disponuje inteligencí, jaké má naučené etické chování a v neposlední řadě se jedná i o průběh vývoje osobnosti, kdy může také hrát roli pohlaví. Vývoj jedince má později vliv na jeho chování, například ve schopnosti mít svůj vlastní názor a prosadit si ho, stejně jako v poruchách učení, zdravotního stavu nebo později v jeho životním stylu (Vašutová, Panáček, 2013).

Sociálněpatologické jevy nejsou náhodné, mají svou příčinu, původ, dynamiku, ale i důsledky, které se vztahují k prostředí, ve kterém vznikly. Jejich řešení by mělo probíhat v celku a to právě v prostředí, ve kterém se nacházejí. Nelze je totiž od prostředí oddělit. Do prostředí můžeme zahrnout jak již jednou zmíněnou rodinu, tak pracovní prostředí a společnost (Pokorný et al., 2003).

1.2.2 Příčiny selhání řidičů dopravních nehod

Selhání osob v případě opakujících se nehod nebývají náhodná, vyskytují se již od dětství jak vlivem zmíněné rodiny, tak nerespektováním norem a bezohledným sebeprosazováním (Havlík, 2013).

Příběh **Opilec před soudem** se týká tragické nehody, která způsobila smrt a zranění, kde řidič ujížděl nepřiměřenou rychlostí, a to pod vlivem alkoholu. Policejní psycholog popisuje, že obžalovaný pochází z problémové rodiny, kde otec byl alkoholik, matka poskytovala sexuální služby. Nepříznivé sociální prostředí – právě chování rodičů, posiluje u některých jedinců negativní vlastnosti buď vrozené, nebo i během života získané. Způsobeno je to pak převážně citovou absencí, která je později možnou příčinou selhání v případě dopravní nehody (Havlík, 2010).

Atributy objevující se u řidičů, kteří se opakovaně dopouštějí dopravních přestupků:

- rozvod v rodině a vyrůstání bez otce či matky,
- přísná nebo protektivní výchova,
- problémy v dětském kolektivu, dítě je agresivní, nebo naopak obětí agresivity,
- šikana – dítě je šikanováno, nebo je strůjcem šikany,
- nedokončení školy, zhoršený prospěch, propadnutí,
- kouření, požívání drog a pití alkoholu,
- soudní delikty,
- sklony k dobrodružství a předvádění se,
- problémy v manželství, opakované rozvody a domácí násilí,
- konflikty na pracovišti, s kolegy nebo s nadřízenými,
- častá změna zaměstnání,
- nerespektování autority v jakémkoliv styku,
- neznalost mravních zásad,
- potřeba sebeprosazování se (Havlík, 2013).

Řidiči zařazení v těchto bodech trpící osobnostní disharmonií, mají na svědomí mnohem větší počet nehod v dopravním provozu převážně v nepřizpůsobení se dopravním pravidlům, dopravnímu prostředí, aktuálním podmínkám a nerespektování ostatních řidičů. K dalším příčinám je možné zařadit selhávání pod tlakem a složitostí dopravních situací a nedodržování odpočinku, i v souvislosti pro ně nepříznivými

psychosomaticky náročnými poruchami (Havlík, 2013). Psychosomatickými chorobami se pak označuje vztah mezi tělem a duší, neboli spolupůsobení fyzických a psychických faktorů, které se navenek projevují vznikem nemocí. Z psychické a psychosociální zátěže může každý člověk tělesně onemocnět (Morschitzky, Sator, 2007).

Příčiny, které vedou k tomu, že se řidiči dopouští dopravních přestupků a následně způsobují nehodu:

- nesprávné předjídění – může mít za následek nepříliš dobré prostorové vnímání, nepřesnost odhadu vzdáleností a rychlosti, lehkomyšlnost a agresivitu,
- nedodržování bezpečné vzdálenosti – také se spojuje s agresivitou, nevyváženou koncentrací pozornosti a nedostatečnou sebekontrolou,
- nesprávný způsob jízdy – zde řadíme aspekty jako nezodpovědnost, nepředvídatelnost, emotivnost, sebepodceňováním a další,
- nehody z únavy či mikrospánku – zde je vina na sobě samém, v lidské neodpovědnosti a lehkovážnosti,
- pod vlivem alkoholu nebo drog – vychází převážně ze závislosti, neodpovědnosti, negativní emocionality, přecitlivělosti a zranitelnosti,
- nedání přednosti v jízdě a vjetí do protisměru – zde nacházíme zrakové poruchy, narušené vnímání, emotivní vzrušivost, výpadky pozornosti, rozumové selhání a další (Havlík, 2013).

Příčiny únavy či mikrospánku jsou rozebrány v příběhu **Profesionální nehodář**. Kamion vezoucí štěrk zčistajasna vjel do protisměru a srazil protijedoucí automobil a způsobil smrt jednoho člověka. Pachatel dopravní nehody si není vědom viny. Jeho důsledek nehody byl zapříčiněn právě mikrospánkem, za který údajně nemohl. Mikrospánek je jakýmsi zdřímnutím. Neboli stav mezi spánkem a bdělostí, které trvá i několik sekund. Šofér nedodržoval spánkovou normu a jeho spánkový dluh se projevoval za jízdy těžknutím hlavy, slzení očí a mozek si žádal tento dluh splatit. Řidič ale nereagoval na jeho signály. Podle psychologa nejsou řidičovy silné stránky odpovědnost, předvídavost a vytrvalost. Zásadní chybou také bylo, že nenavštěvoval povinné poučování z povolání i po jeho nevábné profesionální minulosti. Naopak mezi jeho dominantní vlastnosti patří bezstarostnost a vychytralost (Havlík, 2010).

Dalším příkladem jsou výpadky pozornosti, které můžeme zaznamenat v rozhovoru **Omámená duše**. Pomalu jedoucí vozidlo na vlhké dálnici od deště najednou zakličkovalo a odbočilo do levého pruhu, aniž by zapnulo blinkry. Řidič se vzápětí lekl, prudce zabrzdil a dostal smyk. Nehoda si vyžádala mrtvou osobu. Řidič byl závislý na drogách a po rozhovoru s policejním psychologem: „*Ehmm...Co jste to povídal? Opět ten prázdný pohled a jiný začátek. Zarazil se a hleděl na dubovou desku stolu. Blok trval skoro minutu, než padl dotaz: Co jsem to sakra chtěl?*“ Odpověděl: „*Ehm ...promiňte, mívám krátery v paměti*“ (Havlík, 2010, s. 115). Po vykouření jedné cigarety marihuany má člověk blažené pocity, které zintenzivní smyslové vnímání a dokážou obloudit psychiku. Marihuana nestačila vyprchat z těla pachatele dopravní nehody a měla jako jedna z mnoha příčin za následek její pozdní účinek projevující se na zkresleném příjmu podnětů a špatně regulované jízdě (Havlík, 2010).

Krátká praxe, nezkušenosti, nedostatečné dovednosti, znalosti předpisů i kontrola svého vozidla, sebe sama a sledování ostatních účastníků provozu jsou dalšími příčinami dopravních nehod. Příčinou je také moment, kdy se řidič dopravního prostředku přestane orientovat v dopravním prostředí tak, že přestane předvídat, nepřizpůsobí rychlost vozidla podmínkám na komunikaci a nestačí vnímat podstatné podněty (Havlík, 2013).

Dále Štikar (2006) popisuje příčiny chybných manévřů řidičů dopravních nehod:

- řidič má porušený zdravotní, tělesný stav včetně smyslových orgánů,
- nemá dostatečnou úsudkovou schopnost,
- nedostatečná zručnost pohybových dovedností, tam lze zařadit nedostatek zkušeností a anticipace,
- nedostatek potřebných osobnostních vlastností,
- přechodné stavy, kam patří hlavně únava z dlouhých cest a z nevyspání,
- přechodné emoce z rodinných a společenských důvodů, které způsobují špatnou pozornost,
- alkohol, drogy,
- chronické duševní stavy, neurózy, různé poruchy vědomí.

„*Jak žiju, tak jedu – vychází z poznatků, že člověk, který nezachovává normy v životě, obyčejně nezachovává ani za volantem*“ (Havlík, 2013).

1.3 Psychologie dopravy

Psychologie dopravy se zabývá psychickými procesy chování účastníků silničního provozu a nejenom řidičů, ale i dalších členů posádky vozidel, jak cestujících, tak i chodců. Hlavním zájmem psychologie dopravy jsou psychická chování člověka ve specifických dopravních situacích, která jsou dána jeho individuálními vlastnostmi, výcvikem, druhem a charakterem dopravy a dopravní techniky (Psychologie dopravy, © 2013).

Dopravní psychologie čerpá i z jiných psychologických disciplín, ve kterých nám ukazuje, že potencialem nositeli nehodovosti jsou lidé, u kterých se dostává do rozporu psychosomatická kapacita s požadavky dopravy, které spojuje selhání řidiče s jeho dopravním charakterem, dopravním prostředím a prostředkem (Havlík, 2005). Dále prověřuje shody psychických nároků, které se vyžadují pro řízení dopravního prostředku, ale i také skutečnou psychickou a psychosomatickou kapacitu řidiče pro řízení vozidla (Havlík, 2016).

Nedílnou součástí kapacity člověka je zdravotní neboli biologický stav, psychofyziologický a senzorický stav (Havlík, 2005), kde si pod pojmem senzorický stav, můžeme představit činnost smyslových orgánů (Zaoral, 2010). Další součástí kapacity člověka jsou osobnostní vlastnosti, schopnosti, dovednosti, znalosti a zkušenosti. Neopominutelnou součástí jsou také morální vlastnosti (Havlík, 2005).

Psychologické skupiny řidičů jsou velmi důležité při řízení automobilu, poněvadž dokážou předurčit řidičův styl jízdy. Do nichž patří kognitivních funkce, jako je pozornost, odolnost proti monotonii, periferní vidění, reakční čas, paměť a inteligence. Významnou roli také hrají již jednou zmíněné osobnostní vlastnosti, jako např. dominance, emoční stabilita/labilita, úzkostnost, extroverze/introverze, svědomitost, sebekontrola a agresivita (Seitl, Šucha, 2010).

Cílem psychologie dopravy je zjištění všech zákonitostí duševní činnosti člověka ve vztahu k dopravě. Využití těchto principů vede ke zvýšení jejich bezpečnosti, plynulosti a rychlosti dopravy (Štikar, 2003).

1.4 Řidič dopravního prostředku

Podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích se pojmem řidič nazývá účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo (Kučerová, 2016). Řidič je povinen vlastnit řidičské oprávnění, jehož držení opravňuje k řízení motorového vozidla do určitých skupin vozidel, pro které mu bylo řidičské oprávnění uděleno (Kučerová, 2016).

Úspěšní řidiči mívají vyrovnaný a silný typ nervové soustavy, reagují přesně a pohotově. V popředí stojí jejich vyrovnanost mezi emotivní stabilitou, přizpůsobivostí, sebeovládáním, přiměřenou sebedůvěrou, odolností vůči stresu, svědomitostí a spolehlivostí (Havlík, 2005). Podle Štikara (2006) jsou úspěšní řidiči rozhodnější, vytrvalejší, více přizpůsobivější a jejich duševní úroveň ukazuje vyšší vyspělost, než u řidičů, kteří způsobují časté nehody. Podle Havlíka (2015) jsou bezproblémoví řidiči ti, kteří ujeli více než půl milionu kilometrů bez nehod, mají minimálně patnáctiletou praxi, během níž nebyly spáchány vážné přestupky a jejich bodový systém nezaznamenal žádný nebo jeden nebodový přestupek. Dále nikdy nebyli stíháni za vážnou dopravní nehodu a nebyl jim odebrán řidičský průkaz (Havlík, © 2015).

Oproti tomu problémoví řidiči mají rysy nezodpovědnosti, neopatrnosti, impulzivnosti, emocionální přecitlivělosti a někdy úzkosti. Mohou se také vyznačovat svérázněji, egocentričtěji, dynamičtěji, agresivněji, emotivněji, právě tito lidé způsobují dopravní nehody mnohem častěji (Havlík, 2005).

Rizikovým jevem v dopravě, kde se střetává řidič, dopravní prostředek a dopravní prostředí, bývá většinou sám řidič, jelikož jedním z důvodů rizika je jeho osobnost, která je jedinečná a neopakovatelná (Seitl, Šucha, 2010). Jedinečnost každé osobnosti zapříčiňuje těžkosti při posuzování osobnosti řidiče (Zaoral, 2010). Další důležitou roli hrají nesprávné sociální kompetence řidiče, ochablé sociální citění vedoucí až k asociálnímu citění, neúctě k lidem a věcem (Seidlic, Havlík, 2015). Neopominutelnou součástí pro řízení je také zdravotní stav řidiče, jeho znalosti a praxe (Seidlic, Havlík, 2015).

