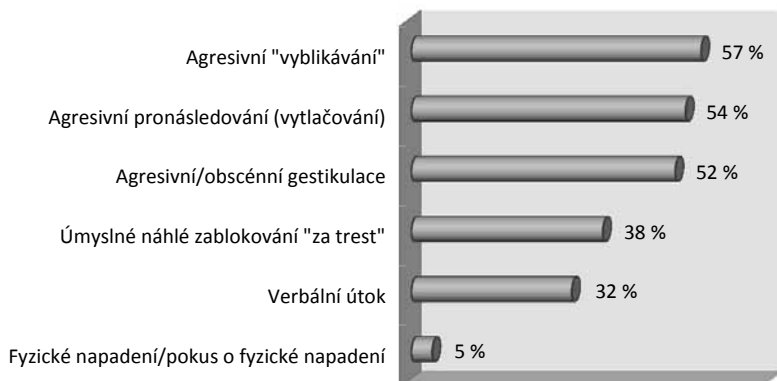


**Graf 8 Jakého druhu agresivního chování se na Vás ostatní řidiči dopustili?**



Zdroj: TNS Opinion

Podíváme-li se do jednotlivých států, zjistíme, že v porovnání s ostatními státy jsou ve „vyblikávání“ mistři v Lucembursku (69 %), vytlačování praktikují nejčastěji Francouzi (62 %), v agresivních či obscénních gestech zcela vévodí Česká republika (67 %), úmyslné náhlé zablokování se děje nejčastěji v Estonsku (61 %), na verbální útok (58 %) a dokonce i fyzické napadení (9 %) se specializují Řekové.

Následující tabulka 8 ukazuje agresivní chování nejčastěji praktikované v daném státě.

**Tabulka 8 Nejčastěji praktikované agresivní chování**

Agresivní vyblikávání	Agresivní pronásledování (vytlačování)	Agresivní/obscénní gestikulace	Úmyslné náhlé zablokování „za trest“	Verbální útok
Rakousko (56 %)	Nizozemsko (56 %)	Bulharsko (61 %)	Estonsko (61 %)	Řecko (58 %)
Belgie (64 %)	Polsko (60 %)	Česká republika (67 %)		
Francie (66 %)		Portugalsko (38 %)		
Irsko (52 %)				
Lucembursko (69 %)				

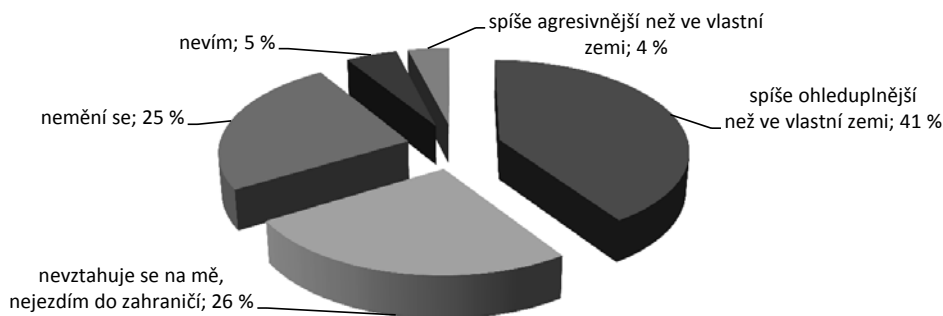
Zdroj: TNS Opinion

Z průzkumu dále vyplývá, že náchylnost k nehodovosti výrazně klesá s věkem, nejvíce dopravních nehod zavíní řidiči mezi 18–39 lety, poté začne četnost zavinění rapidně klesat na méně než polovinu. Zajímavé však je, že náchylnost k nehodovosti vzrůstá s dosaženým vzděláním.

Z následujícího grafu (graf 9) je patrné, že se většina dotázaných chová v zahraničí ohleduplněji než ve své vlastní zemi.<sup>90</sup>

**Graf 9 Chování řidičů v „zahraníčí“**

**Jste-li účastníkem silničního provozu v zahraničí, je vaše chování...**



Zdroj: TNS Opinion

Výrazně ohleduplněji, než ukazuje průměr všech států (graf 9), se za hranicemi chovají Rakušané (58 %), z nichž dvojnásobný počet se chová ohleduplněji než ve své zemi, a Poláci (51 %), z nichž více než trojnásobek se chová ohleduplněji než ve své zemi. Naopak chování účastníků provozu na pozemních komunikacích z Lucemburska je v zahraničí agresivnější než průměr v grafu 9 (7 %). U Čechů překvapivě převládá stejné chování

