

doc. PhDr. Kamil Pavlíček, CSc.

JUDr. David Zámek

Agresivní řidiči a příčiny jejich agresivního jednání

V uplynulých dnech nás na našich veřejných komunikacích opět překvapil způsob chování hodný účastníků stezkového provozu. Tento způsob jízdy byl známý za raného středověku, kdy na hlavních, hojně frekventovaných stezkách panoval stezkový způsob jízdy.

Přednost v jízdě tehdy byla dána přirozeným, společensky plně uznávaným feudálním řádem, kdy existovala, právem výše postaveného, tzv. vynucená přednost v jízdě. Ta příslušela povozům urozeným, zpravidla šlechtickým účastníkům.

Uvedené povozy byly zřetelně označeny erbem příslušného pána a jeho rodu.

Pokud se chám, ať to již byl samostatný forman, nebo soukromý pocestný včas a dostatečně zřetelně neuhnul, byl potrestán a z cesty nevybíravým, zpravidla násilným způsobem, odstraněn.

Tyto staletími zažitě způsoby byly násilným a nepřirozeným jednáním z našich stezek, pardon, silnic (které se začínají opět stezkám podobat), právním způsobem odstraněny. Jak je však patrné, lidskou přirozenost a historicky zažitě způsoby chování jen tak odstranit nelze, a proto se s nimi opět setkáváme. Společensky je třeba tento nový, historicky svěží způsob chování jen přivítat a vrátit se i v této lidské oblasti zpět ke kořenům.

Domnívám se, že úvodem tento vývojový exkurz zcela dostačuje, neboť jde o velmi závažný společenský a současně právní problém, který vrhá hluboký stín na úroveň vývoje dopravního chování celé široké veřejnosti, která se potkává v roli motorizovaných účastníků silničního provozu.

Že se nejedná o nový problém, který úzce souvisí s lidskou bezohledností, vidíme již v počátečním vývojovém stádiu motorizace, tedy s projevy, na které důrazně upozorňoval takový spisovatel, novinář a humanista, jakým byl Karel Čapek. Jeho články v „Lidovkách“, tedy v Lidových novinách, popisovaly chování některých řidičů,

nad kterými bychom se rádi pozastavili, kdyby dnes situace byla jiná. Fejeton otištěný 10.srpna 1929 pod silným názvem „Autovraždy“ hovoří o chování řidičů, kteří při nehodě neposkytnou první pomoc a od nehody ujedou. Čapek píše, že pár desítek let vězení pro těchto (v té době) pár ničemů by snad stačilo, aby tento strašný úkaz vymizel. Bohužel nestalo se tak, jak vidíme ze statistik.

To jsme hovořili o bezohledném chování. Z tohoto jednání se s nárůstem výkonnosti vozidel, výstavbou rychlostních komunikací a časovým tlakem, postupně vygeneroval jev, který nelze nazvat jinak, než agresivní způsob jízdy, jako negativní protipól defenzivního a komunikativního dopravního chování.

Z uvedeného je zřejmé, že agresivní jízda je v plné míře závislá na negativních projevech osobnosti a způsobech jednání řidiče vozidla. Konkrétně můžeme hovořit o:

- zbytečném používání zvukových a světelných znamení, tj. atakování řidičů pomocí zvukových a světelných signálů, často a dlouze se opakujících;
- zuřivé a hanlivé gestikulace, posunky, slovní nadávky;
- omezování vozidel, najíždění na ně, výrazné omezování vzdálenosti mezi jedoucími vozidly, (zcela úmyslné nedodržování bezpečné vzdálenosti);
- úmyslný náraz na vozidlo, úmyslné spáchání dopravní nehody.

Tyto popsané projevy, hierarchicky řazené od nejběžnějšího až do nejzávažnějšího agresivního skutku, tedy úmyslné dopravní nehody, kterou můžeme také označit jako řízenou, mají i různou intenzitu a délku jednání.

Ještě je nutno konstatovat, že první dva projevy agresivity lze jako agresivní chování při řízení vozidla vztahovat zejména na chování řidičů v rámci státu, v němž se dosud tento projev nevyskytoval běžně, tedy pro jednání v provozu nebyl typický.

V zemích jako je např. Itálie, Francie, Španělsko nebo státy Jižní ameriky a některé další, jsou tyto projevy koloritem běžného jednání řidičů navzájem, a jako agresivní je dost dobře označit nelze.

V podmínkách České republiky je však jejich výskyt projevem nesnášenlivosti, neohleduplnosti, řidičské nekolegality, se stále se zvyšující emotivitou. Tento zárodek nového způsobu dopravního chování v našich podmínkách může bez účinné korekce lehce přestoupit do bodu 3 a zejména 4.