Řidiči, kteří neselhávají v dopravním systému, se vyznačují výkonností, adaptabilitou, odpovědností, citovou vyrovnaností a dokážou lehce překonávat zátěž a stres (Zaoral, 2010).

Řízení dopravního prostředku představuje nepřetržité reagování na množství podnětů a dodržování rovnováhy mezi řidičem, vozidlem a komunikací, dopravní situací a účastníky provozu (Havlík, 2005).

2. Typologie osobnosti

Typologie osobnosti se zaměřuje na rozdíly mezi jednotlivci (Kučera, 2013). Podle Nakonečného (2015) se osobností člověk nerodí, ale osobností se člověk stává. Osobnost je chápána jako jakýsi celek duševního života člověka, který je otevřen vůči sobě samému, životnímu a sociokulturnímu prostředí (Nakonečný, 2015). Naše osobnost funguje ve společnosti, protože jí společnost dává základní rysy pro vzájemné soužití (Říčan, 2010).

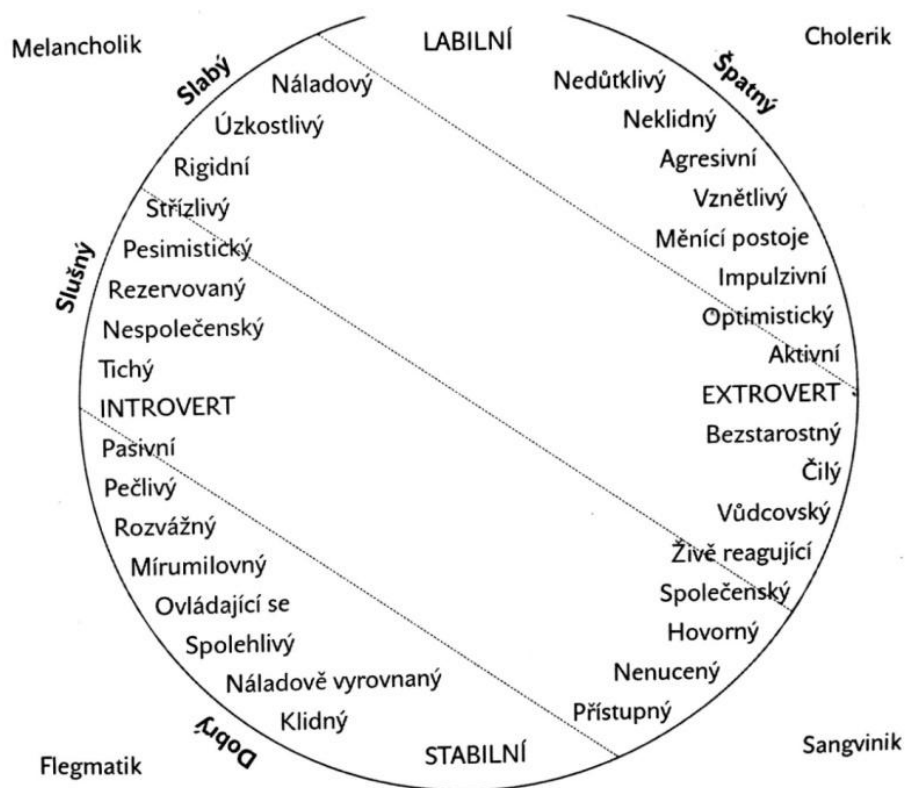
2.1 Typy osobností introverti a extroverti

Už ve 20. stol. Carl Gustav Jung rozděloval osobnost na bipolární typologii a to extroverzi a introverzi (Kučera, 2013).

Rozdíl mezi extroverty a introverty jsou v jejich struktuře mozku, rozdělují je vnější a vnitřní podněty, které dávají přednost určitým zkušenostem, aby se cítili dobře (Löhhken, 2014).

Na obr. 1 je zřetelně viditelná hranice mezi osobnostní strukturou beznehodových a nehodových řidičů. Kde dolní polovina směřuje k vyrovnanějšímu typu řidiče a horní naopak ukazuje slabší osobnostní typ řidiče.

Obr. 1



(Havlík, 2005, str. 19)

2.1.1 Introvert

Jung označil introverta za člověka, který je takzvaně „obrácen směrem dovnitř“, to znamená, že psychická energie jím proudí právě směrem dovnitř do těla (Löhken, 2014). Podle Havlíka (2005) se introvert přibližuje k flegmatickému typu a v labilní poloze k melancholikovi. Löhken (2014) ukazuje, že introverti se mnohem více zaobírají zpracováváním vnitřních pochodů. To znamená, že nervové dráhy jsou delší, což by se dalo lidově nazvat, že mají „delší vedení“. Z toho vyplývá, že introverti by měli mít více času na zpracování podnětů. Ačkoliv to není stoprocentně dané a vše se dá zlepšit procvičováním. Introverti jsou velmi snadno vystaveni stresu a reagují na okolní prostředí citlivěji, např. nové a neočekávané věci či chování jim může způsobit stres. Zatímco ale jejich přijímání informací je velmi bdělé, dokážou se vcítit, mají vynikající pozorovací schopnost a reflektování. V riskantních situacích pocítují malé vzrušení a nemají pocity euforie a nadšení (Löhken, 2014).

Dále podle Löhken (2014) mají citlivý práh strachu, lépe se soustředí na podněty, jejich paměť a učení je rozvážnější a mají velký pud sebezáchovy. Také introverti mívají mnohem méně nehod než extroverti. Havlík (2005) popisuje introverta jako uzavřenějšího, více přemýšlejšího a osamělejšího člověka, ale také méně přizpůsobivého okolí, na druhou stranu však spolehlivějšího a systematictějšího. V silničním provozu může povaha introverta působit tlumeně a dotyční mohou být zaneprázdnění svými vnitřními podněty (Havlík, 2005).

2.1.2 Extrovert

Zde je podle Junga psychická energie obrácena směrem ven a jeho mozek zpracovává vnější podněty a vyhodnocují smyslové vjemy (Löhken, 2014). Extroverti reagují na podněty velmi snadno a při setkání s náročnými situacemi dokážou lépe reagovat s klidem a flexibilněji, nenechají se tak snadno vyrušit, když je kolem nich hluk. Jsou celkově více zaměřeni na odměny a stimuly, rádi o něco usilují, podstoupí riziko i v případě nebezpečí, poškození či ztráty. Přijímají rádi výzvy, jen aby mohli dosáhnout odměny. Celkově více mají sklony k patologickým jevům a zločinům (Löhken, 2014).

Havlík (2005) popisuje extroverta jako člověka, který miluje lidi a dokáže bezproblémově navazovat kontakty, je optimistický a s radostí přijímá nové věci a změny. Má blíže k typu sangvinika a v labilní poloze má charakter cholera. V dopravním prostředí se extrovertní rysy projevují také dynamickou jízdou a neustálými změnami. V jednotvárných jízdách se stávají netrpělivými a jejich pozornost není upoutána a může ochabovat (Havlík, 2005).

Povahový rys extroverta můžeme vidět v rozhovoru v knize Havlíka (2010) **Selhání podnikatelky**. Tmavé terénní vozidlo řídící žena, která doslova převálcovala projíždějící vůz, ze kterého následně museli hasiči vystřihávat mrtvého muže. Policejní psycholog získává informace ohledně nepřiměřené rychlosti a také jaký důvod k tomu žena měla. Čas jsou peníze, odpověděla. Žena je podnikatelkou tělem i duší, pro ni jsou za vším jen peníze. Nezáleží jí na tom, jak se k nim dostane, zdali podvodem či poctivou prací. Podle psychologa není rychlost při řízení auta nebo firmy jistě tím nejlepším rádcem. Domnívá se, že překračování rychlosti na silnici neznamená pouhou úsporu času. Řidička s tím zcela souhlasila. Odpověděla: „*Správný motorista plyn nelehtá*“ (Havlík, 2010, s. 134). Důvodem nehody byla nepozornost. Pachatelčina osobnost nabízela po psychologickém vyšetření kolísavou tenzi extroverze, vyšší ambiciózností, akčností a průbojností (Havlík, 2010).

K selhání v dopravním prostředí inklinují řidiči, kteří se projevují labilní extroverzí a introverzí a kteří trpí nedostatečnou zátěžovou a stresovou odolností. Stejného názoru je i Braitman (2017), který naznačuje, že určité rysy osobnosti extroverze mohou souviset se stále vyšší úrovní roztržitých řidičských chování, jež je vnímáno jako riskantní. Naopak mezi úspěšné a beznehodové řidiče patří osoby se silnějším a s pohyblivějším nervovým systémem s přiměřenou vlastností obou typů (Havlík, 2005).

Každý člověk má rysy jak introverta, tak extroverta, ale jedna část u nich převládá (Löhken, 2014).

„Tam, kde extrovert s nadšením odpaluje ohňostroj, introvert se ohřívá u ohýnku spalujícího dřevěného uhlí“ (Löhken, 2014, s. 36).

2.2 Emoční labilita a stabilita v dopravě

Emoční labilita a stabilita představují odezvu na emocionální podněty, přičemž emocionální labilita je jedním z aspektů problémových řidičů (Havlík, 2005). Emoční labilita má tendence k rychle se střídajícím emocím (Orel, 2012). Takový řidič snadněji reaguje na emoční výzvy, vzrušuje se, objevuje se u něho časté kolísání nálad a možná přecitlivělost (Havlík, 2005).

Emoční stabilita se naopak projevuje stabilní emocionální reakcí s dlouhodobou tendencí (Orel, 2012). Podle Havlíka (2005) má emoční stabilita mírnější průběh, směřuje k psychické vyrovnanosti a sebevědomému hodnocení.

Emoce spočívají v subjektivní libosti, nebo nelibosti, v napětí, nebo uvolnění a určitých stupních vzrušenosti. Můžeme je rozdělit na tělesnou reakci, do které lze zařadit nervový systém, kognitivní hodnocení, kde najdeme prožívání citů a výrazové projevy neboli mimiku v obličeji (Kučera, 2013). Také znamenají prožívání duševních změn, které se projevují úzkostí, radostí, pláčem, smutkem, strachem i vztekem; od těchto duševních změn se ani řidič za volantem nedokáže oprostit. Dokážou být jak v malé, tak velké míře velmi nebezpečné (Havlík, 2005). Lidé s bohatou emocionalitou mívají za volantem potíže s koncentrací, která vyvolává pomalejší reagování a rozhodování. Naopak i lidé se zápornými emocemi jako jsou smutek, deprese a zlost apod., které mohou ve finále působit stejně jako sklenka alkoholu, v dopravních situacích selhávají. Nahromaděné emoce mohou vyústit v reakce řidičů projevující se navenek zuřivým houkáním, blikáním, přejížděním pomaleji jedoucího vozidla s gestikulací (Havlík, 2005). Emoce mají dopad na kvalitu a intenzitu ve vztahu k realitě (Kořán, in: Šucha, 2013). Do emoční inteligence řidiče je možné zařadit například schopnosti ovládat a kontrolovat se, sebezpoznaní, vcítit se do sebe samého, ale také do ostatních účastníků dopravního provozu. Dále také schopnost udržet své negativní emoce na uzdě a dokázat nakládat se svými city přiměřeně. Důležité je také chápat chování ostatních řidičů a hlavně neoplácet stejné chyby a mít chladnou hlavu a nenechat se kdekým „vytočit“ (Havlík, 2013).

