Proč selháváme za volantem

Publikováno: 7. 3. 2007

Viníkem dopravních nehod je téměř vždy člověk, technika se na nich podílí pouze několika procenty. Existují řidiči, kteří jsou k nehodám náchylní?

Každý řidič dělá chyby. Některý prostě nezná předpisy, další má sníženou pozornost nebo reaguje opožděně, další jednoduše špatně zvládá samotné řízení vozu, protože nezískal potřebné řidičské dovednosti. Někteří lidé pijí před jízdou alkohol nebo užívají léky anebo jiné látky, snižující způsobilost k řízení vozu. Příčinou nehody však může být i aktuální depresivní či úzkostná epizoda, a samozřejmě také činnost nesouvisející s řízením, jako volání z mobilního telefonu, obsluha rádia nebo CD, upravování se před zpětným zrcátkem, hledání v mapě, konzumace jídla a pití, kouření a další.

Řada příčin přitom může způsobit stejný negativní výsledek. Například alkohol, drogy, léky ale i třeba únava, negativní psychické naladění či silná bolest mají za následek deformované vnímání, sníženou sebekontrolu a větší tendenci k riskování. Špatné vyhodnocení situace může způsobit i strach, panika či vztek – řidiči v takovémto rozpoložení vidí nebezpečí i tam, kde objektivně není. Stres vede k podrážděnosti a impulsivním reakcím.

Nezapomínejme ovšem ani na další faktory rizikovosti, jako je pokročilý věk, odrážející se téměř ve všech oblastech poznávání, vnímání a motoriky řidiče, a zhoršující tak schopnost rychle a efektivně zpracovávat informace, účinně distribuovat pozornost a obstát při řešení neobvyklých situací. Svou roli může hrát také nižší inteligence, ztěžující mimo jiné pochopení či zapamatování pravidel silničního provozu a schopnost pružně a adekvátně reagovat na nové situace.

Já tě potrestám

Existují ovšem i řidiči, kteří nemusí mít depresi, neřídí opilí a jejich pozornost, znalost předpisů i pozornost a inteligence jsou v normě. Přesto jsou označováni jako rizikoví či nebezpeční. Mezi vlastnostmi těchto řidičů dominuje nízká zodpovědnost za vlastní činy, hostilní postoje vůči lidem, emocionální labilita, nepředvídatelnost jejich reakcí, nízká frustrační tolerance a odolnost vůči stresu, špatná sebekontrola, sklony k podrážděnosti – a agresivita. Chování řidiče lze za agresivní označit jednoduše tehdy, pokud zvyšuje riziko kolize a je motivováno netrpělivostí, nepřátelstvím nebo pouze snahou o získání času, přáním dorazit k cíli dříve než ti ostatní.

Agresivita za volantem je jednoznačně rizikovým faktorem. Agresivní řidiči obvykle překračují dovolené rychlosti, nedodržují bezpečnou vzdálenost, nerespektují dopravní předpisy, kličkují, neumožňují ostatním řidičům zařadit se do jízdního pruhu a nevhodně používají dálková světla nebo zvuková znamení. Někdy dochází k verbálním či neverbálním útokům směrovaným k dalším účastníkům dopravy, nezdrženliví lidé neváhají použít i fyzické násilí.

Agresivní řidiči bývají často nevhodně zaujati chováním dalších účastníků dopravy, respektive mají potřebu trestat tyto řidiče za chování, které se jim nelíbí. Pokud například takový řidič získá pocit, že auto za ním jede příliš blízko jeho auta, šlápne prudce na brzdu, aby totéž musel udělat i řidič za ním. Jestliže se mu zdá, že jej jiný řidič předjede příliš riskantním a nevhodným způsobem, udělá totéž jemu, popřípadě mu ještě posvítí do zrcátka. Když někdo jede na jeho vkus příliš pomalu, trochu jej „popožene“; například tím, že jede těsně za ním atd.

Mít pěkné, „nadupané“ auto je znakem společenské prestiže. Někteří lidé mohou svůj vůz vnímat jako důležitou součást své image a potažmo i identity. Existuje však i jeden nebezpečný mýtus o relaxování za volantem. Přesvědčují nás o něm například rozhovory se známými osobnostmi v médiích. Populární osobnosti se svěřují, že když mají špatnou náladu nebo jsou nervózní a potřebují se odreagovat, jdou si prostě zajezdit. S takovými praktikami nemůžeme souhlasit. Nejen, že se nejedná o lék na depresi

či podráždění, ale ti, kdo mají před usednutím do vozu negativní emoce, jsou mnohem náchylnější k rizikovému chování při jízdě a svým psychickým stavem a stylem řízení ohrožují ostatní účastníky silničního provozu.

Psycholog Leon James z univerzity v Havaji je přesvědčený, že agresivní chování za volantem je celosvětovým problémem; na základě spolupráce s dopravními psychology v Německu, Velké Británii, Dánsku, Holandsku nebo Švýcarsku odhaduje, že na vzniku až 80% všech dopravních nehod způsobených lidským faktorem se podílejí právě agresivní složky v chování řidičů. Zajímavostí je, že tentýž autor upozorňuje na to, že velké procento agresivních řidičů lze najít mezi taxikáři a řidiči autobusů.

Rizikový řidič a psychologické teorie

Dopravní psychologie se zabývá subjektivními tendencemi řidiče k rizikovému chování.

