4 (2020)

# Dopravní psychologie

Zpravodaj
Asociace dopravních psychologů
České republiky

## Prevence v dopravě

## „Na majáky" – řidiči vozidel s právem přednostní jízdy

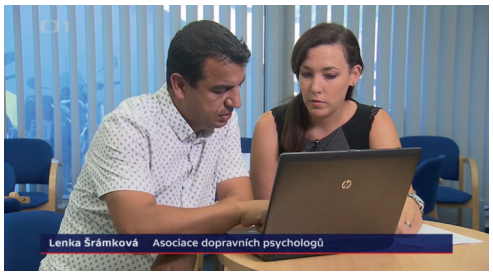
## Historie ADP

## Rozhovor s ředitelem dopravní policie

## Výběr mediálních vystoupení členů ADP v roce 2019

PhDr. Michal Walter v rozhovoru v DVTV s Danielou Drtinovou (14. 8. 2019)

PhDr. Michal Walter v pořadu 90“ ČT24 s ředitelem dopravní policie (3. 12. 2019)




PhDr. Lenka Šrámková, Ph.D. v Událostech České televize (8. 8. 2019)

Rozhovory PhDr. Aloise Hudečka pro Lidové noviny, Impuls a Novinky.cz

**Členové předsednictva ADP:**

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

# Úvodní slovo

Vážené kolegyně, vážení klegové,
ADP ČR letos slaví 30 let. Byly to úspěšné roky, ale rychle uběhly. Podařila se spousta dobrých věcí, které přispěly k BESIPu, a dopravní psychologie se stala v ČR uznávaným oborem. Díky Mezirezortní komisi MDČR a MVČR, jejímž jsem byl členem, vznikly pro nás tolik podstatné právní úpravy (novela zákona č. 361/2000 Sb., zákon č. 133/2011, zákon č. 101/2013). Velký podíl na tom měly pozitivní a přátelské postoje některých poslanců PS PČR. Já osobně považuji za největší úspěch ADP ČR, že se nám podařilo od roku 2013 obnovit povinnou dopravní výchovu ve školách. Rovněž si velmi vážím úzké spolupráce s řediteli dopravní služby PČR (brig. gen. Ing. Leoš Tržil, MBA, brig. gen. Ing. Tomáš Lerch a plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý), která pozitivně přispěla mezioborovému významu dopravní psychologie. Je velmi dobře, že dopravní psychologové dostali možnost podílet se na výchově mladých řidičů – program Startdriving, kde máme možnost pozitivně působit na budoucí chování mladých účastníků silničního provozu. Do budoucna je ještě třeba vybudovat oblastní dopravněpsychologická centra, kde budou noví mladí psychologové získávat praxi. Děkuji Vám za 30 let podpory a přejme si další úspěšné roky.

*PhDr. Alois Hudeček*
*Prezident Asociace dopravních psychologů*

Osobně považuji dopravní psychologii za neoddělitelnou součást aktivit v rámci působení na bezpečnost silničního provozu. Jako nový ředitel dopravní policie vnímám činnost dopravních psychologů jako důležitou a podnětnou pro naši práci, ať už na dílčích činnostech či projektech, případně na projektech s dosahem na celou republiku. V minulosti spolupráce ředitelství služby dopravní policie s Asociací dopravních psychologů ČR fungovala a přeji si, aby tomu tak bylo i nadále a aby se rozvíjela.

*plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý, MBA*
*Ředitel dopravní policie*

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

**Vážené kolegyně,**
**vážení kolegové,**

rok se s rokem sešel a jsem ráda, že držíte v rukou už čtvrté číslo zpravodaje ADP – časopisu Dopravní psychologie. Letošní číslo je slavnostní, protože v tomto roce, roce 2020, slaví Asociace dopravních psychologů 30. narozeniny. Ve zpravodaji tedy naleznete článek o historickém vývoji a meznících naší asociace.

Mám radost, že do tohoto čísla časopisu poskytli rozhovor hned čtyři významní muži. Jedná se o plk. Mgr. Bc. Jiřího Zlého, MBA, který v prosinci loňského roku usedl do křesla ředitele dopravní policie, o Ing. Ondřeje Polanského, poslance poslanecké sněmovny parlamentu České republiky, který je zároveň místopředsedou podvýboru pro dopravu, dále je to Ing. Aleš Horčička, místopředseda Asociace autoškol ČR, kterého jsme se ptali na novinky v oblasti autoškolství, a v neposlední řadě Mgr. Robert Šťastný, odborník na silniční bezpečnost, který nám představil projekt AUREL CZ.

Kromě toho se dozvíte více o aktuálně probíhajících preventivních programech, protože svým článkem přispěla i vedoucí oddělení prevence, plk. Mgr. Zuzana Pidrmanová. Dalšími tématy jsou nejčastější chyby řidičů, se kterými se setkávají posádky vozidel s právem přednostní jízdy, zpráva z výstavy CRASH!!! nebo bezpečnostní inspekce míst smrtelných dopravních nehod.

Nechybí ani podrobná statistika dopravní nehodovosti za minulý rok.

Přeji Asociaci dopravních psychologů všechno nejlepší ke kulatému jubileu a Vám všem příjemné čtení.

*Lenka Šrámková*

# SEMINÁŘ ADP 16. – 17. 5. 2019

Loni v květnu se v Prostějově konal pětapadesátý seminář ADP ČR. Začátek byl ve znamení voleb předsednictva výboru ADP, po kterých začal odborný program. První přednášky se ujalo Centrum dopravního výzkumu a věnovala se neurobehaviorální evaluaci rehabilitačních programů pro řidiče, po ní následovala přednáška PhDr. Kleinmanna z Asociace dopravních psychologů Slovenské republiky. Semináře se již tradičně po boku Dr. Šrámkové zúčastnil tehdejší ředitel dopravní policie brig. gen. Ing. Tomáš Lerch a jejich přednáška byla tentokrát na téma řidičů s právem přednostní jízdy. Dr. Vlasakudisová přiblížila vývoj diagnostické praxe v oblasti dopravní psychologie. Druhý den jsme se na semináři věnovali tématům etiky, dopravní výchovy u dětí, výkonu v modelované zátěži u řidičů vozidel ozbrojených sil a bezpečnostní inspekci míst smrtelných dopravních nehod. Stejně jako v předchozích letech se společenský večer konal v restauraci U Chmelů.

# Rozhovor s novým ředitelem dopravní policie

## plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý, MBA

### Jste od prosince loňského roku novým ředitelem dopravní policie, jaké to je?

Je to práce zajímavá a v mnohých ohledech odlišná od pozice vedoucího dopravní policie na krajské úrovni.

### Jaké v tom vnímáte hlavní rozdíly?

Práce na policejním prezidiu je zejména koncepční a strategická. Na krajské úrovni řešíte zejména aktuální vývoj dopravní nehodovosti, přijímáte konkrétní a cílené opatření a jste také hodně v terénu i v rámci různých bezpečnostních opatření, do kterých je dopravní policie začleněna (například riziková fotbalová utkání, společenské a kulturní akce s větším počtem návštěvníků apod.). Na republikové úrovni se zabýváte celkovou koncepcí a strategií dopravní policie, řešíte vize a její směřování do budoucna – od plnění priorit, přes autopark, kterým budou dopravní policisté v republice činnost vykonávat, až třeba po řešení novelizací právních norem vztahujících se k dopravní problematice.

### Jak dlouho pracujete u policie?

K Policii České republiky jsem nastoupil v září roku 1992. Po absolvování základní odborné přípravy jsem nastoupil na obvodní oddělení ve Frýdku-Místku, kde jsem postupně prošel od hlídkové služby až po tzv. zpracovatele. V závěru roku 1995 jsem byl tehdejším ředitelem okresního ředitelství ustanoven do funkce zástupce vedoucího obvodního oddělení. Zde jsem se soustředil zejména na spolupráci s kriminální službou při objasňování trestné činnosti, což se velmi dařilo. Možná díky těmto velmi dobrým výsledkům a schopnosti týmové práce jsem byl na počátku roku 1997 ustanoven do funkce vedoucího skupiny dopravních nehod na dopravním inspektorátu ve Frýdku-Místku. A tam začala moje dráha dopravního policisty. Již od počátku mého působení u dopravní policie jsem začal vnímat potřebu lepšího a efektivnějšího využívání výpočetní techniky pro usnadnění práce dopravních policistů. Musíme si uvědomit, že tehdy se psalo téměř výhradně na psacích strojích a přes kopíráky, což je dnes již téměř neuvěřitelné. Proto jsem uvítal, když jsem se měl možnost seznámit s tehdejším rozvíjejícím se programem v prostředí LOTUS NOTES, který nesmírně zjednodušoval práci policistů. V rámci rozšíření tohoto systému pro dopravní policisty v tehdejším Severomoravském kraji jsem v prosinci 2000 nastoupil na odbor dopravní policie Správy Severomoravského kraje, kde jsem měl tuto problematiku na starost. V roce 2002 jsem se pak stal zástupcem vedoucího odboru a v roce 2007 po odchodu do důchodu tehdejšího vedoucího odboru, kterého jsem si nesmírně vážil jako kolegy a kamaráda, jeho vedoucím. Takže to vlastně 15. února bylo 23 let mého působení u dopravní policie, a abych řekl po pravdě, nikdy jsem ani o jiné službě neuvažoval, jelikož mě ta problematika nesmírně baví a naplňuje.

### Jakou má podle vás roli prevence v práci dopravní policie?

Represivní a preventivní činnost dopravní policie musí být vyvážená. Dopravní policie se tak účastní celé řady preventivních projektů, které se zaměřují průřezově na jednotlivé kategorie účastníků silničního provozu, podle

volby dopravního prostředku i podle věkové struktury. Máme v současné době projekty preventivního charakteru zaměřené na mladé řidiče, na chodce, cyklisty, motocyklisty, seniory i ty nejmenší, což jsou děti a mládež v mateřských, základních a středních školách. Jedná se o projekty Markétina dopravní výchova, Jedu s dobou, Začneme spolu – kolama dolů a další.

## Mohl byste blíže popsat projekt „Markétina dopravní výchova“?

Jedná se o preventivní projekt zaměřený na děti a mládež, kdy se podařilo celorepublikově zahrnout do osnov základních a mateřských škol výuku dopravní výchovy. Jedná se o široké spektrum aktivit, například pracovní listy, které děti doplňují v různých předmětech podle toho, kam daná látka tematicky patří. Téma vždy zapadá do předmětu, ve kterém se probírá, a učí tak děti o chování v silničním provozu z různých hledisek. Součástí byl již třetí ročník výtvarné a literární soutěže, která každý rok nese nějaký název. Poslední ročník byl na téma „Zpomal, prosím“ a děti jej mohly kreativně ztvárnit různými způsoby.

## Čeho byste chtěl dosáhnout v čele dopravní policie?

Jednak změny legislativy v celé řadě zákonů, ať už se jedná o zákon o silničním provozu, zákon o pozemních komunikacích nebo zákon o autoškolství. Některé jejich části jsou dle mého názoru nedostatečně upraveny a stojí za pozornost. Dalšími věcmi jsou vyšší personální stabilita dopravní policie, tedy doplnění chybějícího stavu dopravních policistů a následné navýšení tohoto stavu, a větší viditelnost dopravní policie na pozemních komunikacích.

## Čím může být služba u dopravní policie pro policisty zajímavá?

Nabízí širokou škálu činností, ať už samotný dohled nad silničním provozem, zaměření se na problematiku kamionové dopravy, dopravně inženýrský úsek, šetření dopravních nehod a mnohé další. Ke své činnosti používáme nejmodernější techniku, své zkušenosti si vyměňujeme se zahraničními partnery a využíváme tak příklad dobré praxe v našich podmínkách.

## Co byste vzkázal dopravním psychologům, kteří čtou tento rozhovor?

Od dopravních psychologů čerpáme pro naši činnost řadu zkušeností a výsledků jejich práce. Naopak dopravní psychologové mohou naše postřehy ze silnic zpětně uplatnit ve své činnosti. Součinnost s dopravními psychology je rovněž na místě při řešení některých legislativních návrhů či změn. V neposlední řadě vidím jejich místo v rámci celé řady preventivních projektů, které uskutečňujeme. V současné době je to například celorepublikový projekt zaměřený na mladé řidiče, tzv. Start Driving, kde se s účastí dopravního psychologa přímo počítá. Do jisté míry pak s dopravními psychology spolupracuje i dopravně inženýrský úsek, třeba při vyhodnocování vnímání bezpečnosti dopravního prostoru. V případě, že to bude v našich silách, vítám nabídky spolupráce.

*Lenka Šrámková*

# Rozhovor s místopředsedou podvýboru pro dopravu poslanecké sněmovny parlamentu České republiky

## Ing. Ondřej Polanský

### Jste od února roku 2018 místopředsedou podvýboru pro dopravu. Mohl byste nám přiblížit činnost tohoto podvýboru?

Začal bych u názvu „podvýbor", znamená to, že je pod výborem, v tomto konkrétním případě pod hospodářským výborem. Všechny tisky, které sněmovnou procházejí, se neřeší na plénu, ani by to z časového hlediska nebylo možné. Proto se každý nový tisk dostane nejprve k jednomu z osmnácti výborů podle tematiky – zdravotnictví, obrana, sociální politika atd. Tyto výbory jsou pak zodpovědné za jejich projednávání. Výbor si však ještě zřizuje podvýbory, protože zajišťuje poměrně velké množství legislativy. Například hospodářský výbor, jehož jsem členem a jehož součástí je podvýbor pro dopravu, se zabývá spoustou dalších témat, jako třeba energetikou, ochranou spotřebitele, elektronickými komunikacemi, vědou, výzkumem a inovacemi nebo třeba letectvím a vesmírným programem. Každé volební období si hospodářský výbor všechny podvýbory stanovuje a určuje znovu. To, že existuje podvýbor pro dopravu, je důsledkem vůle a zájmu poslanecké sněmovny v tomto volebním období. Na druhou stranu zrovna tento podvýbor je jeden z těch nejstálejších, protože doprava se řeší pořád.

### Jak je členství v takovém podvýboru časově náročné? Jak často se scházíte?

Třeba konkrétně náš podvýbor pro dopravu se v tomto volebním období, které je od revoluce osmé, sešel za první rok vícekrát než v minulém období za celé čtyři roky. Teď budeme mít zhruba pětadvacátou schůzku. Schůze tak vychází zhruba jedna za měsíc. Abychom byli usnášeníschopní, musí nás být minimálně třetina. V podvýboru pro dopravu nás je devatenáct, takže potřebujeme, aby nás bylo minimálně sedm. Nejlepší by tedy bylo scházet se v době, kdy jsou všichni poslanci ve sněmovně. To je však během zasedání pléna, takže k setkání občas využíváme polední pauzu. Není to však pravidlem. Svá doporučení můžeme výboru přednést, i když nejsme usnášeníschopní, nemají pak ale formální náležitosti usnesení podvýboru.

### Co je základní náplní práce poslanců sdružujících se v podvýboru pro dopravu?

My především detailněji projednáváme legislativu, která se přímo týká dopravy, a jejímž projednáváním nás pověří hospodářský výbor. Podvýbor pro dopravu tisk detailně zpracuje a následně svá usnesení a doporučení tlumočí zpět hospodářskému výboru. Podvýbor jako takový však nemá žádnou legislativní pravomoc a zároveň v něm může sedět jakýkoliv poslanec. Účast se nijak neschvaluje, každý poslanec si ji určuje podle své odbornosti a zájmu o danou problematiku. Proto jsou výstupy podvýboru formou doporučení výboru a veškerá hlasování se dějí na schůzích výboru, kde jsou i pevně dány poměry zastoupení parlamentních stran. Až pokud něco projde hlasováním na výboru, čte se to na plénu poslanecké sněmovny.

### Co dalšího má na starosti podvýbor pro dopravu kromě projednávání tisků?

Podvýbor pro dopravu se věnuje všem tématům týkajícím se dopravy, a to i pokud dané téma zrovna není součástí žádného projednávaného tisku. Stanovíme si prioritní témata, například parkování, pozveme si odborníky a diskutuje nad tím, co je potřeba zlepšit, kde jsou kameny úrazu a tak podobně.