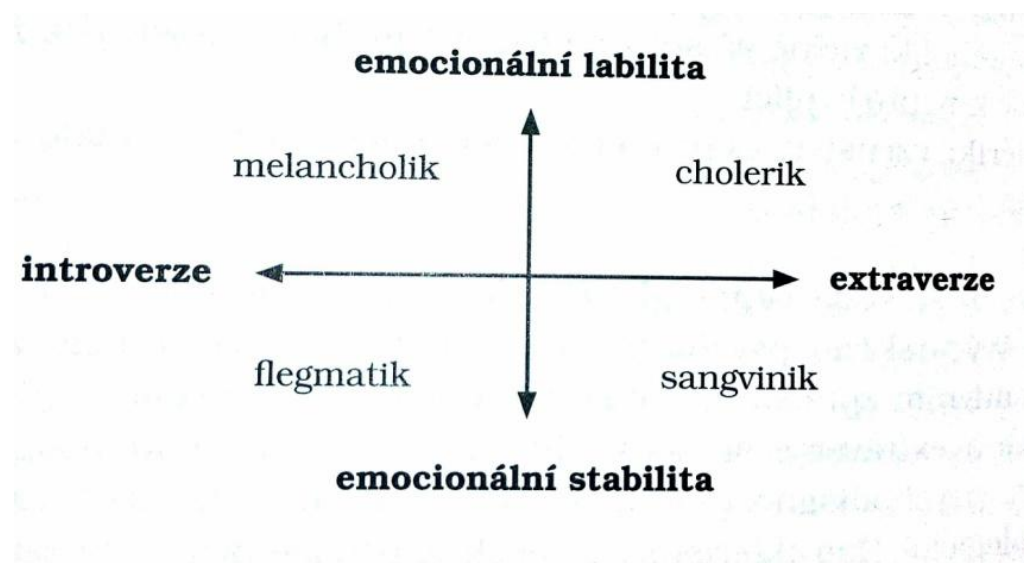
2.3 Temperament osobnosti

Již na počátku stáli antičtí lékaři Galénos a Hippokratés, kteří rozdělili typologii lidského temperamentu na sangvinickou, cholericou, flegmatickou a melancholickou povahu. Toto rozdělení se používá i dnes (Havlík 2005).

Sangvinický typ se oproti cholerickému typu, který má vznětlivou povahu, podle (Drapela, 2011) projevuje optimistickou a energickou osobností. Melancholický typ je spíše osobou se sklonem k depresím a flegmatický typ nemá hlubokou emoční odezvu. Dle Kučery (2013) je temperament souborem psychických činností, které se v průběhu života nemění a jsou stabilní v čase.

Na obr. 2 je možné vidět prolínající se emocionální stabilitu, labilitu s temperamentem osobnosti.

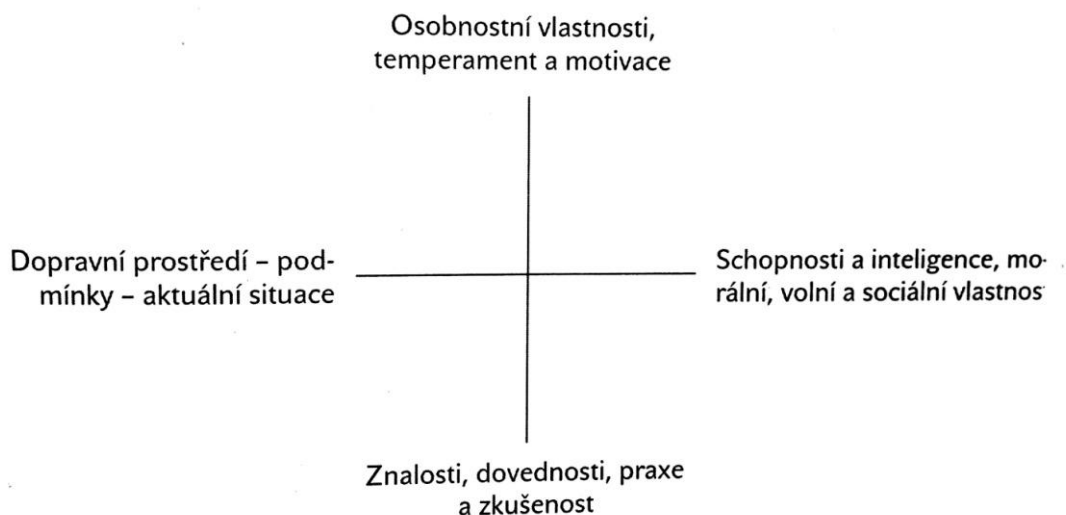
Obr. 2 Emocionalita s temperamentem osobnosti



(Havlík, 2005)

A vzájemnou interakci psychického a zdravotního stavu s dopravním prostředím a schopnostmi člověka nalezneme na obr. 3.

Obr. 3 Zdravotní a psychický stav



(Havlík, 2005, s. 15)

2.2 Osobnost řidiče

Osobnost řidiče dle Antušky (1998) převážně ovlivňuje jeho temperament a charakter (Šucha, 2013). Jak už je výše zmíněno, temperament je konstituční a relativně trvalý, charakter činí spíše vliv okolí a hodnotové volby, například láska či práce (Kučera, 2013).

Ve své knize Šucha (2013) uvádí, že pro úspěšné řidiče je typický vyrovnaný a silný typ nervové soustavy, kteří díky těmto vlastnostem reagují přesně a pohotově. Z osobnostních vlastností lze vyvozovat, jak se bude jedinec chovat v silniční dopravě, nikdy však nebude východisko dokonalé, jelikož jsou lidé ovlivňováni různými situacemi (Šucha, 2013). Většina chování je navíc výrazem několika rysů, nelze tudíž dokonale odhadnout chování řidiče (Seitl, Šucha, 2010).

Řidičská osobnost představuje osobnostní dispozice řidiče, které se člení na rozumovou část, tam patří myšlení, poznávání, také i paměť, hodnocení a řešení situací. Druhou částí je psychomotorická část, kam patří zručnost, reagování, koordinace očí a rukou. Třetí částí je označována jako mechanická, kde můžeme nacházet porozumění vztahu

mezi předměty a manipulací s jejich částmi. Za základní schopností řidiče je považována inteligence, dalšími důležitými schopnostmi motoristy jsou dostatečné vnímání, koncentrace pozornosti, nesmí chybět také prostorová orientace a velice úzce s tím související i logické a kritické myšlení (Havlík, 2005).

Různé typy řidičů a jejich osobnosti lze nalézt v tab. 1.

Tab. 1. Skupiny osobností řidičů a jejich jednání

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

(Štikar, 2006, str. 78)

2.2.1 Vliv věku řidiče

Věk zde hraje také významnou roli. Při nehodách řidičů kolem 25 let věku umírá více lidí než při nehodách starších řidičů. Starší řidiči jsou totiž sociálně vyzrálejší, dokážou lépe předvídat a představy o následcích dopravních nehod si umí lépe představit (Žádník, 2013). Podle Havlíka (2013) vzrůstá sebejistota s ujetými kilometry na silnici.

Například rozhovor **Kmet za volantem**: Devadesátiletý řidič, žádající o vyšetření ke způsobilosti k řízení a prodloužení řidičského průkazu dopravním psychologem. Jeho cestování automobilem je spojené s návštěvami manželky v nemocnici, která byla hospitalizována po nehodě. Přítomnost jejího manžela jí den ode dne více a více

prospívá. Ve stáří ubývá jak tělesné, tak duševní potence. U řidičů nad 55 let věku se prodlužuje doba rychlosti reakce, nad 65 let je to zhoršení rozlišení zrakových a sluchových podnětů a dalším problémem může být i paměť (Havlík, 2013). Devadesátiletého muže zatím až na zhoršení sluchu a zraku nic vážného nepotkalo. Ve všech testech až na malé výkyvy, kdy výkonnost lehce kolísala od průměru až pod hranici průměru, obstál, ale zásadních chyb se vyšetřující nedopustil. Reakce na podněty jsou také opožděné s udržením dlouhodobé pozornosti, ale v tomto věku to není nic neobvyklého. Dopravní psychologie posuzuje způsobilost řidiče z mnoha různých aspektů. Výsledky naznačují úbytek psychické potence, který se dokáže vyrovnat v dalších podnětech, jako jsou řidičská inteligence, která je nadprůměrná, dlouholeté zkušenosti s bezúhonnou praxí, striktní dodržování předpisů, předvídatelnost a ostražitost. Nejpodstatnější je motivace prospívat jeho manželce, která má kladný dopad na manželovy schopnosti a překrytí některých nedostatků, které by se mohly nevhodně projevit v dopravním prostředí (Havlík, 2010).

Dopravní nehody se liší dle věků řidičů dopravních nehod. Zatímco mladí lidé způsobují nehody v důsledku nepřiměřené rychlosti a neopatrnosti, starší řidiči naopak nehody způsobují z důvodu přehlednutí podnětů nebo opožděné reakce na světelný či zvukový signál (Havlík, 2013). Věkem se neustále proměňuje fyzická stránka člověka a s přibývajícím věkem, časem se přeměňuje i osobnostní stránka člověka (Lamper, © 2017).

Rehnová a Černochová (in: Šucha, 2013) popisují, že starší lidé se dopouštějí dopravních nehod v rámci chyb nedávání přednosti v jízdě, špatným odhadem vzdálenosti a rychlosti jedoucích aut. Na druhou stranu mladí lidé chybují v konzumaci alkoholu, drog před jízdou a nebezpečným předjížděním či rychlou jízdou. S tím souvisí fakt, že právě spáchané nehody mladistvými jsou nehodami jednoho vozidla a jde tedy o nezvládnutí řízení a ztrátu kontroly nad jedoucím vozem (Rehnová, Černochová, in: Šucha, 2013)

V knize Kompendium praktické dopravní psychologie a psychodiagnostiky (Havlík, 2013) autor poukazuje na fakt, že mladiství nemají ještě části mozku zcela vyvinuty v souvislosti s odpovědnou zábranou a zvažováním případných následků, které mohou nastat. Dopravní charakter vyzrává u mladých většinou během šesti let řidičské praxe nebo po padesáti tisíci najetých kilometrech, jinak k jejich dozrání je potřeba harmonie

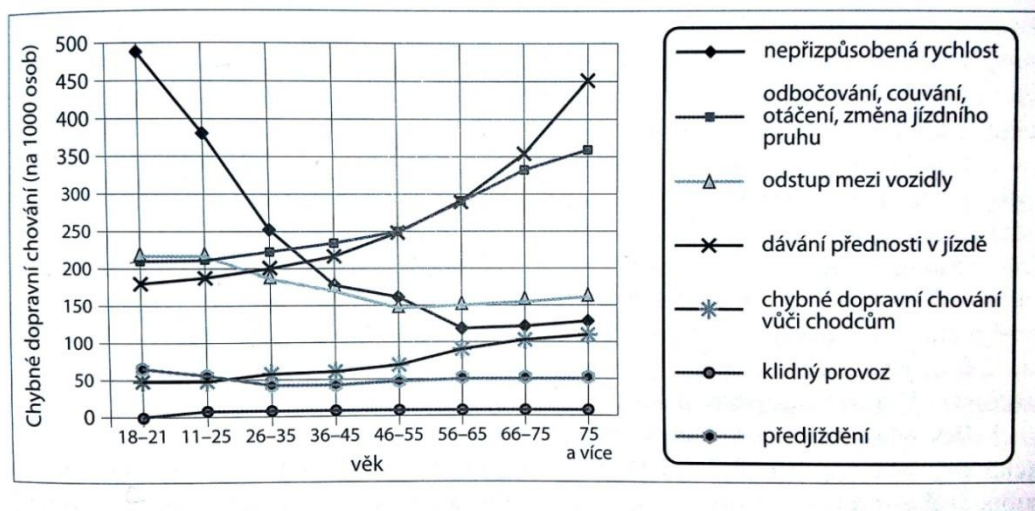
ve vztahu k výkonové a osobnostní, sociální a mravní stránky, která může nastat u každého v jiném věku, u některého v osmnácti, třiceti, ale i pozdějším věku (Havlík, 2013).

Ve zповědi **Otce mrtvého syna** jde o mladého řidiče, kterého napadlo proměnit ulice města v závodní okruh. Bez povolení města, bez bariér a řádného osvětlení. Auto projela závodní okruh vždy tak rychle, že policie nic nezmohla, dalo by se říci, že závody zastavila až smrtelná nehoda mladého řidiče a jeho spolujezdkyně, kteří závod uspořádali. Nepřízřivobili jízdu navlhlym dlažebním kostkám a auto narazilo. Řidič od dětství trpěl dyslexií a od svých vrstevníků sklízel jen samé posměšky a pohrdání. Tímto excesem se snažil vyniknout v něčem jiném a být v tom naprostá jednička, své pocity méněcennosti realizoval v automobilech. Chtěl ukázat, že první příčka mu bezpochyby náleží, proto uspořádal závod, ačkoliv znal předpokládané riziko, ale v případě odstoupení ze soutěže by ztratil první příčku v partě vrstevníků. Řidič bez potřebných zkušeností, praxe, s emocí přebitým intelektem a nezměrnou touhou být první způsobil neštěstí, které mladého hochu potkalo (Havlík, 2010).