Sklony k riskantnímu chování mají velmi různorodé osobnostní zdroje, jako je malá odpovědnost vůči druhým, nedostatečně vyvinutá schopnost anticipace, vyhledávání situačního vzrušení a sklony k dobrodružnosti, sklon k předvádění se, nereálná sebejistota nebo kompenzace pocitu méněcennosti.

McNally a Stone (2001) navrhují hypotézu o chování typu A. Jejím základem jsou poznatky o chování lidí, kteří jsou náchylní k onemocnění ischemickou chorobou srdeční. Autoři této teorie, Friedman a Rosenman, charakterizovali představitele chování typu A jako dravé, ctižádostivé, impulsivní, se silnou snahou o výkon, s tendencí riskovat a soutěžit.

Jiným způsobem, jak již zavedenými psychologickými termíny vystihnout rizikové řidiče, je Zuckermanova teorie o sensation seekers, neboli o vyhledávačích vzrušení, výrazných vjemů a adrenalinových zážitků. Takoví lidé potřebují a vyhledávají vysokou hladinu stimulace neboli situačního vzrušení. U řidičů se tato potřeba projevuje vyhledáváním rychlosti, soutěžením, riskantními manévry, předváděním se atd.

Dalším vysvětlením chování nebezpečného řidiče může být podle psychologa L. Jamese nedostatek emocionální inteligence, nízký stupeň morálního vývoje či nepřátelský postoj vůči druhým lidem.

Jednou z podmínek pro získání řidičského průkazu je lékařské potvrzení o zdravotní (tělesné) způsobilosti. Lékař ověřuje smyslové funkce jako sluch, zrak, barvocit a celkový zdravotní stav. Lékař však není vzhledem ke svému vzdělání kompetentní zjistit úroveň psychologické způsobilosti k řízení motorových vozidel. V návrhu novely zákona 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel je navrhována povinnost absolvovat dopravně psychologické vyšetření řidičů profesionálů, prozatím však pouze některých kategorií (řidiči autobusů, vozidel taxislužby, řidiči používající výstražných zvukových zařízení). Případné schválení této novely však bude následovat až po projednání hodně diskutovaného návrhu na zavedení bodového systému, který v současné době projednává poslanecká sněmovna a který někteří poslanci vnímají jako příliš represivní.

Mezi metodami ke zjišťování řidičské způsobilosti se nejčastěji objevují testy pozornosti a koncentrace,vizuální a verbální paměti, zkoušky prostorové orientace, reakčních schopností, adaptibility vůči psychické zátěži, a samozřejmě diagnostika osobnosti.

Další cestou k omezení rizikového chování řidičů může být cílená informační kampaň v médiích, celospolečenská diskuse uvažující například o omezení či úplném zákazu potenciálně „rizikových“ reklam, hlavně na „rychlá“ auta. Většina televizních reklam totiž adoruje modely řidičského chování neslučitelné s bezpečností (znáte nějakou, kde propagovaný vůz krajinou neuhání?). Celá problematika agresivního chování za volantem má samozřejmě sociálně-výchovnou dimenzi; to, co děti vidí u rodičů, pokládají za normální. Zde se nabízí hypotéza, že agresivní chování je do velké míry automatickým zvykem a normou, než aby bylo motivováno agresivitou jako takovou.

Tématem do diskuse je také povinnost absolvovat celoživotní kursy bezpečného jednání v silničním provozu, ale také ve světě ověřený řidičský průkaz na zkoušku, dvoufázový výcvik řidičů-noviců

a rehabilitační kurzy řidičů-přestupkářů a také nabídka dopravně psychologického poradenství. Kromě jednorázových akcí jako je chytání provinilců (např. policejní akce Kryštof) je třeba uvažovat o další, možná efektivnější, i když rozhodně složitější a delší cestě, jak omezit počet vážných dopravních nehod způsobených agresivními řidiči, a snížit tak počet mrtvých a raněných na našich silnicích.

O osobnostní profil „nehodářů“ se na základě dotazníků IHAVEZ a SPIDO pokusil Mikšík (Štikar a kol., 2003).

Zjistil, že mezi jejich výrazné rysy patří:

- nižší autoregulace osobnosti a vnitřní kontrola, související se sníženou anticipací a odpovědností, s bezstarostností a tendencí spoléhat na náhodu
- emocionální vzrušivost a instabilita; podléhání bezprostředně emocionálním účinkům situačních kontextů na psychiku
- iregulovaná emocionalita
- snížená emocionálně přizpůsobovací variabilita; situačně vyvolávaná dezorientace, ztráta sebedůvěry a rozpad integrovaného přístupu k „překvapivému“ vývoji situace (spojená i s narušením osvojených dovedností) nebo ulpívání na rigidních schématech odpověďového chování.

Snaha zprůměrovat tyto rysy, a vytvořit tak jakýsi obecný profil rizikových řidičů by však mohl vést k zjednodušené interpretaci, a je proto stále nezbytné pracovat s individuální diagnostikou osobnostních předpokladů ve vztahu k určujícím kritériím úspěšného výkonu různých funkcí v systému dopravy.

(Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J. (2003). Dopravní psychologie. Praha: Karolinum.)

Literatura:

McNally, I. M. a Stone, M.(2001). Cross-Cultar Models of Road Traffic Accident Risk: Personality, Behavioural, Cognitive and Demographic Predictors. Preston, UK: University of Central Lancashire.

Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J. (2003). Dopravní psychologie. Praha: Karolinum.

Baštecká, B. a Goldman, P. (2001). Základy klinické psychologie. Praha: Portál.

James, L. a Nahl, D. (2000). Aggressive Driving is Emotionally Impaired Driving. University of Hawaii.