### Kdo tato témata určuje?

Buď se někdo ozve nám, že určité téma shledává důležitým k projednání, nebo si jej určíme sami, pokud ho považujeme za nosné k projednání, třeba na základě

odborných diskuzí mimo podvýbor. Jsme otevřeni nápadům a námětům od všech členů podvýboru i od externích subjektů.

### Můžeme jako dopravní psychologové také navrhnout téma, které vy následně projednáte?

Určitě. Jednak můžete na webu najít pozvánky na aktuální jednání a usoudit, u kterých témat by pro vás, jakožto dopravní psychology, mohlo být užitečné se jednání podvýboru zúčastnit. Ne všechna projednávaná témata totiž mají vztah přímo k účastníkům silničního provozu, minule jsme například řešili implementaci moderních zabezpečovacích zařízení na české železnici. Umím si však představit spoustu témat, kde bychom naopak účast dopravního psychologa uvítali. A pak samozřejmě můžete navrhnout a zaslat téma, které momentálně nejvíce trápí vás.

### Jaká aktuální témata řešíte právě teď? (pozn. rozhovor proběhl v lednu 2020)

Aktuálním tématem, pro mě osobně velmi zajímavým, je boj proti podvodům při prodeji ojetých automobilů. Jedná se o tzv. stočené tachometry při prodeji automobilů „z druhé ruky“. Inspirovali jsme se v Belgii, kde mají systém, který tam naprosto zamezil všem podobným podvodům, a to poměrně rychle. Během roku či dvou tam počet podvodů klesl prakticky na nulu. Funguje to tak, že se do databáze, kterou eviduje stát, sbírají v přesně stanovených případech údaje z odometru, tedy měřidla ujeté vzdálenosti, a to ze všech kontaktů daného vozidla s jakoukoliv institucí – například servis, silniční kontrola nebo pojišťovna. Je to z hlediska uživatele naprosto transparentní. Z odometru každého vozidla se tak získají informace v průměru třikrát ročně. K systému se navíc přidávají další státy – kromě Belgie a Holandska je to od května roku 2018 i Slovensko. Má to obrovský přesah a potenciál vyřešit tento problém.

### U jakých témat byste uvítali konzultaci s dopravním psychologem nebo jeho přítomnost na jednání podvýboru?

Přínosná by pro nás byla účast dopravního psychologa u všech témat, která mají přesah k uživatelům, tedy k účastníkům silničního provozu. Pokud se projednávají například výběrová řízení, nevidím to jako nutné, ale všude, kde se řeší uživatelé dopravy, tam si to představit umím. Je pak spousta režimů, ve kterých se dá spolupracovat. Můžeme se například připravit dopředu a přímo na jednání podvýboru přijdeme s něčím konkrétním. Na druhou stranu jsou témata, kam vás můžeme pozvat, abyste si poslechli téma a případně se přihlásili o slovo, pokud k tomu budete mít co říct. Stane se pak často, že přímo na podvýboru vzejde nějaká otázka či úkol, který si některá ze stran odnese. Spolupráci ale můžeme rozšířit jakýmkoliv dalším směrem, například vaše vystoupení na podvýboru na základě předem zaslaných materiálů k prostudování. Přímo dopravní psychologii jako takovou jsme třeba na podvýboru ještě neřešili.

*Lenka Šrámková*

# Být „vychovaným“ účastníkem silničního provozu

plk. Mgr. Zuzana Pidrmanová
vedoucí oddělení prevence Policejního prezidia ČR
Prevenci kriminality a tématu bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích se v rámci resortu ministerstva vnitra a Policie České republiky věnuje od roku 2005. Čtvrtým rokem předsedá Výboru pro dopravní výchovu, prevenci a osvětu, je propagátorkou obnovení školského systému dopravní výchovy a autorkou nového konceptu policejní dopravní prevence.

pplk. Mgr. Veronika Hodačová
oddělení prevence Policejního prezidia ČR
U Policie České republiky pracuje od roku 2004 a dopravně preventivní tematice se věnuje dlouhodobě. V současné době pracuje na vytvoření systému vzdělávání preventivních pracovníků a je autorkou pracovního sešitu „Zebra se za Tebe nerozhlédne“.

V průběhu života plníme s nejrůznější role. Některé zastáváme celoživotně, některé se v průběhu našim vývojem mění nebo střídají. Jsme dcery, synové, žáci, studenti, pracovníci, partneři, kamarádi, rodiče, pacienti. Celoživotně jsme však také účastníci silničního provozu. Zpočátku spolujezdci, chodci, cyklisté, později i řidiči motorových vozidel.

**Od roku 2011 do roku 2019 zemřelo na českých silnicích 123 dětí. 1 289 dětí bylo těžce a 18 405 lehce zraněno.** Nutno podotknout, že statistiky dále ukazují, že děti v drtivé většině jako pasivní účastníci umírají v silničním provozu vinou dospělé osoby, zpravidla řidiče motorového vozidla.
**Doplácí tak na nepozornost, neopatrnost nebo nevychovanost dospělých.**
Nebudeme však spekulovat ani vynášet nepodložené soudy o vychovanosti či nevychovanosti řidičů.

**Skutečnost, že dopravní výchova je v životě každého z nás klíčová již od útlého dětství, je i tak nezpochybnitelná.**
Pouze osvícený, zodpovědný a vychovaný účastník silničního provozu předává bezpečné návyky dalším generacím. Dopravně vychovává své okolí, své děti, své příbuzné, své vrstevníky. Rodiče jsou tak tím prvním a nejpřirozenějším vzorem chování pro své děti. Lze proto předpokládat, že tak, jak se chovají dospělí v silničním provozu, budou se chovat i jejich děti.

**Vedle této důležité dopravní výchovy nápodobou však funguje i ta institucionální.**
Dopravní výchova se věnuje vzdělávání v oblasti bezpečného chování v silničním provozu. Vysvětluje bez-

pečné a ohleduplné počínání všech účastníků silničního provozu. Důraz klade na spolujezdce, kterým se dítě stává hned po narození. Na jeho bezpečné přepravování, poutání, vystupování z vozidla. Upozorňuje na zranitelnost chodců a v neposlední řadě apeluje na povinnosti řidičů jak motorových, tak nemotorových vozidel. Každý z účastníků silničního provozu má zkrátka svá práva i své povinnosti v souvislosti s platnou legislativou.
**Proto čím dříve se s dopravní výchovou u dětí začne, tím dříve si návyky bezpečného pohybu v silničním provozu osvojí.**

Nejvíce si děti zapamatují to, co nejen slyší, ale navíc také vidí či si přímo vyzkouší. V rodině se učí nápodobou. Ve vzdělávacím systému je pak zapotřebí přednášky a besedy pro ně dělat interaktivním způsobem. Případně alespoň na besedy připravit vizuální doplňky a praktická cvičení.
**Touto cestou jde v současné době i Policie České republiky se svými preventivními aktivitami, které tak dočasně suplují systém.**
**Za svůj prioritní cíl a úkol totiž policie považuje participaci na záměru vrátit dopravní výchovu do systému základního vzdělávání. Důsledky kroku, který v porevoluční době vymazal dopravní výchovu bez náhrady ze školních osnov, pociťujeme v silničním provozu dnes a denně všichni. Proto můžeme mít zcela oprávněně pocit, že dopravně nevychovaní současní řidiči „vychovávají" další generaci budoucích řidičů. Jediným systémovým vzděláváním je dnes dopravní výchova samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy ČR, určená čtvrtým ročníkům základních škol. Což se jeví systémově, na základě zprávy České školní inspekce i stavu na českých silnicích, jako nedostačující.**

Subjektů, které vnímají potřebu společnost vzdělávat v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, je celá řada, od státních institucí až po neziskové organizace, policii nevyjímaje. Pro některé subjekty je povinnost podílet se na dopravní výchově dokonce upravena i legislativou.
V první řadě lze vnímat zastřešující funkci Rady vlády ČR pro BESIP a jejích výborů. Rada je stálým poradním orgánem vlády v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a členy jsou mimo jiné Policie České republiky, Ministerstvo vnitra ČR, Ministerstvo školství a tělovýchovy ČR, Česká kancelář pojistitelů, Ředitelství silnic a dálnic, Svaz automobilového průmyslu, Centrum dopravního výzkumu aj. Činnost Rady ovlivňuje v návaznosti na vývoj bezpečnosti silničního provozu legislativu a koncepci přístupu státních subjektů k problematice. Dopravní výchova je jed-

ním z řešených témat. Věnuje se mu zejména Výbor pro dopravní výchovu, prevenci a osvětu. Výboru předsedá zástupce policie a velmi zásadním řešeným tématem je zmiňované opětovné začlenění dopravní výchovy a vzdělávání žáků v oblasti bezpečnosti do školních vzdělávacích programů. V současné době je připravován pilot, a pokud vše dobře dopadne, dočkáme se obnovené dopravní výchovy implementované do některého z výukových předmětů ve školách v roce 2025.

**Na nezbytnost tohoto kroku poukazují mimo jiné také opakovaná hodnocení stavu dopravní výchovy na základních školách prováděná Českou školní inspekcí.** Výsledky posledního komplexního hodnocení prováděného v období 2018/2019 předložila Česká školní inspekce v tematické zprávě v listopadu 2019. Prováděná šetření se zaměřila na organizaci dopravní výchovy, její formy a rozsah realizace, na materiální a personální podmínky, nabídku výukových materiálů a pomůcek, nabídku vzdělávacích akcí, ale hlavně na výsledky vzdělávání ve vybraných tématech u žáků 6. a 9. ročníků. Nedílnou součástí dotazování pak bylo zjišťování postojů pedagogů k nejdůležitějším tématům dopravní výchovy, vhodným formám realizace, hlavním námětům pro zlepšení realizace dopravní výchovy i ke způsobu prohlubování odbornosti učitelů v souvisejících tématech. Žáci byli dotazováni, jak často, kde a s kým jezdí na kole, kde čerpají informace o dopravní výchově a jak hodnotí své znalosti a dovednosti ve vybraných tématech souvisejících s dopravní výchovou. Výsledky ukázaly na přímou souvislost mezi četností aktivit zaměřených na dopravní výchovu a úspěšností žáků v prováděném šetření. Mezi nejvhodnější formy realizace byly pedagogy označeny návštěvy dopravních hřišť, které ovšem narážejí buď na nedostupnost hřiště kvůli vzdálenosti, či na organizační potíže, nebo projektově orientované přístupy. Jako vhodná byla vnímána také spolupráce s externími subjekty. Oproti stávající

praxi, kdy se většina aktivit dopravní výchovy odehrává na 1. stupni, doporučovali pedagogové rozprostřít témata dopravní výchovy do 1. i 2. stupně. Opodstatněnost požadavku na zavedení povinné výuky dopravní výchovy dokládá také zjištění, že na více než třetině škol byla témata dopravní výchovy vymezená v rámcovém vzdělávacím programu do školních vzdělávacích programů zařazována se značnou rezervou. V některých případech byla dopravní výchova zařazena jen zcela okrajově. Pro úplnost je vhodné dodat, že tematická inspekční činnost byla provedena na 401 školách a výběrovým zjišťováním (šetřením) prošlo přes 10 tis. žáků 6. a 9. ročníků a 791 učitelů.

Poslední poznámkou k hodnocení České školní inspekce je, že na některých školách byla zmiňována horší dostupnost a nákladnost pomůcek pro dopravní výchovu. Je tedy zjevné, že existují rezervy v informovanosti škol o možnostech využití pomůcek, které jsou distribuovány různými subjekty zcela zdarma.
Jedním z těchto subjektů je právě BESIP, kterému patří významná pozice na poli vzdělávání účastníků silničního provozu. Nejen že je BESIP schopen do škol dodávat zdarma obsahově garantované pomůcky pro dopravní výchovu, ale díky síti svých koordinátorů a dopravních hřišť se dokáže dostat velmi blízko různým věkovým skupinám účastníků provozu.

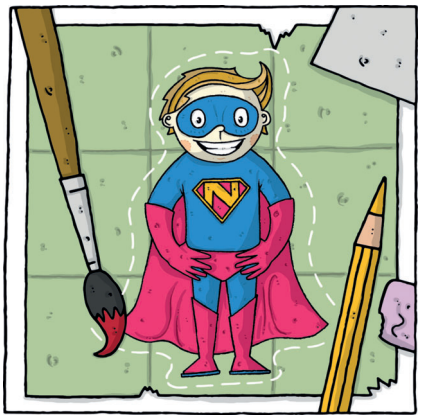
Na vzdělávání pedagogů a šíření dopravní výchovy zážitkovou formou vsází ve svých posledních aktivitách prostřednictvím Policie České republiky také resort ministerstva vnitra. Policisté jsou denně v přímém kontaktu s důsledky absence propracovaného a funkčního systému dopravní výchovy a mnohaletého výpadku systémového vzdělávání

*Od září 2019 do ledna 2020 byli proškoleni všichni policejní preventisté v celé ČR na nový systém dopravní výchovy Policie ČR.*

v problematice bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Statistická data dohledu i dopravní nehodovosti ukazují na nezbytnost systémového řešení vzdělávání účastníků silničního provozu všech věkových kategorií. Základem přitom musí být ovlivňování a vychovávání dětí školního věku a nelze se přitom spoléhat pouze na přejímání pozitivních vzorů v rámci rodiny. Stávající generace třicátníků, kteří tvoří ve velké míře rodinné zázemí školáků, je ve způsobu chování a reakcí v provozu na pozemních komunikacích značně determinována právě mnoholetým výpadkem systémového dopravního vzdělávání.
Přes současné snahy o vrácení systému povinné dopravní výchovy do škol prosazované prostřednictvím Výboru pro dopravní výchovu, prevenci a osvětu je zřejmé, že je nutné vyplnit přípravnou fázi dočasným systémem dopravního vzdělávání s dopadem na co nejširší skupinu účastníků silničního provozu.
**Na této myšlence je postaven celý nový koncept policejní prevence v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a je též jednou z hlavních priorit současného vedení Policie České republiky.**

**Základem policejní dopravní prevence cílené na vzdělávání dětí a pedagogů, prezentované pod značkou „Tvoje cesta v dopravě“, je v současné době spolupráce s neziskovou organizací Bezpečně na silnicích o.p.s. (Tým silniční bezpečnosti) na projektech podporovaných Fondem zábrany škod.**

Základem spolupráce je projekt **„Markétina dopravní výchova“**, která cílí na děti od mateřských škol po žáky druhého stupně základního vzdělávání, a především také na pedagogy. Právě možnost vzdělávání pedagogů byla také jedním z témat diskutovaných ve zmiňovaném hodnocení České školní inspekce. Tento komplexní projekt nabízí učitelům i policistům materiály a pomůcky rozlišené podle věkových skupin a kopírující potřeby a rozumový vývoj dané věkové kategorie. Oceňovaný je zejména „Markétin dopravní kufřík“. Kufřík, se kterým je pracováno při besedách, zahrnuje hry, plakáty, motivační básničky a další výukové pomůcky.



Policie ve svých aktivitách na projekt navázala aktualizací projektu **„Zebra se za Tebe nerozhlédne“**. Nový pracovní sešit určený pro žáky 3. a 4. tříd se zaměřuje na bezpečí v dopravě a osobní bezpečí dětí a graficky navazuje na Markétinu dopravní výchovu, čímž dotváří koncept jednotného systému dopravní prevence. Děti se při práci se sešitem prostřednictvím různých úkolů, které podporují kreativitu a ověřují znalosti z českého jazyka a matematiky i všeobecné vědomosti, hravou formou dozví nebo si zopakují, jak se pohybovat v provozu bezpečně v roli chodce, cyklisty, cestujícího v MHD či spolujezdce. Úkoly a tématy provede malé čtenáře oblíbená Zebra, která s inovací projektu získala novou podobu. Děti mohou se sešitem pracovat jak ve školním, tak v domácím prostředí. Využití proto může najít také ve školních družinách, domech dětí a mládeže, dětských domovech, volnočasových kroužcích, zájmových sdruženích, která se věnují bezpečnosti v dopravě a dopravní výchově aj. Zebra přináší témata zpracovaná po jednotlivých týdnech v průběhu celého školního roku.

