3 (2019)

Dopravní psychologie

Zpravodaj
Asociace dopravních
psychologů
České republiky

Řidiči nákladních automobilů

Diabetes za volantem

Právní aspekty dopravních nehod

Inženýrská řešení dopravních situací

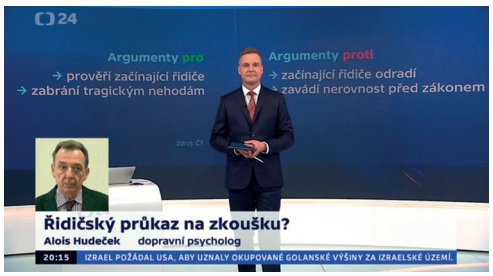
Dopravní nehody 2018

Výběr mediálních vystoupení členů ADP v roce 2018

PhDr. Martin Kořán, CSc.
ve Studiu 6 na ČT24 (4. 9. 2018)

PhDr. Lenka Šrámková, Ph.D.
v rozhovoru v DVTV s Danielou Drtinovou
(28. 8. 2018)

PhDr. Michal Walter
v pořadu 90' na ČT24 (24. 8. 2018)



PhDr. Alois Hudeček
v pořadu 90' na ČT24 (24. 5. 2018)

PhDr. Michal Walter
v pořadu Události, komentáře na ČT
(3. 8. 2018)

Mgr. Libor Eliášek
v pořadu 90' na ČT24 (10. 8. 2018)

Členové předsednictva ADP:

PhDr. Alois Hudeček – předseda
PhDr. Martin Kořán, CSc. – místopředseda
PhDr. Jiří Bauer, Ph.D.
PaedDr. Mgr. Dan Blaha
PhDr. Daniela Čajánková
PhDr. Dana Černochová, Ph.D.
Mgr. Libor Eliášek
PhDr. Vlasta Rehnová
PhDr. Lenka Šrámková, Ph.D.

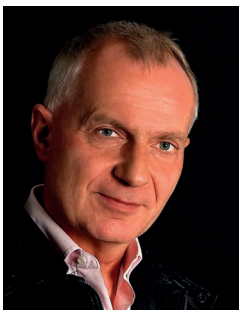
Úvodní slovo

Vážené kolegyně, vážení kolegové,
o situaci v dopravě, potažmo v dopravní psychologii se diskutuje čím dál tím více, a to jak v odborných kruzích, tak v médiích. Osobně toto považuji za velmi dobrou zprávu, neboť právě obracením pozornosti na tato důležitá témata vzniká prostor pro diskuzi a důležité změny. Ať chceme, či nechceme, problematika dopravy se týká každého z nás, některých bohužel tím nejhorším možným způsobem, tedy fatálními a trvalými následky dopravních nehod. Jsem proto rád, že se uvažuje o „řidičských průkazech na zkoušku", stejně jako že by měla být zavedena penalizace nedodržování povinných rozestupů. Budu vděčný, pokud bude posun v těchto oblastech dále pokračovat a dopravní psychologové budou i nadále součástí odborných tematických debat.

PhDr. Alois Hudeček
Prezident Asociace dopravních psychologů

Každodenně procházím a hodnotím příčiny dopravních nehod v celé České republice. Vždy se u těch se smrtelnými následky zamýšlím nad příčinou tragédie a nad tím, co mělo být jinak, aby dopady nebyly tak fatální. Dlouhodobě je hlavní příčinou všech dopravních nehod nevěnování se řízení. S přihlédnutím k neustále se zvyšující intenzitě silničního provozu a s ohledem na loňské extrémní klimatické podmínky, kdy téměř po celý rok byly nadprůměrné teploty, které bezpochyby měly negativní vliv na chování a zdravotní stav řidičů, se utvrzuji v tom, že práce dopravních psychologů má smysl a měla by být zdůrazňována i při osvětových kampaních cílených na bezpečné chování všech účastníků silničního provozu. Jsem potěšen, že se specialisty v daném oboru mám tu čest dlouhodobě úzce spolupracovat.

brig. gen. Ing. Tomáš Lerch
Ředitel dopravní policie



Za vším hledej člověka. A platí to i na silnicích. V naprosté většině případů bývá viníkem lidský faktor. Přesto však u nás bývá kladen hlavní důraz při prevenci nehod na technická řešení. Asistenční systémy vozidel, zkvalitňování dopravní infrastruktury… Pokud dojde na práci s člověkem, řešením první volby jsou strach a tresty. Tento přístup logicky přináší trpké ovoce v podobě zastaralého systému přípravy nových řidičů, kdy žáci biflují nazpaměť znění testových otázek a správných odpovědí. Provádění jejich závěrečných zkoušek se nejednou podobá hře na číhanou, kdy zkušební komisař čeká na sebemenší technické pochybení adepta, aby mohl vyhodnotit jeho výkon jako nevyhovující. O řidičáku na zkoušku se stále jen hovoří, navíc za jeho ideální podobu bývá považováno zpřísnění trestů pro novopečené šoféry. Preventivní kampaně operují na racionálním základě a naopak opomíjejí sofistikované cílení na emoce lidí a také zapomínají na jejich hodnotový systém.
Silnice v České republice jsou v rámci EU nadprůměrně nebezpečné. Žádoucího obratu k lepšímu nedosáhneme bez spolupráce s odborníky na lidskou duši. Stále platí zásada, že jak žiji, tak řídím. Platforma Vize nula považuje práci s lidmi za klíčový faktor ke snižování závažné dopravní nehodovosti. Vím, že je před námi spousta práce. A věřím, že navázání konkrétní spolupráce s Vaší prestižní ADP bude jedním z kroků, který napomůže vytvořit ze silnic nejen bezpečné, ale také lidsky kultivované prostředí.

Bc. Roman Budský, BA, MBA
Předseda expertní rady Platformy Vize nula

Asociace dopravních psychologů
www.dopravnipsychologovecr.cz
www.facebook.com/asociacedopravnichpsychologu

Vážené kolegyně,
vážení kolegové,

představuji Vám již třetí číslo zpravodaje ADP – časopisu Dopravní psychologie. Hlavním tématem letošního čísla jsou řidiči nákladních automobilů, kterým byla na loňském semináři věnována přednáška i diskuze. Kromě výsledků výzkumu, kterého se zúčastnilo 2070 řidičů kamionů, si můžete přečíst i tematický rozhovor s pplk. Mgr. Davidem Bukovským z Ředitelství služby dopravní policie, který je metodikem pro tuto oblast.

Dalšími velmi zajímavými články jsou Diabetes za volantem, za nějž velice děkuji MUDr. Janu Brožovi z FN Motol, článek Dopravní značení, ve kterém Vám pplk. JUDr. Sabina Burdová přiblíží jeho historii a současnost, a Dopravně preventivní výcvikové kurzy, se kterými Vás seznámí Mgr. Tereza Slabihoudková, Ph.D.

Těšit se můžete i na další dva rozhovory. První z nich poskytla JUDr. Martina Čejková, advokátka a právnička Českého sdružení obětí dopravních nehod, druhý MUDr. Zuzana Šnajdrová a MUDr. Norbert Král k tématu seniorů za volantem.

Dále Vám představíme projekt C-ROADS a výzkum psychologických požadavků na profesionální řidiče. Nechybí ani podrobná statistika dopravní nehodovosti za minulý rok.

Za Asociaci dopravních psychologů Vám přeji příjemné čtení.

Lenka Šrámková

SEMINÁŘ ADP 24. – 25. 5. 2018

I loni v květnu se v Prostějově konal seminář ADP ČR, a to již čtyřiapadesátý. Program byl bohatý. První přednášky se ujalo Centrum dopravního výzkumu a věnovala se rehabilitačním programům pro řidiče v České republice. Následoval blok, ve kterém jsme rozebírali aktuální otázky a změny v oblasti legislativy, která se týká dopravní psychologie, a z pohledu dopravních inženýrů Policie ČR nám byl představen bezpečný dopravní prostor. Odpolední část prvního dne semináře se za účasti ředitele dopravní policie týkala řidičů nákladních automobilů, a to jak z pohledu dopravní psychologie, tak z pohledu Policie ČR. Za Unii psychologických asociací byly představeny výsledky průzkumu mapujícího aktuální problémy v různých oblastech psychologické praxe a zástupci firmy Schuhfried otevřeli téma mezinárodních standardů v dopravní psychologii. Stejně jako v předchozích letech se společenský večer konal v restauraci U Chmelů.

Řidiči nákladních automobilů

„Řidič, ten tvrdej chleba má,“
zpívá se v jedné známé písni.
A je tomu skutečně tak?

Čím se vyznačuje komunita takzvaných truckerů, proč si vybrali zrovna toto povolání, co si myslí o dopravněpsychologickém vyšetření a co jim vadí na řidičích osobních automobilů? Zjistit odpovědi na tyto a další otázky bylo cílem průzkumu Asociace dopravních psychologů, který proběhl během měsíce března roku 2018. Dotazník byl určen řidičům nákladních automobilů – tedy držitelům profesního průkazu, kteří se z důvodu výkonu povolání museli podrobit dopravněpsychologickému vyšetření a kteří svou profesi aktivně vykonávají. Nakonec jej úplně vyplnilo 2 070 respondentů, přičemž zhruba tři čtvrtiny z nich byli řidiči nákladního automobilu s návěsem. Takový počet řidičů už nám dává možnost do této subkomunity nahlédnout. Všechna data prezentovaná v tomto článku vychází z výše zmíněného průzkumu.

Proč jste si vybral toto zaměstnání?

Důvody, proč si řidiči vybrali své zaměstnání, by se daly shrnout do tří základních oblastí: nejpočetnější skupina respondentů (903) oceňuje svobodu, kterou toto povolání poskytuje, v řízení automobilu spatřují unikátní možnost, jak skloubit profesi s koníčkem, a své povolání považují za součást životního stylu. 670 účastníků výzkumu dodává,

že tato práce byla vždy jejich životním snem, zmiňují lásku k cestování, dobrodružství, nezřídka je to součástí jejich rodinné tradice. Třetí skupina respondentů (526) zmiňuje jako hlavní motiv výběru práce dobré finanční ohodnocení spolu s nízkými náklady (například na ošacení či bydlení). Pouze 76 respondentů uvedlo, že si profesi řidiče kamionu vybrali z nedostatku jiných pracovních příležitostí či z důvodu dlouhodobé nezaměstnanosti.

Jak vyplývá z výše zmíněných výsledků, „kamioňáci“ jsou většinou na své povolání hrdí, identifikují se se skupinou a vyznačují se velikou soudržností. Důkazem jsou mimo jiné i internetová fóra, která řidiče nákladních automobilů sdružují a která mnohdy čítají desetitisíce členů. Na těchto stránkách nezřídka řidiči sdílí fotografie svých nákladních automobilů, přičemž je považují za vizuální cíl, tedy například na sociální síti Facebook sbírají jejich hodnocení ve formě „liků“. Dalším důkazem jsou častá tetování spojená s tematikou nákladních automobilů, která se u subkomunity „truckerů“ objevují.

Úskalí řízení nákladních automobilů

Řidiči osobních automobilů na řidiče nákladních automobilů často nadávají. Co je nejčastější příčinou jejich nespokojenosti? Podle řidičů kamionů je to jejich pomalá jízda (1189 respondentů), předjíždění (401 respondentů) a velikost jejich vozidla, která znesnadňuje například výhled (226 respondentů). Více než stovka respondentů na tuto otázku odpověděla, že řidičům osobních automobilů na nich vadí vše. Většinou k tomu připojovali tvrzení, že si řidiči osobních

automobilů dokáží jen těžko uvědomit, jaké je řídit nákladní vůz, který má zcela jiné vlastnosti jak při zrychlování, tak při brzdění. Oproti řízení osobního automobilu má kamion například delší brzdnou dráhu, vyšší spotřebu, větší mrtvé úhly i úhly při nájezdu do zatáček, kdy mnohdy musí zajet až do protisměru.

Odpovědi na tuto otázku jen dokreslují palčivost problému, jakým je averze mezi jednotlivými účastníky silničního provozu, která může vést k agresivnímu jednání. Na druhou otázku, co naopak vadí řidičům kamionů na řidičích osobních aut, jsou totiž odpovědi následující: pro 993 respondentů to je bezohlednost, netolerance a ignorace, dalších 305 uvádí jako hlavní problém riskantní jednání řidičů osobních automobilů, které označují za hazard. Často si též stěžují na to, že řidiči osobních aut nedodržují předpisy a dělají řidičům kamionů naschvály, jakými jsou například vybrzďování nebo pomalá jízda (273 respondentů).

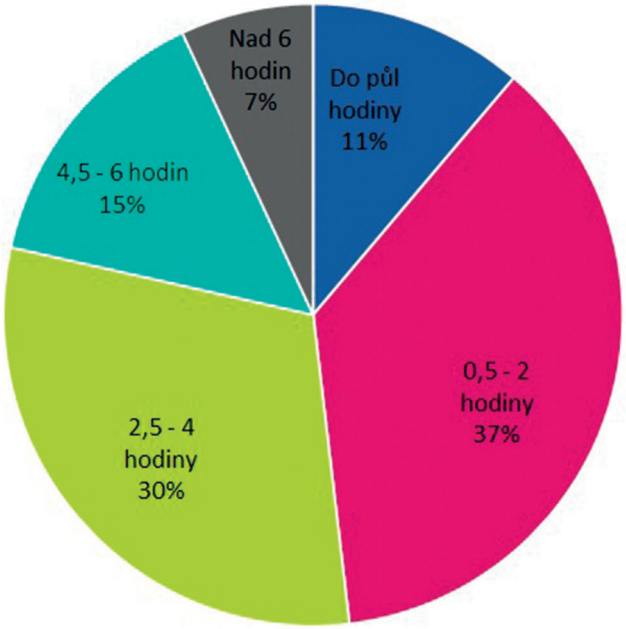
Řízení po dálnici po dlouhou dobu je pro mnoho řidičů monotónní a ne vždy je lehké se s tím vyrovnat. Rovněž není vždy možné udělat si kdykoliv přestávku v řízení vzhledem k hustotě provozu či termínům daným zaměstnavatelem. Nejčastější způsob, jakým se „kamioňáci" vyrovnávají s nudou na cestách, je poslech rádia, hudby či zpěv (1086 respondentů), mnoho z nich uvádí telefonování, komunikaci s kolegy přes vysílačky (303 respondentů) nebo kouření (109 respondentů). Je nutné podotknout, že 390 respondentů uvedlo, že se při jízdě nenudí nikdy, a to především vzhledem ke stále se měnící dopravní situaci.

Povolání řidiče kamionu je svázáno se specifickými zdravotními riziky, z nichž největším je obezita. Alarmující číslo dodala Americká dietetická asociace, dle které má 86 % z 3,2 milionů trucekrů v Americe nadváhu nebo obezitu. Nepravidelné a mnohdy neplnohodnotné stravování spolu s nepravidelnou pracovní dobou a nedostatečným pohybem s sebou nese kromě zvýšené pravděpodobnosti obezity riziko cukrovky, kardiovaskulárních problémů, hypertenze a problémů se spánkem. Řidiči nákladních automobilů mají rovněž v souvislosti se sedavou povahou svého zaměstnání často problémy s karpálními tunely, maskuloskeletární obtíže nebo azoospermii. Nezřídka se u nich projevují i psychické obtíže, nejčastěji deprese, chronické poruchy spánku a úzkost.

Dopravněpsychologická vyšetření řidičů nákladních automobilů

Většina řidičů nákladních automobilů (82 %) považuje fakt, že se museli před započetím profese podrobit dopravněpsychologickému vyšetření, za přínosný. Kromě toho 226 respondentů uvedlo, že by byli pro, aby bylo obdobné vyšetření povinné i pro ostatní účastníky silničního provozu, především pro řidiče osobních automobilů. 53 respondentů naopak uvedlo, že povinné dopravněpsychologické vyšetření nemá žádný efekt, protože se v něm dá velmi snadno lhát, a ze zkušenosti odkazují na případy, kdy dostal posudek způso-

bilosti řidič, kterého znají a který jej podle nich vzhledem ke své vznětlivosti či závislosti na alkoholu dostat neměl, či se vyšetření nepodrobil, ale jen si ho zaplatil. Následující graf ukazuje, jak dlouho trvalo dopravněpsychologické vyšetření respondentů. 48 % respondentů uvedlo, že celková doba trvání jejich dopravněpsychologického vyšetření byla pod dvě hodiny. Alarmující je však spíše fakt, že u 11 % respondentů trvalo méně než půl hodiny.