V rozhovoru **Piráť na vozíku** je spojený případ mladíka předjíždějícího ve sto dvacetí km/hod. přes plnou čáru a k tomu před vrcholem kopce. „*Risknul už jsem to jako stokrát předtím. Poprvé smůla*“ (Havlík, 2010, s. 63). Levým bokem „škrť“ protijedoucí auto, vletěl v kotrmelcích do pole a skončil upoután na invalidním vozíku. Mladík neměl před ničím respekt, uznával vlastní pravidla a hlavně rychlou jízdu, trhal rychlostní rekordy na dálnicích a pyšnil se s tím na internetu. Podle policejního psychologa ho trápily pocity méněcennosti, které kompenzoval agresivitou a ctižádostí prolínající se později i v dopravním prostředí, nesnášenlivost a pohrdání autorit mu nebylo cizí. „*V řidičských dovednostech jste mohl vynikat, ovšem v řidičských vlastnostech, které vaše schopnosti ovládaly, propadat*“ (Havlík, 2010, s. 65).

Na obr. 4 lze pozorovat chybné dopravní chování podle věku řidiče. Kde se největší četnost dopravních nehod vyskytuje v mladistvém věku od osmnácti let do cca do pětadvaceti let a poté ve stáří, od šedesáti šesti let a výše.

Obr. 4 Chybné dopravní chování



(Šucha, 2013, s. 147)

2. 3 Znaký chování problémových řidičů

Rizikovým řidičem je řidič, který není schopen vyhovět dopravnímu a bezpečnému chování (Rehnová, in: Šucha 2013).

Do několika bodů rozřadíme nejčastější rysy problémových řidičů:

- řidiči jsou nepřizpůsobiví se sklony k sebestřednosti,
- mají narušenou sociabilitu s nízkou úrovní altruismu,
- nízké schopnosti poučit se ze zkušeností,
- sebezprosování se bez ohledu na ostatní a dopravní provoz, podmínky a prostředí,
- sebezpřečehování se a podceňování ostatních,
- nedostatečná sebekontrola, předvídavost a obezřetnost,
- sklony k rozumovému selhávání,
- hněv, popudlivost a zlost,
- nerespektování autority a neúcta k lidem,
- neschopnost uvažovat o důsledcích budoucích činů,
- žádné svědomí a pocity viny,
- přecitlivělost k egu, ale necitlivost k trestu,
- sklony k náládovosti

- tendence spoléhat na náhodu, unáhlená řešení dopravních situací, sklony přizpůsobovat dopravní prostředí sobě (Vavroň, 2014).

Problematické dopravní chování vychází z nesouladu mezi formálními a neformálními normami. Formálními neboli právními pravidly se rozumí, že řidič jede v souladu s předpisy, pravidly silničního provozu a chová se k druhým řidičům slušně a tolerantně. Neformálními normami chování se vyznačují řidiči, kteří nedbají předpisů ani dopravních značení a často jezdí bez ohledu na ostatní (Havlík, 2005).

Viníci dopravních nehod jsou často osobami nestabilními, extrovertními, méně adaptovanými, s nižší inteligencí a se sklonem k agresivnímu jednání (Šucha, 2013). K rizikovému chování mají také sklon zvláště nezralí lidé s nedostatečně rozvinutou schopností anticipace a nízkou odpovědností vůči druhým. Vyhledávání vzrušujících situací se sklonem k dobrodružství a kompenzací pocitu méněcennosti. Další aspekty v osobnostních rysech problémových řidičů jsou již jednou zmíněná emocionální labilita, dále nadměrně zvýšené sebevědomí, netolerantnost, netrpělivost a chronická nespokojenost. Bezstarostnost, lehkomyšlnost, nezodpovědnost, neschopnost zjistit následky svých činů a nedostatek sebedisciplíny tam lze také zařadit (Šucha, 2013).

3. Nejčastější rizikové faktory

3.1 Agrese a agresivita

Začali bychom pojmem *aggressor*, což je slovo latinského původu a znamená přistoupit k něčemu, napadnout ho či udeřit, přičemž taková reakce vychází z nervové soustavy, která je uložena v nevědomí za účelem zachování života. U člověka jsou tyto vlastnosti taktéž uložené, ale zvíře na rozdíl od lidské bytosti dokáže pudově rozeznat skutečné ohrožení a reagovat na ně. U lidí jen pouhá představa ohrožení může způsobit útok a ta právě vychází z psychické lability, frustrace, netrpělivosti nebo emoční inteligence (Havlík, 2013).

I když je agrese přirozenou součástí našeho chování a může mít i v jistých ohledech určitou výhodu, rozhodně by ale v silničním provozu měla být považována za nevhodné a deviantní chování. Agresivní jízda představuje vážný problém v dnešní společnosti se stále rostoucím počtem agresivních řidičů (Kováčsova et al., © 2016).

Agresi tedy můžeme označit za projev chování, přičemž agresivita představuje jakýsi osobnostní rys (Zaoral, © 2010). Agrese je obvykle zaměřená na ničivé jednání, které zapříčiňuje lidem újmu (Šucha, 2009). Zaoral (2010) poukazuje na to, že ublížení nemusíme pouze chápat ve smyslu fyzickém, ale naopak, aby způsobilo jakoukoliv újmu prostřednictvím urážek s využitím verbálních i neverbálních prostředků. Na druhou stranu podle Kučery (2013) za agresí můžeme považovat výbojně jednání jako projev nepřátelství spočívající v úmyslném útoku a s agresivitou přímo ve fyzickém aktu neboli v násilí.

V dopravě je agresivita uložena jako jakási forma násilí, která je vyznačena nepřátelskou reakcí, často vyvolanou frustrací. Na druhou stranu nemusí být vždy způsobena frustrací, ale vyhledáváním něčeho nového, riskantního, co takovým řidičům dodává stimul a vzrušení (Rehnová, in: Šucha, 2013). Agresivitu v dopravě můžeme hledat ve všech věkových skupinách a pohlaví řidičů. Ačkoliv se může zdát, že se toto téma týká pouze mužů, tak naopak v dnešní době už agresivita za volantem není výhradně doménou mužů. Poslední dobou stoupá stále více počet řidiček s agresivním chováním. Nicméně i nadále v porovnání s muži zůstávají ženy početně asi o dvě třetiny níže než muži (Havlík, 2013). Jelikož u mužů můžeme hledat větší sklon k agresivitě především díky hormonu testosteron, který je spojován s dominancí, libidem a agresivitou (Fisher, Škoda, 2014). Dále ji lze hledat ve všech sociálních vrstvách, žádnou významnější roli zde nehraje ani vzdělání, ani intelekt osobnosti (Havlík, 2010).

Agresivita řízení definuje, jakým způsobem se řídí motorové vozidlo, které ohrožuje osoby či předměty v dopravním prostředí (Šucha, 2010).

Například v knize Havlíka (2010) **Zabiják s vysokým IQ** se jednalo o mladého muže řídícího motocykl značky Honda, jehož nepřiměřená jízda v obci byla vyprovokována sázkou. Jeho riskantní chování způsobilo na přechodu pro chodce srážku a usmrcení sedmiletého chlapce, který byl po srážce vymrštěn do vzdálenosti dvanácti metrů a viník dopravní nehody ujel. Koupil si motorku s velkým výkonem, která mu dodávala pocit uvolnění, zvýšenou hladinu adrenalinu, prožitek svobody, kterou ještě v životě nepocítil, podotýká. Zmíněný závod se odehrával za plného provozu a v sázce bylo dvacet tisíc korun. Brzdit a zastavit motocykl na přechodu pro chodce nemohl, jelikož mu šlo o minuty, ztratil by drahocenný čas a prohrál by. To, že se na přechodu pro chodce objevil malý hoch, ho nevyvedlo z míry. „*Uhnul jsem. Asi málo. Bouchlo to, ale*

já náraz necítil. Nezaváhal jsem. Přidal jsem plyn, a to mi vyneslo prvenství“ (Havlík, 2010, s. 47). Po rozhovoru s psychologem vyplývá: „Inteligenci máte nadprůměrnou. To je asi tak všechno. V povaze kraluje afektivní plochost, hostilita, bezcitnost, bezohlednost a vznětlivost s výraznými sklony k bezstarostnosti, nekonformitě, riskování, nezdrženlivosti, netrpělivosti a nedisciplinovanosti. Máte zvýšení práh citlivosti na bolest. Je-li potřeba, jste tvrdý a neoblomný. Sotva kdo a co vás umí rozhodit. Kráčíte přes mrtvolky. Nemáte slitování. Jste chladný a vypočítavý. Nesnáze v sociálním přizpůsobení neberete. Chováte se a jednáte bez ohledu na ostatní. Váš vysoký intelekt nedokáže překrýt nežádoucí popudy. Při řízení zneužíváte svých schopností. Posledním důkazem bylo zabití chlapce a zranění matky. V budoucnu u vás nelze vyloučit podobný zločin!“ (Havlík, 2010, s. 49).

U nevyzrálých řidičů mladšího věku mohou být projevy agresivity mnohem četnější. (Havlík, 2010). Dopravní chování se rýsuje již v dětství a jedním ze základních vlivů nepříznivého dopravního chování je život v rozvrácených a neúplných rodinách. Další vliv je možné hledat přímo u rodičů, kdy funguje nápodoba chování rodičů za volantem jejich dětí neboli takzvané sociální dědictví. Problémy ve škole s chováním, strůjci šikany, pití a kouření, nedokončení vzdělání, to jsou další kořeny nepříznivého dopravního chování (Vavroň, 2014).

„Nehrál jsem si se spolužáky, soupeřil jsem s nimi. S potěchou jsem vyhledával spory a zakončil je rvačkou. Zmydlil jsem je a ulevilo se mi“ (Havlík, 2010, s. 87).

V rozhovoru **Agresivní invalida** jde o muže, který po způsobení dopravní nehody přišel o nohu. Jeho první slova u rozhovoru s psychologem byla: *„Kdyby u silnice nestál strom, tak bych se vámi nemusel bavit. Auto vyletělo ze silnice a narazilo na kmen. Motor mi přerazil končetinu. Ta omšelá lípa už zavinila smrt nejednoho řidiče. Nemá tam co dělat. Proč se s její porážkou otáčí?“* (Havlík, 2010, s. 85). Policejní psycholog se snaží vysvětlit, že se jedná o památný strom, který stojí vzdálený čtyři metry od silnice a *„pamatuje Jana Sladkého Kozinu, panské kočáry, selské povozy a statisíce automobilů.“* (Havlík, 2010, s. 85). Řidič i nadále dává vinu stromu, který stojí u krajnice vozovky a nezvolnil jízdu, jelikož je přesvědčen, že s omezováním rychlosti se to moc přehání. Z rozboru vyplynulo, že muž má tendence vnímat okolí jako nepřátelské s lidmi, kteří ho ohrožují. Jeho heslo zní: nejlepší obrana je útok. Tak se chová i v dopravním prostředí, nenechá si nic líbit a není mu ani cizí napadení člověka.

V životě i v dopravě reaguje agresivně, žádné nebezpečí si nepřipouští, bez rozmyslů se vrhá do rizika, nedokáže sázet na jistotu, ale pouze na náhodu, protože je mu cizí pocit viny (Havlík, 2010).

Mezi prvky agresivních řidičů patří základní věci, jako jsou nedodržování a nepřizpůsobení rychlosti, riskantní přejíždění nebo nedodržování vzdálenosti mezi vozidly a najíždění na pomaleji jedoucí auta (Havlík, 2010). Podle Havlíkovy další knihy Kompendium praktické dopravní psychologie a psychodiagnostiky (2013) se můžeme shledat s projevy, jako jsou gestikulace na řidiče, verbální útoky a vyhrožování, bezdůvodná předjetí automobilu a vybržděním ho, záměrné překážení v jízdě ostatním řidičům, dokonce i vytlačování vozidel ze silnice a fyzické napadení. Zatmavená skla, přelepená SPZ, jízda na červenou jsou také projevy agresivního řidiče, ačkoliv se to nezdá, jelikož tyto faktory dodávají řidičům pocit, že je nikdo nevidí, neví, kdo jsou, tak si mohou dovolit více a mohou se chovat agresivně (Šucha, 2009).

Dispozice k těmto projevům má každý z nás, ale zda a v jaké míře se projeví, závisí na psychickém stavu a na aktuální situaci v dopravě (Havlík, 2013).

Policejní psycholog Alois Hudeček se přiklání k tomu, že největší problém pramení právě v nedodržování odstupů a pravidelných přestávek. Přestávky by měli dodržovat i řidiči amatéři, nikoliv pouze profesionální řidiči (Slováček, © 2013).

Agrese v dopravě je považována podle Precht (2017) za emocionální konstrukci pocitů hněvu a špatných myšlenek vyskytující se při jízdě, jež spočívají v riziku rozptýlení řidiče a jeho oslabení od pozornosti v silničním provozu. Některé studie naznačují, že agrese je jedním z nejhlavnějších faktorů podílejících se na nebezpečné a nehodové jízdě (Precht, 2017).