Výše popsané aktivity tvoří ucelený koncept pro předškolní a základní školní vzdělávání. Jednotná grafika a zvyšující se obtížnost zvládaných dopravních situací provází děti celou základní školou. Obrovskou výhodou je možnost implementace projektu do jakéhokoliv výukového předmětu či aktivity, jeho variabilita a možnost volného použití dle potřeb pedagoga.

Dostupnost a atraktivita dopravní výchovy je z našeho pohledu policejní dopravní prevence velmi důležitá. V průběhu roku 2020 se dále budeme zaměřovat na aktivity pro středoškolské studenty, kteří se připravují na roli řidičů. Tento záměr má smysl, což ukazuje např. i systém používaný v Rakousku. Pokud podpoříme zájem o dopravní témata a pomůžeme účastníkům provozu vstřebávat dopravní problematiku zábavnou a atraktivní formou, máme šanci, že budoucí generace chodců, spolujezdců, cyklistů i řidičů motorových vozidel bude k sobě, ostatním účastníkům provozu a dopravnímu prostředí vystupovat zodpovědně a s pokorou, což bezpečnost a plynulost silničního provozu nezbytně vyžaduje.

**Veškeré popsané aktivity či systémy dopravní výchovy však nikdy nenahradí nezastupitelnou roli rodičů při výchově svých dětí k bezpečnému pohybu v silničním provozu, odpovědnosti za své chování a respektu k dodržování zákonem stanovených pravidel.**

*Zuzana PIDRMANOVÁ a Veronika HODAČOVÁ*
*Oddělení prevence Policejního prezidia ČR*

https://www.dopravnivychova.cz/
https://www.policie.cz/clanek/zebra-se-predstavuje-v-novem-kabatu.aspx

# CRASH!!!

Je název výstavy, kterou uspořádala Policie České republiky ve spolupráci s Dolními Vítkovicemi za přispění Moravskoslezského kraje v Ostravě.
Výstavu za Asociaci dopravních psychologů ČR navštívili Kateřina Vlasakudisová, Lenka Šrámková, Jana Lehnerová a Libor Eliášek.

Cílem interaktivní výstavy je zážitkovou formou a na konkrétních příbězích upozornit návštěvníky na každodenní, mnohdy podceňovaná rizika, jež podstupujeme jako účastníci silničního provozu. Výstava má také upozornit, jak negativně mohou naše nepozornost, neopatrnost a neuvážené rozhodování ovlivnit životy naše, našich blízkých i ostatních účastníků silničního provozu.

Výstava zahrnuje čtyři příběhy – chodce, cyklisty, motocyklisty a řidiče osobního automobilu, všechny s tragickým koncem. Osudy smutných hrdinů každého příběhu jsou přiblíženy vyprávěním každého z nich formou krátkých komiksů. Následně si návštěvník popsanou situaci prohlédne v realistických kulisách.

V doprovodných částech výstavy si návštěvník v oddělení „Sluchátka zabíjí“ vyzkouší, jak jeho vnímání a reakce ovlivní používání sluchátek s hudbou. Při „jízdě“ na motocyklu může zase zažít nehodu z pohledu řidiče. Na vlastním těle pocítí, co s ním udělá náraz do překážky, byť v nízké rychlosti 30 km. Změnu svého vnímání a prožívání pod vlivem alkoholu nebo psychotropních látek zakusí návštěvník při pokusu

řídit šlapací autíčko a projet vyznačenou trasu se speciálními brýlemi, které tyto změny simulují.

Velmi emotivní je záznam hovoru účastnice dopravní nehody z dálničního hlásiče SOS s operátorem tísňového volání. Dívka je v šoku, zcela dezorientovaná a příjezd pomoci se protahuje o dlouhé minuty... Pokud by někdo považoval výše popsanou část výstavy spíše za zábavnou, může si prohlédnout pokoj člověka odkázaného na invalidní vozík, případně se na tomto vozíku projet, či vyzkoušet si chůzi s nasazenou protézou. V navazující části spatří zraněného po nehodě na jednotce intenzivní péče. Nestačí-li ani to, je připravena otevřená rakev a smuteční hudba, aby návštěvník zprostředkovaně zažil vlastní pohřeb.

To ale ještě není konec výstavy. V další části s několika počítači si může návštěvník vyzkoušet svou znalost dopravních předpisů a pobavit se kreslenými anekdotami s dopravní tematikou.

Pro návštěvníky se zájmem o historii jsou připraveny panely dokumentující počátky dopravní výchovy v dobách první republiky, tehdejší řešení problematiky řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu, stoletou historii měření rychlosti jízdy jako jednu z hlavních příčin dopravních nehod. K vidění jsou i řidičské průkazy vydané v minulosti v Československu. Návštěvník si v závěru výstavy může pořídit „řidičský průkaz“ s vlastní fotografií a jménem.

Po zhlédnutí výstavy lze jednoznačně pochválit autory námětu i výslednou podobu expozice. Cesta poznání mnohdy neuvědomovaných si úskalí dopravního provozu vlastním zážitkem a působením na emoce návštěvníka je dosud netradiční a velmi působivá.

Vzhledem k tomu, že je výstava edukativní a bude mít v mnohých případech pozitivní vliv na chování účastníků silničního provozu, měla by být přístupná co největšímu počtu návštěvníků. Z tohoto pohledu je zarážející, že výstava není volně přístupná, byť je spolufinancována Moravskoslezským krajem a sponzorována několika firmami, jejichž poutače jsou součástí výstavy. Volný vstup je jen pro návštěvníky s průkazem ZTP/P, tedy i pro některé z těch, kteří již účastníky nehody byli.

Vítáme, že výstava bude putovat i do jiných měst republiky a těšíme se na nové zážitkové akce zaměřené na zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

Autorům a pořadatelům vyslovujeme za Asociaci dopravních psychologů ČR dík a naše uznání!

*Kateřina Vlasakudisová,*
*Libor Eliášek*

# „Na majáky“ řidiči vozidel s právem přednostní jízdy

Ačkoliv řízení vozidla s právem přednostní jízdy patří k běžné denní rutině mnoha příslušníků bezpečnostních sborů, jedná se o činnost vysoce zátěžovou. Zpracovávání velkého množství informací v krátkém čase, vyšší rychlost, komunikace s operačním důstojníkem a hluk ze zvukového zařízení jsou, v kombinaci s chováním ostatních účastníků silničního provozu, náporem na psychiku řidiče.

Od října roku 2018 došlo ke změně zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, přesněji řečeno v § 41, který se týká jízdy vozidel s právem přednostní jízdy. Jednou z důležitých změn bylo umožnění kombinace modrého a červeného výstražného světla na vozidlech základních složek integrovaného záchranného systému (IZS), tj. Policie ČR, Hasičského záchranného sboru ČR a Záchranné zdravotnické služby.

Důvodem této změny je zejména zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Nová barevná kombinace je při použití daleko výraznější a takto označené vozy jsou potom lépe vidět za každého počasí jak v denní, tak noční době.

Pro Asociaci dopravních psychologů ČR byl v loňském roce proveden průzkum, kterého se zúčastnilo 1 559 policistů a který mapoval situaci, se kterou setkávají se příslušníci jezdící tzv. na VRZ (tj. výstražné zvukové a rozhlasové zařízení, tedy výstražné světlo modročervené barvy a zvláštní zvukové výstražné zařízení). Internetového průzkumu se zúčastnilo 1 423 policistů a 136 policistek, nejčastěji zařazených u služby pořádkové policie (69 %) a služby dopravní policie (15 %).

Z výzkumu mimo jiné vyplynulo, že při jízdě „na majáky" se cítilo alespoň někdy ohroženo 89 % respondentů. Především z důvodu chybného chování ostatních účastníků silničního provozu.

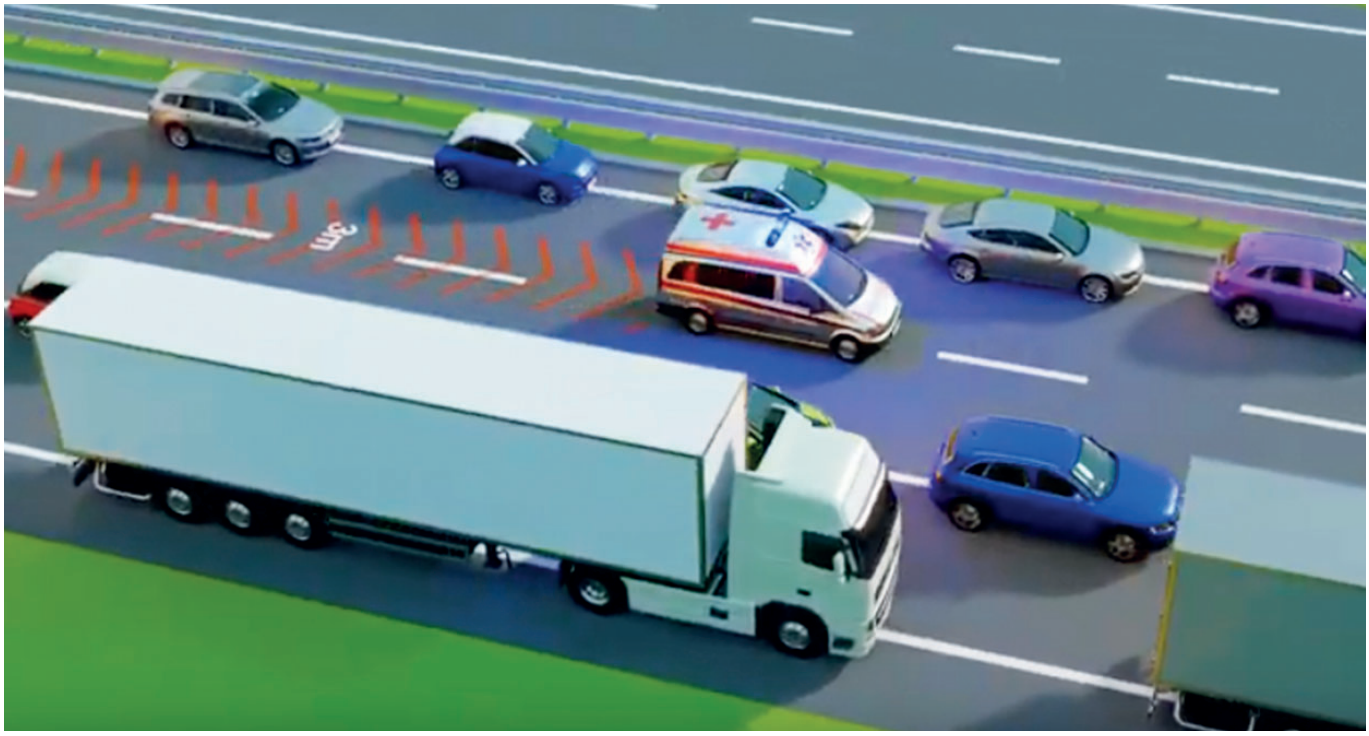
## Chyby řidičů

61 % respondentů uvedlo, že dle jejich názoru neumí čeští řidiči správně reagovat na vozidla se zapnutým výstražným zařízením. Chyby řidičů se dají rozdělit do pěti skupin, přičemž první 4 poukazují spíše na nedostatek znalostí a dovedností, zatímco poslední skupinu tvoří záměrné znemožňování průjezdu.

● **Za nejčastější chybu** českého řidiče více než dvě třetiny policistů, kteří se výzkumu zúčastnili, považují přehlédnutí nebo přeslechnutí výstražných signálů, ať už kvůli hlasité hudbě, hovoru se spolujezdcem, telefonování nebo kvůli ovládání navigace a jiných palubních přístrojů vozidla. Na dálnici je pak rizikový sa motný fakt, že řidiči méně sledují dění ve zpětných zrcátkách. Jedná se zkrátka o nedostatečnou pozornost věnovanou řízení, která je nejčastější příčinou rizikových či přímo kolizních situací s vozidlem s právem přednostní jízdy.

● **Druhou nejčastější chybou**, se kterou se také setkaly více než dvě třetiny respondentů, je zastavení vozidla na místě, ihned po zpozorování výstražného signálu. Pokud je však vozidlo IZS daleko, zastavením na místě utvoří řidiči „špunt" a znemožní jeho plynulý průjezd. Bohužel stejně obvyklé je i zastavení na nevhodném místě, například uprostřed jízdního pruhu, před horizontem, tramvajovým ostrůvkem, zatáčkou nebo dokonce v kruhovém objezdu. Řidiče k tomu patrně vede mylná domněnka, že se to od nich očekává. Podle policistů by proto nejvíce situaci pomohlo vzdělání směrem ke všem účastníkům silničního provozu, například televizní spoty s návody, jak se v této dopravní situaci chovat, nebo větší časová dotace věnovaná tomuto problému v rámci výuky v autoškolách. Nelze opomíjet ani nemotorizované účastníky silničního provozu, zejména potom chodce, kteří často nesledují silniční provoz nebo vstupují na přechod pro chodce před přijíždějící vozidlo s právem přednostní jízdy.

● **Třetí nejčastěji jmenovanou chybou** je uhýbání vozidel na nesprávnou stranu. **Zde hraje roli neznalost pravidel tvorby tzv. záchranářské uličky. Pravidla pro její tvorbu se měnila v říjnu roku 2018**, ne všichni řidiči však tuto změnu zaregistrovali, což vede ke zmatkům, z toho plynoucím dopravním nehodám a v neposlední řadě ke znemožnění průjezdu vozidel IZS. Stejnou chybou je



i uzavírání záchranářské uličky ihned po projetí vozidla s právem přednostní jízdy. Řidiči si v tomto případě často neuvědomují, že k zásahu může jet vozidel více, a uzavřením uličky komplikují průjezd těch dalších v pořadí. Důvod, proč řidiči uhýbají na nesprávnou stranu, může být i v tom, že mají strach z najetí do křižovatky na červenou či vjetí na chodník.

● **Čtvrtou nejčastější chybou** českých řidičů je dle průzkumu zmatkování protijedoucích aut, kdy vozidla, jichž se tvorba uličky netýká, začnou zpomalovat či zastavovat, což má za následek znepřehlednění situace, včetně toho, že řidič jedoucí za nimi může jejich pomalou jízdu vyhodnotit jako podnět k předjíždění. Důvodem, proč takto řidiči reagují, je to, že nemají odhad, odkud vozidlo se zapnutým výstražným zařízením přijíždí. S tímto problémem se lze setkat především v městském provozu, kde se zvuk více láme a zvláště při příjezdu do křižovatky je tento problém velmi znatelný. Až na pátém místě mezi jmenovanými chybami se objevilo záměrné znemožnění průjezdu, se kterým se však i tak setkalo bezmála 400 respondentů. Jedná se o vědomé ignorování pravidel a projev agrese, a to od pasivní agrese, kdy řidič pokračuje v jízdě, jako by se jej pravidla netýkala, až po aktivně agresivní chování typu tzv. vybrzďování nebo předjíždění jiného vozidla, které kvůli tvorbě záchranářské uličky zpomaluje. Více než sto respondentů se setkalo i s tím, že řidič využil situace průjezdu vozidla policie se zapnutým VRZ a tzv. se za ním vyvezl. Řidiči tímto vědomým chováním manifestují svou nadřazenost nebo averzi k policii. Kromě toho, že porušují zákonnou povinnost umožnit vozidlům s právem přednostní jízdy bezpečný a plynulý průjezd, má tento čin i morální a trestněprávní důsledky, které mohou být v krajním případě klasifikovány i jako trestný čin obecného ohrožení.