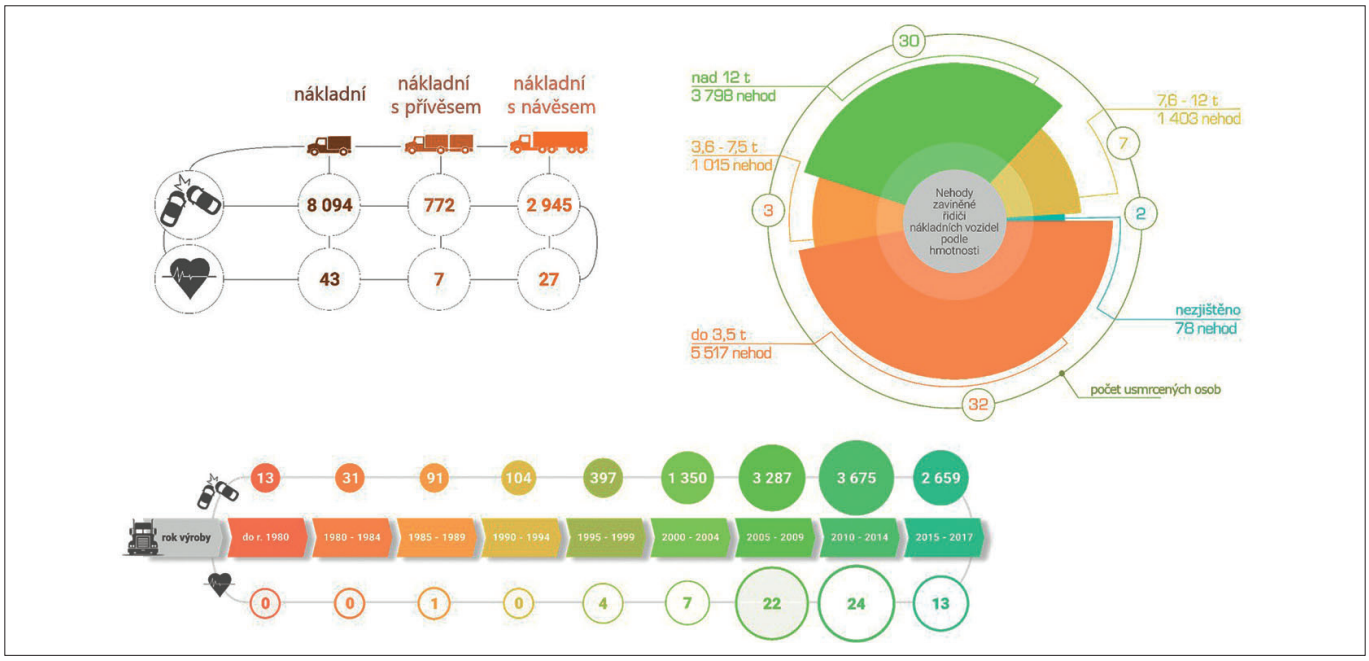
Doporučení pro dopravní psychology

Pro dopravní psychology z uvedeného průzkumu vyplývá, že při dopravněpsychologickém vyšetření profesionálního řidiče je dobré se, oproti vyšetření zbývajících skupin řidičů, zaměřit na tyto 4 oblasti:

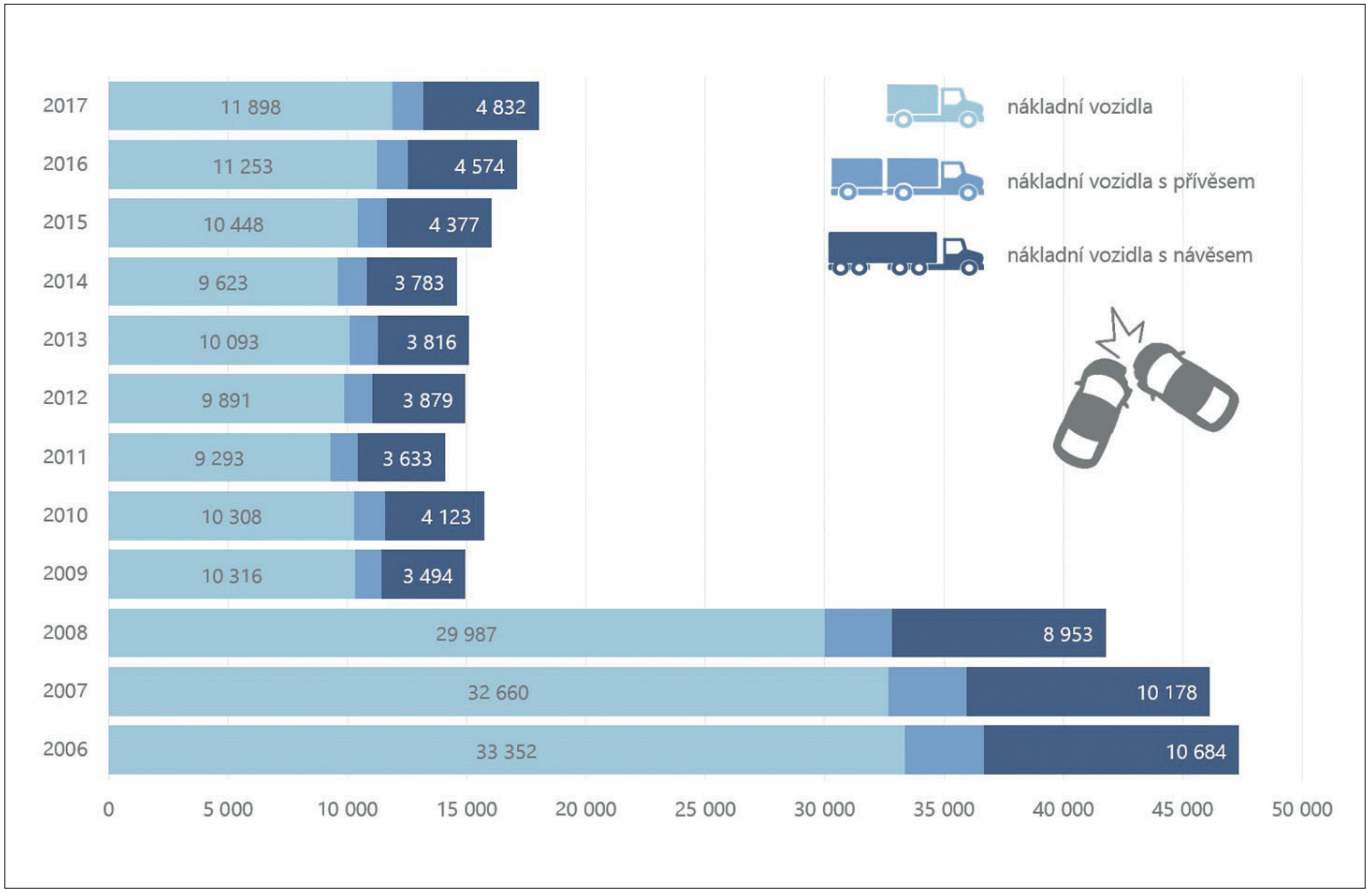
1. **Zkušenosti s řízením:** respondenti uvádí nezastupitelnou roli delší zkušenosti s řízením osobního automobilu před začátkem kariéry řidiče kamionu. Vhodné je podrobně rozebrat řidičskou anamnézu, zkušenosti s delšími trasami, popis zaviněných i nezaviněných dopravních nehod.
2. **Umění řídit defenzivně a strategie zvládání krizových situací:** při pohovoru je záhodno nechat klienta mapovat konkrétní krizové situace, které při řízení automobilu zažil, a rozebírat je s důrazem na chování a sebereflexi.
3. **Reakce na nudu a vypořádávání se s únavou:** řízení na dlouhé trasy může být místy velice monotónní záležitostí, proto doporučujeme doptávat se na to, jak klient tráví volný čas, jak reaguje na nudu, co jsou jeho koníčky a jak si obvykle krátí volné chvíle. Současně je v tomto bodu dobré otevřít otázku konzumace alkoholu.
4. **Příprava na cesty:** řidiči kamionů uvádí jako důležitou součást cesty už samotnou přípravu na ni. Jako adaptivní a bezpečné hodnotí nepodcenit přípravu ve smyslu nastudování map, přípravy plánu, vytipování vhodných míst k odpočinku na trase, popřípadě zhlédnutí předpovědi počasí. V rozhovoru je tedy možné se zaměřit i na tento aspekt, kterým je zvyk se na cesty připravovat, či nikoliv.

Lenka Šrámková

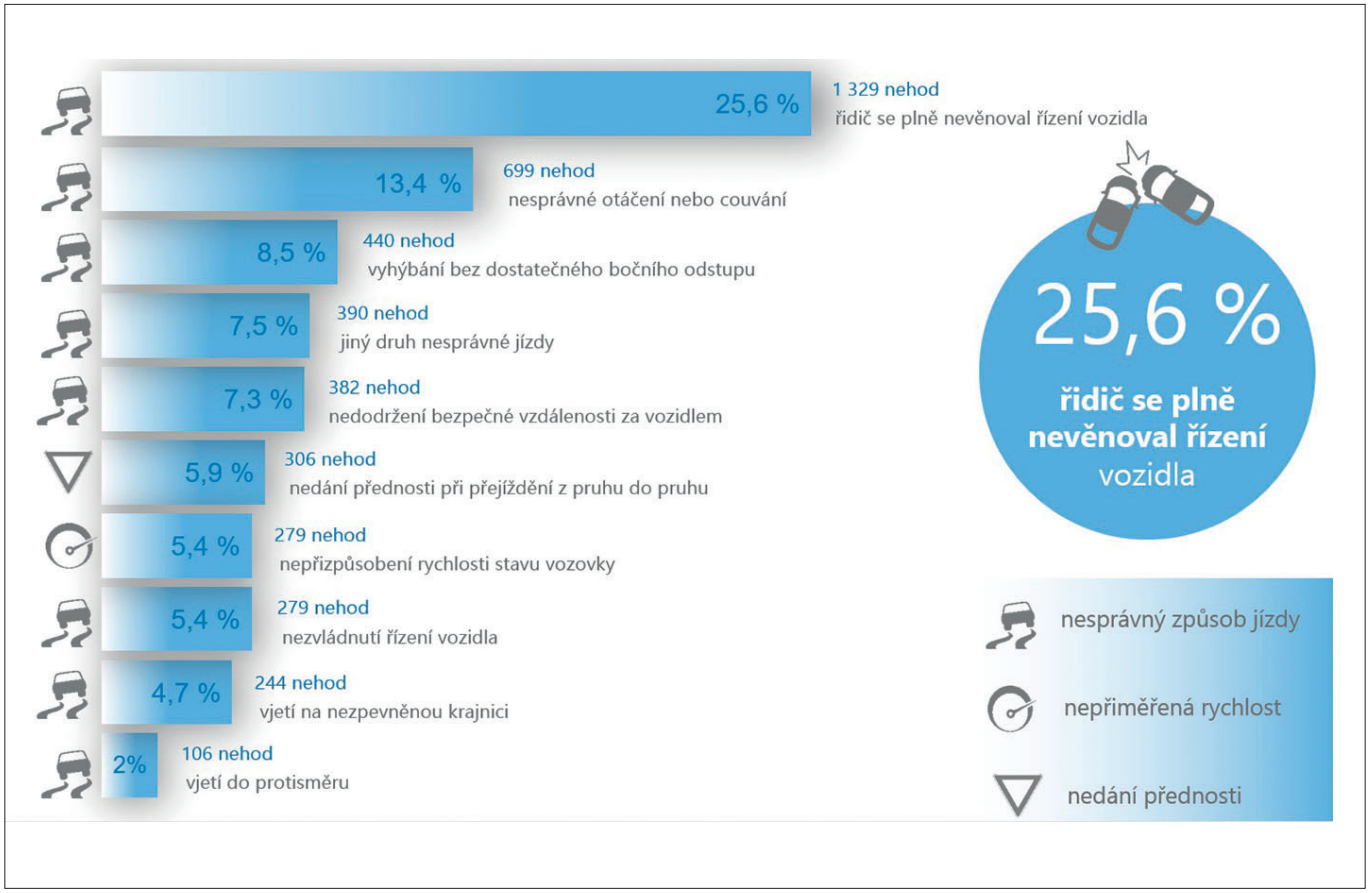
Nehody zaviněné řidiči nákladních vozidel



Vývoj nehod s účastí nákladních vozidel nad 7,5 t



Nejčastější příčiny nehod zaviněných řidiči nákladních vozidel nad 7,5 t



Nákladní doprava z pohledu Policie ČR

pplk. Mgr. David Bukovský je u Policie ČR od roku 2001. Vykonával pozici zástupce vedoucího dálničního oddělení Rudná a od roku 2015 je metodikem na Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.

Jak jako dopravní policista vnímáte problematiku řidičů nákladních automobilů?

Nákladní kamionová doprava je nedílnou součástí silničního provozu, ale na rozdíl od ostatních účastníků silničního provozu klade na dotčené subjekty větší nároky. Požadavky, které jsou kladeny na dopravce, osádky vozidel, nákladní vozidla samotná, ale i kontrolní orgány, spadají do gesce nesčetného množství legislativních pravidel.

Co Vás osobně vedlo k zájmu o nákladní dopravu?

Právě rozmanitost této problematiky, pokusím se o krátký výčet: Na základní kontrolu v rámci bezpečnosti silničního provozu u nákladních vozidel navazuje kontrola dodržování bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, kontrola limitních hodnot hmotnosti, rozměrů a spojitelnosti vozidel, oblast technické silniční kontroly, kontrola podmínek přepravy nebezpečných nákladů, dodržování pod-

mínek při přepravě potravinových produktů, živých zvířat a mnoho dalšího. Samostatnou kapitolou je pak oblast kontroly provozování osobní přepravy dálkovými či linkovými autobusy.

Chystá se v nejbližší době nějaká změna legislativy, která se týká řidičů nákladních automobilů?

Zásadní novela zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, čeká řidiče pravděpodobně již v příštím roce. Pokud budou Ministerstvem dopravy akceptovány návrhy a připomínky Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR (pozn.: dále bude užívána zkratka „ŘSDP PP ČR"), mělo by dojít ke zpřísnění požadavků jak na řidiče, tak i dopravce, a to jak ve vztahu k sociálním předpisům, tak dohodě ADR. Zejména jde o zapracování skutkových podstat porušení ve vztahu k manipulacím s tachografy, zpřísnění sankcí a tak podobně. Po tom je tady ještě novela zákona o silničním provozu, která se dotkne všech účastníků silničního provozu.

Zmínil jste zkratku „ADR". Co znamená a čím se řidiči ADR liší od ostatních řidičů nákladních automobilů?

ADR neboli Accord Dangerous Route, je evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí. Tato dohoda stanovuje a třídí nebezpečné látky a předměty podle jejich nebezpečných vlastností, určuje podmínky pro jejich přepravu, balení a značení, předepisuje používání a způsob vyplňování průvodních dokladů a mnoho dalšího. V případě provádění přepravy v režimu ADR jsou kladeny na všechny subjekty podílející se na přepravě vysoké nároky. Mezi tyto subjekty patří odesílatelé, dopravci, řidiči, ale i příjemci. Povinnosti a sankce pak stanovuje zákon o silniční dopravě.

Jaké vnímáte jako Policie ČR největší problémy řidičů nákladních automobilů?

Těch problému je vícero, mezi ty hlavní patří nedostatečná kapacita parkovacích míst, potřeba zlepšení obslužnosti odpočívadel, jako je třeba osvětlení a kamerové systémy pro větší bezpečnost, rampy pro možnost očištění vozidel od ledu a sněhu a tak podobně. Zvýšení hustoty silničního provozu na dálnicích není dlouhodobě koncepčně řešeno. Nárůstem kapacity dopravního proudu zejména nákladních vozidel se staly dálniční odpočívky kapacitně nedostačující a za současného stavu jsou odpočívadla po většinu noční doby přeplněná nákladními vozidly. Řidiči pak často zastaví na jakémkoli volném místě, třeba i v rozporu s legislativou, tedy na příjezdových nebo průjezdových komunikacích, nezřídka na odbočovacím nebo připojovacím jízdním pruhu přímo na tělese dálnice, kde pak tato vozidla tvoří překážku silničního provozu.

Myslíte si, že jsou v České republice preventivní opatření namířená na řidiče nákladních automobilů dostatečná?

Jsem přesvědčený, že v rámci možností dostatečná jsou. Preventivní akce pořádá jak samotné Ministerstvo dopravy, Policie ČR, BESIP, tak soukromé subjekty a sdružení jako ČESMAD, DEKRA, Centrum dopravního výzkumu a jiné. Prevence je nastavena i po legislativní stránce. Jde o povinná školení profesionálních řidičů a podmínky pro udělení řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu kategorie vozidel, stejně jako povinnost řidiče absolvovat dopravněpsychologické vyšetření.

Jsou policisté nějak speciálně školeni na problematiku řidičů nákladních automobilů?

Dá se říci, že každá z problematik má nastaven vzdělávací, nebo spíše specializační kurz, protože všechny problematiky se prolínají v základní odborné přípravě každého dopravního policisty. Nad rámec toho si některá krajská ředitelství policie ustanovují takzvané „kamion týmy", které se na danou problematiku specializují a ŘSDP PP ČR jim dává metodickou podporu a podílí se na změně některých nedokonalostí legislativy.

Kolik dopravních policistů sdružují Vámi zmíněné „kamion týmy" a co mají hlavně v popisu práce?

Na každém krajském ředitelství policie je to odlišné, protože je potřeba brát zřetel na dopravní síť v regionu. Jsou kraje, které nemají doposud dobudovanou dálniční infrastrukturu, a kraje, které jsou naopak silně zatížené tranzitní kamionovou dopravou. Celorepublikově ŘSDP PP ČR řídí pouze „Tým ADR", který byl zřízen rozkazem policejního prezidenta a který má 56 policistů. To, že kontroly přeprav nebezpečných nákladů zastřešujeme, má zcela prozaický důvod. Problematika kontroly přepravy nebezpečných věcí je vysoce odbornou činností, kterou mohou efektivně provádět pouze policisté s adekvátním vzděláním v dané oblasti a ŘSDP PP ČR vytváří podmínky pro rozvoj koncepce tohoto vzdělávání. Účast v týmu policistům zajistí pravidelnou odbornou přípravu formou vzdělávacích aktivit, kurzů a seminářů. Díky organizaci takzvaných instrukčně metodických zaměstnání dochází k výměně informací a předávání dobré praxe nejen napříč krajskými ředitelstvími policie, ale i dalšími subjekty podílejícími se na kontrole a správním řízení, jako jsou například Ministerstvo dopravy, krajské úřady nebo Centrum služby pro silniční dopravu.

Jak nejčastěji podvádějí řidiči nákladních automobilů, aby nebyli odhaleni hlídkou Policie ČR?

Pokud se ptáte na podvádění v oblasti pracovní doby a režimů, tak jde jednoznačně o manipulaci s tachografy. Toto obcházení povinnosti dodržovat bezpečnostní přestávky prochází neustálým vývojem. Začalo to přepisováním

a falšováním takzvaných koleček, na které analogový tachograf zapisoval pracovní režimy. Následovaly magnety přikládané na snímač pohybu vozidla. Poté, co byly do provozu zavedeny digitální tachografy, začali řidiči používat více karet, na které se jízda zaznamenává či jezdili na karty někoho jiného. Nejnovějším trendem je manipulace se samotnými tachografy a snímači pohybu. Jedná se o sofistikované zařízení často velikosti zápalkové krabičky, které je instalováno ve vozidle na skrytém místě a po jeho aktivaci tachograf při jízdě zapisuje odpočinek.

Je to opravdu tak nebezpečný problém?

Musíme si všichni uvědomit, že unavený řidič je stejně nebezpečný jako řidič pod vlivem alkoholu nebo drog, což ostatně prokázaly i některé studie. Pokud k tomu připočítáte, že musí mít pod kontrolou několik desítek tun mnohdy i nebezpečného nákladu, jedná se o obrovské potencionální riziko pro všechny účastníky silničního provozu.