3.1.1 Vybržd'ování

Je jedním z častých projevů řidičského agresivního chování. Projevuje se tak, že řidič po předjetí automobilu, který původně jel před ním, následně sešlápne brzdový pedál či začne vůz vytlačovat z vozovky. Například proto, že řidič před ním jel moc pomalu, pomalu předjížděl nebo jel v levém pruhu neoprávněně. Agresivní řidič je také schopen předjet vůz zprava a následně prudce zpomalit nebo dokonce zastavit, tímto jednáním se snaží pomalu jedoucího řidiče vytrestat, dát mu za vyučenou nebo se pomstít. „*Ty jsi mi hned neuhnul, tak já ti ukážu, kdo je tady pánem*“ (Kotál, © 2016). V té chvíli si

kolikrát ani řidič není vědom své chyby a hlavně si neuvědomuje, jaké může mít takové jednání následky vážných dopravních nehod (Kotál, © 2016).

Řidiči si mezi sebou také dávají rady, jak na to, aby pouze pomalu jezdícího řidiče vyděsili, ale měli jistotu, že nedojde ke srážce vozidel, například se jen lehce dotknou brzdového pedálu, tak aby zadní brzdová světla problinkla, ale ve stejném okamžiku hned přidali plyn, tak aby se za nimi jedoucí vozidlo pouze leklo (Ginter, © 2012). Ale už si neuvědomují, k čemu si tím vlastně pomohou, když dávají průchod své agresi. Většinou je na blízkých semaforech, křižovatce nebo jiných zastávkách pomaleji jedoucí vozidla vždy dostihnou (Ginter, © 2012).

Havlík (2010, s. 87), ve své knize popisuje příběh: „*Jo, jednou jsem takového loudala razantně předjel a hned zabrzdil, abych ho naučil pořádku. Skoro se mi napasoval do kufru. Šel jsem mu vynadat. Zmohl se na koktavou omluvu, že jezdí raději pomaleji a opatrněji. Vrazil jsem mu facku a bylo vystaráno*“. Podle psychologa není schopen sebezpytování, vlastní vinnou si způsobil úraz, ale ani poté není schopen se ponaučit. Na silnicích by se mohl dále chovat neukázněně a bezohledně k ostatním. „*Řízení auta neprospějete svému zdraví a životu*“ (Havlík, 2010, s. 90).

Kolikrát jsou takoví řidiči i přesvědčeni, že vina není na jejich straně, jelikož při nárazu dojde zezadu, tudíž za nehodu je zodpovědný řidič jedoucí vzadu, který nedodržel bezpečnou vzdálenost. Při posuzování takového případu, kdy se řidiči jedoucímu jako první prokáže, že nebrzdil z hlediska dopravní situace, ale právě s cílem pouze potrestat řidiče za sebou, tak se v potaz nebere nedodržování bezpečné vzdálenosti (Kotál, © 2016).

Dlouholetá praxe Havlíka (2011) dokazuje, že typy lidí se sklonem k agresivitě a právě k takovým činům jako je vyrážování, patří k takzvaně vybodovaným nebo trestaným řidičům.

3.2 Vybodování řidiči

Pod pojmem vybodování se rozumí dosažení 12 bodů v rámci bodového systému řidičů. Po vyčerpání těchto bodů řidič dočasně ztrácí řidičské oprávnění a musí odevzdat řidičský průkaz. Řidičský průkaz je možné získat po roce a po absolvování přezkoušení z odborné způsobilosti lékařské prohlídky a dopravně psychologického vyšetření (Ministerstvo dopravy ČR, © 2016). Bodový systém slouží k hodnocení, sledování

a zaznamenávání opakovaného páchaní přestupků proti bezpečnosti provozu čili evidenci trestných činů řidiči (Kučerová, 2016). Vybodovaní řidiči se označují nepřizpůsobivým dopravním chováním, dopouštějí se opakovaných přestupků převážně překračováním rychlosti a konáním takových manévrů, které způsobují v dopravě rizika. Taktéž nepřihlížejí k požadavkům dopravního provozu a jeho podmínkám (Havlík, © 2015).

Charakterem vybodovaných řidičů jsou náznaky disharmonické osobnosti s výrazným egocentriem spojeného se sklony k agresivním a impulzivním reakcím, pohrdáním autoritami, neodpovědností a neúctě k lidem. Nevylučují se ani poruchy osobnosti, závislost na alkoholu či drogách (Seidlic, Havlík, © 2015).

Loňský rok nám ukázal, že každý 170. řidič dosáhl horní hranice trestných bodů. Zároveň každý 13. řidič měl na svém bodovém kontě alespoň jeden bod. Počet bodovaných řidičů se v posledních letech drží na stejné úrovni a pohybuje se kolem 8 % z celkového počtu řidičů (Ministerstvo dopravy ČR, © 2016). Statistika nám také ukázala, že celkově je registrováno 520 007 řidičů, kteří se dopustili přestupku započítávaného do bodového systému. Do této statistiky se započítává každý řidič, který má na svém kontě alespoň jeden bod. Ze všech registrovaných řidičů je 7,72% vybodovaných, to znamená každý 12. řidič. Ministerstvo dopravy zaznamenává nejvyšší počet vybodovaných řidičů v Ústeckém kraji a nejnižší naopak v hlavním městě Praze (Ministerstvo dopravy ČR, © 2016).

Vybodovaní řidiči, kteří žádají o vrácení řidičského průkazu, mají dle statistiky Centra psychologie práce pro jihozápadní Čechy až ve 2/3 problémy s mezilidskými vztahy a jsou nejméně jednou rozvedeni a také většinou pocházejí z dysfunkčních rodin. Problémy v mládí a ve škole je často provázejí i v dospělosti na pracovištích a v dopravě (Vavroň, 2014). Při žádostech o vrácení řidičského průkazu je řidič povinen se podrobit psychologickému vyšetření, ve kterém je vystaven posudek a na základě kterého praktický lékař určí, zdali řidičský průkaz vrátí či nikoliv (Novotný, © 2012).

Podle policejního psychologa Hudečka má být dopravní systém preventivně-výchovný, ale v České republice je převážně sankční. Efektivní a výchovný systém nastává tehdy, kdy převážná část řidičů začne akceptovat a přijímat tento systém za spravedlivý (Slováček, © 2013). Podle Kučerové (2016), aby byl dopravní systém respektován, měl

by se v první řadě měřit rovným dílem všem, každému podle jeho zásluh, a to podle zákona nebo mezinárodního práva o silničním provozu.

Smyslem tohoto systému je postupně omezit nejagresivnější řidiče, kteří si vybíjejí během jízdy své pudy a svou riskantní jízdou ohrožují další účastníky silničního provozu (Novotný, © 2012).

Anděl strážný existuje. Havárie čtyř mladých lidí, kterou přežila pouze sedmnáctiletá drobná spolujezdkyně. Vůz se po nárazu o strom rozpůlil, bylo zázrakem, že dívka přežila a podařilo se jí zachránit život. Večer mladých lidí před nehodou začal na zábavě, kde hudba hrála, všichni se smáli, tancovali a popíjeli. Rozhodli se, že odjedou domů. Hoch, který řídil auto jinak přezdívaný „divoch“, se chvástal, že to bude rekord, za dvacet minut prý budou doma. První prudká zatáčka, projeli! Řidič zajásal, dupl znova na plyn a ubezpečoval, že to má zcela pod kontrolou. *“Druhá a třetí zákruta. Takové nebezpečné ‚S‘ na úzké silnici mezi stromy. Vůz se pojednou prudce smekl na stranu. Kvílení kol. Rána, tma a ticho...“* (Havlík, 2010, s. 22). V policejním protokolu se uvádí, že osmnáctiletý řidič vlastnil řidičský průkaz jen půl roku, za tu dobu stihl nasbírat osm bodů za rychlou jízdu, měl lehký střet při předjíždění. A ani výstraha, pokuta a další trestné body mu nezabránily v poslední šílené jízdě. Disharmonicky se vyvíjející osobnost mladého řidiče představovala pro dopravní provoz vážný problém, jelikož autoritu neuznával v životě ani v dopravě, předpisy mu byly jistě známy, ovšem nerespektoval je. *„Jezdil, jak žil – nevázaně a konfliktně“* (Havlík, 2013, s. 24).

3.3 Hyperaktivita

Poruchy pozornosti s hyperaktivitou neboli ADHD (syndrom hyperaktivity, mezinárodně je používán termín Attention Deficit Hyperactivity Disorder) můžeme označovat jako poruchu aktivační úrovně, u které se uvádí, že ADHD je lehkou formou mozkové dysfunkce neboli poškození mozku a nacházíme ji už u dětí v předškolním věku (Kořán, 2013).

Vyznačuje se poruchami chování, jak již je zmíněno v názvu poruchou pozornosti, emoční labilitou, poruchou myšlení, percepčním a motorickým oslabením převážně v oblasti zraku, hmatu a sluchu, přičemž můžeme shledat i problémy v celkové pohybové koordinaci (Beránková, © 2012). Také neustálé nutkání k aktivitě, která je ve své podstatě nesmyslná, je jedním z hlavních znaků hyperaktivity. Velkou roli zde hraje

impulzivita (Šucha et al., 2013). Jedinec jedná bez rozmyšlení, náhle a také často i nepřiměřeně a s tím jsou spojené poruchy pozornosti, kdy má osoba sníženou pozornost a nedokáže se dlouhodobě soustředit (Kořán, 2013). A proto se lidé s hyperaktivitou v důsledku nízké pozornosti spojují s horšími řídičskými dovednostmi a následnými sankcemi v podobě dopravních pokut nebo dokonce nehod (Šucha, 2009).

Podle psychologů, kteří zkoumali skupiny mladistvých s ADHD, byli tito lidé o poznání více pokutováni nežli ostatní řidiči, jelikož provozovali bezohlednou jízdu nebo dokonce řídili automobil bez řídičského oprávnění. Mladí řidiči jsou také častěji pokutováni za nadměrnou rychlost (Kořán, 2013). Dopravní zdroje poukazují na větší četnost odebraných řídičských průkazů a nehod u osob s hyperaktivitou (Šucha, 2009).

Osoby s poruchou pozornosti a hyperaktivitou (ADHD) trpí v souvislosti i s dalšími poruchami, např. kognitivním a emocionálním fungováním, které mohou mít závažné důsledky v mnoha oblastech každodenního života (Fuermaier, 2017). ADHD způsobuje také významnou osobní, mezilidskou a sociální zátěž, která negativně ovlivňuje celkové kvality života (Schoeman, Klerk, 2017). Jednou z těchto oblastí je i řízení vozidla (Fuermaier, 2017).

4 Prevence

„Prevence rizikového chování je soubor jakýchkoli zdravotních, sociálních, výchovných či jiných intervencí a opatření směřujících k předcházení výskytu rizikového chování, zamezujících jeho další progresi, zmírňujících již existující formy a projevy rizikového chování nebo pomáhajících řešit jeho důsledky“ (Janíková, © 2006).

4.1 Výchova k bezpečné jízdě

Výchova k bezpečné jízdě by měla začínat bezpodmínečně v autoškole a samozřejmostí by měla být výuka se zaměřením na bezpečnost silničního provozu. Nestačí pouhá teoretická znalost silničních pravidel a předpisů. Žáci mohou velice dobře znát a naučit se teorii, ale bohužel v praxi je velká možnost selhání, protože teorii, kterou mají naučenou, neumí nebo nechtějí použít v praxi. Velký důraz by se měl klást na kladný postoj žáků k dopravní bezpečnosti a snažit se formovat jejich vůle, jezdit technicky správně podle pravidel, ale hlavně bezpečně a odpovědně. Mnohé závisí na tom: *„Jaký učitel – takový žák“ (Havlík, 2013, s. 72).*

Výcvikový proces k výchovné a bezpečné jízdě v autoškole lze rozdělit do tří skupin. Preventivní výcvikový proces bezpečného dopravního chování zahrnuje předvídavost řidiče k rychlému a správnému odhalení rizika a vzápětí zabránění vzniku nehody. Defenzivní výcvikový proces umožňuje vyhnout se vhodným a přiměřeným manévrem nastávajícímu riziku. Kooperativní vyučuje spolupráci a hlavně pomoci ostatním (Havlík, 2013). Hlavním a velmi důležitým dopravně psychologickým aspektem je, že by si každý měl zapamatovat, než usedne za volant, že má za jízdy neustále myslet předvídavě na svůj styl, ale současně myslet i za a na ostatní (Havlík, 2013).