## Doporučení řidičům

- Pokud zpozorujete VRZ, připravte se utvořit uličku nebo dostatečný prostor pro průjezd vozidla s právem přednostní jízdy.
- Pokud vás vozidlo IZS dojede dříve, než jste stačili uhnout, dejte mu jasně najevo (např. výstražným světelným zařízením), co se chystáte udělat.
- Pokud je vozidlo IZS daleko, jeďte konstantní rychlostí při okraji vozovky tak, abyste vytvořili kolem sebe co nejvíce místa.
- Uličku je třeba vytvářet ihned, jakmile vozidlo přijíždí do kolony stojících nebo pomalu jedoucích vozidel.
- Na dvouproudé komunikaci se obě řady vozidel rozestupují co nejblíže k okrajům vozovky.
- Na víceproudé komunikaci zajíždí vozidla v levém jízdním pruhu co nejvíce doleva, ostatní doprava.
- Můžete vjet i na krajnici mimo vozovku, a je-li to potřeba i do křižovatky na červenou.
- Vozidla se v krajním případě řadí šikmo, střídavě a co nejblíže okraji vozovky.
- Počítejte s tím, že může projet i více vozidel IZS.
- Zejména v případě vozidla HZS počítejte s jeho delší brzdnou dráhou danou jeho vyšší hmotností a většími rozměry vozidla.
- V případě vozidla RZS počítejte s tím, že může vézt pacienta, tedy musí jet plynule.

*Lenka Šrámková,*
*Tomáš Lerch*

## vyznačují vozidla s právem přednostní jízdy

- policie
- hasiči
- záchranka
- vězeňská služba
- prezident
- ministři a další*

## co musí řidiči jiných aut

- umožnit vozidlům s právem přednostní jízdy bezpečný a plynulý průjezd
- na dálnicích vytvořit 3metrovou uličku mezi dvěma jízdními pruhy (nebo mezi pravým a prostředním, případně mezi krajními a prostředními, pokud je pruhů více)
- nesmějí se zařazovat do kolony vozidel s právem přednostní jízdy
- nesmějí výstražné světlo a zvukové znamení napodobovat

## vyznačují vozidla s nadměrnými rozměry nebo vykonávající práci

- vozidla vykonávající práci za jízdy nebo práci na vozidle stojícím na vozovce nebo krajnici
- vozidla s nadměrným nákladem
- pracovní stroje širší než 3 metry, vozidla, u kterých to stanoví technická způsobilost typu
- doprovod vojenských kolon

## co musí řidiči jiných aut

- umožnit jim jízdu nebo pracovní činnost
- podle okolností snížit rychlost

## co mohou řidiči aut s majákem

- jezdit odstavným pruhem nebo jízdním pruhem, kterým by podobná vozidla jezdit neměla (např. levým pruhem, když je v pravém volno)

*Foto: npor. Bc. Marek Navrátil*

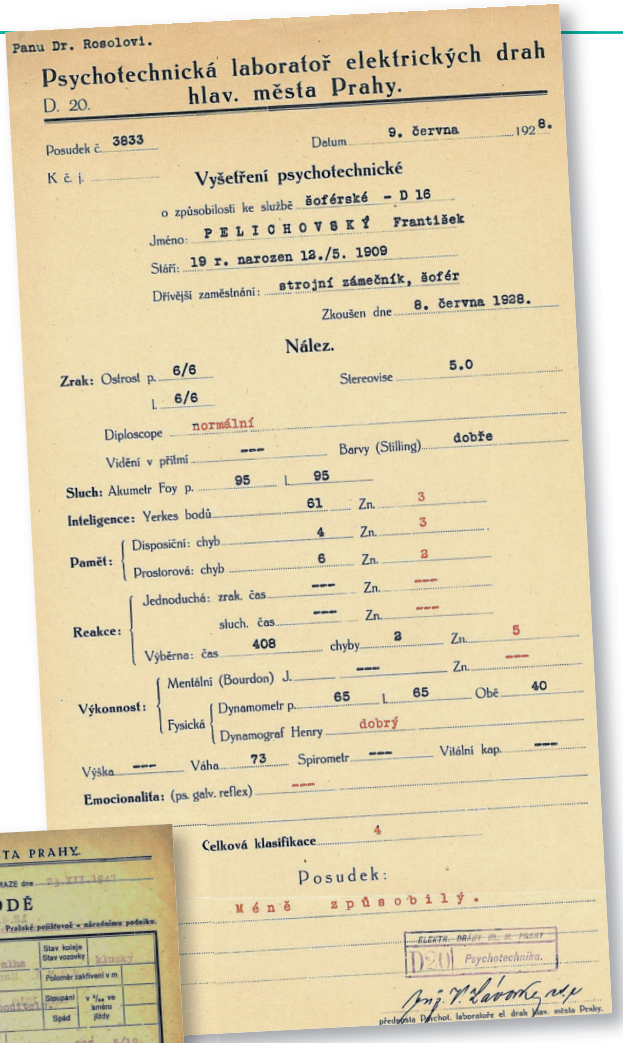
# Historie Asociace dopravních psychologů ČR

## Historické kořeny dopravní psychologie v Československu

*Jen málo věcí může být dokonale pochopeno bez určité znalosti toho, odkud a jak se vyvinuly.*

Toto platí též pro obor dopravní psychologie v období těsně po první světové válce v tehdejší nově konstituované Československé republice. Dopravní psychologie u nás vznikla na základech psychologie práce, která se od počátku zabývala profesionálním výběrem nejvhodnějších uchazečů o dané zaměstnání. Vzhledem k rychlému technickému rozvoji a tempu, jakým se rozrůstala a zrychlovala doprava silniční, železniční i letecká, bylo nutno vzniklé problémy řešit i z hlediska lidského činitele. A to je úkolem psychologie dopravy.

V roce 1920 byl v rámci Masarykovy akademie práce založen Psychotechnický ústav, jehož úkolem byl výzkum lidské výkonnosti tělesné i duševní a aplikace tohoto výzkumu v hospodářské praxi. Již v roce 1922 se v něm začaly provádět psychotechnické zkoušky pro státní správu a např. pro armádu bylo vyzkoušeno přes tisíc nováčků. Od roku 1924 se práce Psychotechnického ústavu zaměřila na výběrové psychotechnické zkoušky (např. uchazeči o řízení tramvají v Praze, kandidáti na strojvůdce pro ministerstvo železnic, či v jiných resortech). V roce 1923 byla zřízena Psychotechnická laboratoř Elektrických podniků hl. m. Prahy a začala příprava návrhů na psychotechnické klasifikační zkoušky pro výběr zřízenců dopravní služby. Byly vypracovány výběrové metody a prováděny první psychotechnické zkoušky zaměstnanců. V souboru psychotechnických metod zaujímaly hlavní místo zkoušky smyslových funkcí, intelektuální úrovně, reakční pohotovosti a odolnosti vůči únavě. Výsledky psychotechnických zkoušek byly zpočátku brány v úvahu fakultativně a po získání zkušeností byly zavedeny obligatorně pro



Panu Dr. Rosolovi.

Psychotechnická laboratoř elektrických drah hlav. města Prahy.

D. 20.

Posudek č. 3833 Datum 9. června 1928.

K č. j.

Vyšetření psychotechnické

o způsobilosti ke službě šoférské - D 16

Jméno: PELICHOVSKÝ František

Stáří: 19 r. narozen 12./5. 1909

Dřívější zaměstnání: strojní zámečník, šofér

Zkoušen dne 8. června 1928.

Nález.

Zrak: Ostrost p. 6/6 l. 6/6 Stereovise 5.0

Diploscope normální

Vidění v přítmí --- Barvy (Stilling) dobře

Sluch: Akumetr Foy p. 95 l. 95

Inteligence: Yerkes bodů 61 Zn. 3

Paměť: Disposiční: chyb 4 Zn. 3; Prostorová: chyb 6 Zn. 2

Reakce: Jednoduchá: zrak. čas --- Zn. ---; sluch. čas --- Zn. ---; Výběrna: čas 408 chyby 2 Zn. 5

Výkonnost: Mentální (Bourdon) J. --- Zn. ---; Fysická: Dynamometr p. 65 l. 65 Obě 40; Dynamograf Henry dobrý

Výška --- Váha 73 Spirometr --- Vitální kap. ---

Emocionalita: (ps. galv. reflex) ---

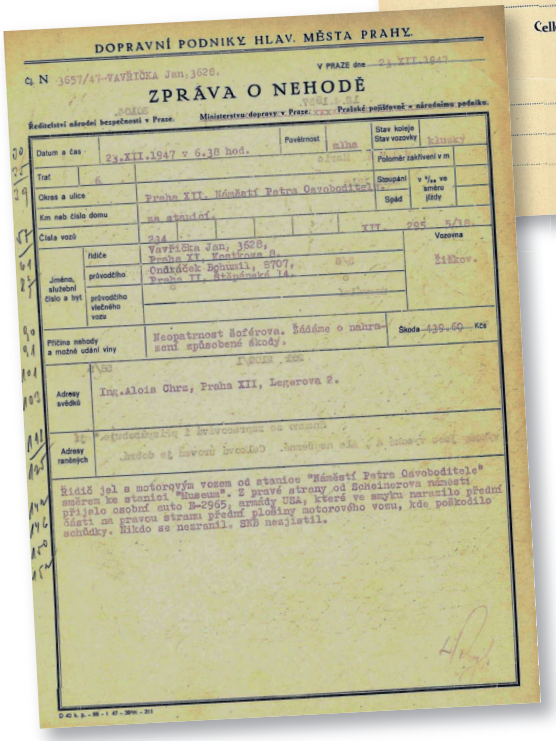
Celková klasifikace 4

Posudek:

Méně způsobilý.

ELEKTR. DRÁHY HL. M. PRAHY D20 Psychotechnika.

předpostá Psychot. laboratoře el. drah hlav. města Prahy.



DOPRAVNÍ PODNIKY HLAV. MĚSTA PRAHY.

Č. N 3657/47-VAVŘIČKA Jan, 3628. V PRAZE dne 23.XII.1947

ZPRÁVA O NEHODĚ

Ředitelství národní bezpečnosti v Praze. Ministerstvu dopravy v Praze. Pražské pojišťovně v národnímu podniku.

Datum a čas: 23.XII.1947 v 6.38 hod. Povětrnost: mlha Stav koleje Stav vozovky: klužký

Trať: 6 Polomér zakřivení v m

Okres a ulice: Praha XII. Náměstí Petra Osvoboditele

Km neb číslo domu: za stanicí.

Čísla vozů: 234 XII. 295 5/18.

Jméno, služební číslo a byt: řidiče: Vavřička Jan, 3628, Praha XI, Kostkova 8; průvodčího: Ondráček Bohumil, 8707, Praha II, Štěpánská 14.; průvodčího vlečného vozu: Vozovna Žižkov.

Příčina nehody a možné udání viny: Neopatrnost šoférova. Žádáme o nahrazení způsobené škody. Škoda 439.60 Kčs

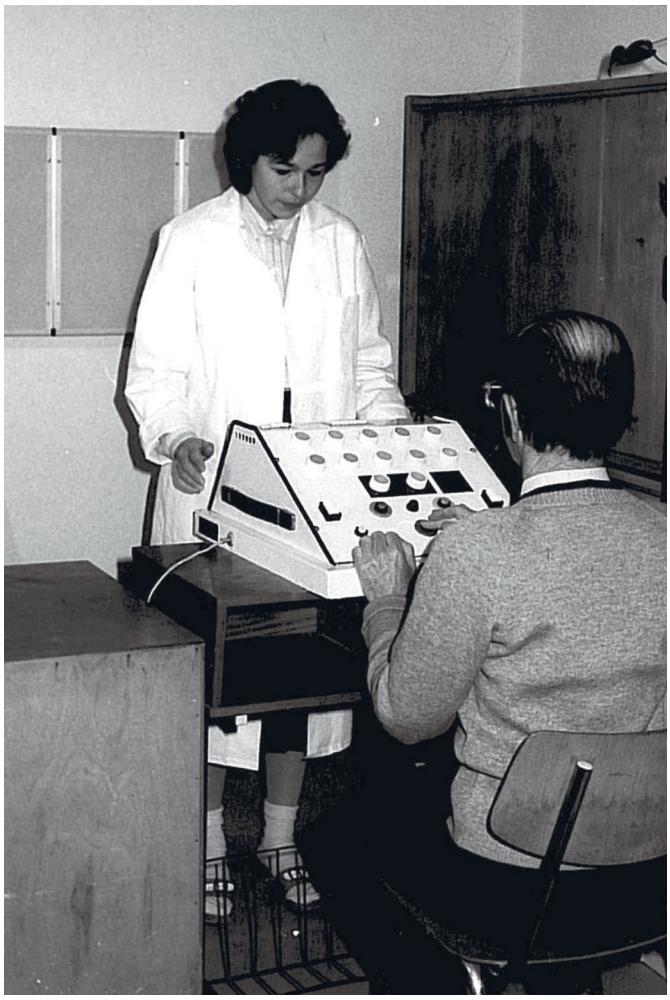
Adresy svědků: Ing. Alois Chrz, Praha XII, Legerova 2.

Adresy raněných:

Řidič jel s motorovým vozem od stanice "Náměstí Petra Osvoboditele" směrem ke stanici "Museum". Z pravé strany od Scheinerova náměstí přijelo osobní auto B-2965, armády USA, které ve smyku narazilo přední části na pravou stranu přední plošiny motorového vozu, kde poškodilo schůdky. Nikdo se nezranil. SNB nezjistil.

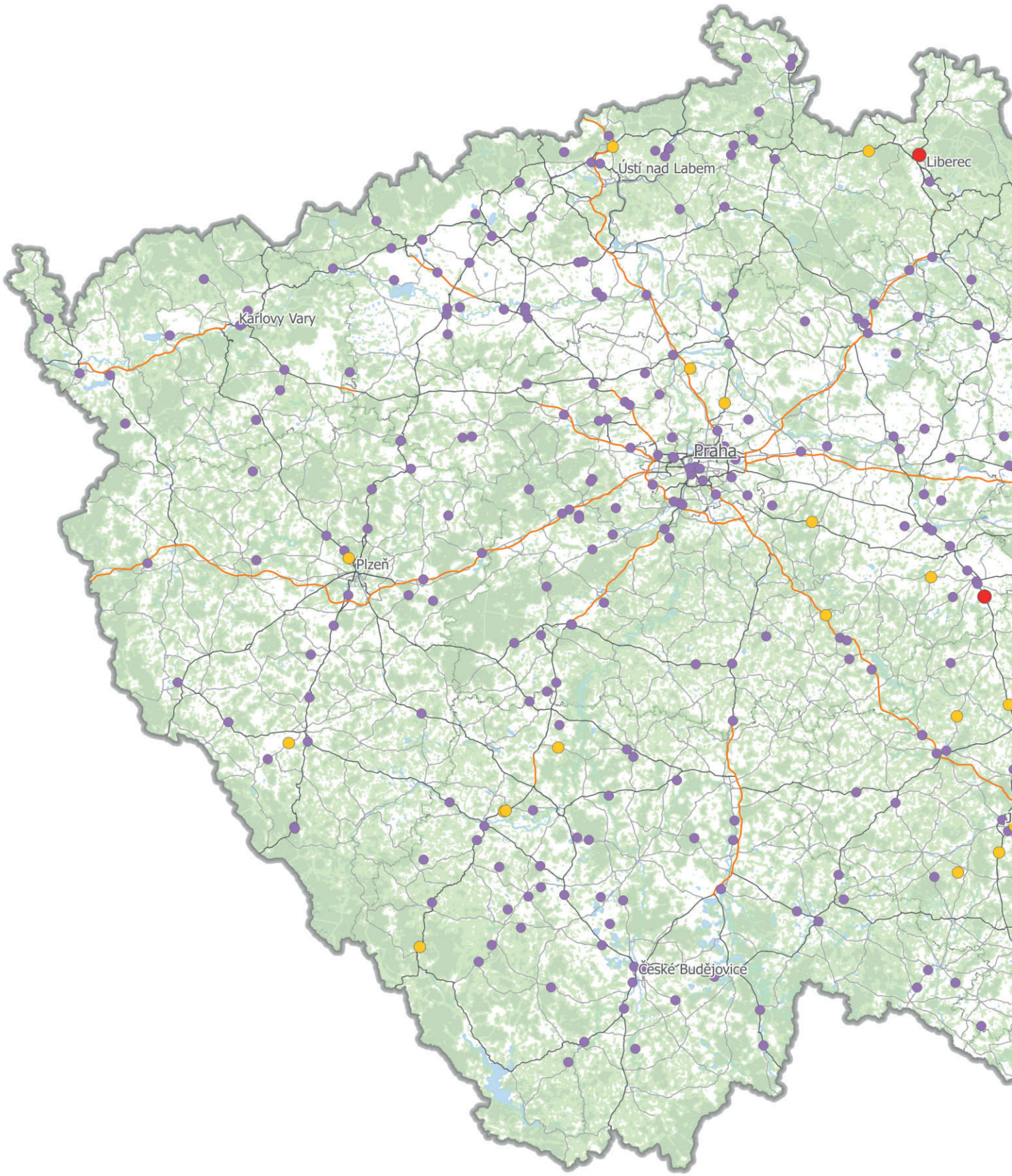
všechny uchazeče dopravní služby na elektrických drahách i v autobusech. Tato laboratoř věnovala také zvýšenou pozornost studiu dopravních nehod na elektrických drahách. Také při vyšetřování nehod a jejich příčin se zdůrazňoval požadavek více využívat psychologické služby. Odborníci měli pomáhat řešit otázky, které se týkaly míry zavinění z hlediska lidského činitele, a to na podkladě podrobného vyšetření jeho vlastností a schopností.