Myslíte si, že jsou systémy na detekci podvodného chování řidičů nákladních automobilů dostatečné?

Jak jsem zmiňoval výše, vývoj technologií jde neustále vpřed, a to i v případě přístrojů, které manipulují se zápisem pracovních režimů. Policie úzce spolupracuje jak s příslušníky celní správy, tak s policisty ze zahraničí na vývoji technologií, které mohou odhalit manipulaci se záznamovým zařízením. Disponujeme tak zařízeními, která odhalují neoprávněné zásahy do snímače pohybu, tachografu nebo vedení mezi těmito zařízeními, nicméně nejsou jimi vybaveni všichni policisté. Pak jsou situace, které vykazují určité indicie, a ty oklamat nikdy nepůjdou. Nechci odhalovat naše operativní kroky, ale když vám přijede řidič na kontrolní stanoviště v jízdním režimu přestávky, tak je asi něco špatně.

Jak postupujete, když máte podezření na manipulaci s tachografem?

Zákon nám umožňuje vozidlo odeslat do autorizované metrologické stanice (AMS), kde vozidlo, použiji-li metaforu, takzvaně vykuchají. Ale většinou pod tíhou argumentů řidiči spolupracují. My odhalená zařízení zajistíme pro účely správního řízení a do doby, než vozidlo projde dodatečným ověřením tachografu, nesmí do provozu.

Myslíte si, že je dobře, že řidiči nákladních automobilů podstupují dopravněpsychologické vyšetření?

Každý aspekt, který zvyšuje možnost odhalení rizikového řidiče před tím, než způsobí dopravní nehodu, je určitě ku prospěchu věci. Jak jsem již zmínil, nákladní doprava klade na řidiče vysoké nároky, a proto jsem jednoznačně pro, aby tito řidiči procházeli dopravněpsychologickým vyšetřením.

Lenka Šrámková

Právní aspekty dopravních nehod

JUDr. Martina Čejková vystudovala právnickou fakultu Univerzity Karlovy v Praze a je advokátkou zapsanou v seznamu advokátů vedeném Českou advokátní komorou. Specializuje se na dopravu a dopravní nehody. Její hlavní agendu tvoří zastupování poškozených a pozůstalých po obětech dopravních nehod, řeší náhrady újmy na zdraví a škody na vozidle. Absolvovala několik set soudních jednání zejména v oblasti občanského a trestního práva.

Jakým případům se v Českém sdružení obětí dopravních nehod (ČSODN) po právní stránce nejčastěji věnujete?

Pomáhám zejména poškozeným i pozůstalým z dopravních nehod se získáním finančního odškodnění od odpovědnostního pojistitele viníka dopravní nehody. Tedy od pojišťovny, u které měl viník sjednané povinné ručení. Mnohdy se mi stává, že klienti ani netuší, že jim nárok na náhradu vzniklé újmy vzniká automaticky a není třeba mít sjednanou žádnou vlastní pojistku. Jedná se o velmi těžké životní situace, ve kterých jsem poškozeným a pozůstalým průvodcem při řešení všech záležitostí týkajících se dopravních nehod.

Jaký typ pomoci tedy poskytujete nejčastěji?

Zastupuji poškozené a pozůstalé při jednáních s pojišťovnami a dále v trestním řízení vedeném proti viníkovi dopravní nehody. Nejprve svým klientům podrobně vysvětlím, ať už telefonicky nebo při osobním setkání, na co mají nárok, a objasním jim, co bude ze strany pojišťoven a soudů následovat. Nechám vypracovat znalecké posudky, pokud je to potřeba, a poté nároky svých klientů uplatním u odpovědnostního pojistitele viníka dopravní nehody. Pokud se pojišťovna zdráhá vyplatit požadovanou výši pojistného plnění, zastoupím klienty i v soudním sporu před příslušným soudem.

Jaký je zhruba počet případů, které ročně řešíte, a kolik právníků se poškozeným a pozůstalým věnuje?

Ročně převezmu právní zastoupení více než stovky poškozených nebo pozůstalých po dopravních nehodách. Má advokátní kancelář čítá v současné době dvě advokátní koncipientky a asistentku, které se v této problematice velmi dobře orientují, a několik spřízněných advokátů. Případům od ČSODN se snažím věnovat osobně za pomoci svých advokátních koncipientů. Úzce spolupracuji se znalci z oboru dopravy, specializujícími se na objasňování příčin dopravních nehod, a znalci z oboru zdravotnictví, kteří mi vypracovávají znalecké posudky pro odškodňování bolestného a trvalých následků.

Co vás osobně vedlo k tomu, že jste se rozhodla s ČSODN spolupracovat?

Jak možná někteří vědí, byla jsem Českou advokátní komorou jmenována jako nástupkyně zesnulého JUDr. Josefa Biňovce, jenž byl s ČSODN úzce spojován. Po jeho smrti jsem byla ČSODN oslovena, zda budu kráčet v jeho šlépějích a nadále zastupovat poškozené a pozůstalé, kteří se na ČSODN obrátí. S nabídkou spolupráce jsem bez váhání souhlasila, neboť činnost ČSODN je velmi přínosná a ročně pomůže mnoha poškozeným a pozůstalým z dopravních nehod.

Mohla byste nám pro ilustraci toho, s čím se setkáváte, nastínit nějaký konkrétní případ? Jaký případ na vás nejvíce zapůsobil?

Nejvíce mne zasáhnou případy, při nichž došlo k úmrtí, a to bohužel někdy i několika osob současně. Setkání s pozůstalými a těžce zraněnými z dopravních nehod ve vás vždy něco zanechá. Nejsmutnější jsou případy, při nichž došlo ke smrti dítěte, setkávám se i s případy, při nichž

zase naopak zemřeli dítěti oba rodiče. Manželovi zemře manželka i s dítětem, partnerovi jeho celoživotní družka či sourozenec zůstane po dopravní nehodě ve vegetativním stavu. Nešťastných příběhů je naneštěstí nespočet.

Je právní pomoc od ČSODN bezplatná?

Veškerou právní pomoc obětem dopravních nehod, které vyhledají pomoc ČSODN, poskytuji bezplatně. Jsem si plně vědoma toho, že oběti dopravních nehod jsou často v tíživé finanční situaci a jediným jejich příjmem jsou mnohdy pouze pobírané nemocenské dávky. Náklady zastoupení účtuji pojišťovně viníka dopravní nehody z povinného ručení.

Kam může člověk přispět, pokud Vás chce podpořit?

Dárci mohou podpořit činnost ČSODN poskytnutím finančního daru na účet č. 96209369/0800. Za každou finanční pomoc budeme velice vděčni.

Jakým způsobem selektujete, kterým případům se budete věnovat?

Ať už se na ČSODN obrátí kdokoliv, vždy jej vyslyšíme a nabídneme mu potřebnou pomoc. Ať už se jedná o právní zastoupení mou osobou nebo třeba o zajištění péče psychologa. Klienty si rozhodně nevybíráme, pomáháme každému.

Už se na Vás někdy obrátil viník dopravní nehody?

Ano, obracejí se na mne i viníci dopravních nehod, neboť se jako advokátka specializuji na dopravní problematiku. Jejich případů se však ujímám zřídka, mou největší agendu tvoří zastupování poškozených a pozůstalých, kde spatřuji největší smysl a přínos své advokátní kanceláře.

Je v České republice nějaký zákon, který je v neprospěch obětí a zabraňuje jejich satisfakci?

Právní úprava odškodňování obětí dopravních nehod je poměrně složitá. Jako velký přínos vnímám odstranění fixního jednorázového odškodnění pozůstalých, kdy jste ještě před pár lety dostali více peněz za úmrtí šlechtěného zvířete než člena rodiny. Na druhou stranu mi přijde poněkud nešťastné odškodňování trvalých následků poškozených podle Metodiky Nejvyššího soudu, tedy složité odškodňovací tabulky, které mohou používat pouze znalci se specializací na nemajetkovou újmu. Znalců je málo a posudky jsou drahé, což mnohé odrazuje od získávání odškodnění za trvalé následky.

Jak byste sama za sebe ohodnotila faktickou pomoc, důležitost ČSODN?

Činnost ČSODN je velice přínosná, podává pomocnou ruku obětem dopravních nehod. Pomáhá bezpočtu pozůstalým vyrovnat se se ztrátou blízké osoby a snaží se je vrátit do běžného života. Díky naší společné pomoci se podařilo poškozeným a pozůstalým získat peněžní odškodnění, o kterém mnozí ani neměli tušení, že na něj mají ze zákona nárok. Ztráta blízké osoby se nedá ničím nahradit, avšak zmírňujeme alespoň její následky.

Co byste vzkázala lidem, kteří uvažují, že se na ČSODN obrátí s právní problematikou?

Milí čtenáři, pokud uvažujete o tom, zda využijete pomoci ve vaší těžké životní situaci v souvislosti s dopravní nehodou, určitě se neváhejte na ČSODN obrátit. Budete v rukou těch nejlepších odborníků, kteří vám ve smutných chvílích poskytnou potřebnou pomoc a budou vám oporou. Pokud máte jakékoliv dotazy, budu moc ráda, když se na mne, nebo na kohokoliv jiného z ČSODN, obrátíte. Jsme tu pro vás.

Lenka Šrámková

Řízení motorových vozidel a diabetes mellitus

MUDr. Jan Brož pracuje jako diabetolog a internista na Interní klinice FN Motol a jako odborný asistent na 2. LF UK Praha. Dlouhodobě se věnuje edukacím (např. www.dialiga.cz, www.diadriving.org), zavádění technologií do léčby diabetu a problematice hypoglykémií. Za výbor České diabetologické společnosti spolupracoval při tvorbě aktuální úpravy právní normy týkající se řízení a diabetu.

Diabetes mellitus je onemocněním, jehož některé projevy mohou zvýšit riziko dopravní nehody, ovlivňuje tedy způsobilost k držení řidičského oprávnění. Za nejrizikovější situaci je v tomto ohledu považována hypoglykémie během řízení, diabetes však uvedené riziko zvyšuje například i možným zhoršením zrakových schopností při případné retinopatii. Za nejrizikovější skupinu řidičů-diabetiků stran nehod lze považovat ty, kteří mají v anamnéze těžkou hypoglykémii, hypoglykémii proběhlou při řízení, či silniční nehodu. Zásadním preventivním prvkem v rámci bezpečného silničního provozu je u diabetika léčeného inzulínem především měření glykémie před jízdou a znalost, jak hypoglykémii předcházet a léčit.

Diabetes mellitus může negativně ovlivňovat výkon pacienta při řízení motorových vozidel. Podle zákonné úpravy (viz dále) se pacient musí podrobit vyšetření své zdravotní způsobilosti příslušným specialistou před vydáním řidičského oprávnění (ŘO) a dále pravidelně.

Diabetes mellitus je onemocnění, při kterém organismus není schopen udržet koncentraci glukózy v normálních mezích, je charakterizováno hyperglykémií.

Normální meze koncentrace glukózy v krvi (glykémie) jsou na lačno ≤ 5,6 mmol/l. Pokud je zvýšena nad tuto hodnotu, ale < 7,0mmol/l, jde o tzv. prediabetes, hodnota ≥ 7mmol/l již znamená diabetes.

Příčiny vzniku diabetes mellitus jsou různorodé, největší procento pacientů (90–95 %) tvoří diabetes mellitus 2. typu (vzniká jako kombinace inzulínové rezistence a postupného úbytku beta-buněk produkujících inzulín), který je zpočátku léčen perorálními antidiabetiky (PAD), ovšem později, v rámci postupujícího úbytku beta-buněk, může a často také je léčen i inzulínem. U diabetes mellitus 1. typu dochází k rychlé destrukci beta-buněk autoimunitním procesem, proto je vždy od počátku léčen inzulínem. Ostatní typy diabetu jsou většinou zpočátku léčeny PAD, později též může být třeba inzulín. Aktuálně je v České republice cca 900 000 pacientů s diabetem mellitus. Hyperglykémie při nedostatečně léčeném diabetu vede k rozvoji tzv. specifických komplikací diabetu, tedy diabetické neuropatii, nefropatii a retinopatii (první změny se objevují za cca 10 let), ty mohou při další progresi vyústit do slepoty či renálního selhání.

DIABETES MELLITUS A RIZIKA NEHOD

Jak již bylo uvedeno, základními situacemi snižujícími řidičské schopnosti jsou hypoglykémie (ne zcela jednoznačná je situace u hyperglykémií) a některé specifické komplikace diabetu.

Hypoglykémie

Hypoglykémie je jednou z komplikací léčby diabetu. Vzniká jako důsledek příliš velké podané dávky inzulínu či určitých typů PAD (derivátů sulfonylurey nebo glinidů) a dochází při ní k poklesu glykémie pod 3,9 mmol/l.

Následně se vyplavují kontraregulační hormony (především glukagon a adrenalin), které se snaží navrátit koncentraci glukózy zpět do normálních hodnot, což se za normálních okolností obvykle dostatečně rychle nezdaří, proto musí zasáhnout pacient. Pokud glykémie dále klesá, pak pod hranicí cca 3.0 mmol/l dochází k tzv. neuroglykopenii (nedostatek glukózy, čili energie pro mozek) a mohou se objevit různé neurologické příznaky (porucha zraku, setřelá řeč, dezorientace apod.), k výrazné poruše vědomí dochází obvykle při glykémii nižší než 2,2 mmol/l. Adrenalin vyvolává tzv. příznaky hypoglykémie, především pocení, třes a tachykardii, podle kterých pacient hypoglykémii včas rozpozná a řeší ji požitím malého množství glukózy (15–20 g), po kterém se glykémie většinou vrací nad dolní hranici normy. Při těžké hypoglykémii (viz níže) je možné použít glukagonovou injekci.
Hypoglykémie se při léčbě inzulínem objevuje relativně často, podstatně častěji u diabetu 1. typu (i několikrát týdně) v podobě tzv. mírné glykémie (pacient ji vyřeší sám), pokud je při hypoglykémii jeho vědomí ovlivněno natolik, že je nutná pomoc další osoby, hovoříme o tzv. těžké hypoglykémii. Ta je stran způsobilosti k držení ŘO důležitým parametrem. U části pacientů může dojít k tzv. syndromu nerozpoznávání hypoglykémie, při kterém výše uvedené příznaky spojené s kontraregulačními hormony nejsou přítomny, či jsou přítomny pouze částečně. U těchto pacientů je riziko těžké hypoglykémie vyšší, a proto je tento syndrom v rámci způsobilosti též významným parametrem.

HYPOGLYKÉMIE A ŘÍZENÍ

Řízení motorového vozidla je činnost, která významně zvyšuje utilizaci glukózy mozkem a potenciálně tak zvyšuje riziko hypoglykémie. Při testu na řidičském trenažéru byla u skupiny diabetiků 1. typu prokázána (obdobné to bude i u zdravých osob) o 17 % vyšší spotřeba glukózy než při pouhém sledování videa ze silničního provozu.

Většina hypoglykémií, které případně při řízení proběhnou, bude však způsobena výše uvedeným nepoměrem v terapii diabetu.

Jakákoliv hypoglykémie vede ke snížení pozornosti, prodloužení reakční doby, dochází též ke zpomalení zpracování vizuální informace, a to zejména při pozorování méně kontrastních scén, například za šera. Při studiích na simulátoru bylo při hypoglykémii popsáno dopravním situacím neadekvátní brzdění či zvyšování rychlosti, nedodržování jízdních pruhů či ignorování červených světel na semaforu.

Postižení kognitivních funkcí po hypoglykémii přetrvává i 20–70 minut po dosažení normoglykémie. Proto je třeba pacientům po prodělané hypoglykémii doporučit další jízdu až po uplynutí minimálně 45 minut.

Hyperglykémie

Existují studie popisující v obecné poloze negativní vliv hyperglykémie (cca nad 15–20 mmol/l) na některé kognitivní funkce. Studie hodnotící výkon řidiče na trenažerech při hyperglykémii však provedeny nebyly.

Oční komplikace

Zhoršení vidění samozřejmě snižuje výkonnost řidiče. S diabetes mellitus se pojí jak diabetická retinopatie, tak i vyšší riziko rozvoje katarakty. Součástí vyšetření diabetika by tedy mělo být ověření dostatečných zrakových kvalit. U pacientů po fotokoagulaci sítnice při progresivní diabetické retinopatii by mělo být zváženo i vyšetření perimetru.

Periferní neuropatie

Studie prokazující vliv periferní neuropatie na řízení motorových vozidel známy nejsou. Lze však předpokládat, že snížená citlivost a propriorecepce mohou mít negativní vliv na cit pro ovládání pedálů. Pacienti by na toto nebezpečí měli být upozorněni, stejně jako na možný sedativní účinek, a tedy snížení pozornosti, některých medikamentů užívaných v léčbě projevů neuropatie (gabapentin, amytriptilin).

Amputovaná končetina

Výběr protézy by měl vždy zohlednit i případnou možnost řídit motorové vozidlo. K řízení by mělo dojít až po dostatečném zácviku pacienta. Při rozsáhlejších amputacích dolních končetin (nad kolenem, obě končetiny) je na místě úprava automobilu pro individuální potřeby takto postiženého řidiče. Amputace končetiny je relativně častým postižením spojeným se syndromem diabetické nohy.

RIZIKOVÉ SKUPINY ŘIDIČŮ MEZI DIABETIKY

V rámci zvyšování bezpečnosti silničního provozu je důležitá obecná snaha o identifikaci rizikových skupin řidičů ohledně nehodovosti s cílem podrobit je výchovné kampani, v krajním případě je ze silničního provozu eliminovat. Jedním z nejvíce zkoumaných atributů u diabetiků je hypoglykémie. V tématu věnované prospektivní studii se 457 pacienty byla v průběhu 12 měsíců zaznamenána alespoň jedna riziková situace, jako např. ztráta kontroly nad vozem či přímo nehoda, v souvislosti s hypoglykémií u 52 % pacientů, u 5 % procent pacientů proběhlo takových událostí 6 a více. Jiná studie prokazuje horší výsledky při testování pracovní paměti při hypoglykémii u pacientů, kteří měli v minulosti silniční nehodu, v porovnání s těmi, kteří jezdili bez nehod.