<sup>90</sup> Podle statistik Eurostatu, na které odkazuje důvodová zpráva k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o usnadnění přeshraničního vymáhání právních předpisů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, KOM (2008) 151, 2008/0062 (COD), představuje nicméně podíl vozidel, jež jsou provozována na území některého členského státu a přitom registrována v jiných státech, přibližně 5 % všech provozovaných vozidel. Tyto statistiky dále mimo jiné potvrzují, že s ohledem na počet vozidel registrovaných v daném členském státě oproti vozidlům registrovaným v zahraničí je porušování pravidel s ohledem na četnost jejich výskytu v provozu a počet ujetých kilometrů častější v případě druhé skupiny vozidel, tedy těch, která jsou registrována v zahraničí. Konkrétně je to v Dánsku 2,5 %, ve Finsku 4 %, v Nizozemsku 6 %, v Katalánsku (Španělsko) 8 %, v Belgii 14 %, ve Francii 15 % a v Lucembursku dokonce 30 %. To lze podle Komise připsat mimo jiné i výrazně nižší pravděpodobnosti, že se porušení pravidel provozu, není-li bezprostředně po jeho spáchání zjištěna totožnost řidiče, později podaří projednat.

doma i v zahraničí (35 %) nad spíše ohleduplnějším chováním v zahraničí (26 %).

Průzkum se na rozdíl od ostatních zaměřil také na agresivitu z hlediska životního prostředí. Na otázku, zda jsou řidiči připraveni změnit své řidičské návyky na ekologičtější, snížením produkce CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva (například formou akcelerace, brzdění apod.), odpověděla většina, že ano (89 % – součet odpovědí určitě ano a pravděpodobně ano). V tomto ohledu vycházejí nejhůře čeští řidiči, z nichž by 15 % své návyky nezměnilo.

### **2.3.1.1 Závěry z průzkumu**

Řidiči byli nejčastěji obětí agresivního „vyblikávání“, agresivního pronásledování (vytlačování) a agresivní či obscénní gestikulace. Byl zde také potvrzen předpoklad, že náchylnost k nehodovosti výrazně klesá s věkem, nejvíce dopravních nehod zaviní řidiči mezi 18–39 lety. Naopak náchylnost k nehodovosti překvapivě vzrůstá s dosaženým vzděláním.

Drtivá většina řidičů projevila ochotu řídit ekologičtěji.

Průzkum dospěl k závěru, že je velmi silná vazba mezi tím být původcem agresivity na silnicích a být její obětí:

*Řidiči se snadněji nechají rozčítit ostatními řidiči, pokud:*

- ... Již byli sami obětí agresivity v provozu na pozemních komunikacích.
- ... Měli dopravní nehodu v posledních třech letech.
- ... Sami sebe hodnotí jako méně ohleduplné řidiče.

*Řidiči se snadněji stanou obětí agresivního chování, pokud:*

- ... Se snadno nechají rozčítit ostatními řidiči.
- ... Měli dopravní nehodu v posledních třech letech.
- ... Sami sebe hodnotí jako méně ohleduplné řidiče.

### **2.3.2 Průzkum Ministerstva dopravy, pošt a telekomunikací na Slovensku**

Z průzkumu „Identifikácia vzorcov v správání sa vodičov motorových vozidiel vedúcich k eskalácii agresie v interakcii vodičov v cestnej premávke“<sup>91</sup>, který provedl SATC (Slovenský autoturist club) za finanční podpory Ministerstva dopravy, pošt a telekomunikací na Slovensku v období pro-

---

<sup>91</sup> BECEP. *Hnev za volantom*. 2008.

sinec 2007 až leden 2008 na 1 342 respondentech, vyplývá, že lidem nejvíc vadí, když někdo narušuje jejich osobní bezpečnostní zónu, zejména důsledkem sociální agresivity jiných řidičů, nebo důsledkem nezodpovědnosti, bezohlednosti až hlouposti ostatních účastníků silničního provozu. V tomto průzkumu byl zaznamenán zajímavý rozdíl mezi vnímáním agresivního chování mezi muži a ženami. Ženám nejvíce vadí, když nemají plně pod kontrolou to, co se děje kolem jejich vozidla (například když před nimi někdo couvá, aniž by se podíval dozadu, nebo je někdo oslňuje dálkovými světly, či nepoužívá směrová světla, když se na ně zezadu někdo tlačí, nebo když nevidí dopředu přes velké vozidlo). Mužům naopak vadí, když je ostatní zpomalují, nebo jim překázejí (například když někdo jede na dálnici pomalu v levém pruhu, když se někdo pomalu rozjíždí na zelenou, když projedou okolo radaru, a když někdo jede váhavě a pomalu).