V československé armádě začala psychotechnická služba fungovat roku 1925 zřízením Psychotechnického oddělení při zdravotní sekci Vojenského leteckého ústavu a zabývala se výběrem leteckého personálu i řidičů motorových vozidel. V roce 1935 měla československá armáda již 10 psychotechnických stanic pro výběr důstojníků, poddůstojníků, řidičů a spojařů (Odbor pro vojenskou psychologii).

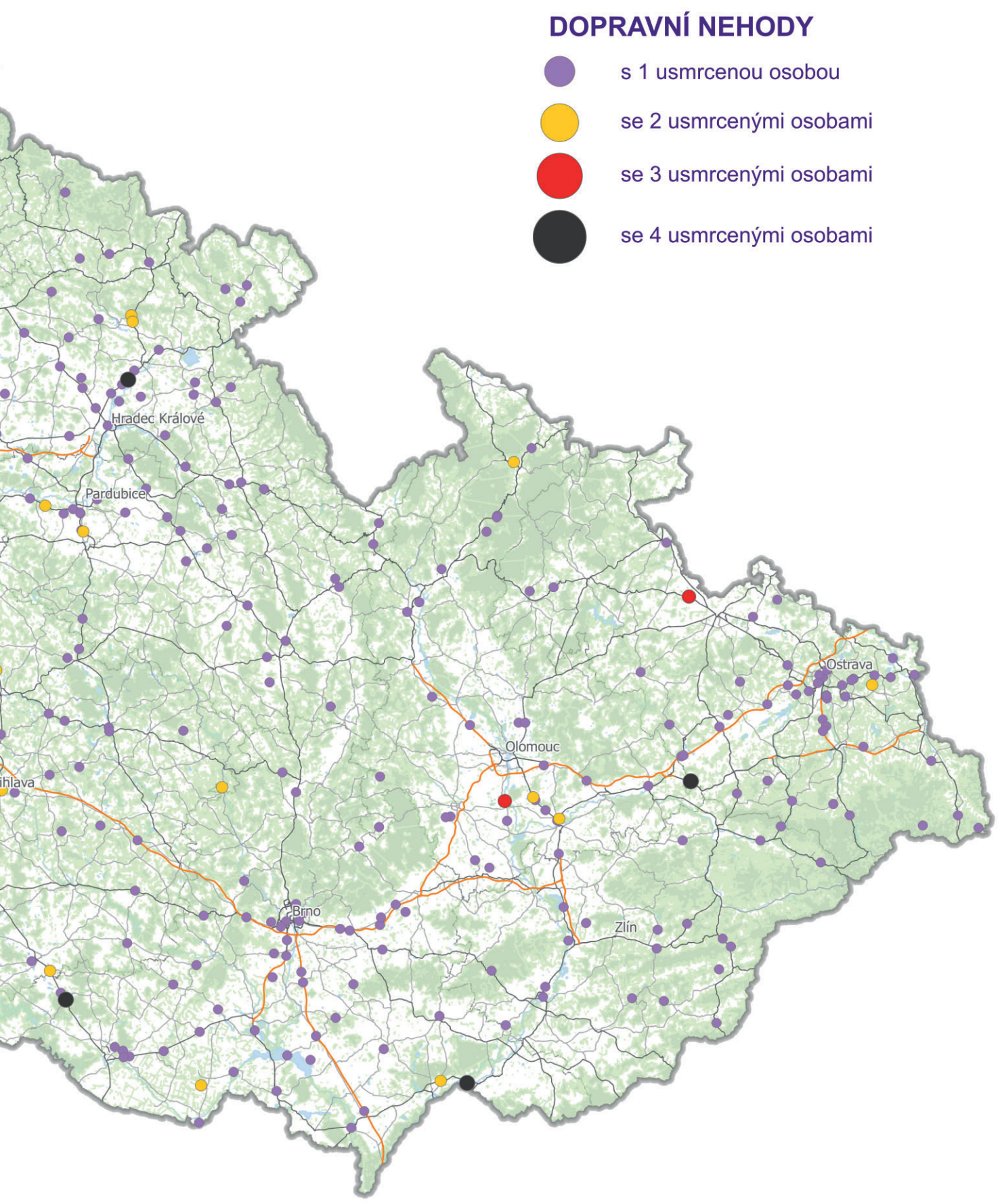


Ve třicátých letech se činnost československých dopravních psychologů slibně rozvíjela, o čemž svědčí jejich aktivní účast na VIII. Mezinárodním psychotechnickém kongresu v Praze v roce 1934, který dokázal, že československá psychologie měla už v té době podmínky a množství vědeckých informací, které bylo možno konfrontovat se zahraničními zkušenostmi. V roce 1932 byl vytvořen Ústřední psychotechnický ústav osamostatněním od Masarykovy akademie. Jeho hlavní náplní bylo provádění psychotechnických zkoušek pro ministerstvo železnic, veřejných prací a vnitra. V roce 1938 byl Ústřední psychotechnický ústav přetvořen v Ústav lidské práce s praktickými odděleními pro organizaci práce, výběr povolání, výuku a výcvik k povolání a výzkumnými odděleními pro psychologii, fyziologii a sociologii práce. Psychotechnické oddělení tohoto ústavu se zabývalo psychologickým výzkumem, psychologií povolání, nácvikem, školením a statistikou. Rychlý rozvoj ústavu, který měl v roce 1938 přes 100 spolupracovníků (psychologů, pedagogů, fyziologů, inženýrů a dalších), byl za okupace a války zabrzděn.

V červnu 1947 byl vytvořen Československý ústav práce spojením Ústavu lidské práce, Ústavu pro pracovní normy při ÚRO, Sociálně ekonomického ústavu ÚRO a Psychotechnického ústavu v Bratislavě. Nově zřízený ústav měl přispívat k vytvoření podmínek pro účinnou hospodárnost a bezpečnost i ochranu zdraví v celém hospodářství a připravovat návrhy pro hodnocení a odměňování tělesné i duševní práce, pro správnou volbu povolání a rozmisťování pracovních sil, pro pracovní výchovu a odborný výcvik. Roku 1951 byl Ústav zrušen a část jeho agendy přešla na nově zřízené ministerstvo pracovních sil. Celkově je možno konstatovat, že psychologická problematika dopravy byla v těchto letech podceňována, její rozvoj byl zajišťován minimálními prostředky a v resortu dopravy bylo zaměstnáno jen minimální množství odborných psychologů.


Ústí nad Labem
Liberec
Karlovy Vary
Praha
Plzeň
České Budějovice

# Mapa dopravních nehod s následky na životě v roce 2019



Začátkem padesátých let byla klasická psychotechnika podrobena velmi ostré kritice. Z rozborů vyplynulo, že k úkolům, jejichž řešení bylo cílem psychotechniky, je třeba přistoupit z jiného teoretického hlediska a s lepšími metodickými prostředky. Na tomto základě byly rozpracovány nové koncepce psychologického výběru a rozmisťování u ČSD, a později ve Výzkumném ústavu dopravním. Vzhledem k tehdejšímu negativnímu postoji k psychotechnice bylo rozhodnuto začít pracovat na novém způsobu psychologického výběru a rozmisťování. Pod vedením prof. Dr. J. Doležala, tehdejšího vedoucího katedry psychologie UK, byl postaven psychologický výběr u ČSD na zcela nové teoretické i metodické bázi. Byl zpracován profesiogram povolání výpravčího vlaků a vypracovány návrhy pomůcek vhodných ke zjišťování psychologických předpokladů na základě zhodnocení dlouhodobého pozorování v přirozených podmínkách. Na základě výzkumu a rozboru příčin nehodovosti v železniční dopravě byl navržen v roce 1956 výběrový systém pro odborné školy železniční dopravy a pro kurzy výpravčích vlaků.

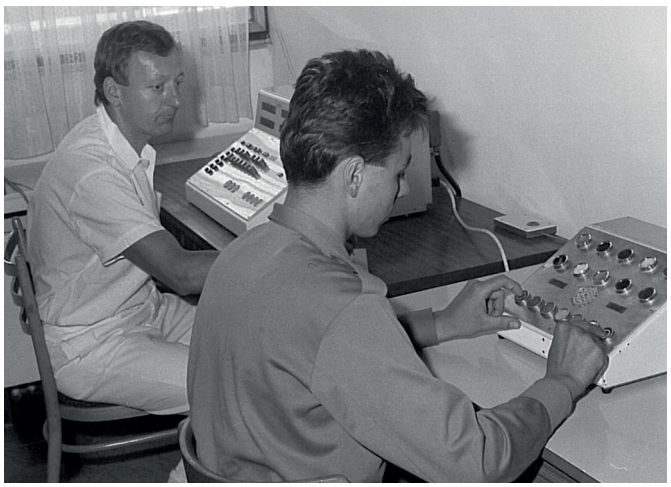
Od roku 1955 se začal zabývat výzkumem nehod v silniční dopravě po stránce psychologické odbor psychologie bezpečnosti práce Výzkumného ústavu bezpečnosti práce. V první etapě byla věnována pozornost převážně souhrnému zpracování a statistickému rozboru dopravních nehod a zjišťování rozdílů mezi „nehodovými“ a „beznehodovými“ řidiči. V druhé etapě byly studovány jednotlivé příčiny nehod z psychologického hlediska. Od roku 1957 se zjišťovaly příčiny dopravních nehod a úrazů v silniční a městské dopravě i možnosti jejich prevence např. postihováním nebezpečného chování. Podrobně byly studovány některé obecné problémy, např. psychologická analýza práce u jednotlivých dopravních profesí, psychologické otázky bezpečnosti a hygieny práce v dopravě, psychologické otázky personální práce, inženýrská psychologie a vliv některých léků na výkonnost řidičů.

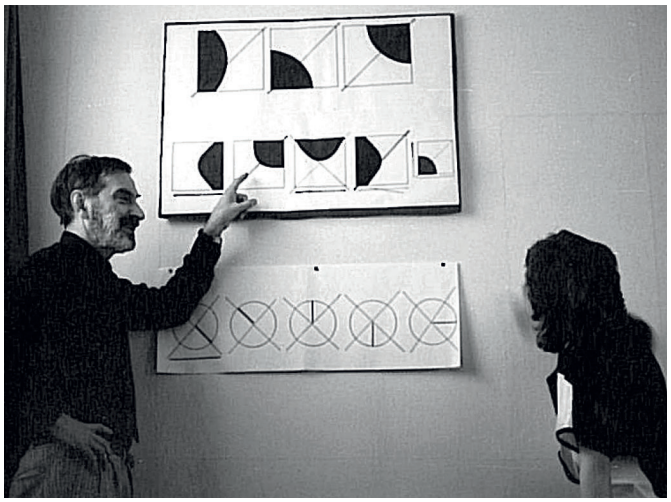
V šedesátých letech začala vznikat řada psychologických pracovišť v resortu silniční a městské dopravy. Bylo potřeba sjednotit jejich náplň a podřídit je jednotnému metodickému vedení. Jednalo se o pracoviště Ústředního dopravního institutu v Praze, Projekčně konstrukční vývojové pracoviště silniční a městské dopravy, Výzkumný ústav dopravní a Ústav silniční a městské dopravy. Vzhledem k rostoucím nárokům kladeným na řidiče v silniční a městské dopravě, ukázala se nutnost komplexního vyšetřování profesionálních řidičů motorových vozidel. Na základě těchto požadavků sestavil Zadražil a pak Hoskovec a kol. soubor metod vhodných pro tyto účely. Základem pro vytvoření metod k psychologickému výběru řidičů z povolání byl profesiografický rozbor dotyčných profesí, a to především z hlediska nároků, které tyto profese kladou na psychické vlastnosti řidiče v obecné rovině, i speciálních požadavků. Stále větší pozornost se věnovala zvyšování bezpečnosti provozu a zde se potvrzovalo, že nejdůležitější v systému ovlivňování dopravy je lidský činitel.

Také v rámci československé armády vznikla v roce 1964 při psychiatrickém oddělení Ústřední vojenské nemocnice (ÚVN) v Praze Psychofyziologická výběrová stanice, která se v roce 1966 osamostatnila jako Lékařsko psychologická stanice (později Ústřední lékařsko-psychologické oddělení ÚVN). Zde byla v roce 1965 vytvořena výběrová metodika pro vojenské řidiče (AUT), která byla v pozdějších letech několikrát úspěšně aktualizována a standardizována vzhledem k novým požadavkům na vojenské řidiče.

## Psychologie v silniční a městské dopravě

Na řešení problémů v silniční a městské dopravě se v sedmdesátých a osmdesátých letech významně podílel Ústav silniční a městské dopravy v Praze (ÚSMD), který metodicky řídil všechna dopravně psychologická pracoviště v ČSR. Jednalo se o individuální konzultace, odborné stáže psychologů z terénu, supervizní psychologická vyšetření a pořádání odborných seminářů





a školení. Hlavními úkoly psychologů ÚSMD byla problematika posuzování psychické způsobilosti řidičů z povolání (diagnostika) a vypracování a ověřování metodik pro vyšetřování řidičů. Postupně byly vypracovány profesiogramy pro jednotlivé dopravní profese, realizován byl i výzkum v příbuzných problematikách. V roce 1988 bylo v ČSSR celkem 20 terénních dopravně psychologických institucí. Jednalo se o psychologická pracoviště Československé státní automobilové dopravy (ČSAD), krajských dopravních středisek (KDS) a dopravních podniků (DP) velkých měst. V osmdesátých letech bylo na těchto pracovištích prováděno nástupní psychologické vyšetření řidičů různých kategorií (strojníci těžebních strojů, vojenští řidiči, řidiči TIR, strojvedoucí a dozorčí stanic metra). Dále byli vyšetřováni problémoví řidiči (s více nehodami, konfliktní, neprospívající frekventanti autoškol, starší řidiči apod.). Vedle toho bylo nutné zabývat se i sociálně psychologickými problémy, např. interakcí mezi pracovníky dopravních služeb a zákazníky (konflikty mezi pasažéry a pracovníky služeb, končící stížností na chování zaměstnanců). Systém metodického řízení se po roce 1989 rozpadl, respektive nebyl podporován, přesto řada dopravních firem dále pokračovala na základě dobrých zkušeností v psychologickém posuzování svých řidičů.