Klasickou zkoumanou skupinou jsou řidiči adolescenti, jejichž nehodovost obecně patří k nejvyšším. V jedné studii věnované adolescentním diabetikům 1. typu byla jejich rodiči hlášena alespoň jedna kolize spojená s hypoglykémií v předchozím roce u 31 % z nich.

Faktorem, který je velmi konzistentně přítomen u diabetiků s nehodami, je anamnéza těžké hypoglykémie. Ve dvou studiích bylo prokázáno čtyřnásobně větší riziko nehod u pacientů, kteří prodělali těžkou hypoglykémii v průběhu dvou let předcházejících nehodě. Těžká hypoglykémie je i proto jedním ze základních kritérií explicitně vyjádřeným v současné právní úpravě pro posuzování způsobilosti diabetika k držení řidičského oprávnění. V této souvislosti nelze vyloučit ani možnost, že ve strachu ze ztráty řidičského oprávnění může pacient před lékařem těžké hypoglykémie zatajit.

Při adjustaci na ujeté kilometry jsou nezávislými faktory, které zvyšují riziko nebezpečných situací za volantem včetně nehod, anamnestické údaje o těžké hypoglykémii, nehodě a hypoglykémii během řízení.

DOPORUČENÍ PRO ŘIDIČE DIABETIKY

Na základě nejen výše uvedených studií vzniklo obecně přijímané doporučení určené řidičům diabetikům. Jeho základními bezpečnostními prvky jsou kontrola glykémie před jízdou a dostatečná znalost o prevenci a léčbě hypoglykémií.

Vždy mějte při sobě glukometr a testační proužky.

Změřte si glykémii před jízdou (ne déle než 1 hodinu).

Při kratších následujících jízdách, není-li zvýšené riziko hypoglykémie (fyzická aktivita, změna jídelního pořádku), není nutné měření před každou jízdou, nejdéle však po 2 hodinách.

Udržujte hodnotu glykémie nad 5 mmol/l; poklesne-li pod 4 mmol/l nebo máte-li příznaky hypoglykémie, neřiďte.

V případě hypoglykémie zastavte co nejdříve na bezpečném místě.

Vždy mějte v dosahu zdroj sacharidů k zaléčení případné hypoglykémie (sladký nápoj, glukozové tablety...).

Po hypoglykémii se na další jízdu vydejte nejdříve 45 minut poté, co došlo k normalizaci glykémie (potvrďte glukometrem).

Mějte u sebe průkaz diabetika.

Zvláště opatrní buďte, když změníte dávku inzulínu, typ léčby, po fyzické aktivitě a v těhotenství.

Při dlouhých jízdách pravidelně jezte.

Stručný souhrn aktuální legislativní úpravy stran způsobilosti k řízení vozidla a diabetes mellitus

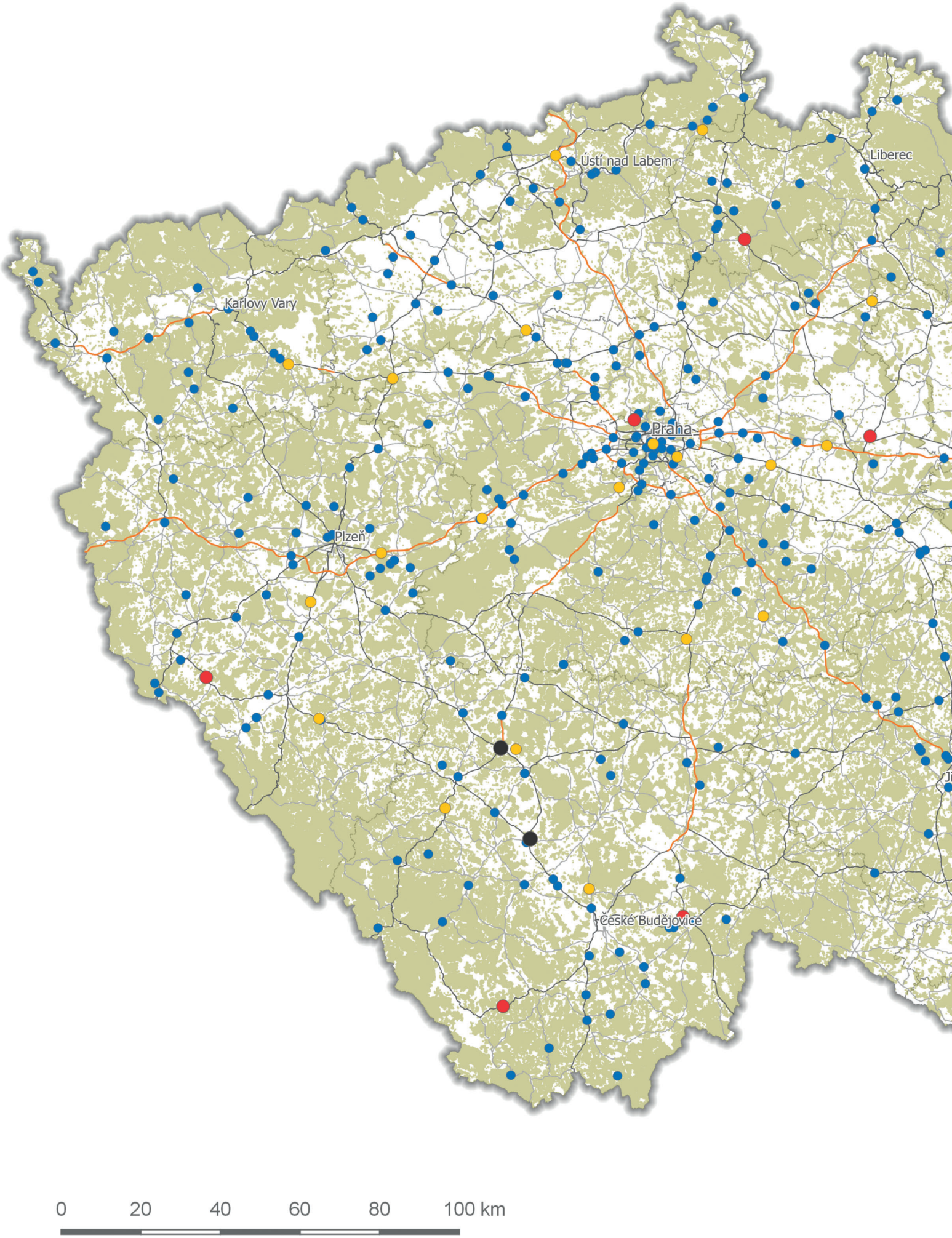
U všech řidičů musí po těžké hypoglykémii dojít k přezkumu způsobilosti, u řidičů neprofesionálů může být po druhé těžké hypoglykémii proběhlé během posledních 12 měsíců způsobilost ponechána pouze na základě jasného zdůvodnění po vyšetření příslušným specialistou, u profesionálních řidičů však toto možné není a po dvou těžkých hypoglykémiích v průběhu 12 měsících je jim způsobilost odebrána. V případě neprofesionálů se jedná pouze o těžké hypoglykémie, které proběhly v bdělém stavu, hypoglykémie ve spánku u nich tedy nejsou zohledňovány. Způsobilost k držení ŘO ztrácí pacient, který trpí „syndromem nerozpoznávání hypoglykemie". Periodicita pravidelné prohlídky kvůli způsobilosti u pacientů léčených hypoglykemizujícími léky jsou u neprofesionálů 3 roky, u profesionálů 1 rok. Všichni pacienti musí být poučeni o riziku hypoglykémií, profesionální řidiči užívající hypoglykemizující léky musí prokázat, že měří glykémie alespoň 2x denně a dále v souvislosti s jízdou. Způsobilost může být na základě posouzení lékařem pacientovi odebrána i na základě dalších (výše uvedených) konotací spojených s diabetem.

ZÁVĚR

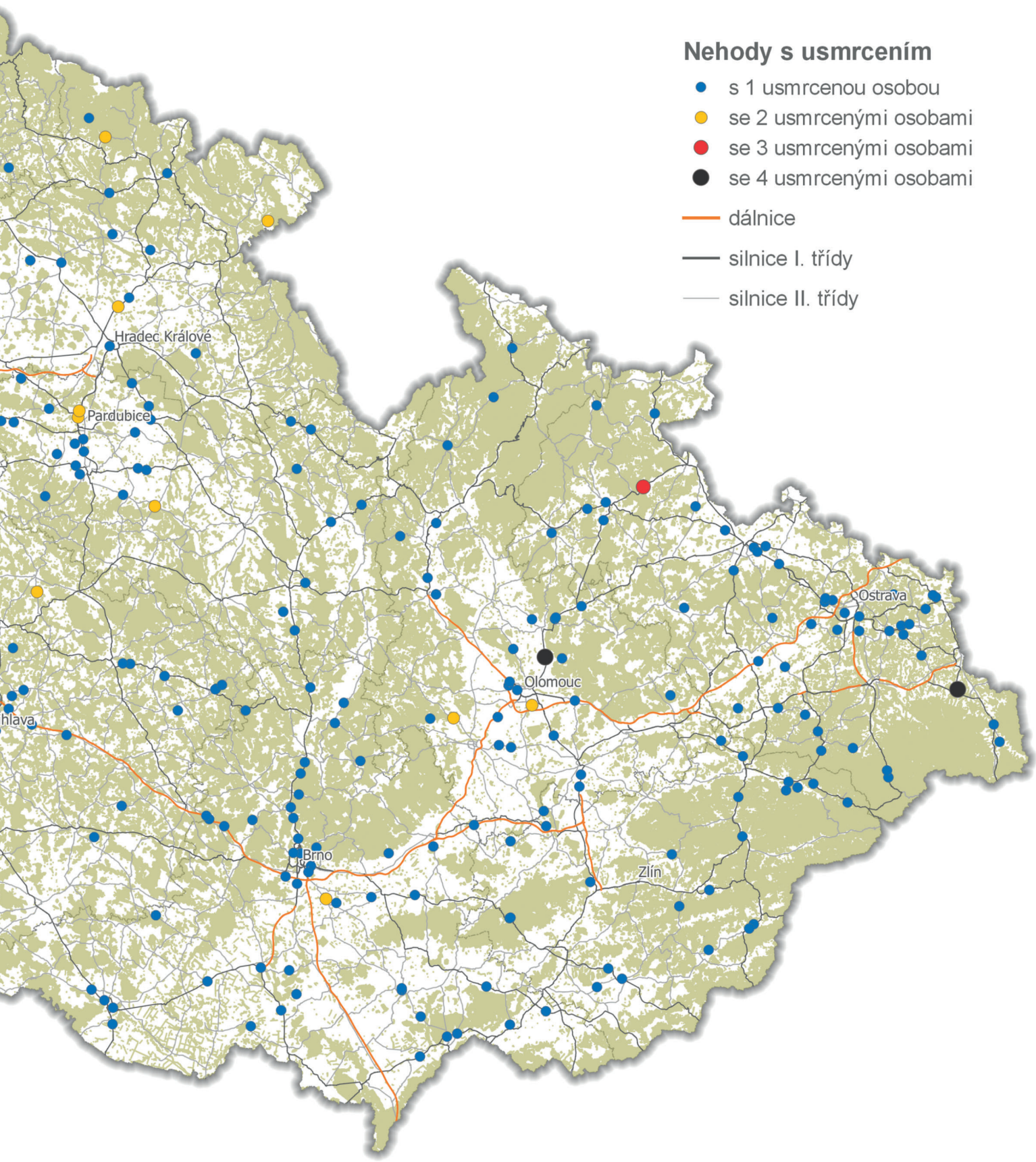
Za nejrizikovější situaci je z hlediska bezpečnosti silničního provozu u řidičů-diabetiků považována hypoglykémie během řízení. Riziko zvyšuje i možný případný handicap spojený s diabetickou retinopatií či kataraktou či amputovaná dolní končetina nahrazená protézou. Ke zvýšení rizika může teoreticky přispět i významná porucha citlivosti a propriorecepce dolních končetin. Za nejrizikovější stran potenciálních nehod lze považovat ty řidiče, kteří mají v anamnéze těžkou hypoglykémii, hypoglykémii proběhlou v průběhu řízení či silniční nehodu. Zásadním preventivním prvkem v rámci bezpečného silničního provozu je u diabetika léčeného inzulínem především měření glykémie před jízdou a znalost toho, jak předcházet a léčit hypoglykémii.

Jan Brož
Katarína Halčiaková

Poznámka: Seznam odborné literatury k tématu je k dispozici na vyžádání u ADP.


Ústí nad Labem
Liberec
Karlovy Vary
Praha
Plzeň
České Budějovice
0
20
40
60
80
100 km

Mapa dopravních nehod s následky na životě v roce 2018



dopravní policie 100 let 1919–2019

Projekt C-ROADS

Železniční přejezdy si zasluhují naši pozornost, jelikož na nich dochází k velkému počtu mimořádných událostí. Varovný je také fakt, že je při nich stále vysoký podíl smrtelných nehod. Teoreticky by mělo platit, že při dodržování všech pravidel silničního provozu by ke střetnutí silničních vozidel s vlaky nemělo vůbec docházet. Ale skutečnost je jiná a pravidelné roční statistiky nám ukazují, jak je tato situace kritická, zejména z hlediska ztrát lidských životů. Současnou snahou je využít pro zvyšování bezpečnosti i nové technologie a technické prostředky. Jedním takovým prostředkem by se mohly stát moderní kooperativní inteligentní dopravní systémy, u kterých v posledních letech dochází k intenzivnímu rozvoji. Proto je v rámci projektu „C-Roads Czech Republic" záměrem Správy železniční dopravní cesty a jejích partnerů ověřit využití kooperativních inteligentních dopravních systémů na železničních přejezdech. V rámci projektu bude navrženo nové řešení a následně bude ověřeno přímo v reálném provozu.

ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY V ČESKÉ REPUBLICE

I přes klesající trend je celkový počet železničních přejezdů v České republice značně vysoký, celkem je u nás 7 870 přejezdů. Vezmeme-li v úvahu délku železniční sítě, která je 9 458 km, ve vztahu k počtu přejezdů, vychází velmi vysoká hustota; téměř na každém kilometru železniční trati se nachází jeden železniční přejezd (1 přejezd / 1,2 km).

Počet železničních přejezdů v ČR	7870
Přejezdy PZS bez závor	2371
Přejezdy PZS se závorami	1370
Přejezdy zabezpečené výstražným křížem	3782
Ostatní (mechanické PZZ, s uzamykatelnou zábranou aj.)	347

Pozn.: PZS = přejezdové zabezpečovací zařízení světlené; PZZ = přejezdové zabezpečovací zařízení

Nehodovost na železničních přejezdech v ČR

V následující tabulce vidíte přehled mimořádných událostí (MU), které se staly v ČR na železničních přejezdech v období 2010–2017. Jsou zde rovněž uvedeny počty usmrcených osob a počty osob zraněných v důsledku těchto nehod.

Nejmenší počet nehod se stává na přejezdech, které jsou vybaveny přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným (PZS) se závorami. Tento způsob řešení úrovňového křížení silnice a dráhy se jeví z dlouhodobého hlediska jako nejméně rizikový. Na přejezdech zabezpečených výstražným křížem a na přejezdech vybavených PZS bez závor nastává přibližně stejný počet nehod. Závažnost nehod se smrtelnými následky je však mnohem horší na přejezdech s PZS, což je u nich dáno hustotou silničního provozu a vyššími rychlostmi vlaků na železničních tratích.

Z dlouhodobých statistik a rozborů mimořádných událostí, které se staly na železničních přejezdech, jednoznačně vyplývá, že hlavní příčina nehod je nerespektování zákona o provozu na pozemních komunikacích. Nehody zaviněné řidiči silničních vozidel mívají vážné a tragické následky, a to především pro samot-

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Celkem
Počet MU	259	184	177	171	174	156	166	168	1455
Počet usmrcených	49	34	27	23	42	32	44	34	285
Počet zraněných	122	105	107	82	74	105	66	82	743

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Celkem
Počet MU	259	184	177	171	174	156	166	168	1455
PZS se závorami	22	14	29	15	27	24	29	22	182
PZS bez závor	124	96	79	82	82	68	75	76	682
Výstražné kříže	113	73	69	74	64	64	62	69	588

nou posádku silničního vozidla, ale také pro železniční provoz a cestující – viz například Studénka v roce 2015. Příčinou bývá zejména nepozornost řidičů silničních vozidel, kteří nedoceňují závažnost situace na železničních přejezdech a jejich chování představuje velké riziko jak pro silniční, tak i drážní dopravu.

Projekt C-ROADS

Jednou z možných cest, jak zlepšit situaci na železničních přejezdech a pomoci řidičům zlepšit jejich pozornost a více vnímat, že se blíží k železničnímu přejezdu, je využití nových moderních technologií, jako jsou kooperativní inteligentní dopravní systémy (C-ITS). V současné době dochází k jejich intenzivnímu rozvoji a očekává se od nich, že významně přispějí k celkovému zvýšení bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy. C-ITS jsou systémy založené na výměně dat mezi vozidly a dopravní infrastrukturou napojenou na řídicí a informační centra, a to buď prostřednictvím C-ITS jednotek rozmístěných na dopravní infrastruktuře, nebo prostřednictvím mobilních sítí. Vybavení silničních vozidel komunikačními jednotkami C-ITS současně umožňuje i vzájemnou komunikaci – základním principem je předávání zpráv týkajících se aktuální dopravní situace mezi samotnými vozidly.

V projektu C-ROADS Czech Republic je spolupráce státní organizace Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) s firmami AŽD Praha a RADOM zaměřena na návrh řešení umožňující nasazení kooperativních inteligentních dopravních systémů pro železniční přejezdy. Výsledkem by mělo být ověření nově navrženého zařízení, kde vysílač v radiovém pásmu ITS G5 na přejezdu vysílá k přijíždějícím silničním vozidlům zprávy a řidič je palubním systémem vozidla předem informován o tom, že se blíží k přejezdu. Řidič bude prostřednictvím palubního informačního displeje získávat nejen informaci o existenci železničního přejezdu na jeho jízdní trase, ale i o tom, že přejezdové zabezpečovací zařízení je ve výstraze, případně i další doplňkové informace o stavu přejezdu. Prostřednictvím Národního dopravního informačního centra mohou některé vybrané informace o stavech přejezdů získávat také navigační systémy, které v případě, že přejezd bude dlouhodobě uzavřen, mohou na základě této informace navigovat řidiče objízdnými trasami. Pro nově vyvíjený systém C-ITS na přejezdech bude platit, že lze vysílat jen tzv. informativní varovné zprávy. Řidič zůstává stále odpovědným za dodržení signalizace, kterou poskytuje přejezdové zabezpečovací zařízení.