Pro předcházení možného selhání je významné zdokonalování řidičských schopností, jak praktických a teoretických znalostí, tak opakováním reakcí. Naučit se vybrat smyk není tak podstatné, jako naučit se, jak se do smyku vůbec nedostat. Preventivním prostředkem u absolventů je vydávání řidičského oprávnění s omezeným rejstříkem trestných bodů (Havlík, 2013).

4. 2 Prevence bezpečnosti silničního provozu

V prevenci bezpečnosti silničního provozu se klade důraz na bodový systém, který je po psychologické stránce velmi významný, ale není v ledasčem spasitelný. Ihned poté, co se dokáže provinění pachatele dopravní nehody a následuje trest včetně zadržení řidičského průkazu, by se měla způsobená záležitost řešit na dopravních odborech, která z hlediska psychologického a výchovného má velmi významný účinek. Vybodované řidiče s opakovanými nehodami, vážnými přestupky a alkoholiky, narkomany, apod. bezprostředně podřídit lékařskému a dopravně psychodiagnostickému vyšetření (Havlík, 2013).

Represe je tedy jednou z hlavních prevencí, ale efektivní je i pozitivní přístup, například veřejným oceněním řidiče za beznehodovou praxi např. odznakem, uznáním, označením vozidla vzorného řidiče, aby byl ostatním příkladem. Publikace úspěchů v médiích je také jednou z možností, aby se o bezproblémových řidičích vědělo. U řidičů z povolání, kteří ujedou minimálně půl milionu kilometrů bez nehod a více, lze udílet finanční odměny (Havlík, 2013). Psychologicky účinné podle Bárty (Havlík, interní sdělení emailovou poštou) by bylo, kdyby policie ČR místo vybírání pokut za parkování, neupevněného pásu se snažila přistihnout neukázněného řidiče na rizikových místech, kde se často opakují nehody. *„Tady by byl preventivní efekt pokuty jednoznačný. [...] Nezanedbatelný je i psychologický účinek. Mezi motoristy se šíří informace o policejní*

hlídce jako blesk a ukázněnost vzroste“ (Bárta, interní sdělení emailovou poštou od Havlíka). V dnešní profesionální řídičské praxi řídí kamiony, linkové a dálkové autobusy řidiči bez náležité praxe a většinou ihned poté, co získají řídičské oprávnění. Dříve museli absolvovat náročnou dopravní praxi nebo hromadnou přepravu osob nejméně s desetiletou bezúhonnou praxí a ještě k tomu absolvovat pozitivní psychodiagnostické vyšetření. Proto se doporučuje návrat k těmto normám, které mají pozitivní odraz na počet nehod (Havlík, 2013). Účelem dopravně psychologického vyšetření je zjištění potencionálních problémů osob s poruchami osobností a s nedostatečnými schopnostmi pro výkon řídičské profese (Havlík, interní sdělení emailovou poštou). Nejenom člověk je zde důležitý, ale také dopravní policisté, psychologové, lékaři a hlavně prevence rodičů a rodiny, protože dopravní bezpečnosti se učíme už od dětství. Proto by v žádné rodině neměl chybět přístup k pozitivní výchově dopravní bezpečnosti (Havlík, interní sdělení emailovou poštou).

Podle Šuchy et al. (2009) je nejlepším řešením preventivního působení zaměřit se na cílovou skupinu nejčastějších pachatelů dopravních nehod, to jsou lidé pod třicet pět let věku, osoby ohrožené rizikovým chováním a návykovými látkami, a řidiče, kteří nedodržují dopravní předpisy v důsledku agresivního jednání. „*Cílem preventivní práce je zlepšit zdravotní duševní stav veřejnosti – v konkrétním případě kontextu jde zejména o zvýšení bezpečnosti“* (Šucha, et al., 2009, s. 26). Nezbytné je také provádět odbornou a pečlivou dopravně-psychologickou analýzu úseků častých nehod – železniční přejezdy, přechody, křižovatky, základní školy a další (Havlík, 2013).

4.3 Prevence sociálněpatologických jevů

Prevence sociálněpatologických jevů ve společnosti díky svým promyšleným a plánovitým cílům usiluje o zdravý životní styl, minimalizuje výskyt a důsledky sociálněpatologických jevů (Pokorný, 2003). Prevence se také zabývá lidským chováním a postoji, které se snaží ovlivňovat a motivovat k lepším změnám a žádoucímu chování. Klíčovou roli zde hraje vzdělání, nácvik a budování osobního charakteru (Šucha et al., 2009). Podporuje a rozvíjí sociálně žádoucí formy ve výchově, v rodině a ve škole odbornými semináři a školeními pro lektorský sbor a rodiny. Systémem bytové a rodinné politiky a společensky uznávaným zdravým životním stylem, kam lze zařadit podporu a rozvoj aktivit v oblasti kultury, přizpůsobení života, směru a trendům v daném čase ve společnosti. Také sportu a volnému času, který bývá

častou příčinou vzniku sociálněpatologických jevů (Pokorný, 2003), učí mladé lidi, jak se v různých situacích chovat s důrazem na životní a sociální dovednosti (Šucha et al., 2009). U osob, které se už rizikově chovají, se preventivní programy zaměřují na snížení negativních dopadů rizikového chování, například častějším využitím poradenství (Šucha et al., 2009).

4 Cíl práce a výzkumné otázky

4.1 Cíl práce

Cílem práce je stanovení typologie pachatelů, jejímž základem budou jejich sociálněpatologické rysy, dopravních nehod podle současných poznatků, možnosti včasného odhalení a prevence či nápravy.

4.2 Výzkumné otázky

Výzkumná otázka 1)

Psychologická typologie pachatelů dopravních nehod

Výzkumná otázka 2)

Možnosti prevence při předcházení dopravním nehodám

5 Metodika práce

5.1 Použitá metodika

Data jsem získávala k bakalářské práci kvalitativní výzkumnou strategií. Rozhovory k teoretické části práce jsem získala z publikace Osudová stětnutí Karla Havlíka a polostrukturovaného rozhovoru s tímto dopravním psychologem pro detailnější objasnění zkoumaného jevu, jelikož jeho vědomosti a dlouholetá praxe jsou velkým přínosem k mé bakalářské práci.

Definice výzkumné strategie: *„Někteří autoři vymezují kvalitativní výzkum proti kvantitativnímu na základě použitých metod“* (Payne, Paynová, 2004, in: Švaříček, Šedřová, 2007, s. 13). *„Zjednodušeně řečeno, nástrojem kvantitativního výzkumu je dotazník, zatímco kvalitativní výzkumníci používají rozhovor. Takovéto pojetí vede ke značnému zjednodušení odlišností obou metodologických přístupů, například rozhovor můžeme s úspěchem použít v obou zmiňovaných výzkumných přístupech, záleží však na jeho účelu a podobě. Cílem hloubkového a polostrukturovaného rozhovoru je získat detailní a komplexní informace o studovaném jevu (kvalitativní přístup)“* (Švaříček, Šedřová, 2007, s. 13). *„Kvalitativní výzkumníci používají zejména tyto tři typy dat: data z rozhovorů, data z pozorování a data z dokumentů. Pracují tedy se slovy a textem. Hovoří se tak o kvalitativních datech (slova, nikoli čísla)“* (Švaříček, Šedřová, 2007, s. 15).

Polostrukturovaný rozhovor *„U polostrukturovaného interview tedy máme definované tzv. jádro interview, tj. minimum témat a otázek, které má tazatel za povinnost probrat. Máme tak určitý stupeň jistoty, že všechna tato témata probrána skutečně budou. (...) Na toto jádro se pak nabaluje množství různých doplňujících témat a otázek, které se tazateli jevily jako smysluplné či vhodně rozšiřující původní zadání“* (Miovský, 2006, s. 160).

Tato metoda byla zvolena, protože nám může ukázat bližší informace, a to přímo od dopravního psychologa. Také zde není tak striktní dodržování postupu, odpovědi nejsou zde předepsané a dopravní psycholog může odpovídat dle vlastního uvážení.

6 Výsledky

V této kapitole uvádím otázky s dopravním psychologem.

Doplňující otázka dopravnímu psychologovi zní: „*Jaké si myslíte, že jsou v poslední době příčiny dopravních nehod?*“ Uvedl, že přesné statistiky příčin dopravní nehody jsou k nalezení a zaznamenány každým rokem v materiálech Policejního prezidia. Podle jeho vlastního názoru a pohledu z praxe uvádí, že jde nejčastěji o překračování rychlostních limitů a nevěnování se dostatečně řízení vozidla. Z psychologického hlediska se jedná nejčastěji o problémové osobnosti řidiče. Statistika Policie ČR se s policejním psychologem shoduje, že příčiny dopravních nehod u řidičů způsobují nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, což činí 17,3 % ze všech nehod za uplynulý rok 2016, z toho bylo 86 usmrcených lidí, dalším činitelem dopravní nehody bylo vjetí do protisměru, které činí 15,1 % a tam lze shledat 75 usmrcení, jako třetí nejčastější příčina dopravní nehody bylo zaznamenáno nevěnování se řízení vozidlu v 11,4 %, 52 usmrcených a samozřejmě mnohé další (Pavel Řeha, © 2016). Rok 2016 byl ve srovnání s obdobím od roku 1961 obdobím s nejnižším v počtem usmrcených osob při nehodách. Ve srovnání s rokem 2015 klesl počet usmrcených až o 115 osob, pro zajímavost rok 1969 zaznamenával nejvyšší počet nehod, který činil 1 758 usmrcených osob (Policie ČR, © 2016).

Další otázka směřovala k tomuto: „*Kdo by podle Vás mohl být nejčastějším viníkem dopravních nehod?*“ Převážně by se mohlo jednat o mladé řidiče a to přibližně do dvaceti pěti let věku a s velmi krátkou řidičskou praxí, která činí zhruba dobu cca do tří let. Častými viníky bývají i senioři nad šedesát pět let a výše, ale těch je o poznání mnohem méně než mladých řidičů.

Téma tzv. vybrždování? „*Jaké mohou být důvody tohoto chování?*“ V dnešní době vybrždování stále existuje a není jen doménou mužů, ale poslední dobou se ho dopouštějí i mladé ženy. U „vybrždovačů“ jde patrně o náznaky poruchy osobnosti vyjádřené nekontrolovanou agresivitou, netrpělivostí, emoční labilitou, nízkou seberegulací, neodpovědností, neschopností uvědomit si následky atd. a zejména rozumovým selháním. S tím souvisí otázka: „*Jestli jsou hyperaktivní osoby častějšími pachateli dopravních nehod nežli ostatní?*“ Odpověděl, že opravdu hyperaktivní osoby

jsou častější příčinou dopravních nehod a každý dopravní psycholog by to měl posoudit, příznaky takového člověka jsou již rozpoznatelné v autoškole a následně by tedy měl být takový adept řídičského průkazu poslán k psychologovi. Příznaky patřící k těmto hyperaktivním osobám jsou dekoncentrace, překotné až impulzivní reagování, problémové vnímání. Například opožděné nebo vůbec žádné zachycení podnětů, dále se u těchto lidí vyskytují mentální bloky, které se projevují několikanásobnými výpadky pozornosti a mnoho dalších.

„Zvažuje se možnost při získání řídičského průkazu podstoupit i psychotesty?“ Uvažuje se o tom, ale neděje se tak. Také se uvažuje o tom, že se bude řídičské oprávnění vydávat na zkušební dobu, přibližně asi dvou let anebo do získání šesti bodů.

„Je možné včasné rozpoznání pachatelů sociálněpatologických rysů dopravních nehod?“ Rozhodně to je možné, asi tak na 80 %, ale povede se to jenom zkušeným psychologům, kteří mají nejméně desetiletou praxi v dopravní psychologii a s vyšetřením alespoň 5000 osob.

„Jaká byste navrhoval preventivní opatření?“ Preventivní opatření již existují a je jich opravdu mnoho. Z psychologického hlediska jde o prevenci vyšetřováním profesionálních řidičů s odebranými řídičskými oprávněními, také o bodování přestupků, pravidelnými školeními řidičů a rehabilitací problémových řidičů.

„Je možná náprava u pachatelů, kteří opakovaně spáchali dopravní nehodu?“ Celkem vzato by to bylo možné, ale jen u některých recidivistů, jelikož vybodování řidiči jsou převážně lidé s narušeným dopravním charakterem, zhruba u třetiny jde o poruchu osobnosti neboli psychopatii a tu napravit nelze, určitá část řidičů by se mohla po rehabilitačních kurzech, které mají být uzákoněny, napravit. Ale není to jisté. Psycholog z praxe ví, že navzdory vysokým pokutám, opakovaným odebráním řídičského oprávnění, se tito řidiči i nadále dopouštějí přestupků a nehod. Jsou nepoučitelní a nepoučitelnost je klíčový znak poruchy osobnosti.