V devadesátých letech se ještě podařilo dotáhnout započaté metodiky pro vyšetřování řidičů profesionálů „Metodika 9202“ navazující na předchozí Alternativní metodiku, metodiku pro posuzování řidičů seniorů i metodiku pro posuzování učitelů autoškol. Podařilo se rovněž zrealizovat některé výzkumné projekty, jejichž zadavatelem byl odbor BESIP, tehdy při ministerstvu vnitra (např. vliv reklamy při silničních komunikacích nebo efektivita výcviku v autoškolách). V tomto období sice došlo ke zrušení některých podnikových či státních dopravně psychologických pracovišť, ale psychologové v nich pracující přešli do soukromého sektoru a nadále se zabývají psychologickým vyšetřováním a posuzováním psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel. Po založení Centra dopravního výzkumu se sídlem v Brně pokračoval rozvoj oboru dopravní psychologie převážně v oblasti výzkumu, a to i na mezinárodní úrovni.

Na Slovensku v oblasti výzkumu vlivu lidského činitele fungoval Výskumný ústav dopravný v Žilině, jeho nejvýznamnějším projektem byla dlouhodobá a periodická analýza dopravních nehod, která byla multidisciplinární, přinášela podnětné poznatky např. pro výrobce vozidel, legislativu i opatření v oblasti vlivu lidského činitele. Tento projekt byl bohužel rovněž ukončen, v posledních letech jsou realizovány podobné studie v menším rozsahu, např. v Centru dopravního výzkumu v koncernu Škoda.

## Zrod Asociace dopravních psychologů

V lednu 1990 na pracovní poradě na USMD navrhl PhDr. Hudeček založení Asociace dopravních psychologů, což schválilo 70 % přítomných. ADP byla pak oficiálně založena 5. června 1990, tehdy ještě v rámci České a Slovenské federativní republiky, a to na pracovním setkání dopravních psychologů, působících řadu let při dopravních podnicích ČSAD, DP, KDS, na armádních pracovištích nebo ve výzkumu. Zaregistrována byla dne 13. srpna 1990 na ministerstvu vnitra České i Slovenské republiky.

**Zakládající členové**

- PhDr. A. Hudeček – předseda ADP ČSFR
- PhDr. Vlasta Rehnová – tajemník ADP ČSFR
- PhDr. Juraj Bača
- PhDr. Vlastimil Šebek
- PhDr. Petr Tománek
- PhDr. Jindřich Pokorný

V roce 1993 došlo k rozdělení na dva samostatné subjekty – ADP ČR a ADP SR. Obě asociace jsou nadále v kontaktu, probíhá výměna zkušeností, zástupci jsou zváni na pravidelné semináře. V roce 1994 byla formálně uzavřena smlouva mezi ADP ČR a ADP SR o spolupráci, v roce 1997 pak speciální dodatek dohody o užívání a distribuci metodiky pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti řidičů.

Asociace dopravních psychologů na sebe po svém vzniku převzala úlohu metodického a organizačního subjektu, který v následných letech pečoval o rozvoj oboru, o odborný růst svých členů, o osvětu v oblasti bezpečnosti silničního provozu a v neposlední řadě i legislativní ukotvení povinného dopravněpsychologického vyšetření (DPV) pro vybrané skupiny řidičů. V přerodové době získala prestiž odborného partnera i pro státní instituce, její zástupci pracovali v odborných komisích, především ministerstva dopravy, ale i ministerstva školství nebo zdravotnictví. Stala se jediným správcem Metodiky 9202 pro vyšetřování psychické způsobilosti řidičů z povolání. V letech 2010–2011 získal předseda ADP ČR, PhDr. Alois Hudeček, status poradce ministra dopravy, zejména pro oblast legislativy týkající se psychologického vyšetřování řidičů. Jako člen mezirezortní komise MD ČR a MV ČR navrhl a prosadil formou poslaneckých návrhů novelu zákona 361 sb., zákon 133/2011 a zákon 101/2013 sb., který stanovuje zákonnou povinnost DPV u vybodovaných řidičů a řidičů, kteří spáchali závažný dopravní přestupek.

Posláním asociace je sdružovat kvalifikované dopravní psychology, kteří se profesionálně zabývají vyšetřováním a posuzováním 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. Naši členové jsou stále častěji přibíráni jako experti k řešení širokého spektra problémů bezpečnosti dopravy z hlediska vlivu lidského činitele. ADP také klade důraz na profesní růst svých členů, etiku jejich práce jak vůči klientele, tak vůči kolegům i z jiných oborů. Poskytuje odbornou, věcnou i morální podporu svým členům v obtížných situacích, jako jsou trestní oznámení, kauzy vyšetřované policií, nekalé očerňování před orgány státní správy a samosprávy, či přímé poškození dobrého jména vysloveným podvodem a trestnou činností ze strany jiných osob. Na druhou stranu ADP garantuje profesionalitu a kvalitu poskytovaných služeb, její členové mohou využívat interních supervizních posouzení, konzultací či širší odborné diskuse k danému problému.

Stanovy ADP ČR umožňují členství řádné, mimořádné a čestné. Čestným členem se může stát význačná osoba působící v oblasti dopravní psychologie, která má pro činnost Asociace zvláštní význam, a která se významně zasloužila o rozvoj oboru dopravní psychologie. V současné době ADP ČR eviduje kolem 100 členů.

Asociace dopravních psychologů se stala kolektivním členem Českomoravské psychologické společnosti a byla v lednu 1995 jedním ze zakládajících členů Unie psychologických asociací ČR (UPA). Naši členové se podíleli např. na vypracování návrhů zákona o psychologické činnosti a psychologické komoře. V současné době máme zastoupení v řídícím orgánu UPA (dle počtu členů ADP máme nárok na dva členy předsednictva), dále v etické a legislativní komisi. Úzké kontakty ADP udržuje s ČAPPO (Česká asociace psychologů práce a organizace), v minulosti uzavřela dohodu s Asociací klinických psychologů, po změně vedení a konkurenčním boji o kompetence však vzájemné kontakty ustaly. Od svého vzniku byla ADP úzce provázána s metodickým pracovištěm Ústavu silniční a městské dopravy v Praze, po rozpadu tohoto pracoviště převzala ADP na sebe kromě metodologických aktivit i činnosti organizační a expertní. V oblasti lidského činitele v dopravě navázala asociace spolupráci s Centrem dopravního výzkumu, legislativním odborem a odborem silniční dopravy na Ministerstvu dopravy ČR. Plodná spolupráce se rozvíjí i s odborem BESIP ministerstva dopravy, zejména v oblasti osvěty, výchovných programů, kampaní a tematických tiskových konferencí pro média. ADP spolupracuje i s autoškolskými spolky, s Dopravní akademií, která je zaměřena především na dopravně bezpečnostní audity podnikových řidičů, školení a propagaci bezpečnosti v silničním provozu.

Na lokální úrovni jsou naši členové zapojeni do dopravně bezpečnostních aktivit, úzce spolupracují např. s orgány dopravní policie, dopravními odbory okresních úřadů, podílejí se na přípravě i vyhodnocování soutěží, bezpečnostních kampaní a dalších obdobných akcí.

Členská základna je informována o aktuálním dění na webových stránkách ADP nebo na facebooku. Na obě média má přístup i veřejnost, slouží k informaci i propagaci naší činnosti: www.dopravnipsychologovecr.cz , www.facebook.com/asociacedopravnichpsychologu

## ADP ČR a evropské psychologické instituce

Svého zástupce (dr. Bakalář) měla ADP již v evropské organizaci dopravních psychologů EUROPSY-T, založené v roce 1992 v Paříži, kontakt byl přerušen v důsledku jeho odchodu do důchodu a organizačních změn. V současné době máme zastoupení v organizaci EFPA (Evropská federace psychologických asociací) v týmu Standing Committe on Traffic Psychology, jejíž zasedání hostila i ADP na půdě pražského pracoviště centra dopravního výzkumu (CDV). Doporučení a vize této komise jsou inspirací pro činnost ADP např. ve formulacích požadavků do legislativy, v koncepci kurzů celoživotního vzdělávání nebo v prosazování odborné kompetence dopravního psychologa. Tato komise byla rovněž jedním z organizátorů mezinárodního psychologického kongresu v Praze v roce 2007.

Svého zástupce má ADP i v národní komisi pro udělování certifikátu evropského psychologa (NAC), a to od jejího založení. Tato komise pracuje v rámci projektu EuroPsy, organizovaného EFPA. Od roku 2013 může národní komise udělovat certifikáty, v první fázi ADP zajistila pozici mentora pro 10 svých členů.

## ADP a legislativa

Asociace dopravních psychologů byla od počátku svého vzniku aktivně zapojena do procesu přípravy nové legislativy, týkající se lidského faktoru v silniční dopravě. Formou kvalifikovaných připomínek i osobního jednání se ADP podílela na přípravě novely vyhlášky ministerstva zdravotnictví o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, tramvají a trolejbusů, zpracovávala průběžně připomínky a náměty k zákonu o provozu na pozemních komunikacích, do novely živnostenského zákona prosazovala formulace o odborné způsobilosti respektující specializaci psychologa. Význam této činnosti vzrostl v okamžiku, kdy tvorba stěžejního zákona

o provozu na pozemních komunikacích připadla Ministerstvu dopravy. Pro ADP se otevřela možnost kvalifikovaně ošetřit oblast psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel, proces přípravy řidičů i učitelů autoškol, prosadit nové prvky do kontrolní a sankční činnosti, zejména bodový systém hodnocení řidičské praxe, chápaný jako účinné preventivní opatření. Zástupci ADP pracovali v odborné skupině připravující zásadní změny v zákoně o autoškolách.

Asociace dopravních psychologů od počátku intenzivně pracovala na zavedení bodového systému hodnocení řidičské praxe a na zakotvení povinnosti dopravněpsychologického vyšetření pro vybrané skupiny řidičů v nově vzniklém zákonu č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. V oblasti dopravněpsychologického vyšetřování vybraných skupin řidičů se od jeho implementace v tomto zákoně v roce 2006 postupně dařilo jeho znění upravovat do efektivní a funkční verze, jednalo se především o odbornou kompetenci posuzujících psychologů, vybavení jejich pracoviště, struktury a provádění tohoto vyšetřování. Zlomovou byla novela z roku 2011, která zavedla institut akreditace dopravního psychologa, a novela z roku 2016, která stanovila obsah a postup při provádění dopravněpsychologického vyšetření skupiny povinných osob, rozšířené o žadatele o vrácení řidičského oprávnění, a možnost odvolání se proti závěru. Konkrétní požadavky na strukturu a postup dopravněpsychologického vyšetření včetně vzorového posudku stanovuje prováděcí předpis, na jehož podobě se ADP podílela významnou měrou.

Jako konzultant byla ADP rovněž přizvána k tvorbě prováděcích předpisů a vyhlášek o provozování dopravy,

zejména taxislužby, i k zajištění potřebných služeb. Pro potřeby Všeobecné zdravotní pojišťovny byl v roce 1997 vypracován metodický materiál pro přidělování elektrických invalidních vozíků (směrnice o psychologickém vyšetření žadatelů).

## Celoživotní vzdělávání členů ADP

ADP plní svůj program, deklarovaný v zakládacích dokumentech a stanovách, v oblasti zvyšování odborné úrovně svých členů a odborné pomoci novým pracovištím. Navazuje na tradici metodických seminářů a od roku 1995 každoročně pořádá v Prostějově, zpravidla na jaře, odborné semináře pro dopravní psychology, spojené zpravidla s informacemi o dění na poli psychodiagnostiky, legislativy a zahraničních zkušeností. Součástí těchto akcí je i uspořádání valné hromady členů ADP ČR, která řeší interní záležitosti asociace.

V podzimním termínu pak ADP pořádá jednodenní monotématické semináře na aktuální téma, např. novinky v legislativě, implementace GDPR (ochrana osobních údajů), problematika adiktologických pacientů – řidičů, řidičů seniorů, spolupráce s lékaři v posuzování způsobilosti k řízení motorových vozidel aj. Prostory pro konání jsou zajišťovány v poslední době ve spolupráci s dopravní fakultou ČVUT v Praze, ale i ve spolupráci s Univerzitou Palackého v Olomouci, s Dopravním podnikem hl. m. Prahy.

## PGS – kurzy celoživotního vzdělávání pro budoucí dopravní psychology

První kurz postgraduálního vzdělávání v oboru dopravní psychologie zorganizovala ADP ve spolupráci s Univerzitou Palackého v Olomouci již v letech 1992–1993, a to výhradně pro své členy. Zúčastnilo se 31 posluchačů z České a Slovenské republiky. Druhé kolo této formy vzdělávání bylo uspořádáno v letech 1995–1997, volná kapacita byla nabídnuta zájemcům i z jiných oborů. Tato nabídka byla částečně využita a vedla k zapojení několika kolegů do činnosti ADP. Od roku 2006 jsou pořádány kurzy koncipované podle vzoru Stálé komise pro dopravní psychologii při Evropské federaci psychologických asociací (EFPA).

Programové okruhy studia jsou zvoleny tak, aby přispěly ke zvýšení kompetentnosti absolventů, a průběžně jsou aktualizovány a doplňovány o nové poznatky a trendy tak, aby jeho absolventi byli připraveni plnit své úkoly i v perspektivě technologického, společenského i legislativního vývoje. Zároveň zohledňují rostoucí potřebu aplikace psychologie v oblasti dopravy. ADP zajišťuje i aktivní účast členů na odborném

programu (přednášky) a praktické výuce (stáže na pracovišti) nebo formulaci témat a oponování závěrečných prací. Závěrečné práce frekventantů představují významné poznatkové obohacení našeho oboru.

Od roku 1995 bylo zrealizováno a ukončeno celkem 11 běhů, 12. je aktuálně ukončován. Hostitelskou univerzitou je v drtivé většině Univerzita Palackého v Olomouci, dvakrát byl kurz organizován ve spolupráci s Masarykovou Univerzitou v Brně, jednou s Karlovou Univerzitou v Praze.

## Věda a aplikovaný výzkum

Asociace dopravních psychologů byla spolutvůrcem Metodiky 9202 pro posuzování psychické způsobilosti řidičů motorových vozidel, vypracované ještě metodickým pracovištěm ÚSMD. Po její oponentuře zadavatel úkolu, v té době ještě Ministerstvo vnitra, respektive odbor BESIP, předal vypracovanou metodiku do správy právě Asociaci, a to za dohodnutých a stvrzených podmínek. Při předání do užívání členům proběhlo zaškolení a předané výtisky jsou evidovány. Práce s jednotnou metodikou umožňuje vzájemné konzultace, supervizní vyšetření i uznání výsledků získaných na jiném pracovišti. Metodika byla předána do výhradní správy právě asociaci, jakožto v té době jedinému subjektu zaručujícímu její správné využití a ochranu.

Na další „metodiku“ jsme čekali přes 20 let, a nebýt podpory grantu Univerzity Palackého v Olomouci, Hogrefe – Testcentra coby vydavatele a přes dvacet kolegyň a kolegů ochotných sbírat potřebná data, čekali bychom dodnes. O tvorbě byli naši členové pravidelně informování na seminářích. Publikace Metody pro dopravně psychologické vyšetření byla vydána v roce 2015.

ADP se aktivně zapojila i do výzkumného projektu REPADO (rehabilitační programy pro problémové řidiče), na jehož řešení spolupracovala s Centrem dopravního výzkumu v.v.i. v Brně. Spolupráce pokračuje i na formulacích pro implementaci těchto programů do zákona o provozu na pozemních komunikacích, nebo na koncepci a strategii dopravní psychologie pro příští roky.

Pro potřeby výzkumu a výuky ADP spolupracuje s univerzitami – UK Praha, UP Olomouc, ČVUT Praha, i se subjekty ekonomické praxe (např. Škoda Mladá Boleslav).

ADP spolupracuje i s orgány státní správy a samosprávy, s dopravní policií, zejména formou expertní činnosti k aktuálním problémům (železniční přejezdy, pochybná vozidla odtahové služby, organizace dopravy v obci apod.).