Spolupráce Asociace dopravních psychologů na projektu

Na základě žádosti státní organizace SŽDC, která je partnerem projektu a jedním z jeho řešitelů, byla Asociace dopravních psychologů požádána o vyjádření k určitým problémovým oblastem týkajícím se chování a reakcí řidičů. Pro bližší představu uvádíme některé z konkrétních řešených otázek:

- Jaká je vhodná vzdálenost před přejezdem pro předání a zobrazení informace o přejezdu ve výstraze?
- Je vůbec vhodné zobrazit informaci o železničním přejezdu ve výstraze na displeji ve vozidle, které se k němu blíží, popř. jaké symboly zvolit pro zobrazení signalizace ve vozidle?
- Doporučujete použít i nějaké zvukové upozornění, když se auto bude blížit k přejezdu ve výstraze?
- Je vhodně řidiči poskytovat informaci o předpokládané době do ukončení výstrahy na přejezdovém zabezpečovacím zařízení?

Doporučení a připomínky poskytnuté Asociací dopravních psychologů jsou řešiteli projektu průběžně akceptovány a zapracovávány do aplikace tak, aby výsledné řešení zbytečně nerozptylovalo řidiče, ale aby ve vhodnou dobu zaktivizovalo jeho pozornost směrem k tomu, že se blíží k železničnímu přejezdu.

Testování funkčnosti a bezpečnosti

Po instalaci nově vyvinutého zařízení na vytipovaných přejezdech v železniční síti budou probíhat intenzivní testy, a to jak z hlediska funkčnosti, kvality signálu, informační bezpečnosti a spolehlivosti, tak i z hlediska chování řidičů. Společnost Škoda Auto a. s. má velký zájem testovat své vozidlové jednotky s těmito systémy a podílí se i na specifikaci vhodných zpráv, aby je bylo možné efektivně zpracovávat, a předávat tak řidiči přesnou informaci v ten nejvhodnější okamžik. Spolu s nimi jsou navrhovány vhodné způsoby prezentace zpráv řidiči. V rámci testování bude probíhat analýza reakce a vyhodnocení zkušeností profesionálních řidičů s přijatými zprávami z osazených přejezdů. Tím bude zajištěna zpětná vazba a v závěru projektu bude možné řádně vyhodnotit bezpečnostní přínosy i rizika této technologie a navrhnout nejvhodnější skladbu informací předávaných řidičům či autonomním vozidlům.

Projekt bude ukončen v roce 2020, kdy dojde k jeho vyhodnocení, a to jak jeho přínosů, tak i možných rizik. Protože se jedná o celoevropskou platformu C-ROADS, lze předpokládat, že bude dosaženo standardizace zpráv a rozhraní, které by se staly legislativně platné pro celou Evropu. Rovněž se očekává, že s dalším rozvojem autonomních vozidel bude tato aplikace s přenosem informací o stavu železničního přejezdu využitelná i v této aplikační oblasti.

Petr Kolář
Alois Hudeček

Dopravní značení

pplk. JUDr. Sabina Burdová je dopravní inženýrka. U Policie ČR je od roku 1996, sloužila na Územním odboru v Berouně a od roku 2012 je metodičkou pro oblast dopravního inženýrství na Policejním prezidiu ČR, konkrétně na Ředitelství služby dopravní policie.

Cesty, stezky či silnice, jak se v průběhu svého vývoje pozemní komunikace nazývaly, byly, jsou a budou důležitým prostředkem obchodu, politiky, migrace obyvatelstva i hospodářského a ekonomického vývoje. Je bez diskuze, že vytvářením bezpečného dopravního prostoru lze systematicky odstraňovat místa častých dopravních nehod. Právě dopravní značení je jedním z nízkonákladových nástrojů jak toho docílit.

POHLED DO HISTORIE VZNIKU DOPRAVNÍCH ZNAČEK

Ve středověku byly podél silnic umísťovány otesané kameny, které nápisem či znakem upozorňovaly na důležité skutečnosti, například na prudké klesání či na zakázané cesty, vyhýbající se celním místům, a lze je považovat za předchůdce dopravních značek.

Na konci 18. století se v souvislosti s rozvojem poštovnictví začaly užívat tzv. milníky, které udávaly vzdálenost či dobu jízdy do vybraných center. Později docházelo k tzv. kilometrování silnic pomocí patníků již při samotné výstavbě silnice. To se však týkalo pouze státních silnic a v roce 1933 bylo upraveno výnosem ministerstva prací veřejných.

S nástupem automobilismu dochází k rozvoji dopravního značení, které se až do 30. let dělilo na orientační a výstražné. Na rozdíl od Slezska, které vydalo 1. ledna 1878 zákon č. 5 „řád policie silniční pro veřejné nestátní silnice ve Slezsku“, jenž určoval správci označovat silnice ukazateli cesty, tzv. cestníky, bylo v Čechách zavedeno jednotné značení na státních silnicích až výnosem pražského místodržitelství z 28. května 1909. Podle tohoto výnosu měly být na důležitých rozcestích umístěny betonové nebo kamenné hranoly s nápisem a vyznačením směru na zkosené straně. Současně výnos také zaváděl barevné značení státních silnic, sedm barev, jež odlišovaly směr silnice (např. směr východ – západ červeně). Barvy se používaly i na kilometrových kamenech, a motorista se tak mohl lépe orientovat.

Dalším významným krokem byla povinnost uložená obcím zákonem č. 266/1920 Sb. z. a n. a vládním nařízením č. 324/1921 Sb. z. a n., umístit při vstupu do obce a výstupu z ní oválné modré normalizované tabulky, které mimo jiných údajů obsahovaly název obce.

Orientační značení však bylo shledáno nedostatečným, zejména pro automobily, a tak Československý autoklub podal na počátku 20. let návrh na orientační značení veřejných silnic a požadoval, aby byly silnice značeny hlavně v nebezpečných místech a místech křížení. Ukazatele směru jízdy měly být osazeny v místech, kde odbočuje více silnic, nebo v místech, kde není jasný směr jízdy.

Mělo na nich být uvedeno větší město ve směru jízdy nebo první následující obec a počet kilometrů. Barevné provedení bylo navrhováno podle vzoru Francie a mezinárodních ujednání; Bílé nápisy na modrém podkladě na sloupech ve výšce asi 2 m nad vozovkou, aby nápisy byly čitelné bez zastavení vozidla. Ministerstvo věcí veřejných návrh obdobného znění předložilo k posouzení vládě a počítalo s přijetím samostatného zákona, který by dopravní značky upravoval. Návrh byl však z finančních důvodů zamítnut, což vedlo k tomu, že dopravní značení v Československu nemělo jednotnou koncepci.

Na počátku 20. století vzrůstala potřeba výstražného dopravního značení silnic, jehož otázkou se zabýval i I. Mezinárodní silniční kongres, který se uskutečnil v roce 1908 v Paříži. Výsledkem společného jednání byl podnět k úpravě na mezinárodní úrovni. O rok později byla v Paříži stanovena pro smluvní státy povinnost označovat nebezpečná místa na silnicích výstražnými dopravními značkami. Tyto značky byly kruhového tvaru a jednalo se pouze o čtyři druhy: stružka, zatáčka, železniční přejezd a křižovatka. A tak v roce 1910 vydalo ministerstvo veřejných prací výnos, jímž byla silničním správám uložena povinnost provést značení silnic výstražnými značkami podle pařížské úmluvy. Protože však tyto schválené dopravní značky skutečným potřebám nedostačovaly, byl v roce 1913 vydán další výnos, který doplnil výstražné značky o sedm dalších, jako např. uzavřená silnice, mýtnice, celní úřad. Tentýž rok k nim přibyly ještě nejvyšší povolená rychlost a směr jízdy.

Na nestátních silnicích bylo umísťování dopravních značek v Čechách řešeno oběžníkem českého Zemského výboru z roku 1911. Okresní výbory měly podle tohoto oběžníku na svých silnicích na potřebná místa umístit uvedené dopravní značky a na jejich osazování se měly podílet i organizace automobilistů. Jednotná koncepce však stále chyběla.

Na silničním kongresu v Seville, konaném v roce 1923, bylo navrženo, aby výstražné dopravní značky měly tvar rovnostranného trojúhelníku s vrcholem umístěným nahoru. Tato podoba byla zakotvena v „Mezinárodní úmluvě o jízdě motorovými vozidly", uzavřené v roce 1926 v Paříži, která nahrazovala konvenci z roku 1909. Počet výstražných dopravních značek však zůstal nezměněn.

Dopravní značení na našich silnicích však zůstalo nekoncepční, mimo několika výstražných značek nebylo právně upraveno, a tak nebyly výjimkou situace, že v rámci jedné obce bylo možné na silnicích vidět dopravní značky stejného významu, avšak odlišného provedení.

Po roce 1910 se v Evropě objevuje první světelná signalizace, která se sem rozšířila z Ameriky. Signalizace se skládala z tříbarevné soustavy – zelená, žlutá a červená. Nejprve nalézala uplatnění na nepřehledných křižovatkách. V Praze byl první semafor nainstalován v roce 1927 v Hybernské ulici. Semafory měly nahradit dopravní strážníky, kteří od roku 1920 řídili dopravu na důležitých křižovatkách. Jejich řízení bylo automatické i ruční, přičemž pokyny strážníků měly přednost před světelnými signály. Na začátku roku 1939 řídily semafory dopravu již na 17 pražských křižovatkách.

Značení silnic výstražnými značkami bylo upraveno zák. č. 81/1935 Sb. z. a n. o jízdě motorovými vozidly a k jeho provedení sloužilo vládní nařízení č. 203/1935 Sb. z. a n. Nařízení upravovalo šest výstražných značek definovaných ve tvaru rovnostranného trojúhelníku v bílém provedení na modrém podkladě.

Komplexní úprava dopravního značení byla obsažena v zákoně č. 82/1938 Sb. z. a n. o dopravních značkách a byl opět proveden vládním nařízením – č. 100/1938 Sb. z. a n., které stanovilo systém silničního značení a podobu jednotlivých značek. Toto nařízení rozlišovalo výstražné značky (8 značek), zákazové značky (19 značek), příkazové a informativní značky, světelné značky, značky označující silnice dopravně zvláště významné a zařízení sloužící k uzavírkám silnic a cest. Zákon pak stanovil, že dopravní značky musí být umístěny na veřejných silnicích, cestách a ulicích do konce roku 1938. Umístit a udržovat jej musely správy jednotlivých silnic, příp. obce.
K dokončení provedení dopravního značení došlo až v polovině roku 1939 a komplikace přinesl i přechod na pravostranný provoz, který si vyžádal přemístění již osazených dopravních značek. Okupace přinesla také změnu v systému dopravního značení, když bylo vydáno vládní nařízení č. 242/1939 Sb. z. a n. o chování v silniční dopravě (dopravní řád silniční) a dopravní značení mělo být harmonizováno s úpravou platnou v Německu. Zásadní úprava se dotkla výstražných značek, u nichž se měnilo barevné provedení – červené orámování s černým znakem v bílém poli. Nově se objevila značka přikazující zastavit vozidlo. Měla tvar rovnostranného trojúhelníku postaveného na vrchol s červeným okrajem a modrým středem, v němž byl nápis „STOP". Tato úprava přetrvala ještě po osvobození Československa.
Když se v roce 1949 v Ženevě konala mezinárodní konference o silničním provozu, byla přijata „Mezinárodní úmluva o silničním provozu" a také protokol o silničních dopravních značkách, který zavazoval smluvní státy provést odpovídající dopravní značení do deseti let.

SOUČASNOST

Dnes zná vyhláška na 120 druhů dopravních značek a další přibývají (např. nízkoemisní zóna). Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, přikazuje, že dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace musí především tvořit ucelený systém, přičemž se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem. Základními zásadami při užití dopravních značek a dopravních zařízení tak jsou účelnost (dopravní značení musí vytvářet ucelený systém organizace a řízení provozu; dopravními značkami se nevyznačují zejména ty zákazy, příkazy a omezení, které vyplývají z obecných ustanovení pravidel silničního provozu.), srozumitelnost (dopravní značení musí být srozumitelné, výstižné, jednoznačné a úplné; stejné dopravní situace je nutno vyznačovat stejným způsobem), výstižnost (dopravní značení musí vystihovat skutečnou situaci místa, na které upozorňuje či o něm informuje), viditelnost (dopravní značení musí být všemi účastníky provozu, pro které je určeno, viditelné z dostatečné vzdálenosti) a údržba (pravidelné čištění a obnova značek a dopravních zařízení musí zabezpečovat jejich včasnou viditelnost a správnou čitelnost). Dále je nutné při umísťování dopravního značení zohledňovat i převládající funkci území, jinak nebude takové dopravní značení účastníky silničního provozu respektováno.

Dopravní značení je důležitou součástí pozemních komunikací, která dokáže ovlivnit bezpečnost a plynulost provozu. Především opodstatněnost a účelnost jeho umístění je zásadní proto, aby bylo ze strany řidičů respektováno, a nejen to, podstatná je i jeho vzájemná kombinace a umístění tak, aby bylo včas postřehnutelné a řidič na něj mohl reagovat. Toto pravidlo je potřeba při rozhodování o jeho umístění důsledně dodržovat.

Sabina Burdová

Senioři za volantem

MUDr. Norbert Král je praktický lékař. Pracuje v ordinaci praktického lékaře na Praze 4. V roce 2008 ukončil 1. LF UK a nastoupil do oboru Všeobecného praktického lékařství, atestoval v roce 2012. Působí zároveň jako postgraduální student a odborný asistent na Ústavu všeobecného lékařství 1. LF UK. Předmětem jeho zájmu je onkologická prevence v ordinaci praktického lékaře.

MUDr. Zuzana Šnajdrová pracuje jako lékařka interního oddělení a vedoucí geriatrické ambulance Nemocnice Milosrdných sester sv. K. Boromejského v Praze. Vyučuje gerontologii na katedře speciální pedagogiky Pedagogické fakulty UK v Praze. Studium 1. LF UK Praha ukončila v roce 1996. Specializaci v oboru vnitřní lékařství prvního stupně získala v roce 1999, specializaci v oboru geriatrie v roce 2002, specializovanou způsobilost v oboru vnitřní lékařství i v oboru geriatrie v roce 2009. Je členkou České geriatrické a gerontologické společnosti, a tedy i členkou České lékařské společnosti JEP od roku 1998, členkou Česká Alzheimerovské společnosti od roku 2004. V letech 2016–2017 byla místopředsedkyní Akreditační komise Ministerstva zdravotnictví pro vzdělávání v oboru Geriatrie.

Co vás přivedlo k zájmu o problematiku řidičů seniorů?

MUDr. Zuzana Šnajdrová: To je hezká otázka, ale odpověď je trochu složitější. Oba moji rodiče jsou soudní znalci a analýze dopravních nehod se věnují, co pamatuji. K práci internisty ani geriatra ale nepatří přímo posudková činnost. Ke geriatrické atestaci se učíme posuzování funkčního stavu seniora (zda je například schopen sebeobsluhy) a diagnostiku syndromu demence. Posuzování zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel je v pracovní náplni praktických lékařů. Až když se mi v ordinaci několikrát opakovala scénka: „Když má tatínek demenci, to by asi neměl řídit, že?“, tak jsem se začala o problematiku zajímat. Zjistila jsem, jak velmi rozdílný přístup k posuzování mají kolegové lékaři, kolik souvisejících problémů poctiví praktici řeší a odborní lékaři často ani netuší, že jejich pacient ještě řídí, a měli by se nad tím aspoň zamyslet.

Jaké otázky dostáváte nejčastěji na svých přednáškách?

MUDr. Zuzana Šnajdrová: „Když pacientovi sebereme řidičák, tak mu sebereme sebevědomí a soběstačnost. Není lepší mu ten řidičák nechat?“, „Může pacient s demencí řídit?“, „Co mám dělat, když mám podezření na kognitivní deficit?“, „Kdy mám poslat pacienta k dopravnímu psychologovi, kde ho najdu a co když k němu pacient odmítne jít?“, „Když pošlu pacienta k odbornému lékaři, ten mi často napíše jen diagnózu ve svém oboru a s tím související doporučení, ale neodpoví na dotaz ohledně zdravotní způsobilosti k řízení. Co s tím mám dělat?“, „To se opravdu musí hlásit na úřad – nestačí nepotvrdit dotazník o zdravotní způsobilosti?“ „A musím hlásit i přechodnou zdravotní nezpůsobilost?“, „Co mám dělat, když se pacient brání, chce si stěžovat, případně kvůli ŘP odchází za jiným lékařem?“

Jaké procento řidičské problematiky je zastoupeno ve vaší praxi?

MUDr. Norbert Král: Těžko to lze vyjádřit v procentech, ale v obecné rovině lze říci, že řidičská problematika se řeší zcela pravidelně. Jedná se o běžnou část práce praktického lékaře a troufám si říct, že posuzujeme zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel téměř každý den.
MUDr. Zuzana Šnajdrová: Jak jsem již zmínila, vydávání posudku o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel k mým přímým povinnostem nepatří. Řekněme, že cca 1x měsíčně řeším zdravotní způsobilost nějakého řidiče, ať již v rámci propuštění z akutního interního pobytu, nebo při vyšetřování v geriatrické

ambulanci, která je vyprofilovaná hlavně na kognitivní poruchy. Čím déle se problematikou zabývám, tím i přibývají kolegové, kteří se na mě obracejí při nejistotě, jak postupovat.

Jak přijímají řidiči ve vyšším věku odebrání řidičského oprávnění?

MUDr. Norbert Král: Naštěstí to není častá situace, ale bohužel v případě odebrání je často vztah lékař – pacient narušen. Pacient to bere od lékaře, ke kterému chodí pravidelně, často roky, jako zradu a to i přes opakované vysvětlení celé situace, přes argumentaci, proč jsme učinili takové rozhodnutí.