7 Diskuse

Ve své bakalářské práci jsem se snažila určit typologii pachatelů dopravních nehod, jejich sociálněpatologické rysy a příčiny dopravních nehod. Dalším cílem bylo zjištění preventivních opatření těchto jevů v dopravním prostředí

Typologie pachatelů má mnoho rozčlenění, kde kořeny dominantní typologie začínají právě v osobnosti člověka. V dopravním prostředí má velký vliv, protože je předpokladem, jak bude řidič reagovat na základně vzniklé situace v silničním prostředí. Jak je popsáno v teoretické části, řidičská osobnost představuje predispozice řidiče k řešení situací (Havlík, 2005). Pro úspěšné řidiče je typický vyrovnaný a silný typ nervové soustavy, kteří díky těmto vlastnostem dokážou reagovat přesně a pohotově. Z osobnostních vlastností lze vyvozovat, jak se bude jedinec chovat v silniční dopravě, nikdy však nebude odhad dokonalý, jelikož jsou lidé ovlivňováni různými situacemi (Šucha, 2013).

Z doplňujících otázek od dopravního psychologa lze typologii pachatelů dopravních nehod rozčlenit také do skupiny podle věku, kde vychází z toho, že častými viníky dopravních nehod jsou osoby mladšího věku, a to převážně kolem pětadvacátého roku řidiče. Z příběhů knihy *Osudová střetnutí* je patrné, že většina pachatelů byla právě v mladším věku, v průměru by se jednalo o věk kolem třiceti dvou let. Také je z rozhovoru patrné, že na druhou stranu to jsou i řidiči staršího věku, kolem šedesáti pěti let a výše, protože jejich funkce nereagují tak zřetelně a rychle na podněty, které se v dopravním prostředí vyskytují, ale rozhodně nejsou tak častými pachateli jako výše zmíněné mladší osoby. Dalo by se říci, že mnoholetá praxe a časem vyvrálá osobnost dělá své. V teoretické části to potvrzuje Rehnová a Černochová (in: Šucha, 2013), které popisují, že starší lidé se dopouštějí dopravních nehod v rámci chyb nedávání přednosti v jízdě, špatným odhadem vzdálenosti a rychlosti jedoucích aut. Na druhou stranu mladí lidé chybují v konzumaci alkoholu, drog před jízdou a nebezpečným předjížděním či rychlou jízdou (Rehnová, Černochová, in: Šucha, 2013). Každý člověk se vyznačuje jinými osobnostními rysy a nelze naprosto přesně předpokládat jejich jednání, ačkoliv po dopravním vyšetření si dopravní psycholog dokáže udělat ucelený obrázek.

Na základě rozboru příběhů z knihy *Osudová střetnutí* jsem dospěla k závěru, že každý má své osobnostní specifické prvky chování, ale společným rysem vždy zůstává nesprávné chování vůči sobě a ostatním. Správná definice socialněpatologických jevů je zmíněna v teoretické části a jsou to jevy, kterými se obecně rozumí nezdravé chování, nedodržování norem a pravidel a také etických hodnot (Pokorný et al., 2003). V mnohých případech měli pachatelé dopravních nehod sociální problémy, které pocházející z dětství. Sociálněpatologické jevy vycházejí právě z dětství, kde by se dalo říci, že nejdůležitějšími faktory a vlivy jsou rodina a přirozené prostředí, ve kterém se nacházíme. Ty mohou později mít nepříznivý dopad i na chování v silničním provozu. V rozhovorech se uvádí, že pachatelé dopravních nehod byli například často v dětství obětmi šikany, kde se jim děti ve škole smáli a odstrkovali na okraj skupiny. Vyplyvá z toho, že se později u těchto osob začala vyskytovat touha vynikat v něčem třeba riskantní jízdou, která jim dávala pocit moci a mohli ukázat, že na to mají. Konečně mohli být středem pozornosti a stát se členy skupiny. Další příčinou jsou rodiče, kteří na ně neměli čas, byli zaneprázdnění, rodina byla rozvrácena nebo člen rodiny byl závislý například na alkoholu nebo pocházel z rozvrácených rodin, kde dítě postrádalo sociální citění, nebyla mu plně věnována pozornost a učilo se špatnému vzorci chování. I z výsledků zkoumaných dat se jeví, že rodinné problémy mají vliv na problémové chování za volantem. Problémoví respondenti opravdu pocházeli ze špatných situovaných rodin, kde často otec byl kriminálně stíhán za trestný čin, řidičské selhání nebo dokonce jako děti žili v dětských domovech, zatímco u bezproblémových řidičů ani jeden z rodičů nespáchal trestný čin (Havlík, 2015).

Psycholog uvádí, že častými příčinami jsou nedostatečné věnování se řízení a neustálé překračování rychlosti, které mohou být zdrojem tragických nehod. Rychlá jízda způsobuje i vyšší duševní zátěž, která si vyžaduje také vyšší koncentraci, naprosto bleskové zpracování daných informací, perfektní hodnocení dopravních situací i jejich okolí a okamžité a hlavně správné zareagování. Rychlost je významnou součástí pro selhání, ale nicméně důležitou roli zde zůstává nedostatečná psychická kapacita člověka, která se neustále mění v důsledku snížení či zvýšení rychlosti (Havlík, 2012).

Ze statistik za poslední roky Policie České republiky, ale i ze zmínky z rozhovorů z knihy dopravního psychologa jsem vypožadovala, že stále aktuálními sociálněpatologickými jevy jsou alkoholismus a drogové závislosti, které způsobují stále velké množství dopravních nehod. Pachatelé jsou v první řadě nezodpovědnými

osobami, když usednou za volant pod vlivem omamné látky. Neobjevují se jenom ty jevy, ale v poslední době i jevy spojené s poruchou osobnosti, která se podle Havlíka (2012) vyznačuje neschopností sebezpytování a poučením se z chyb a zkušeností, kdy pachatelé dopravních nehod mají tendence stále lpět na svém rizikovém stylu jízdy.

S poruchou osobnosti souvisí další nežádoucí jevy, např. vybrždování. Dopravní psycholog uvádí, že osoby, které vybrždují jedoucí auta za sebou, trpí asi v jedné třetině zmíněnou poruchou osobnosti. Chování těchto osob se jen zřídka podaří napravit nebo je alespoň ponaučit, bohužel opakují svou trestnou činnost v dopravním prostředí stále a opakovaně. S tím je spojena i agrese, k níž lze vybrždování zařadit. Při rozboru knihy, se prvky agrese velmi často objevovaly v jednotlivých příbězích pachatelů. Agrese je jedním z hlavních popudů dopravních nehod. Agrese u řidiče dokáže i z jen nepatrného rozrušení vyvolat tragickou nehodu. Vybrzdit nebo zcela zastavit auto, jelikož se řidič zdálo, že auto před ním jede moc pomalu a následně druhého řidiče i fyzicky napadnout. Charakteristika agrese v dopravě je považována podle Precht (2017) za emocionální konstrukci pocitů hněvu negativních myšlenek vyskytujících se při jízdě, které spočívají v riziku rozptýlení řidiče a absenci jeho pozornosti v silničním provozu. Některé studie naznačují, že agrese je jedním z podstatných faktorů podílejících se na nebezpečné a nehodové jízdě (Precht, 2017).

Dále z rozhovoru vyplynulo, že porucha pozornosti neboli ADHD je také problémem v dopravě. Je tu velká pravděpodobnost, že díky této poruše bude řidič opožděně reagovat v různých dopravních situacích nebo dokonce i s několika vteřinovými výpadky. V teoretické části Šucha et al. (2013) na druhou stranu uvádí, že jedinec jedná impulzivně, jeho aktivita je nadměrná a celkem vzato i naprosto zbytečná. A proto se lidé s hyperaktivitou v důsledku nízké či nedostatečné pozornosti vyznačují horšími řidičskými dovednostmi a jsou postihováni následnými sankcemi v podobě dopravních pokut nebo dokonce nehod (Šucha, 2009). Této poruše by se dalo předejít již v autoškole, její znaky jsou totiž snadno rozpoznatelné, uvádí psycholog, a následně poslat jedince k psychologovi. Tímto by se dalo předejít mnohým dopravním nehodám.

8 Závěr

Ve své bakalářské práci jsem se zaměřila na sociálněpatologické rysy pachatelů dopravních nehod. Cílem této práce byla typologie těchto řidičů, příčiny jejich nebezpečného chování a jednání a jejich možná prevence. Hlavním zdrojem celé mé práce byla tištěná forma publikací od mnoha autorů, ale také poznatky z kontaktu z emailové pošty dopravního psychologa PhDr. et Mgr. Karla Havlíka, který má udělenou akreditaci od Ministerstva dopravy a smí provádět dopravně psychologická vyšetření. Také jeho mnoholetá zkušenost a jeho publikace pro mne znamenaly velký přínos.

Tato problematika je velice rozsáhlé téma, ve kterém se v praktické části zaměřuji na sociálněpatologické jevy, definici těchto jevů a jejich příčiny. Nejenom pouze příčiny sociálněpatologických jevů, ale i příčiny selhání řidičů v dopravních nehodách. Z nejčastějších sociálněpatologických jevů v silničním provozu jsou v posledních době jevy spojené s agresivitou, ze kterých vychází mnoho nehod a dalších jevů. Tím dalším jevem je takzvané vybrždování, které můžeme shledávat jedním z častých projevů řidičského agresivního chování. Dalo by se říci, že tyto řidiči jsou často řidiči, kteří mají na svém kontě mnoho trestných bodů, které se sčítají a postupem času dojdou až do hranice dvanácti bodů, kde jim bude odebrán řidičský průkaz. Zajímavé jsou poznatky ze statistik Ministerstva dopravy, které nám ukázaly, že celkem vybodovaných řidičů bylo zaregistrováno za poslední rok 520 007. Započten je i řidič s jedním bodovým přestupkem. Disharmonickou osobnost lze shledávat skoro u každého problémového řidiče. Toto jednání si můžeme představit jako jakýsi nesoulad mezi tělem a duší.

V následující části hovořím o výzkumné otázce typologie osobnosti pachatele dopravních nehod. Popisuji pojem osobnost řidiče a ty řidiče, kteří mají největší sklony k dopravním nehodám a naopak ti, kteří jsou zcela bezproblémoví. Také jaké mají tyto pachatelé společné rysy. Jednotlivé typologie jsem rozřadila zprvu podle bipolární typologie osobnosti na extroverta a introverta, jejichž osobnostní struktura určuje psychickou energii chování. A která nám ukazuje, že extroverti mají větší sklony k dopravním nehodám. Mezi další rozřazení typologie osobnosti je důležité zmínit pojem emoce. Dopracovala jsem se k tomu, že emoce mají vliv na řidiče, a to v jakékoliv míře – i malé. Emočně stabilní řidiči se vyznačují svou psychickou

vyrovnaností a takový řidič dokáže mnohem lépe reagovat na emoční výzvy v dopravě, kde se nenechají tak snadno rozptýlit či dokonce vystresovat.

Dalším aspektem je řidičův věk. Z mnoha prostudovaných publikací a rozhovoru psychologa vychází, že mladiství, jsou častějšími pachateli dopravních nehod. Dopracovala jsem se k tomu, že mladí řidiči, jako jsem například i já, by si měli dávat větší pozor při jízdě, brát více ohledu na ostatní a uvědomovat si svůj zvolený postup při řízení dopravního prostředku, protože špatně zvolený úsudek může způsobit nevídané problémy v dopravě.

Samostatnou kapitolu jsem věnovala další výzkumné otázce a to prevenci těchto jevů. Kde se klade důraz na prevenci, např. bodový systém, který je velmi významný, ale není zcela bezchybný. Podle statistik nehodovosti bylo zjištěno, že od roku 1961 počet nehod klesá, předešlý rok byl dokonce jedním s nejnižším počtem nehod. Myslím si, že i do budoucna tomu tak bude, jelikož se domnívám, že neustálé snižování dopravních nehod spočívá v kvalitní primární prevenci sociálněpatologických jevů i celkové nehodovosti v dopravě. Zásahu na tom mají Policie České republiky i kvalitní dopravní psychologové, což jsem mohla zjistit z komunikace s dopravním psychologem. Proto by prevence měla začít, jak zmiňují mnozí dopravní psychologové již v autoškole, kde se dá počínající problém včas podchytit.