*PhDr. Martin Kořán, CSc.*
*PhDr. Vlasta Rehnová*
*PhDr. Dana Černochová, PhD.*
*PhDr. Alois Hudeček*

ASOCIACE DOPRAVNÍCH PSYCHOLOGŮ ČR

# The History, the Presence and the Future of Czech traffic psychology
# Road and Urban Transportation

Martin Kořán, PhD., Hospital Na Homolce, Roentgenova 2,
150 30, Praha 5, Czech Republic.
e-mail: martin.koran@homolka.cz

Vlasta Rehnová, PhD., Transport Research Center (CDV), Thámova 7,
186 00 Praha 8, Czech Republic
e-mail: vlasta.rehnova@cdv.cz

## 1920s – The Launch of the Traffic psychology in the former Czechoslovakia

It used the knowledge gained by English and American psychology activities during World War I, in the selection of military personnel (Spearman, Otis, Yerkes, Terman, Thorndike, Kelley) and the experiences of German psychotechnics (Muensterberger, Piorkovski, Giese, Rupp, Moede, Poppelreuter). The establishment and way of development of traffic and transport psychology was basically determined by the development of psychology of work in Czechoslovakia.

• 1920 - The Masaryk Academy of Work Psychotechnic Institute was established in Prague. Its focus was research on human physical and mental performance and application of this research in economic practice: 400 candidates for positions in transportation and business were examined for the Ministry of Railways in 1923. The success of these examinations persuaded the ministry to make them obligatory for its employees. Since 1924, the Psychotechnic Institute concentrated on selection psychotechnic examinations (e.g. candidates for the posts of tram drivers and over 600 candidates for engine drivers's positions were examined in 1923.

• 1923 - Prague Electric Company established its own psychotechnic laboratory (Josef Váňa PhD., author of the first text on examination methodology and different psychological methods, was appointed as the first head of this laboratory), and started preparations for psychotechnic qualification tests for the selection of employees of the transportation system. The examination of sensations, intelligence, response readiness and endurance against fatigue played a prominent role among the set of psychotechnic methods, which were under constant revision for their prognostic value, improved and then supplemented with new methods. The results of the psychotechnic examinations were first taken into account as an option, then, after some experience had been gained, they were made obligatory for all candidates for work in transport in trams as well as buses. The scope of work of the psychotechnic laboratory was then expanded by the city council, which decided that all employees of all city services and businesses be psychotechnically qualified. The laboratory also paid special attention to tram accidents; investigators of accidents and their causes also emphasized the need for greater use of psychotechnic services. Experts were called in to help deal with issues relating to human culpability, for which they employed a minute examination of the person's qualities and capabilities.

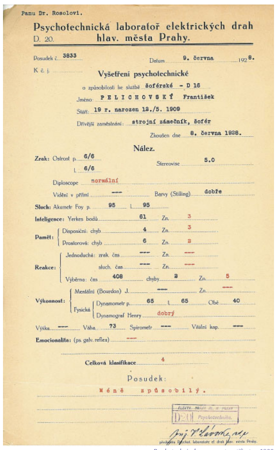
• 1925 - The psychotechnic services within the Czechoslovak Army started with the foundation of the Psychotechnic department as part of the health care section of the Military Air-Force Institute; the department selected air-force personnel and drivers of motor vehicles.

The Czechoslovak Army already had 10 psychotechnic laboratories for the selection of officers, non-commissioned officers, drivers and signalmen in 1935 (Military Psychology Department).

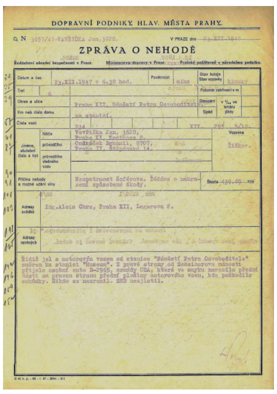
• 1932 - The Central Psychotechnic Institute was established as an independent organisation separate from the Masaryk Academy. Its principal duty was to provide psychotechnic examinations for the Ministries of Railways, Public Works and Internal Affairs.

• 1934 - The VII. International Psychotechnic Congress in Prague proved, that Czechoslovak psychology had similar conditions and scientific basis compared with those in other countries.

• 1938 - Psychotechnical Institute was changed to Central Psychotechnical Institute and then to the Institute of Human Work, in accordance with the increasing range of responsibility.



Panu Dr. Rosolovi.
Psychotechnická laboratoř elektrických drah
D. 20. hlav. města Prahy.
Posudek č. 3833 Datum 9. června 1928.
K. č. j.
Vyšetření psychotechnické
o způsobilosti ke službě šoférské - D 16
Jméno: PELICHOVSKÝ František
Nález.
Posudek:
Psychotechnical assessment certificate - 1928



DOPRAVNÍ PODNIKY HLAV. MĚSTA PRAHY
ZPRÁVA O NEHODĚ
Tram accident report – 1947

## After 1948

Traditional psychotechnology was forced to face sharp criticism. Analyses showed that tasks that psychotechnology dealt with had to be approached from a different theoretical point of view and with better methodology. Thus new concepts of psychological selection and distribution in Czechoslovak National Railways (ČSD) and later in the Transport Research Institute were elaborated. It is necessary to use a set of integrated methods rather than isolated methods. The values of the methods are determined by their theoretical basis, purposes, and conditions for which they are used and whether or not a specialist uses them appropriately. The role of the psychologists does not finish with the recommendation of a candidate for certain position in transport. The examined person is further observed and her/his performance in the new position is evaluated. Conclusions from such psychological examinations can never be made without a perfect knowledge of the requirements of the driver's position.

• 1955 - The Department of Psychology of Work Safety within the Work Safety Research Institute started autonomous research on road accidents from the psychological point of view. The summarizing and statistical analysis of road accidents and the identification of drivers "likely" and "unlikely" to have accidents marked the first stage. In the second, certain general issues were closely studied, such as the psychological analysis of work and particular transportation professions, psychological aspects of safety and hygiene of work, psychological aspects of personnel issues, engineering psychology and the impact of some types of medication on performance.

Specific issues concerned the psychology of training and education of drivers, issues related to the personality of the drivers or the identification of symbols in transportation, psychology of pedestrians, consulting psychology of management and organization.

## 1960

Many psychological laboratories started to emerge in the road and urban transportation sector. It was necessary to integrate their duties under a universal methodical management. They were departments of: the Central Transport Institute in Prague, The Road and Urban Transport Centre of Projection and Construction Development and The Road and Urban Transport Institute (USMD). The increasing requirements that drivers in road and urban transportation had to meet necessitated the complex examination of professional drivers of motor vehicles. Based on these requirements, Zadražil (1967) and then Hoskovec et al. (1968) compiled a set of methods suitable for these purposes, with a manual for correct administration of the tests and evaluation of the acquired material. The methods of psychological selections of professional drivers were primarily built on professiographic analyses of the professions in question, mainly from the point of view of the requirements of these professions for the driver's work and requirements for his/her psyche, from the general point of view – common features of drivers' work – as well as from that of specific requirements.

• 1964 - In the Czechoslovak army, a Psychophysiological Selection Station was established at the department of psychiatry of the Central Military Hospital (CMH) in Prague;

• 1966 - It became independent as The Medical and Psychological Station: even later, it became the CMH Central Medical Psychological Department. A selection methodology for military drivers was created there in 1965, which was successfully re-standardized in the following years.

Dr. Kořán examining military driver (1980)

## 1970

Due to the increasing number of professional and non-professional drivers, the 1970s saw an increasing interest in the issue of not only the selection, but also the suitable training of drivers. Conditions were created in Czechoslovakia in the 1970's for a gradual implementation of multiphase preparation of drivers, including training of drivers at driving training grounds (Hoskovec, Pour, Štikar, 1973). The authors used the experience gained in Germany, Hungary and other European countries as well as in Japan and the USA. They also used findings collected from research on the transfer of driving skills from a trainer to the training-ground using experimental cars.

## Statistics

As early as 1957 the causes of road accidents and traffic injuries were identified, together with possible prevention, as well as the conditions of traffic safety in general, by sanctioning such drivers' behaviour that caused accidents and/or injury. Factors, such as the driver's age, years of experience and number of working hours were analysed.

At the beginning of 1976, the then Czechoslovak Republic had 3.3 million licensed drivers, about 450,000 of which were professionals. Another 220,000 people gained driving licences every year. At the end of 2006 there were more than 6.6 million holders of driving licence in the Czech Republic. The number of professionals (truck and busses drivers) is estimated at 300,000.

To the end of May 2007 the number of 1277 drivers has affected by 12 demerit points and they have lost their driving licence. The critical group can be described as young men (age of 19-20-23) and new drivers (1 year driving practice).

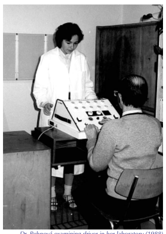
The number of 449.347 drivers has affected by demerit point system (minimum 1 p.), the most frequently by 2 points (40%). Men present more than 85% and affected by 12 points men present more than 96%.

The most frequent traffic offence is speeding.

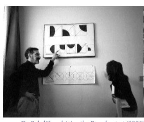
## The new age

The development of traffic psychology after 1975 follows the results of research and field laboratories from the previous period. The areas of interest are road and urban transport, railway transport, but also other branches such as air- and water transport. Professiograms continue to be made for other professions; methodologies are formulated, verified and modified to examine people professionally associated with transport, education and training of drivers. Increasing attention was paid to improvements in traffic safety – evidence shows that the most emphasis must be put on the role of the human factor, which appears to be the most important in influencing traffic.

The Road and Urban Transport Institute (USMD) in Prague, while methodically managing all laboratories of transport psychology, made a great contribution to the treatment of problems in road and urban transport. It provided individual consultations, stations of field workers, supervision of psychological examinations, and organised seminars and training. The main duties of the psychologists at the USMD were evaluations of professional drivers' psychic qualifications and the elaboration and verification of a methodology for investigating drivers, including alternative methods and gradual elaboration of professiograms for the particular transportation professions. Psychological diagnostics was the main field of activity of psychologists at that time, plus supervising examinations, research and methodical management of other psychological stations. There were 10 in 1975, 15 in 1980 and 20 field laboratories governed by the USMD in Czechoslovakia in 1988. They were psychological stations of the Czechoslovak National Road Transport, regional transport centres and city transports in large cities. Psychological examination of various categories of drivers were carried out at these stations before they entered the profession (mining machinery engineers, military drivers, TIR drivers, engine drivers or the Prague underground railway supervisory staff). Also, problem drivers were examined (those with multiple accidents, confrontational, failing attendants of driving schools, elderly drivers and the like), and examinations that were required before confiscated licenses could be returned were also conducted. Besides this it was necessary to deal with social-psychological issues such as the interaction between transportation service staff and the customers (conflict between customers/passengers and service staff, resulting in complaints about service staffs' behaviour).



Dr. Rehnová examining driver in her laboratory (1988)



Dr. Bakaláč explaining the Bourdon test (1986)

Dr. Kučera at the traffic psychology laboratory, ICDS Most

Piešťany traffic seminar, Czech and Slovak colleagues together (1988)

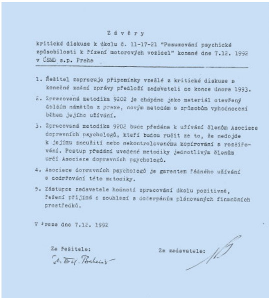
## 5th June 1990 – The foundation of the Association of Traffic Psychologists of the Czechoslovak Republic (ADP)

ADP includes all the specialised traffic psychologists, who work in the area of selection and evaluation of drivers and other traffic staff. The members of ADP must be graduates of psychology with a minimum of three years practice in the field of traffic psychology. The Association co-operates with the Transport Research Centre, with the Ministry of Transport, with the Government Commission for the Safety on the Road (BESIP), with the Traffic Academy of Czech Republic and also organises postgraduate study in traffic psychology.

## 1992

The test battery for driver skills assessment named "Methodology 92-02" was designed by the ADP members and the copyright granted to the ADP.

We also cooperate with EFPA Standing Committee Traffic Psychology and participate in research projects (COST, DG TREN). We also have particular contact with other traffic institutions (e.g. BASt, KfV, INRETS, TRL, SWOV, SINTEF, DTF, ITS).



Závěry
kritické diskuse k úkolu č. 11-17-21 "Posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel" konané dne 7.12. 1992 v ÚSMD s.p. Praha

1. Řešitel zapracuje připomínky vzešlé z kritické diskuse a konečné znění zprávy předloží zadavateli do konce února 1993.

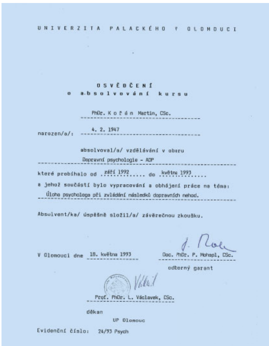
V Praze dne 7.12. 1992

Za řešitele: Za zadavatele:

Protocol granting the "Methodology 92-02" copyright to the ADP

Members of ADP (1991)

Dr Bakaláč, Dr. Kořán and Dr. Tománek on the exhibition of Traffic psychology (1994)



UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

OSVĚDČENÍ
o absolvování kursu

PhDr. Kořán Martin, CSc.

Dopravní psychologie – ADP

V Olomouci dne 18. května 1993

Transport psychology post-gradual studies Diploma

Members of ADP ČR (1999)

Members of ADP ČR (2003)

## The bleak outlook of traffic psychology in Czech Republic

On July 1st 2006 the new Road Traffic Act (No. 411/2005) came into force. It has been adopted by the Czech parliament to improve the enforcement of safety rules relating to speeding, drunk driving, non-use of seat belts, telephoning when driving, overtaking when prohibited, using lights during day, etc.

This Road Traffic Act includes obligatory psychological and neurological (including EEG examination) assessment of professional drivers (truck and buses) at the beginning of their professional career and every five years thereafter. It has been a screening procedure, where the GP on the basis of neurological and psychological examination, decided upon the health fitness to drive. In this law there is no strict requirement for the psychological assessment to be carried out by an accredited traffic psychologist (only by a "psychologist or clinical psychologist").

## The amendment of this law

On the negative side of this law there were some evident mistakes, which manifested during the application of this law and some politicians, especially members of the Czech Parliament, have decided to rectify some obvious mistakes in this traffic law. But in addition to making reasonable changes some members of our government have proposed that only clinical psychologists be allowed to do an obligatory psychological assessment for professional drivers – e.g. wording of new amendment to the Czech traffic regulation means excluding traffic psychologists from the practice of traffic psychological assessment and only clinical psychologists are authorised to do it.

This proposal is the antithesis of Amendment 19 of the Directive on railway drivers recently approved by the European Parliament in its second lecture, stating that fitness to drive must be assessed by "Transport psychologists" – the testing of psychological fitness shall be carried out by psychologists, transport psychologists or occupational psychology institutes accredited by the competent authority. The results of traffic psychologists would not be accepted by the responsible authorities and the traffic and transport psychology in the Czech republic would be eliminated. This can also have a negative impact on road safety.

A small group of ADP ČR members (2004)

## ADP actions

The Association of traffic psychologists (ADP CR) must defend against such a fatal legislative measure and to make a great effort to reverse it (if it is possible). We have addressed the Czech parliament, Ministry of Transport, Ministry of Health Care, Ministry of Interior, Universities, Union of psychological associations of CR, press media with requests for support. The situation is not yet clear, but it is hard work to break down the political consensus and reverse the government's decision.

This means, that it will be necessary in the future to include in the Traffic Law the article about the testing of psychological fitness to drive to be carried out by psychologists accredited by competent authority (e.g. Ministry of Transport) or accredited psychological institute.

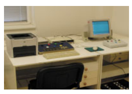
So we would like to ask for help from the Standing Committee of Traffic Psychology and express how much we need international help e.g. in the case of Comment from the EFPA on the psychological evaluation of train drivers and how traffic psychological assessment must be evaluated by qualified traffic psychologists. The very existence of traffic psychology in the Czech Republic is under threat.