Většina dotázaných se zlobí jen chvíli (26 %), nebo krátce (47 %). Na délku hněvu mají vliv nejen samotné dopravní situace (50% váha), ale i prchlivost jako osobnostní vlastnost (43 %).

Pro účely průzkumu byli osloveni řidiči na čerpacích stanicích po celém území Slovenské republiky, s vyšším zastoupením řidičů věkové skupiny do 35 let a rozložením žen a mužů poměrně vyrovnaným (41 % ku 59 %).

### 2.3.2.1 Závěry z průzkumu

Průzkum ukázal rozdíly ve vnímání agresivity mezi muži a ženami. Ženám vadí narušování jejich osobního teritoria a nemít situaci plně pod kontrolou, tedy momenty **ohrožení**. Mužům naopak vadí, když je někdo zpomaluje, zdržuje apod., tedy jakékoli **omezení**.



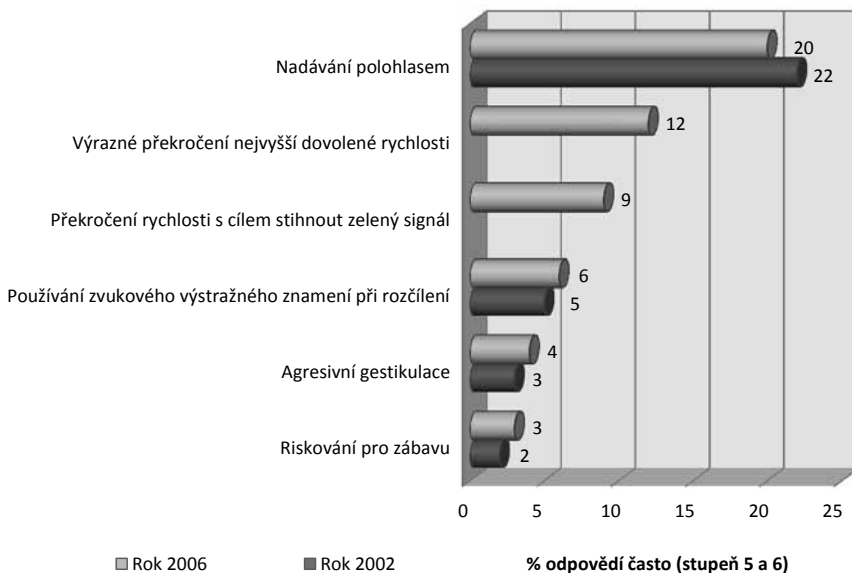
### 2.3.3 Výzkum instituce The Traffic Injury Research Foundation (TIRF) v Kanadě

V září roku 2006 proběhl průzkum instituce TIRF<sup>92</sup>, který probíhal formou telefonického dotazování náhodného vzorku aktivních řidičů, kteří řídili v posledních třiceti dnech. Celkový počet dotázaných, kteří dokončili interview, bylo 1 201.

Na otázku, zda je dnes více nebo méně agresivity při řízení (v porovnání se situací před pěti lety), odpovědělo 88 % kanadských řidičů, že více.

Respondenti měli určit, jak často jsou sami původcem agresivního chování. U šesti typů agresivního chování měli respondenti napsat, jak často je provozují, na škále od jedné do šesti (jedna – nikdy, šest – často). V následujícím grafu (graf 10) je procentuální zastoupení těch, jejichž odpověď byla pět nebo šest.

**Graf 10 Porovnání vlastního agresivního chování v roce 2002 s rokem 2006**



Zdroj: The Road Safety Monitor 2006

<sup>92</sup> VANLAAR, W., SIMPSON, H., MAYHEW, D., ROBERTSON, R. *The Road Safety Monitor 2006 – Aggressive Driving*. Ottawa, 2007.

Položky „Překročení rychlosti s cílem stihnout zelený signál“ a „Výrazné překročení nejvyšší dovolené rychlosti“ nebyly v roce 2002 předmětem dotazování. Rozdíly v tomto subjektivním pohledu na vlastní agresivní chování v letech 2002 a 2006 nejsou větší než 2 %.