Ze svých vlastních zkušeností musím říci, že dnešní doprava je opravdu velice uspěchaná, v silničním provozu se nerespektují pravidla ani prostá slušnost. Osoby za volantem nechtějí dávat přednost jak chodcům na přechodech, tak jiným vozidlům (účastníkům silničního provozu), která se např. nemohou dostat z jednoho jízdniho pruhu do jiného. Z mého pohledu je toto téma opravdu zajímavé a jsem velice ráda, že jsem mohla hlouběji nahlédnout do tohoto problému. Osobně mi tato práce poskytla jiný pohled na dopravní prostředí, na možnost reagování v různých situacích a hlavně z publikace Osudová střetnutí jsem si odnesla, že řidič by měl jezdit vždy, lidově řečeno, s „čistou“ hlavou.

9 Seznam použité literatury

- 1) DRAPELA, V. J., 2011. *Přehled teorií osobnosti*. Praha: Portál. 175 s. ISBN 978-80-262-0040-6.
- 2) FISCHER, S., ŠKODA, J., 2009. *Sociální patologie: analýza příčin a možnosti ovlivňování závažných sociálně patologických jevů*. Praha: Grada. 218 s. ISBN 978-80-247-2781-3.
- 3) FISCHER, S., ŠKODA, J., 2014. *Sociální patologie: závažné sociálně patologické jevy, příčiny, prevence, možnosti řešení*. 2. rozšířené a aktualizované vydání. Praha: Grada. 231s. ISBN 978-80-247-5046-0.
- 4) GIONO, J., 2006. *Muž, který sázel stromy*. 5. vydání. Havlíčkův Brod: Literární čajovna Suzanne Renaud. 90 s. ISBN 80-86653-12-9.
- 5) HAVLÍK, K., 2005. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál. 223 s. ISBN 80-7178-542-3.
- 6) HAVLÍK, K., 2010. *Osudová střetnutí: Rozhovory s lidmi, kteří přežili dopravní nehodu*. Praha: TRITON. 152 s. ISBN 978-80-7387-349-3.
- 7) HAVLÍK, K., 2013. *Kompendium praktické dopravní psychologie a psychodiagnostiky*. Klatovy: Vogel Medien International. 110 s. ISBN 978-80-260-4627-1.
- 8) KUČERA, D., 2013. *Moderní psychologie: Hlavní obory a témata současné psychologické vědy*. Havlíčkův Brod: Grada Publishing. 213 s. ISBN 978-80-247-4621-0.
- 9) KUČEROVÁ, H., 2016. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 3. vydání. Praha 2: Leges. 832 s. ISBN 978-80-7502-105-2.
- 10) LÖHKEN, S., 2014. *Introverti a extroverti: Jak spolu vycházet a vzájemně se doplňovat*. Praha 7: Grada Publishing. 259 s. ISBN 978-80-247-5298-3.
- 11) MIOVSKÝ, M., 2006. *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada, 332 s. ISBN 80-247-1362-4.
- 12) MORSCHITZKY H., SATOR, S., 2007. *Když duše mluví řečí těla*. Praha: Portál. 184 s. ISBN 978-80-7367-218-8.
- 13) MÜHLPACHR, P., 2008. *Sociopatologie*. Brno: Masarykova univerzita. 194 s. ISBN 978-80-210-4550-7.
- 14) NAKONEČNÝ, M., 2015. *Obecná psychologie*. Praha: TRITON. 662 s. ISBN 978-80-7387-929-7.

- 15) NEŠPOR, K., 2011. *Návykové chování a závislost*. 4. vydání, aktualizované. Praha: Portál. 173 s. ISBN 978-80-7367-908-8.
- 16) OREL, M., 2012. *Psychopatologie*. Havlíčkův Brod: GradaPublishing. 263 s. ISBN 978-80-247-3737-9.
- 17) PETRUSEK, M., MAŘÍKOVÁ, H., VODÁKOVÁ, A., 1996. *Velký sociologický slovník*. Praha: Univerzita Karlova, Karolinum. 749 – 1627 s. ISBN 80-7184-310-5.
- 18) POKORNÝ, V., TELCOVÁ, J., TOMKO, A., 2003. *Prevence sociálně patologických jevů*. 3. vydání. Brno: Ústav psychologického poradenství a diagnostiky. 186 s. ISBN 80-86568-04-0.
- 19) ŘÍČAN, P., 2010. *Psychologie osobnosti*. 6. vydání. Praha: Grada Publishing. 208 s. ISBN 978-80-247-3133-9.
- 20) SLOVÁČEK, P., 2013. *Dopravně psychologické vyšetření: Jak člověk žije, tak i jezdí*. Svět motorů (23), s. 6-9 . ISSN 1213-8991.
- 21) ŠTIKAR, J., 2003. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum. 275 s. ISBN 80-246-0606-2.
- 22) ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., 2006. *Psychologická prevence nehod*. Praha: Karolinum. 218 s. ISBN 80-246-1096-5.
- 23) ŠUCHA et al., 2009. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci. 186 s. ISBN 978-80-244-2375-3.
- 24) ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M., ČERNOCHOVÁ, D., 2013. *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha 7: Grada Publishing. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0.
- 25) ŠVARŤÍČEK, R., ŠEĐOVÁ, K., a kol., 2014. *Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách*. Praha: Portál. 377 s. ISBN 978-80-262-0644-6.
- 26) VAŠUTOVÁ, M., PANÁČEK, M., 2013. *Mezi dětstvím a dospělostí: vybrané kapitoly z psychologie adolescence*. Ostrava: Filozofická fakulta Ostravské univerzity v Ostravě, 137 s. ISBN 978-80-7464-125-1.
- 27) VAVROŇ, J., 2014. *Agresivní a nepoučitelní egocentrici: to je většina vybudovaných řidičů*. Právo. 24 (144), s. 1-2. ISSN 1211-2119.

Elektronické zdroje:

- 29) BERÁNKOVÁ, L. et al., 2012. *Zdravotní tělesná výchova: Nervová a neuropsychická oslabení* [online]. Brno: Masarykova univerzita [cit. 2017-03-11]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/fsps/e-learning/ztv/pages/11-neuropsych-text.html>
- 30) BRAITMAN, K., A., BRAITMA, A., L., 2017. *Traffic Psychology and Behaviour. Patterns of distracted driving behaviors among young adult drivers: Exploring relation ships with personality variables.* 46, 169–176, <http://doi.org/10.1016/j.trf.2017.01.015>. Dostupné z: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847817301134>
- 31) FUERMAIER, Anselm, B., M, et al., 2017. *Journal of Neural Transmission. Driving and attention deficit hyper aktivity disorder.* 124(1), 55-7, doi:10.1007/s00702-015-1465-6. Dostupné z: <https://link.springer.com/article/10.1007/s00702-015-1465-6>
- 32) GINTER, J., 2012. *Vybržd'ování se dokazuje obtížně, pomoci mohou jen svědci* [online]. Právo [cit. 2017-03-11]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/finance/288099-vybrzdovani-se-dokazuje-obtizne-pomoci-mohou-jen-svedci.html>
- 33) HAVLÍK, K., 2011. *Otázky pro psychologa* [online]. Sumavanet.cz [cit. 2017-03-10]. Dostupné z: <http://www.sumavanet.cz/cpp/user/2011/Otazpsych.pdf>
- 34) HAVLÍK, K., 2012. *Centrum psychologie práce pro Jihozápadní Čechy. Zabijáci a sebevrazi na silných motorkách* [online]. Sumavanet.cz [cit. 2017-03-15]. Dostupné z: [http://www.sumavanet.cz/cpp/fr.asp?tab=mix&id=90&burl=\)](http://www.sumavanet.cz/cpp/fr.asp?tab=mix&id=90&burl=))
- 35) HAVLÍK, K., 2015. *Anamnestická charakteristika problémových a neproblémových řidičů: Definice problémového a neproblémového řidiče* [online]. Sumavanet.cz [cit. 2017-03-11]. Dostupné z: http://www.sumavanet.cz/cpp/user/2015/a_vz_kom.pdf
- 36) HAVLÍK, K., 2016. *Řidič se ptá - dopravní psycholog odpovídá* [online]. Sumavanet.cz [cit. 2017-03-06]. Dostupné z: http://www.sumavanet.cz/cpp/user/2014/Psych_odpov.pdf
- 37) JANÍKOVÁ, B., 2006. *Primární prevence: Definice primární prevence rizikového chování* [online]. Praha [cit 2017-03-25]. Dostupné z: <http://www.adiktologie.cz/cz/articles/detail/70/153/?acc=enb>
- 38) KOTÁL, R., 2016. *Vybržd'ování* [online]. Praha: Dopravní akademie [cit. 2017-03-20]. Dostupné z: <http://www.dopravniakademie.cz/author/robert/>

- 39) KOVACSOVA, N., LAJUNEN, T., ROŠKOVA, E. 2016. Traffic Psychology and Behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour: Aggression on the road: Relationships between dysfunctional impulsivity, forgiveness, negative emotions, and aggressive driving*. 42(2), 286-298. <http://doi.org/10.1016/j.trf.2016.02.010>. Dostupné z: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847816000309>
- 40) LAMPER, I., 2017. *Respekt: Ve čtrnácti a v sedmasedmdesáti jsme dvě naprosto odlišné bytosti* [online]. Praha: Copyright Economia, a.s [cit. 2017-03-08]. Dostupné z: <https://www.respekt.cz/denni-menu/ve-ctrnacti-a-v-sedmasedmdesati-jsme-dve-naprosto-odlisne-bytosti>
- 41) MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2016. *Statistika bodovaných řidičů*. [online]. Ministerstvo dopravy ČR [cit. 2017-03-07]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu>
- 42) NOVOTNÝ, J., 2012. *Vybodování řidiči musí navštívit psychologa*. [online]. Praha: Borgis, a.s. [cit. 2017-03-07]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/domaci/260874-vybodovani-ridici-musi-navstivit-psychologa.html>
- 43) POLICIE České republiky, 2016. *Statistika nehodovosti: Statistické údaje nehodovosti na území ČR* [online]. Policie ČR [cit. 2017-04-04]. Dostupné z: http://www.cpspd.cz/storage/files/nehody_2016.pdf
- 44) PRECHT, L., KEINATHA, A., KREMSB, J., F., 2017. Traffic Psychology and Behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour: Effects of driving anger on driver behavior – Results from naturalistic driving data*. (45), 76, <http://doi.org/10.1016/j.trf.2016.10.019>. Dostupné z: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847816301607>
- 45) PSYCHOLOGIE DOPRAVY, 2013. *Pojem psychologie dopravy* [online]. Roudnice n. L.: WebDesign and Systém [cit. 2017-03-06]. Dostupné z: <http://www.psychologiedopravy.cz/uvod-psychologie-dopravy>
- 46) ŘEHA, P., 2016. *Statistiky dopravních nehod – rok 2016* [online]. Policie České republiky [cit. 2017-03-08]. Dostupné z: <https://www.podalnici.cz/statistiky-dopravnich-nehod-rok-2016/>
- 47) SEIDLIC, J., HAVLÍK, K., 2015. *METODIKA PRO PSYCHODIAGNOSTIKU PROBLÉMOVÝCH ŘIDIČŮ*. [online]. Centrum psychologiepráce [cit. 2017-03-05]. Dostupné z: <http://www.sumavanet.cz/cpp/user/2015/metodika.pdf>

- 48) SCHOEMAN, R., KLERK, M., 2017. Scielo. *Adult attention - deficit hyper activity disorder: A database analysis of South African private health instance*. 23(1), <http://dx.doi.org/10.4102/sajp.v23.1010>. Dostupné z: http://www.scielo.org.za/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2078-67862017000100004
- 49) ZAORAL, A., et al., 2010. *Manuál doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel* [online]. Ministerstvo dopravy [cit. 2017-03-07]. Dostupné z: http://contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_poustupy.pdf
- 50) ŽÁDNÍK, Š., 2013. *Respekt: MÁME BODOVÝ SYSTÉM I LEPŠÍ AUTA, ALE HORŠÍ ŘIDIČE-NOVÁČKY: Nehodovost klesá, ovšem na Evropu to pořád nestačí* [online]. Praha: Copyright Economia, a.s [cit. 2017-03-08]. Dostupné z: <https://www.respekt.cz/fokus/mame-bodovy-system-i-lepsi-auta-ale-horsi-ridice-novacky>

10 Seznam použitých zkratk

ADHD – syndrom hyperaktivity (mezinárodně je používán termín Attention Deficit Hyperactivity Disorder)

Apod. – a podobně

Např. - například