MUDr. Zuzana Šnajdrová: Je to těžké. Jeden pacient s velmi nemocným srdcem, u něhož hrozila ztráta vědomí či náhlá smrt prakticky kdykoliv, mi řekl „Vždyť hlavu mám v pořádku a v autě nedělám nic těžkého, jen kroutím volantem." Lidé s kognitivním deficitem si někdy uvědomují své zapomínání, ale nechápou „Proč by je to mělo omezovat v řízení." Často se velmi brání a při každé další návštěvě ptají, „jestli bych jim řidičák nemohla vrátit." I když senior verdikt přijme, ještě stále nemáme vyhráno. Nejen, že někteří pak potřebují pomoc, například se zajištěním nákupů. Ale vznikají i další nebezpečné situace, kdy senior místo autem začne jezdit na kole, nebo devadesátiletého pána po dálnici D1 začne vozit jeho ještě starší sestra. Případně dotyčný řídí dál „i bez papírů".

Jaké problémy činí seniorům v dnešní době odebrání řidičského oprávnění?

MUDr. Norbert Král: Pokud dojde u seniorů ke zhoršení mobility, automobil jim celou situaci značně usnadní. Jsou schopni zajistit si větší nákupy, dopravit sebe nebo nemocného partnera k lékaři – kamkoliv je potřeba. Pražští senioři mají často chalupy na venkově a naopak ti venkovští se potřebují dostávat do větších měst kvůli úřadům či zdravotní péči. Odebrání řidičského oprávnění tak vede ke ztrátě jejich samostatnosti a začínají být odkázáni na pomoc druhých, což nesou zpravidla velmi nelibě.

MUDr. Zuzana Šnajdrová: Nejvíc jim vadí ztráta sebeúcty. Řízení automobilu patří k pocitu „jsem stále chlap". K praktickým problémům patří zhoršená dostupnost milované chalupy, nemožnost si nakoupit dál než v samoobsluze za rohem (která také na vesnici nemusí existovat), nebo zhoršená dostupnost lékařské péče.

Jaká je vaše spolupráce s rodinou seniora a se subjekty sociální péče v případě omezení nebo odebrání řidičského oprávnění?

MUDr. Norbert Král: To je často komplikované, rodina nemá mnohdy o celé situaci přehled, lékař jí bez souhlasu pacienta/posuzovaného nemůže poskytovat informace ze své vůle. Pokud je fungující rodina, která je dobře informována, přichází mnohdy i s pacientem a nechá si situaci vysvětlit a setkáváme se s pochopením a podporou v rozhodnutí.

MUDr. Zuzana Šnajdrová: Oproti praktickým lékařům, mám jako geriatr jednu velkou výhodu. S příbuznými pacientů se často (i když ne u všech) potkám. Má-li totiž rodina aspoň trochu zájem, tak na internu se přijdou zeptat na zdravotní stav. Na geriatrickou ambulanci se vesměs dostávají spíše pacienti, kteří rodinou podporu mají, protože bez ní k nám často nejsou schopni dojít. Rodina nám může velmi pomoci – poreferuje o schopnostech pacienta doma, často rychleji pochopí vysvětlení a spolupracují v přesvědčování řidiče, že situaci zvládnou společně, i když řídit nebude. Mnohdy se jim i uleví. Někteří zvládnou nebezpečnou situaci vyřešit zabavením klíčů od auta. Nebo může rodina naopak celou situaci ještě komplikovat, pokud sami nemají náhled. Tam, kde rodina trvá na tom „Že dědeček na chalupu, nebo na nákup prostě musí, protože ho tam přeci nikdo nestíhá vozit.“, dochází k nepříjemným konfliktům. Pracovníkům sociálních služeb je to asi jedno. Například pečovatelskou službu si klient objednává dle seznamu možných úkonů za příslušnou cenu. Zda se ujmou člověka, který přestal řídit, záleží jen na dostupnosti dané služby v regionu a kapacitě agentury a také na tom, zda je dotyčný ochoten si nechat pomoci.

Používají lékaři při posuzování způsobilosti k řízení u seniorů harmonizované kódy?

MUDr. Norbert Král: Ano, většina praktických lékařů uvádí, že je občas použije. Data nemám k dispozici. Asi ani žádná taková data neexistují.

MUDr. Zuzana Šnajdrová: Jak kteří. Nejvíce je v povědomí kód „brýle nutné“. Když jsem stejnou otázku položila mladým praktikům v lednu 2018, většina přítomných nevěděla, o čem mluvím. O rok později na dalším workshopu již diskutovali, zda harmonizované kódy považují za užitečné, či nikoliv. Obecně si myslím, že se harmonizované kódy u seniorů používají méně, než by měly nebo mohly.

Jaké jsou nejčastější zdravotní problémy seniorů, které omezují jejich schopnost řídit vozidlo?

MUDr. Norbert Král: V ordinaci praktického lékaře jsou to především senioři po prodělané cévní mozkové příhodě s motorickým a/nebo kognitivním deficitem, pacienti s demencí a pacienti s poruchou rovnováhy.

MUDr. Zuzana Šnajdrová: Když budu jmenovat opravdu nejčastější, tak: zhoršující se zrak, některá onemocnění srdce a cév - kde hrozí ztráta vědomí, neurologické poruchy – například stavy po mozkových příhodách, demence, někdy diabetes (tedy cukrovka) – pokud je spojená s hypoglykemiemi. Nesmíme ale zapomínat i na závislosti, například na alkoholu, ale třeba i na lécích na spaní. Pak také řada pravidelně užívaných léků může ovlivňovat pozornost. Někomu brání kloubní obtíže – otočit dostatečně hlavou, zvednout paži k volantu. Problémů je celá řada.

U jaké části vašich pacientů se tyto obtíže vyskytují?

MUDr. Norbert Král: Nedokáži odhadnout, přibližně 1x za 1–2 měsíce jsme nuceni podrobit pacienta dalšímu odbornému vyšetření (např. oční, neurologické či dopravněpsychologické). Málokdy se vyskytne závažný důvod k uznání pacienta zdravotně nezpůsobilým ve věku do 70 let. A pochopitelně třeba u pacientů nad 80 let je to diametrálně jiné, tam je to těžké rozhodování s dalším vyšetřovacím algoritmem.

MUDr. Zuzana Šnajdrová: Statistiku nemám. Věnuji se i velmi starým nemocným. Hodně mých pacientů je ve stavu, že k autu ani nedojdou a pokud řidičský průkaz měli, tak již dávno neřídí. Často proto, že se u nich výše jmenované zdravotní problémy kombinují. O to bývá někdy těžší „aktivní řidiče“ najít, citlivě s nimi situaci probrat a správně posoudit.

Polymorbidita geriatrických pacientů je všeobecně známá. Jaké jsou nejčastější důvody seniora k vyhledání vaší geriatrické péče?

MUDr. Norbert Král: Z pohledu praktického lékaře je drtivá většina odeslaných pacientů s podezřením na demenci.

MUDr. Zuzana Šnajdrová: Geriatrickou ambulanci mám v rámci interního oddělení. Interna zůstává internou s celým spektrem diagnóz, u seniorů se přidávají nespecifická zhoršení stavu, náhlé zmatenosti, ztráta soběstačnosti, či polypragmasie a nežádoucí účinky léků. Tam může významně pomoci právě geriatrie. Na geriatrické ambulanci se věnujeme hodně diagnostice poruch paměti a syndromu demence. Velmi často nás právě z tohoto důvodu oslovují právě rodinní příslušníci nebo praktičtí lékaři pacientů. Vyšetřujeme funkční fyzický i kognitivní stav nemocných a dle toho pomáháme hledat optimální individualizované řešení další péče. Dnes už mám i pacienty, kteří přišli cíleně, kvůli řidičskému průkazu.

Od jakého věku považujete za nezbytné ověřovat vývoj řidičských schopností lékařskými systematickými kontrolami? A jak často?

MUDr. Norbert Král: Věk 65 let se mi zdá optimální, frekvence 2 roky od 68 let je velmi diskutabilní přímo úměrně s přibývajícími roky. Vydat posudek například v 90 letech na 2 roky? Toť otázka.

MUDr. Zuzana Šnajdrová: Myslím, že hranice věku je v povinných kontrolách zohledněna rozumně. Každý by ale měl vědět, že lékař může interval zkrátit a navíc že musí hlásit i zdravotní nezpůsobilost k řízení mezi těmito povinnými intervaly, pokud ji zjistí například při pravidelné kontrole.

Podle současně platné legislativy je každý lékař, který zjistí u pacienta omezenou způsobilost k řízení vozidla, povinen neprodleně tuto skutečnost ohlásit. Máte zkušenosti s projednáváním těchto případů?

MUDr. Norbert Král: Ano, myslím, že to docela funguje. Nebo jsem se setkal se situací, kdy mi toto specialista oznámí a já už u svého pacienta podniknu patřičné kroky. Jen nerozumím tomu, jak bych měl hlásit dočasné nezpůsobilosti, například krátce po operaci, bezprostředně po cévní mozkové příhodě. V tom nemám, přiznám se, jasno.

MUDr. Zuzana Šnajdrová: Neznalost zákona neomlouvá, ale i tak řada lékařů o této povinnosti vůbec neví. Přiznávám, že i mě trvalo řadu měsíců, než jsem se k tomuto paragrafu dočetla. Myslím, že by se to měli dozvědět již medici na fakultě. Proces jako takový je poměrně jednoduchý. Nejsložitější je zjistit, pod který dopravní inspektorát pacient spadá, respektive jak se příslušná instituce v regionu jmenuje. Jen Praha má dopravní inspektoráty tři a každý se jmenuje jinak – zabralo mi dvě hodiny všechny tři kontakty najít. Jakmile znáte adresy, už je to jednoduché: Na kus papíru napíšete dopis ve znění „Pan/í XY, narozen/a…., není (a nebude) zdravotně způsobilý/á řídit motorové vozidlo". Současně je potřeba napsat to do jeho či její zdravotnické dokumentace, dát pacientovi podepsat a kopii poslat praktickému lékaři. Vše ostatní řeší úřad s praktickým lékařem, který může verdikt potvrdit či zrušit.

Jaká je vaše spolupráce s psychology a autoškolami?

MUDr. Norbert Král: Má zkušenost s dopravními psychology je velmi dobrá. Nevím však, kdy si například mohu dovolit indikovat praktickou jízdu seniora ve vozidle s instruktorem.

MUDr. Zuzana Šnajdrová: Zákon nenutí lékaře, ale ani řidiče seniory služeb dopravních psychologů využívat. Vznikají z toho někdy složité situace. Na druhou stranu klinický psycholog je jedním z odborníků, kam posuzující lékař ze zákona může pacienta poslat. Nejvíce tedy potřebujeme klinické psychology, kteří pokud možno mají i dopravně psychologickou zkušenost. Vyšetření řidiče seniora je jistě jiné než vyšetření mladého řidiče profesionála. Stále nám celorepublikově chybí kontakty na psychology, kteří jsou nakloněni tomu seniory vyšetřovat. Problém také bývá, pokud pacienta nutíme jít na vyšetření, které si musí platit. Praktik spoustu pacientů zvládne vyšetřit sám, protože blokující je třeba fyzické onemocnění. Geriatr psychologovi pacienta s významnou demencí také posílat většinou nebude. Ale vhledem ke stárnutí populace budou jistě přibývat řidiči, kde s rozhodnutím budeme potřebovat od psychologů pomoct. Dalším velkým tématem je podle mě využití kondičních, respektive zkušebních jízd v autoškole, ať již samostatně či za přítomnosti psychologa. Myslím, že je to skvělý nástroj, ale v legislativě bohužel není zakotven. Kromě rozhodování „způsobilý/nezpůsobilý" mohou psychologové i instruktoři autoškol pomoci lékařům s kompenzací. Myslím tím například psychoterapeutickou podporu seniora, který o řidičský průkaz přišel. Určitě jsou i řidiči, kterým by pomohl kognitivní trénink a proškolení v nových dopravních předpisech spojený s kondičními jízdami, aby mohli ještě nějakou dobu řídit dál aspoň s pečlivě nastavenými harmonizovanými kódy.

Dana Černochová

Dopravně preventivní výcvikové kurzy

Mgr. Tereza Slabihoudková, Ph.D. vystudovala obor Pedagogika na FF Univerzity Karlovy a následně zde 1. 3. 2019 obhájila doktorskou práci na téma Vliv dopravně preventivních výcvikových kurzů na nehodovost a dopravní přestupky českých řidičů pod vedením doc. PhDr. Josefa Valenty, CSc.

Obecným cílem působení na účastníky silničního provozu je zvýšit bezpečnost a snížit nehodovost. Člověk je stále nejrizikovějším faktorem, jaké by tedy mělo být jeho chování? Výraz „bezpečné" se jeví jako příliš obecný, vhodnější je nazvat jej kooperativní nebo defenzivní.

Kooperativní a defenzivní chování

Zastáncem kooperativního způsobu jízdy či chování řidiče je dopravní pedagog O. Konsbul. Podle něj je kooperace mezi řidiči klíčová pro eliminaci dopravních nehod. Nutno podotknout, že kooperativní chování bohužel není v dopravní terminologii příliš užívaným pojmem, byť vystihuje očekávánou spolupráci mezi řidiči a směřování ke stejnému cíli (dostat se bezpečně z místa A do místa B). Výuku kooperativního způsobu v tuzemských výcvikových kurzech nenajdeme, může se však skrývat pod některým z kurzů bezpečné či defenzivní jízdy.

Defenzivní způsob jízdy je chápán nejednotně. Pojem „defenzivní chování" lze chápat jako chování obranné, kdy se jedinec brání či předchází nepříjemným situacím. V tuzemských dopravně výcvikových centrech je defenzivní jízda vykládána jako jízda bezpečná, předcházející problémovým a kolizním situacím. Podle BESIPu se bezpečná jízda rovná jízdě defenzivní.

Co jsou dopravně preventivní výcvikové kurzy?

Systém vzdělávání neprofesionálních řidičů je nastaven tak, že po absolvování autoškoly a získání řidičského oprávnění není nutné se dále vzdělávat a zdokonalovat v řidičském umění. Nyní se začaly objevovat doplňující kurzy, které lze absolvovat dobrovolně, za poplatek. Jedním z nejrozšířenějších je kurz defenzivní jízdy. V nabídce školicích středisek jsou dále kurzy bezpečné jízdy nebo např. kondiční jízdy pro ženy. Ke kvalitnímu výcviku patří dobrý teoretický základ, prostor k opakování a upevnění vědomostí, dovedností a postojů. Kurzy bezpečné či defenzivní jízdy jsou obecně výcvikové programy, které zlepší vědomosti, dovednosti a postoje účastníků dle stanovených cílů. Teorie výcviku zahrnují mnoho proměnných, které mohou ovlivnit jeho průběh. Základními principy jsou participace a opakování. Absolvování jednoho výcviku nemůže poskytnout takové upevnění vědomostí, dovedností, postojů či hodnot, aby trvaly po celý život. Dopravní vzdělávání by mělo být součástí celoživotního učení.

Noe a Colquitt (2000) uvedli přehled řady charakteristik efektivního výcviku:

1. porozumění cíli,
2. smysluplný obsah,
3. využití různých technických prostředků,
4. relativně bezpečné prostředí výcviku,
5. zpětná vazba od vedoucích výcviku,
6. možnost cvičících pozorovat výkony ostatních a jejich vzájemná interakce,
7. efektivní příprava a koordinace výcvikových programů.

Jaký je vliv dopravně preventivních kurzů na nehodovost řidičů?

V České republice je možné navštívit mnoho řidičských výcvikových kurzů zaměřených na různé oblasti řízení. Jedná se např. o defenzivní nebo hospodárnou jízdu či bezpečnou jízdu zaměřenou na zlepšení konkrétních dovedností s cílem zvládnutí krizových situací.

Žádné evaluační studie kurzů bezpečné či defenzivní jízdy se však v České republice nerealizovaly. Obecně lze říci, že pro takové typy kurzů existuje velmi málo studií, které by prokazovaly efekt. Holandský výcvik „Risk" pro motocyklisty, ke kterému byla zpracována evaluační studie, má následující výsledky: výcvik nevede k nadměrné sebedůvěře jezdců a má pozitivní vliv na bezpečné jízdní chování a vnímání nebezpečí u motocyklistů jak v krátkodobém horizontu (v prvních měsících po výcviku), tak v dlouhodobém výhledu (jeden rok až osmnáct měsíců po tréninku). Absolventi kurzu „Risk" vykazovali bezpečnější dopravní chování než kontrolní skupina bez tohoto kurzu. Do této doby však nebyly uskutečněny žádné studie, které vědecky dokazují pozitivní účinky pokročilého výcviku jezdců.

Doporučení vyplývající ze studie:

- pozitivní efekt použití videonahrávek (rozbor vlastních praktických jízd),
- menší skupina účastníků s více lektory (9 účastníků, 3 lektoři),
- praktické jízdy v reálném provozu,
- vedení pouze certifikovanými instruktory, kteří musí absolvovat další vzdělávání.

Z oslovených dopravních odborníků se rozhovoru na téma výcvikových kurzů zúčastnili PhDr. Ing. Milan Hrdina, Mgr. Lucie Límová, Lukáš Hutta, Mgr. Ota Konsbul a Jiří Patera. Následující text vychází z těchto rozhovorů.

Výcvikové kurzy pro řidiče (např. škola smyku, defenzivní jízda atd.)

Dle některých odborníků působí kurzy typu Škola smyku spíš kontraproduktivně. Řidič dle nich nabyde dojmu, že dokáže všechno zvládnout, a po absolvování bude naopak jezdit rychle. Zda si z kurzu něco řidič odnese a uvědomí si, např. jak je jednoduché dostat smyk, je pouze na jeho soudnosti. Také se vyskytuje názor, že za školu smyku by se neměly umazávat body, jak tomu je v současné době. Jiní dopravní odborníci považují kurzy za přínosné právě v tom, že je dobré si vyzkoušet ztížené podmínky. Podle nich se jedná o jedinečnou příležitost vyzkoušet si v bezpečných podmínkách hlídání přehledu v dopravě či řešení krizových situací. Existují i kurzy pro seniory nazvané „Jdu s dobou", jejichž součástí je také výuka defenzivní jízdy. Tyto kurzy však nejsou mezi všemi odborníky známé.