Agresivita má pravidelně svůj spouštěcí mechanismus, respektive agresivní chování má velmi často svůj důvod v chování jiného účastníka silničního provozu. Mezi nejčastější příčiny jednání druhých, bývá :

- obsazení volného místa na parkovišti,
- nedodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly,
 - a) při těsné jízdě za vozidlem,
 - b) při těsném předjíždění, při nedodržení bočního bezpečného odstupu,
 - c) při prudkém zařazení před předjížděné vozidlo spojené s náhlým snížením rychlosti spojeném s bržděním s následným ohrožením předjížděného vozidla,
- pomalá, zdržující jízda jiného vozidla,
- jízda se zapnutými dálkovými světly,
- vysoká rychlost, např. při předjíždění,
- úmyslné vyvolání strachu u předjížděného řidiče stylem a způsobem jízdy (např. u vozidla označeného jako začátečník, vozidla řízeného starým řidičem, nebo vozidla autoškoly),
- gestikulace na ostatní řidiče,
- vynucování si zařazení do průběžného jízdního pruhu jako zneužívání pravidla „ZIPu“ i tam, kde toto ustanovení neplatí,
- nepředjetí pomalého vozidla.

Tyto příčiny však nejsou jediné, a lze jich nalézt mnohem více. Tradiční bývají jakákoli zdržení, mezi něž u choleriků patří i poruchy světelné signalizace, nebo dlouhou dobu spuštěné závory na železničním přejezdu. Po jejich zdvižení bývá často na silnici rozpoutáno peklo řidiči, kteří si uvolňují nahromaděný adrenalin. Nezřídká může agresivita za volantem vznikat z delšího uzavření vozovky ať již z důvodů stavebních prací, z nakládání či skládání zboží, či šetření dopravní nehody. V těchto případech se sice nejedná o jedoucí vozidla, přesto je agresivní jednání přítomno a může docházet k fyzickému napadání osob, o kterých má agresivní řidič dojem, že jsou příčinou jeho časového, nebo jiného osobního omezení.

Zcela zvláštním „startérem“ agresivního řidiče bývá jeho spolujezdkyně, nebo další spolujezdci ve vozidle. Tzv. „hecování“ není zdaleka neznámou skutečností mezi řidiči a toto podněcované agresivní jednání je často prvotní příčinou vzniku silničních dopravních nehod.

S agresivním způsobem jízdy je velmi úzce spojen průvodní jev, který označujeme jako „skoronehodu“. Ta je definována jako nebezpečné přiblížení k dalšímu vozidlu, které by při nezměněném směru a způsobu jízdy vedlo ke vzniku dopravní nehody, která je odvrácena náhlou změnou směru a způsobu jízdy jedním nebo oběma řidiči.

Tato skoronehoda může být neúmyslná, ale také z důvodu agresivního jednání právě záměrná, tedy úmyslná a může a také jsme toho svědky i v přímém přenosu končit nehodou.

Dostáváme se ke konci této úvahy a to k problematice sankcí za toto nebezpečné chování.

Asi každý čtenář a tím více řidič si nutně položí otázku co s tím budeme dělat, když se nám tu tento „zvyk“ dále v praxi prohloubí a rozšíří? Moudří znalci a dopravní odborníci jistě vytáhnou otřepané fráze o prevenci a nezbytnosti dokonalé dokumentace a prokazování spáchaného skutku potažmo důkazu o identitě toho kdo vozidlo skutečně řídil. Osobnost řidiče jedoucího v afektu s převažujícími temperamentálními projevy cholerika ovšem prevencí těžko ovlivníme. Proto je možné doporučit pouze jediné. Vedle „mastného“ finančního postihu na místě, mu zařídít doporučení, aby správní orgán takovému účastníku gladiátorského klání zařídil objektivní psychologický přezkum. Takový výsledek by potom mohl vést k rozhodnutí o nezpůsobilosti řidiče k řízení vozidla. Tedy k odebrání řidičského oprávnění pro asociální chování a ohrožování ostatních účastníků silničního provozu.

Do této skupiny řidičů rozhodně medializované případy patří. Neboť tady nepomůže ani náročný preventivní (bodování) ani represivní (omezený časový zákaz řízení) postih. V uvedených případech by se měla daleko více uplatnit dopravní psychologie, v podobě výsledků vyšetření s doporučením na vyloučení takových řidičů trvale, či dlouhodobě z provozu. Jakým způsobem taková opatření po právní stránce realizovat, to je ovšem oříšek pro naše legislativce, kterým v tomto případě nezávidím.