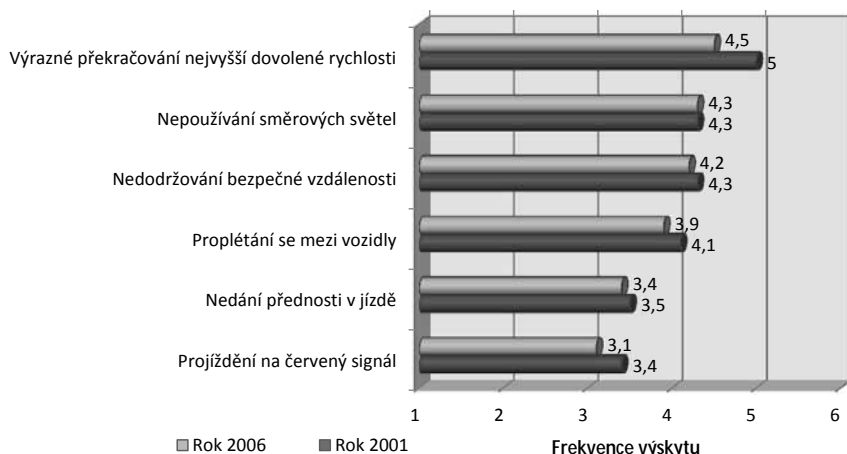
Navzdory tomu, že se používání zvukového výstražného znamení nevyskytuje příliš často, průzkum prokázal, že je doménou především mladých řidičů ve věku 16–24 let – 12 % z mladých řidičů připouští toto chování, zatímco ve věku 25+ se k používání zvukového výstražného znamení hlásí pouze 5 %. Z průzkumu dále vyplývá, že mladí muži se chovají podle předpokladů agresivněji než ženy. V rozdělení podle pohlaví je poměr agresivních mužů ku agresivním ženám 16 % ku 6 %. Podíváme-li se na rozdělení podle věku, agresivita řidičů ve věku 16–44 let ku agresivitě řidičů ve věku 45+ je 15 % vs. 6 %.

Třicet šest procent dotázaných souhlasí s tím, že by se policie měla na agresivní řidiče více zaměřit, 51 % se domnívá, že postih za agresivní řízení by měl být totožný jako například za řízení pod vlivem alkoholu a 46 % souhlasí s vybavením vozidel zařízením proti výraznému překračování rychlosti.

Vztah mezi agresivním chováním a dopravními nehodami nebyl tímto průzkumem potvrzen.

Jak často Kanadáné vidí agresivní chování u ostatních řidičů, ukazuje následující graf (graf 11).

**Graf 11 Průměrná frekvence výskytu jednotlivých typů chování, porovnání roku 2001 s rokem 2006**



Z grafu vyplývá, že v Kanadě od roku 2001 do roku 2006 došlo k mírnému zlepšení konkrétních typů agresivního chování v provozu na pozemních komunikacích, což je v rozporu s tvrzením, že 88 % dotázaných řidičů odpovědělo, že je dnes více agresivity při řízení (v porovnání se situací před pěti lety). Může to znamenat, že průzkum se zaměřoval na konkrétní typy chování, jejichž výskyt se nezvýšil, a opomněl jiné, jejichž výskyt se zvýšil. Další vysvětlení pro obecnou otázku zvýšení agresivity může být v přirozené tendenci vnímat minulost lépe než současnost. Ptáme-li se potom na konkrétní typy chování, tento jev zde již nemá tolik prostoru.

### **2.3.3.1 Závěry z průzkumu**

Průzkum ukazuje, že mladí lidé se chovají 2,5x agresivněji než starší řidiči a mladí muži se chovají 3x agresivněji než mladé ženy. Pokusíme-li se tedy definovat podle tohoto průzkumu typického agresora za volantem, bude jím mladý muž.

### **2.3.4 Průzkum instituce Gallup Europe<sup>93</sup>**

Podle průzkumu Gallupova ústavu zaměřeného na agresivní chování za volantem, který probíhal v období listopad 2002 až leden 2003 na 13 673 respondentech z 23 států, včetně České republiky, na reprezentativním vzorku držitelů řidičského oprávnění, kteří řídili automobil v předchozích dvanácti měsících, je problém agresivního chování při řízení automobilu široce rozšířen. Celkem 66 % respondentů v USA, 65 % v Ruské federaci a 48 % v Evropské unii (15 členských státech) uvedlo, že byli v předchozím roce obětí agresivního chování při řízení motorového vozidla.

Formy agresivního chování se v jednotlivých státech a kontinentech poměrně liší. Řidiči, kteří se v posledním roce stali oběťmi agresivního chování, byli tázáni na jeho konkrétní formu. V EU (15) bylo 60 % dotázaných „vyblikáváno“, v Austrálii naopak převládá agresivní gestikulace (77 %), nejčastějším projevem agresivity Argentinců je verbální útok (70 %) a v Japonsku mají problém s agresivním pronásledováním (vytláčováním), avšak z celého průzkumu vyplývá, že v Japonsku není agresivita při řízení zdaleka takovým problémem, jako v ostatních částech světa.

---

<sup>93</sup> EOS Gallup Europe. *Aggressive Behaviour Behind the Wheel*. 2003.