Podmínky, za jakých budou výcvikové kurzy pro řidiče účinné

Podmínkou účinnosti kurzů je opakování, bez níž hrozí, že účastník dovednosti zapomene, stejně jako například první pomoc, kterou si člověk vyzkouší, ale časem ji bez připomínání zapomene. Vhodné by například bylo, aby řidiči měli opakovací povinnost praktických jízd (myšleno standardní řízení, ne v extrémních podmínkách), kde by se např. zbavili zlozvyků. Pravidelnost kurzů (tedy i teorie) je důležitá i proto, že se pravidla silničního provozu mění a řidiči by měli aktualizovat své znalosti, jinak se k nim informace nemusí dostat. Dopravní výchova by tak měla být součástí celoživotního vzdělávání.

Další podmínkou je dobrý učitel, který má o problematiku zájem, a dobré cvičiště. Tyto kurzy by měly být povinné pro začínající řidiče. Aby byly účinné, měly by být dodržovány pedagogické zásady – posloupnost a přiměřenost. Řidiči by měli např. podstoupit 5 jednodenních výcviků, aby byly naplněny didaktické zásady a kurz něco přinesl. Od vyškolení se neočekává, že „udělá" hotové řidiče, ale že posune kupředu jejich stávající dovednosti.

K dosažení účinnosti je také důležité předem definovat cíl výcviku a podle něj kurz postavit. Tedy kurz bezpečné jízdy by měl mít jinou náplň než škola smyku. Měla by se v něm zkoušet defenzivní, opatrná jízda nebo jízda v krizových situacích. Kurzy defenzivní jízdy by také měly obsahovat více praktických hodin.

Dopravní odborníci zdůrazňují rozdíly mezi efektivitou různých druhů kurzů. Uvádí, že dle německého ADACu zůstávají defenzivní kurzy v uvědomění řidiče delší dobu než kurzy bezpečné jízdy. Jinými slovy, diskuze na téma filozofie dopravy, jak se chovat, jak přemýšlet atd. zůstane v hlavě řidiči déle, ačkoliv se neučí prakticky brzdit nebo zatáčet. Praktická jízda probíhá s instruktorem, který pozoruje, jak se řidič chová, jaký má vztah k ostatním. Následuje teorie a diskuze, poté se celý proces opakuje. Aby byly kurzy efektivní, musí být výklad zajímavý a odborně precizní. Musí například obsahovat poznatky z fyziky i lékařské vědy a výuku o rozsahu zorného pole nebo rychlostech reakcí.

Ovlivnění způsobu řízení

Odborníci se shodují v tom, že způsob řízení je možné ovlivnit již během školní docházky. Dopravní výchova by měla být kontinuální již od mateřské školky. Pokud není, nastává problém s návazností ve chvíli, kdy již mladí lidé mohou získat řidičské oprávnění, např. na malou motorku. Ze zkušenosti odborníků vyplývá, že studenti vůbec neznají základní principy provozu. Bez kontinuálního vzdělávání je pro začínající řidiče vše nové. Stejně tak je třeba děti vychovávat k zodpovědnosti v dopravě už od mateřské školy a formovat jejich přístup, který je ovlivněn dopravním chováním blízkých osob.

Tereza Slabihoudková

(Tento text vychází z disertační práce autorky.)

Psychologické požadavky na profesionální řidiče

Mgr. Martina Vašířová je psycholožka s více jak dvacetiletou praxí v oblasti psychodiagnostiky, výběru a rozvoje zaměstnanců.
Od roku 2016 vede oddělení přístrojové psychodiagnostiky SCHUHFRIED ČR/SR.

Posouzení způsobilosti k řízení je jednou z nejstarších domén aplikace moderní psychologie. Testy dopravní psychologie se používají ve dvou klíčových oblastech: na jedné straně k určení deficitu výkonnosti u potenciálně nebezpečných řidičů - především řidičů, kteří se dopustili závažných dopravních přestupků – a na druhé straně k výběru takzvaných „řidičů se zvýšenou odpovědností" – především řidičů z povolání.

Na základě nejrůznějších výzkumů máme přesvědčivé důkazy, že psychometrické testy jsou užitečnými nástroji pro predikci dovednosti řízení vozidel. Zatímco většina studií se zaměřuje na soukromé řidiče s využitím praktických schopností přímo na silnici, jen málo z nich zkoumá relevantní schopnosti a osobnostní předpoklady k řízení profesionálních řidičů. Tato skupina řidičů je však pro výzkum velmi důležitá – havárie autobusů a nákladních automobilů způsobují velký počet zranění či úmrtí a jako další důsledek vznikají velké finanční náklady, což je problém nejen pro dopravní společnosti, ale společnost jako celek. Vědecké studie dokazují, že ve více než 90 % případů je za nehodu zodpovědný lidský faktor.

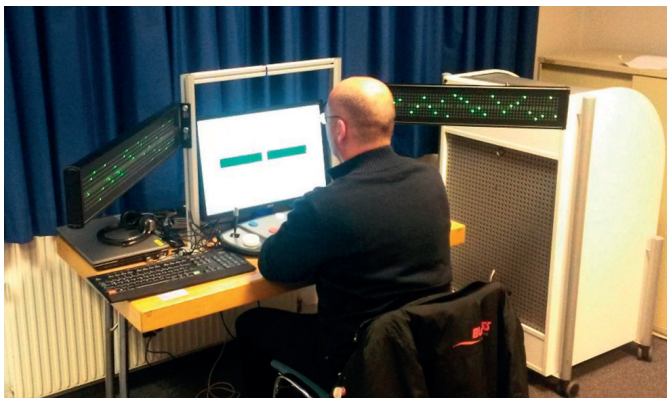
Z tohoto důvodu společnost SCHUHFRIED – ve spolupráci s organizací Neurotraffic – provedla světově největší dopravněpsychologickou validizační studii, která využívá psychologické nástroje k identifikaci charakteristik souvisejících s bezpečným řízením u profesionálních řidičů. Používání těchto testů při výběru zaměstnanců a jejich rozvoji může minimalizovat riziko nehod.

Moderní dopravněpsychologický výzkum by měl také brát v potaz nové technologie ve vozidlech, přinášející další požadavky na schopnosti řidiče. Studie nemá pouze obohatit výzkum o výsledky profesionálních řidičů, ale také určit, jestli jsou psychometrické testy stále schopné identifikovat dovednosti řidičů bezpečně řídit vozy s novými technologiemi.

V rámci provedeného výzkumu se vzorek probandů skládal ze 126 mužů – profesionálních řidičů autobusu (průměrný věk 42 let) z jedné autobusové dopravní společnosti. Účast ve studii byla povinná a počítaná jako odpracované hodiny. Průměrná délka pracovního poměru účastníků v této společnosti byla sedm let.

Účastníci podstoupili psychologické vyšetření, které se skládalo z pěti výkonnostních testů a jednoho osobno-

Test periferní percepce (PP-R) z Vídeňského testového systému



stního testu v rámci Vídeňského testového systému VTS (SCHUHFRIED). Všechny použité testy se v minulých studiích ukázaly jako relevantní pro predikci schopnosti bezpečného řízení.

Jedná se o testy

- **COG – Kognitron (pozornost a schopnost koncentrace)**
- **RT – Reakční čas**
- **ATAVT – Adaptivní tachistoskopický percepční test – dopravní (vizuální percepce a percepční rychlost),**
- **DT – Determinační test,**
- **AMT – Adaptivní matricový test (neverbální test obecné inteligence)**
- **IVPE – Dotazník osobnostních rysů souvisejících s řízením (emoční stabilita, smysl pro odpovědnost, sebekontrola a vyhýbání se riziku)**

Kromě těchto testů byla způsobilost účastníků testována i při cvičných jízdách ve třech oblastech – v reálném provozu (Praktický jízdní test – 30 minut jízdy v provozu zahrnujícím standardizovanou trasu včetně města i dálnice, křižovatek a kruhových objezdů), v jízdě na cvičném okruhu (test Překážková dráha – zahrnující kritické situace jako například náhlý vstup chodce do vozovky) a ve schopnosti manévrovat (test Manévrování pod časovým tlakem, na úzké vozovce, slalomová jízda mezi kužely, couvání).
Vyškolení instruktoři dávali testovaným známky za řešení kritických situací, jednotlivé části cvičení a také celkovou známku za řidičské chování. Dále byly hodnoceny reálné chyby při manévrování s vozidlem jako např. narážení do kuželů. K sledování rychlosti, brzdění a manipulace s volantem bylo využito elektronické zaznamenávání pomocí GPS.
Každá ze situací, kterou testovaní procházeli, vyžaduje specifické schopnosti. V případě Praktického jízdního testu to jsou: reakční čas, motorická rychlost a koncentrace, z hlediska osobnosti jde o sebekontrolu, stabilitu, smysl pro odpovědnost, dobrodružnost a potřebu zažívat vzrušení. Ve cvičné situaci Překážková dráha jde o schopnost získání přehledu a stresové tolerance. V poslední, třetí cvičné situaci, Manévrování se pak jedná o logické usuzování.
V této studii byla zkoumána prediktivní validita psychometrických testů a jako externí kritérium byla zvolena dovednost bezpečného řízení. Schopnost řízení byla tedy operacionalizována třemi různými jízdními cvičeními. Výsledky ukázaly, že zvládnutí každého ze tří cvičení vyžaduje jiné dovednosti a schopnosti.

Výsledky

Výsledky umožňují vyvodit závěry o skutečném chování při řízení. Schopnost koncentrace (test COG) při řízení vozidla umožňuje přesnější řízení v pruzích. Dobrá schopnost reagovat (test RT) má za následek méně chyb v souvislosti s jízdou v jízdním pruhu, odbočováním a reagováním na jízdu ostatních řidičů. V oblasti zvládání kritických situací se potvrdilo, že dobrá stresová tolerance (test DT) a rychlá percepce vedou k včasnému brzdění při jízdě na neznámých silnicích. Schopnost získat přehled v dopravě (ATAVT) umožňuje řidičům manévrovat s jistotou do parkovacích míst a lépe použít brzdy v obtížných jízdních situacích (např. na klikatých silnicích). Logické usuzování a chápání situace, schopnost předvídání a logického myšlení brání náhlému brzdění (například když se blíží přechod pro chodce, zúžení nebo kruhový objezd).
Korelační koeficienty mezi psychometrickými a výkonnostními testy v Praktickém jízdním testu nedosáhly stanovené hranice statistické významnosti s výjimkou testu Smysl pro odpovědnost (IVPE). Výkon v Překážkové dráze však koreloval s testy Získávání přehledu (ATAVT), Reakční stresová tolerance (DT) a Logické usuzování (AMT) a všechny tři korelační koeficienty jsou statisticky signifikantní. Výkon v cvičení Manévrování statisticky významně koreloval s výkonem v testech Získávání přehledu (ATAVT) a Logické usuzování (AMT).
Pokročilé technologie v autobusech a optimalizovaná infrastruktura silniční bezpečnosti mohou zesilovat důležitost komplexních schopností pro bezpečné řízení, jako je například logické usuzování, zatímco základní dovednosti mohou ztrácet na důležitosti. Co se týče osobnostních charakteristik, studie ukázala signifikantní efekt jen u osobnostního testu IVPE, zkoumajícího smysl pro odpovědnost.
Celkově vzato, tyto závěry ukazují, že odhad dovednosti bezpečného řízení pomocí psychometrických testů by měl být zjišťován různorodou testovou baterií, neboť různé schopnosti a osobnostní charakteristiky mají vliv na různé aspekty dovednosti řízení.
Výzkum potvrdil, že pro testování všech relevantních aspektů řidičské způsobilosti je nutné se zabývat jak osobnostními charakteristikami, tak i specifickými schopnostmi.
SCHUHFRIED Austria/Assessment Systems Group

Martina Vašířová, Senior konzultant Assessment Systems Group ve spolupráci s SCHUHFRIED Austria

Statistika dopravní nehodovosti 2018

Následující text vychází z dat, která zpracovali statistici Ředitelství služby dopravní policie PP ČR, **pplk. Mgr. Jan Straka** a **kpt. Ing. Jana Fabiánová**.

V roce 2018 Policie České republiky šetřila 104 764 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo 565 osob usmrceno, 2 465 osob zraněno těžce a 25 215 osob zraněno lehce. Celková hmotná škoda odhadnutá policisty na místě dopravní nehody dosáhla 6 547,9 milionů Kč.

Porovnání základních ukazatelů s rokem 2017

Usmrcených osob bylo o 63 více, tj. o 12,5 %, těžce zraněných osob bylo o 126 více, tj. o 5,4 %. Nárůst je evidován i u celkového počtu nehod (o 943 nehod, tj. o 0,9 %), u lehce zraněných osob (o 239 475 osob, tj. o 1,9 %) a u hmotné škody (o 231,6 mil. Kč, tj. o 3,7 %).

Počet osob usmrcených při nehodách za kalendářní rok byl v období od roku 1961, od něhož dopravní policie disponuje souvislou statistikou dopravní nehodovosti, nejnižší v roce 2017 (502 usmrcených osob). Počet osob usmrcených na pozemních komunikacích v roce 2018 je třetím nejnižším počtem fatálních následků ve sledovaném období. Naopak nejvíce osob bylo při dopravních nehodách usmrceno v roce 1969 (1 758 mrtvých). Počet těžce zraněných osob při nehodách byl nejnižší od roku 1961 také v roce 2017 (2 339 osob), počet těžce zraněných v roce 2018 je druhý nejnižší od roku 1961. Nejvyšší počet těžce zraněných při dopravních nehodách byl vykázán v roce 1969 (9 258 těžce zraněných).

Každý den Policie ČR šetřila v průměru 287,02 nehod, bylo usmrceno 1,55 osoby, téměř 75,84 osob bylo zraněno. Co se týče odhadu hmotné škody, na každý den připadá v průměru škoda 17 939 464 Kč. Výše uvedené lze také interpretovat tak, že Policie ČR šetřila dopravní nehodu každé 5,02 minuty, každých 15,5 hodin došlo na pozemních komunikacích k usmrcení osoby a každých 18,99 minut byl zraněn účastník silničního provozu. Na každou hodinu připadá hmotná škoda ve výši 747 477,68 Kč a průměrná škoda připadající na jednu nehodu je 62 501,47 Kč.

Časové rozložení dopravních nehod

Z vyhodnocení základních statistických dat o počtu dopravních nehod a jejich následků plyne, že nejhorším měsícem co do počtu dopravních nehod na pozemních komunikacích byl v roce 2018 říjen, kdy došlo k 10 066 dopravním nehodám. Říjen byl měsícem s nejvyšším počtem nehod i v roce 2017. Nejtragičtějšími měsíci se staly měsíce srpen a září, kdy v každém z nich došlo k 64 úmrtím na následky dopravních nehod do 24 hodin od nehody.

Nejvíce nehod se stalo v pátek (16 985 nehod), nejméně naopak v neděli (10 919). Nárůst počtu nehod byl zaznamenán u pondělních, středečních

Nehody a následky po měsících, 2018	počet nehod	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	hmotná škoda
Leden	8 366	39	160	1 726	525 179 400
Únor	6 953	21	119	1 248	427 218 400
Březen	8 008	28	128	1 547	517 798 200
Duben	8 581	38	234	2 143	528 613 800
Květen	9 444	55	214	2 442	582 983 700
Červen	8 876	47	265	2 423	565 121 400
Červenec	8 844	51	290	2 601	553 900 100
Srpen	9 170	64	273	2 623	595 831 500
Září	9 237	64	247	2 578	590 067 600
Říjen	10 066	51	228	2 247	609 078 100
Listopad	8 988	55	168	1 861	547 128 800
Prosinec	8 231	52	139	1 776	504 983 500
Celkem	**104 764**	**565**	**2 465**	**25 215**	**6 547 904 500**

a sobotních nehod. K poklesu počtu usmrcených osob oproti roku 2017 došlo u čtvrtečních a pátečních nehod (celkem o 34 osob).

Nejvíce dopravních nehod šetřili policisté v úterý 16. ledna 2018 (548 nehod), nejméně v neděli 30. prosince 2018 (125 nehod). Nejtragičtějšími dny v tomto období byly pondělí 16. července 2018, sobota 11. srpna 2018, středa 31. října 2018 a neděle 23. prosince 2018, kdy každý z těchto čtyř dnů došlo při dopravních nehodách na pozemních komunikacích k úmrtí 7 osob. V roce 2018 zaznamenali policisté celkem 93 dnů bez usmrcení při dopravních nehodách.

Osoby usmrcené při dopravních nehodách

V roce 2018 při dopravních nehodách zemřelo 201 řidičů osobních automobilů, 113 chodců, 97 spolujezdců v osobním vozidle, 86 řidičů motocyklů a 38 cyklistů. Nejvyšší nárůst počtu usmrcených byl zaznamenán u řidičů osobních vozidel (o 27 usmrcených více) a řidičů motocyklu (o 26 usmrcených více).

Počet usmrcených	Kategorie osoby	rozdíl
201	Řidič osobního vozidla	27
113	Chodec	12
97	Spolujezdec v osobním vozidle	17
86	Řidič motocyklu	26
38	Cyklista	-6
13	Řidič nákladního vozidla	-6
4	Řidič nákladního vozidla s návěsem	2
2	Řidič malého motocyklu	2
2	Řidič nákladního vozidla s přívěsem	0
2	Cestující v autobusu	0
2	Spolujezdec na motocyklu	-1
1	Řidič autobusu	1
1	Řidič mopedu	0
1	Řidič osobního vozidla s přívěsem	0
1	Spolujezdec v osobním vozidle s přívěsem	-2
1	Spolujezdec v nákladním vozidle	-2
0	Řidič traktoru	-1
0	Spolujezdec v traktoru	-1
0	Cestující v tramvaji	-1
0	Řidič jiného motorového vozidla	-1
0	Řidič jiného nemotorového vozidla	-1
0	Spolujezdec v nákladním vozidle s návěsem	-2
565	**Celkem**	**63**

Dopravní nehody dle zavinění

Řidiči motorových vozidel zavinili 82,7 % dopravních nehod, při nichž přišlo o život 521 osob, což představuje nárůst usmrcených oproti minulému roku o 60 osob. K usmrcení došlo dále u nehod zaviněných řidiči nemotorového vozidla (19 osob), chodci (21 osob) a zvěří (4 osoby). Nejvyšší pokles počtu usmrcených osob evidujeme při nehodách zaviněných řidičem nemotorového vozidla (o 7 osob).

Příčiny dopravních nehod

Co se týče příčin dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel, na počtu dopravních nehod se v roce 2018 nejvýrazněji podílí nesprávný způsob jízdy (66,5 % nehod), při těchto nehodách bylo usmrceno 206 osob. Za ještě tragičtější příčinu dopravních nehod lze označit nepřiměřenou rychlost, která se sice na počtu dopravních nehod podílí „pouze" 15,4 %, ale usmrceno při těchto nehodách bylo 214 osob (tj. 41,1 % osob usmrcených při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel).

Nejčetnější příčinou nehod řidičů motorových vozidel bylo v roce 2018 nevěnování se řízení vozidla (19,93 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel), dále následuje nesprávné otáčení nebo couvání (10,49 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel), jiný druh nesprávné jízdy (9,90 % z celkového počtu těchto nehod) a další.

Nehody podle zavinění	počet nehod	tj. % z celkového počtu nehod	rozdíl nehod oproti roku 2017	usmrceno osob	tj. % z celkového počtu usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2017
Řidičem motorového vozidla	86 632	82,7	445	521	92,2	60
Řidičem nemotorového vozidla	2 896	2,8	337	19	3,4	-7
z toho dětmi	263	0,3	34	0	.	0
Chodcem	1 161	1,1	21	21	3,7	8
z toho dětmi	406	0,4	9	1	.	1
Jiným účastníkem	150	0,1	8	0	0,0	0
Závadou komunikace	213	0,2	-134	0	0,0	0
Technickou závadou vozidla	414	0,4	-14	0	0,0	0
Lesní zvěří, domácím zvířetem	12 837	12,3	343	4	0,7	3
Jiné zavinění	461	0,4	-63	0	0,0	-1

Pořadí	Nejčetnější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	počet nehod
1.	Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	17 266
2.	Nesprávné otáčení nebo couvání	9 085
3.	Jiný druh nesprávné jízdy	8 573
4.	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	7 740
5.	Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	5 849
6.	Nezvládnutí řízení vozidla	4 718
7.	Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	4 381
8.	Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4 160
9.	Nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	3 982
10.	Vjetí do protisměru	2 671

Nehody podle druhu	počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2017	počet usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2017
Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	35 259	-780	267	33
Srážka s vozidlem zaparkovaným	22 737	855	9	2
Srážka s pevnou překážkou	21 565	272	113	-4
Srážka s chodcem	3 532	112	114	18
Srážka s lesní zvěří	12 394	351	2	1
Srážka s domácím zvířetem	477	-27	1	1
Srážka s vlakem	149	-3	18	2
Srážka s tramvají	664	-14	0	-1
Havárie	5 661	209	35	10
Jiný druh nehody	2 326	-32	6	1

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek	počet nehod	rozdíl nehod oproti roku 2017	počet usmrcených	rozdíl usmrcených oproti roku 2017
Alkohol u viníka do 0,24‰	194	7	4	1
Alkohol u viníka 0,24 až 0,5‰	311	21	3	0
Alkohol u viníka 0,6 až 0,8‰	276	-19	1	1
Alkohol u viníka 0,8 až 1,0‰	234	36	5	0
Alkohol u viníka 1,0 až 1,5‰	739	75	12	-1
Alkohol u viníka 1,5‰ a více	2 818	267	33	10
Alkohol a drogy	54	-12	4	3
Alkohol celkem	4 626	375	62	14
Drogy celkem	260	29	14	10

Nejtragičtějšími příčinami nehod řidičů motorových vozidel bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (95 usmrcených, tj. 18,23 % usmrcených osob při nehodách zaviněných řidiči motorového vozidla) a vjetí do protisměru (79 usmrcených osob, tj. 15,16 %). Následuje nevěnování se řízení vozidla (70 usmrcených osob, tj. 13,44 %) a další.

Dopravní nehody podle druhu

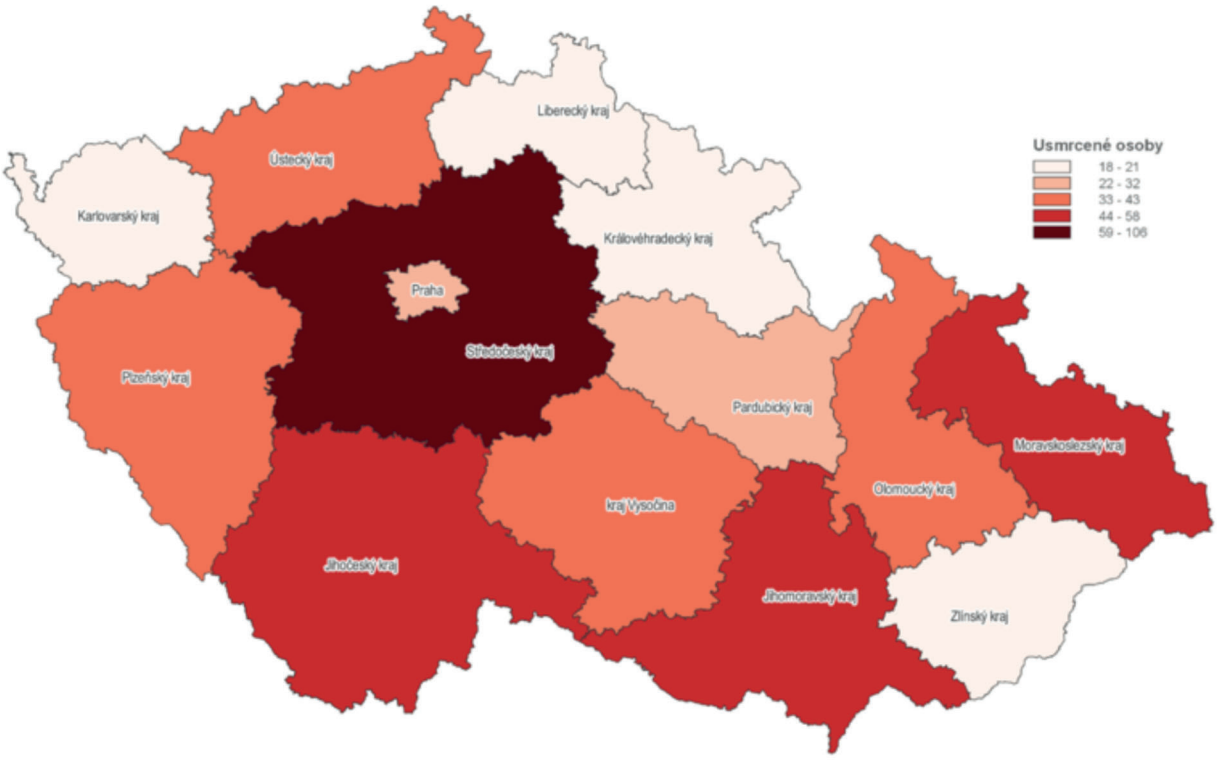
Nejčetnějším i nejtragičtějším druhem nehody je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, při které zemřelo 267 osob (což představuje nárůst o 33 usmrcených osob v porovnání s předchozím rokem, jedná se zároveň o nejvyšší nárůst fatálních následků ve srovnání s rokem 2017). K druhému nejvyššímu nárůstu počtu usmrcených osob došlo u nehod končících srážkou s chodcem, což je zároveň druhý nejtragičtější druh srážky. Následuje srážka s pevnou překážkou, při které zahynulo 113 osob. Co do počtu dopravních nehod byl nejvyšší nárůst zachycen u srážky se zaparkovaným vozidlem, oproti roku 2017 se takových nehod stalo o 855 více. Naopak nejvýraznější pokles počtu nehod zaznamenala srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, těchto nehod se ve srovnání s rokem předchozím stalo o 780 méně, což ale nic nezměnilo na skutečnosti, že se nadále jedná o nejčetnější druh dopravní nehody.

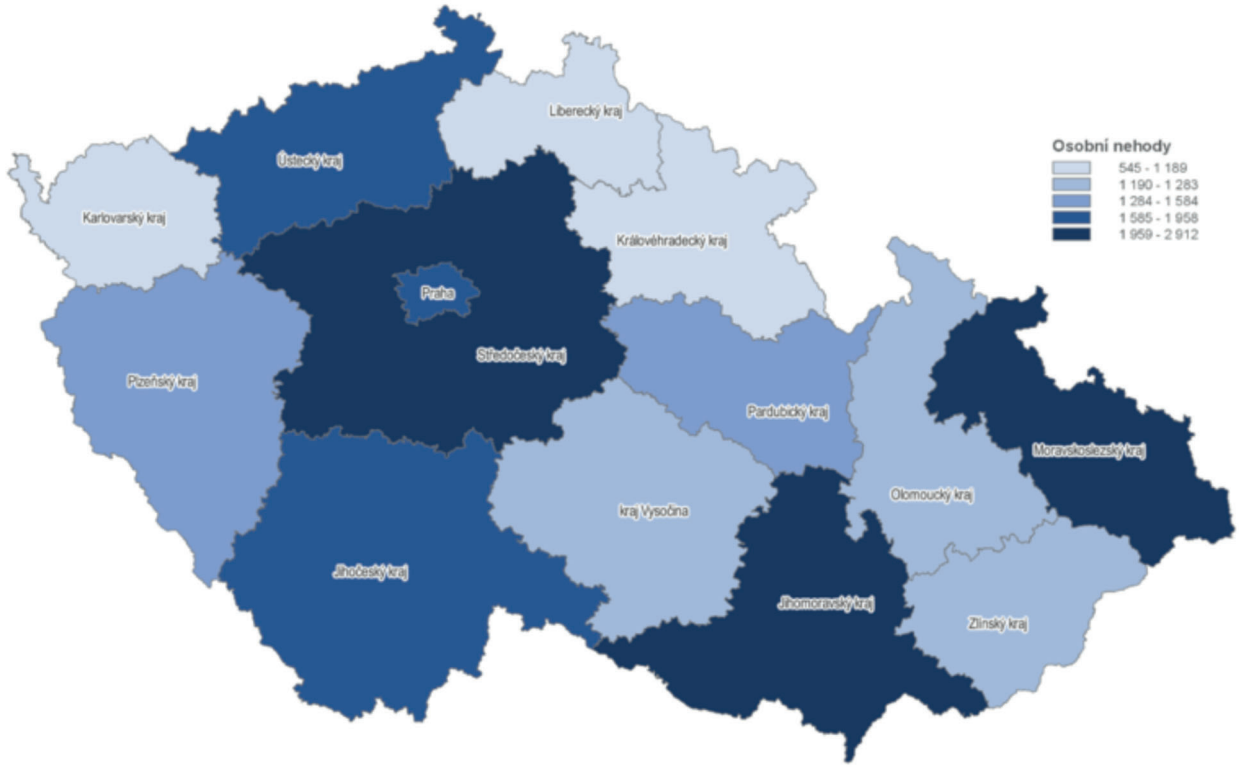
Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu

U 4 626 nehod (nárůst o 375 nehod) bylo u viníka dopravní nehody zjištěno požití alkoholu. Při těchto nehodách došlo k usmrcení 62 osob (tj. o 14 osob více než v roce 2017). Drogy byly zjištěny u řidiče motorového vozidla v případě 260 dopravních nehod. V 54 případech byla u řidiče-viníka zjištěna přítomnost alkoholu a drog současně.

Dopravní nehody v krajích

K nejvyššímu počtu dopravních nehod došlo v roce 2018 na území hl. m. Prahy (22 767 nehod), následují kraje Středočeský a Ústecký. Nejvíce usmrcených osob evidujeme v kraji Středočeském (106 usmrcených osob). V absolutním vyjádření došlo v porovnání s rokem 2017 k nejvyššímu nárůstu počtu nehod v Pardubickém kraji (o 378 nehod, tj. o 9,5 %) a v Ústeckém kraji (o 182 nehod, tj. o 1,7 %). Nejvyšší nárůst počtu usmrcených osob v absolutním vyjádření byl zaznamenán ve Středočeském kraji (o 43 osob, tj. o 68,3 %). Nejvýraznější pokles počtu usmrcených byl zachycen v Ústeckém a Jihomoravském kraji (fatální následky zde poklesly shodně o 10 usmrcených osob). Pokles tragických následků byl dále zachycen i v Plzeňském, Královéhradeckém, Zlínském a Libereckém kraji.





Asociace dopravních psychologů České republiky

o nás kontakty

- Kontakty
- O nás
- Dopravněpsychologické vyšetření
- Další služby
- Kurzy dopravní psychologie

O nás

Asociace dopravních psychologů byla ustavena v roce 1990 a registrována ministerstvem vnitra jako občanské sdružení pod č. jednacím VSP/1-2217/90-R. Zpočátku fungovala jako federativní sdružení českých a slovenských dopravních psychologů, po rozdělení federace vznikly dva samostatné nástupnické subjekty - Asociace dopravních psychologů ČR a Asociácia dopravných psychológov SR. Naše vzájemné kontakty však nebyly přerušeny, vzájemně vysíláme delegáty na pořádané akce, konzultujeme legislativu apod.

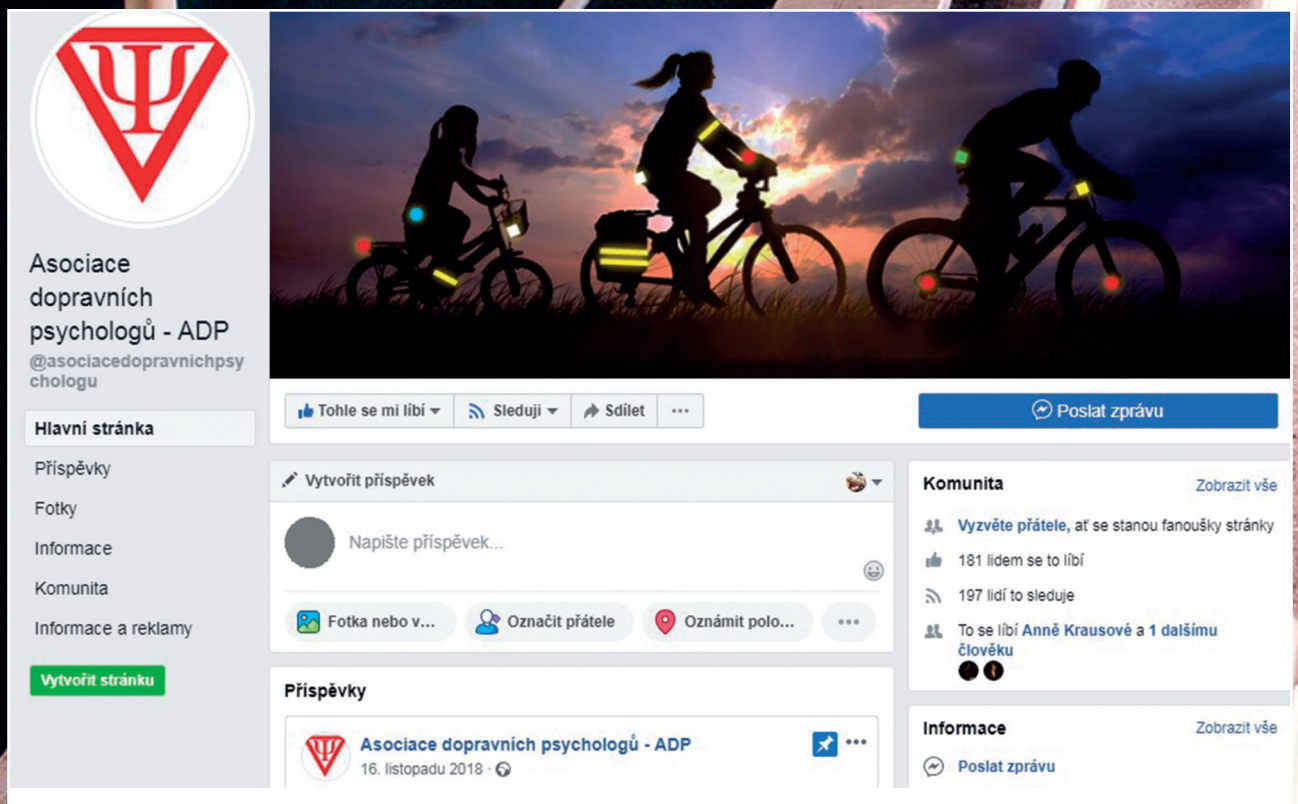
Asociace dopravních psychologů ČR (dále jen ADP ČR) sdružuje kvalifikované dopravní psychology, kteří se profesionálně zabývají psychologií dopravy a veškerými fenomény, které z psychologického hlediska k dopravě náleží. Členové ADP jsou přibíráni jako experti k řešení širokého spektra problémů bezpečnosti dopravy z hlediska lidského činitele.

Jedním z konkrétních úkolů dopravní psychologie a ADP ČR je vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k výkonu činnosti řízení motorových vozidel, a to jak řidičů z povolání, tak amatérů. Dále pracovníků ve vybraných profesích železniční i městské dopravy a učitelů autoškol.

ADP ČR garantuje profesionalitu a kvalitu poskytovaných služeb. A to tím, že se stará o profesní rozvoj svých členů, vzdělává další generace dopravních psychologů. Umožňuje výměnu zkušeností na platformě pravidelných setkání členské základny. Stará se o přenos aktuálních informací z oblasti legislativy a dopravní problematiky k členské základně. Členové mohou využívat interních supervizních posouzení, konzultací či širší odborné diskuse k danému problému.

- Připravované semináře
- Aktuální otázky
- Metodické stanovisko ministerstva dopravy
- Specializační vzdělávání dopravní psychologie

www.dopravnipsychologovecr.cz



Asociace dopravních psychologů - ADP

@asociacedopravnichpsychologu

Hlavní stránka
Příspěvky
Fotky
Informace
Komunita
Informace a reklamy
Vytvořit stránku

Tohle se mi líbí · Sleduji · Sdílet · ···

Poslat zprávu

Vytvořit příspěvek

Napište příspěvek...

Fotka nebo v... · Označit přátele · Oznámit polo... · ···

Příspěvky

Asociace dopravních psychologů - ADP
16. listopadu 2018 ·

Komunita Zobrazit vše

Vyzvěte přátele, ať se stanou fanoušky stránky
181 lidem se to líbí
197 lidí to sleduje
To se líbí Anně Krausové a 1 dalšímu člověku

Informace Zobrazit vše

Poslat zprávu

www.facebook.com/asociacedopravnichpsychologu