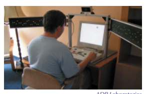
Members of SCTP on Prague meeting in October 2006

Members of ADP ČR - Conference + PGS (2007)

## The outlook for the future

1. Cooperation on the preparation of the proposals of new laws concerning of the psychological problems of driving.
2. The Assessment and the Rehabilitation of drivers – cooperation with EFPA Standing Committee Traffic Psychology.
3. The improvement of the psychological selection of drivers and other traffic workers.
4. Participation in the implementation of safety regulations in the traffic.
5. Teaching new traffic psychologists – organising postgraduate study of traffic psychology, to use experience from the European Union.
6. Participation in the preparation of the "Demerit Point System" law and subsequent measures. Preparation of special rehabilitation programs or certain types of psychotherapy designed to modify deviant behaviour of drivers convicted and reconvicted of violations against the traffic code or regulations.
7. Preparation for the future boom in older drivers which could prove to be a serious problem in the next few years.
8. Participation in the preparation of the amendment of traffic law, especially concerning psychological examination of proffesional drivers by accredited traffic psychologists.
9. Co-operation on the PASS (Psychological and Medical Assistance for Safe Mobility) – an interdisciplinary model to promote and secure mobility competence in Europe.





ADP Laboratories

© Martin.Koran@homolka.cz

# Bezpečnostní inspekce míst dopravních nehod se smrtelnými následky

Zákon o pozemních komunikacích rozumí bezpečnostní inspekcí posouzení dopadů stavebních, technických a provozních vlastností komunikace na bezpečnost silničního provozu při jejím užívání a vyhodnocení rizik, která plynou z vlastností komunikace pro účastníky silničního provozu, a vztahuje ji pouze na pozemní komunikace zařazené do transevropské silniční sítě, tzv. sítě TEN-T. Bezpečnostní inspekce se provádí jednou za 5 let a zajišťuje ji vlastník nebo správce takové pozemní komunikace. Minimální rozsah bezpečnostní inspekce je určen prováděcí vyhláškou k zákonu o pozemních komunikacích. Tento institut byl do zákona včleněn novelou v roce 2011.

Dopravně inženýrské úseky dopravních inspektorátů Policie České republiky však provádí „bezpečnostní inspekce míst dopravních nehod se smrtelnými následky“ již od roku 2009, tj. od doby, kdy zákon o pozemních komunikacích s tímto institutem ještě nepočítal. Policie České republiky k tomuto opatření přistoupila ve snaze snížit riziko vzniku další dopravní nehody se závažnými následky na předmětném místě, kde ke smrtelné dopravní nehodě došlo. Ačkoliv pojem i rozsah bezpečnostní inspekce jsou v podstatě totožné, bezpečnostní inspekce prováděná Policií České republiky se neprovádí za podmínek stanovených zákonem o pozemních komunikacích. To znamená, že ji nemusí provádět auditor bezpečnosti pozemních komunikací a provádí jí dopravní inženýr Policie České republiky sám, a to na všech pozemních komunikacích bez ohledu na skutečnost, zda je, či není komunikace zařazena v síti TEN-T. Taková bezpečnostní inspekce se pak řídí pouze metodickým usměrněním v rámci Policie České republiky (dále jen „policie“).

## Jak bezpečnostní inspekce v podmínkách policie probíhá

Zatímco bezpečnostní inspekci podle zákona o pozemních komunikacích provádí vždy minimálně dvoučlenný tým složený z jednoho auditora bezpečnosti a alespoň jedné další osoby, „policejní“ bezpečnostní inspekci provádí dopravní inženýr policie zpravidla sám, jak už bylo uvedeno výše. Bezpečnostní auditor je fyzická osoba s odbornou způsobilostí, které k této činnosti byla Ministerstvem dopravy ČR udělena akreditace. Policista – dopravní inženýr policie, který bezpečnostní inspekci místa dopravní nehody se smrtelnými následky provádí, je shodně odborně způsobilý jako

akreditovaný bezpečnostní auditor, pouze nemusí mít akreditaci. Všichni dopravní inženýři policie prochází povinně od r. 2015 čtyřicetihodinovým školením u organizace, které k této činnosti byla udělena akreditace Ministerstva dopravy ČR.

Dopravní inženýr policie je na základě interního pokynu povinen provést bezpečnostní inspekci místa dopravní nehody se smrtelnými následky nejpozději do 10 dnů od vzniku události. Je to právě i z toho důvodu, že po delším časovém odstupu se situace na místě může změnit, a některé závady tak nemusí být viditelné, či naopak může dojít k jejich opravě. Neposuzuje se však pouze místo předmětné dopravní nehody, ale úsek pozemní komunikace v délce nejméně 300 m ve všech směrech od místa dopravní nehody.

Vzhledem k tomu, že dopravní inženýr policie má velmi dobrou místní znalost i znalost dopravní situace, nemusí prověřovat dopravně inženýrské charakteristiky tak, jak je povinen je prověřit bezpečnostní auditor. Jinak však na místě prověřuje shodné záležitosti. To znamená, že prověřuje šířkové uspořádání komunikace, její směrové a výškové vedení, uspořádání křižovatky, stav vozovky a krajnic, správnost užití a provedení dopravního značení, zařízení a příslušenství komunikací, osvětlení, existenci pevných překážek, železniční přejezdy atd.

## Co je výstupem bezpečnostní inspekce policie?

Výstupem bezpečnostní inspekce je unifikovaný „Záznam o provedené bezpečnostní inspekci místa dopravní nehody se smrtelným zraněním“, kde jsou uvedeny všechny podstatné náležitosti vč. navrhovaných opatření a komu byl zaslán podnět k nápravě zjištěných nedostatků. Tento záznam se pak stává součástí spisu dopravní nehody, případně trestního spisu.

## Několik čísel ze statistik

V roce 2018 vyšetřovala policie 521 dopravních nehod se smrtelnými následky, z nichž u 525 provedla bezpečnostní inspekci. Při těchto bezpečnostních inspekcích bylo zjištěno 163 poznatků, které neměly na průběh dopravní nehody vliv, např. vybledlé dopravní značky, avšak stále čitelné; nerovnost vozovky; reklamní zařízení umístěné bez potřebných povolení atd. Celkem ve 47 případech byly bezpečnostní inspekcí zjištěny poznatky, které měly vliv na průběh dopravní nehody, např. povrch komunikace vykazoval v místě dopravní nehody či předcházejícím relevantním úseku takové závady, které nemohl řidič předpokládat a přizpůsobit

jim jízdu, vlivem čehož dostal smyk atd.; že na místě dopravní nehody bylo neúplné dopravní značení, vlivem čehož nedal řidič přednost v jízdě jinému vozidlu apod.; že na místě dopravní nehody chybělo dopravní značení vyznačující prudkou zatáčku, přičemž ze směrového vedení komunikace nebyla pro řidiče tato zatáčka patrná, v důsledku čehož vyjel mimo komunikaci; délka nebo výška svodidel byla nedostatečná apod. V 15 případech se jednalo o poznatky vztahující se k dopravnímu značení, v 10 případech to byly poznatky ke stavebním úpravám pozemní komunikace a v 31 případě to byly jiné poznatky, např. vysoký výskyt zvěře, možnost oslnění sluncem, opakující se nepříznivé povětrnostní podmínky – boční vítr, namrzlá vozovka a jiné nepříznivé okolnosti.

## Závěr

Bezpečnostní inspekce míst dopravních nehod se smrtelnými následky přispívají k objasnění okolností, které mohly mít vliv na příčinu či následek takové dopravní nehody. Pomáhají odhalovat nedostatky na pozemních komunikacích v okolí míst, kde ke smrtelným dopravním nehodám došlo, a působí tak preventivně proti vzniku dalších takových nehod. Navrhovaná opatření pak mohou příčinu dopravní nehody odstranit nebo alespoň výrazně zmírnit či zcela odstranit následky, které taková dopravní nehoda může způsobit.

*pplk. JUDr. Sabina Burdová*

# Periferní percepce

Nejen v dopravě platí, že většinu vjemů, které k nám přicházejí z okolního prostředí, zpracováváme zrakem. Abychom se bezpečně dostali z místa A na místo B, nestačí při tom zachytit pouze jevy, na které se díváme přímo, ale zaznamenat také dění, které se odehrává mimo naše centrální zorné pole, tedy „na periferii". Zorné pole bývá obecně definováno jako prostor resp. rozsah, ve kterém člověk dokáže identifikovat vizuální podnět, aniž by při tom pohnul okem (Kerkhoff, 2004). Pozornost výzkumů se v posledních letech kromě centrálního pole zaměřuje také na periferní vnímání, které může hrát ve složité a komplexní dopravní situaci důležitou roli.

V literatuře, která se zabývá rolí vizuálního vnímání v oblasti dopravy, se periferní percepce dává do souvislosti především se schopností odhadnout rychlost (např. při předjíždění), držet se v jízdním pruhu a monitorovat okolní prostředí (Wolfe, Dobres, Rosenholtz & Reimer, 2017). Díky periferním vnímání při jízdě dokážeme zaznamenat dopravní značky a další objekty mimo hlavní zorné pole, pomáhá nám detekovat pohyb, vozidla, chodce i zvířata přicházející ze stran. Přesto, že se řada informací o charakteristikách objektu ztrácí, nachází-li se v našem periferním zorném poli, alespoň část z nich vždy zůstane k dispozici k dalšímu zpracování. Často je to informace, kde v prostoru se daný objekt přibližně nachází. Například mimo naše centrální zorné pole zaznamenáme dopravní značku označující začátek obce, nejsme však schopní zachytit i její název. Díky periferním vnímání máme ale informaci o její přibližné lokaci, proto můžeme na značku cíleně zaměřit pozornost a název obce přečíst (Wolfe et al., 2017). Další vlastností periferní percepce je schopnost vytvořit „průměr" ze skupiny podobných objektů. To nám pomáhá získat rychlý přehled např. o skupině blížících se chodců anebo průměrné velikosti kamenů na cestě – samozřejmě na úkor rozeznání jednotlivých objektů (Ehinger & Rosenholtz, 2016).

Zaznamenat podněty z periferní části našeho zorného pole umožňují především speciální buňky na sítnici oka, které jsou citlivé na světlo a tmu. Tento fakt souvisí s tím, proč důležitá dopravní značení často blikají anebo mají vysoce kontrastní barvy. Z anatomického hlediska se vnímání periferního a centrálního zorného pole liší jak umístěním na sítnici, tak způsobem, jakým jsou periferní podněty reprezentovány v mozku (Wolfe et al., 2017).

Vrátíme-li se zpět do teoretické roviny, periferní percepce má své místo ve známých konceptech dopravní psychologie. Připomeňme ve výzkumech často užívaný model řidičského chování, s jehož obdobami pracují např. Groeger (2000) anebo Marshall et al. (2007) a který toto chování rozděluje do 3 oblastí: plánování cesty, realizace cesty a nakládání s nepředvídatelnými situacemi. Marshall et al. (2007) ve svém výzkumu přiřadil testy zorného pole k úrovni realizace cesty, která zahrnuje rozhodnutí, které řidič během jízdy učiní. Podle Schale & Kusta (2009) je vizuální vnímání, spolu s motorickými dovednostmi, významné zejména ve fázi reagování na nepředvídatelné situace.

Výzkum periferního vnímání v dopravě spadá také do širšího kontextu schopnosti tzv. udržování přehledu o situaci (situational awareness). Zaměřit pozornost dopravně-psychologických výzkumů na toto téma je podle Wolfa et. al. (2017) v dnešní době důležité především s ohledem na dva trendy, které se v posledních letech v oblasti řízení objevují. Jedním z nich je používání chytrých telefonů. Tím, že se stále rozšiřuje agenda, kterou můžeme pomocí mobilních telefonů řešit téměř kdekoliv, mají tato zařízení potenciál nás během řízení rušit a strhávat pozornost. Druhým jevem je směřování k vyšší automatizaci procesů při řízení (automatické řazení, parkování apod.), která v některých situacích umožňuje snížit nároky na pozornost řidičů.

Testování periferní percepce se uplatňuje především u tří cílových skupin – lidí potýkajících se se zdravotními problémy, jejichž důsledkem může být deficit v rozsahu zorného pole, u řidičů seniorů a u profesionálních řidičů. Poškození periferního vnímání může být jedním z důsledků zeleného zákalu, diabetické retinopatie nebo vrozených onemocnění sítnice, mohou se objevit také jako následek např. mozkové mrtvice či poranění mozku (Patterson, Howard, Hepworth, Rowe, 2019). U řidičů seniorů souvisí měření schopnosti peri-

ferní percepce především s deficity v kognitivních funkcích a zraku obecně, které přicházejí s přibývajícím věkem a které mohou hrát stěžejní roli v situacích, kdy je na silnici třeba učinit rychlé, přesné a bezpečné rozhodnutí (Casutt, Martin, Keller, & Jäncke, 2014). Co se týče profesionálních řidičů, limitní rozsah horizontálního zorného pole obou očí je ukotvený v legislativě – v České republice musí řidiči se zvýšenou zodpovědností dosáhnout rozsahu alespoň 160°, stejně tak je tomu i v Rakousku, v Německu je minimum 140°.

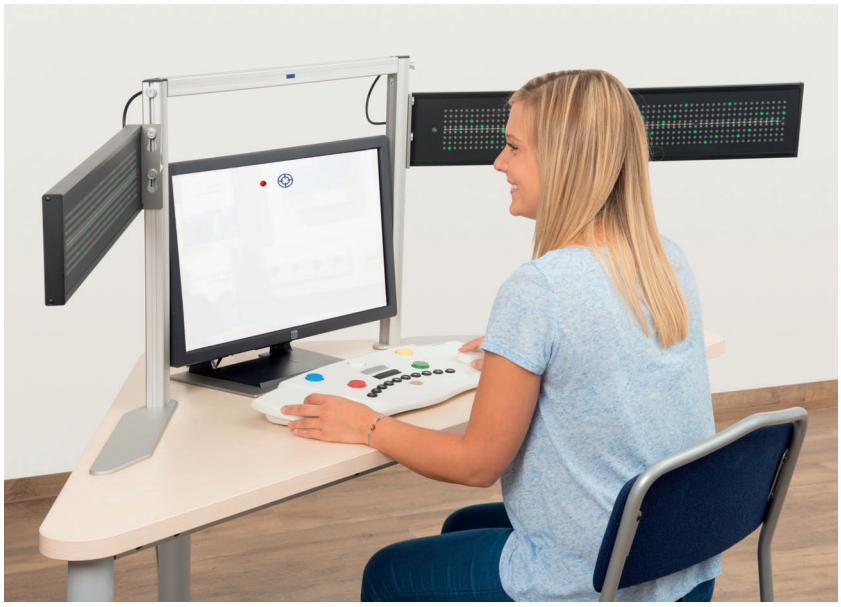
Jednu z možností, jak periferní percepci testovat, nabízí rakouská společnost Schuhfried, a to prostřednictvím Vídeňského testového systému – přístrojové adaptivní diagnostiky. Test periferní percepce (PP) (viz obrázek) se administruje pomocí speciálního hardwaru (LED panelů, reakčního panelu a pedálů). Centrální zorné pole testovaného člověka zaměstnává dění na obrazovce uprostřed, na které musí reagovat, zatímco se snaží zachytávat také změny v uskupení LED diod na postranních panelech (tedy v periferním zorném poli) – na ty reaguje prostřednictvím pedálů. Hned po dokončení testu je k dispozici výsledná zpráva, kde nalezneme údaj o celkovém rozsahu vizuálního pole, skór zvlášť pro levý a pravý úhel vizuálního pole, rychlost reakce na periferní podněty a také počet správných, nesprávných či vynechaných reakcí.

Test periferní percepce byl standardizován na rakousko-německém reprezentativním výzkumném vzorku o 400 respondentech. K dispozici jsou také specifické normy získané od profesionálních řidičů (konkrétně šlo o řidiče autobusu). Výsledky Testu periferní percepce byly v rámci výzkumů porovnávány např. s cvičnými jízdami v reálném prostředí (kdy byl výkon řidičů v jednotlivých oblastech posuzován odborníky na pětibodové škále) anebo s výsledky jiných standardizovaných testů měřících podobný konstrukt (např. Risser, Chaloupka, Grundler, Sommer, Hausler & Kaufmann, 2008), přičemž výsledky statisticky významně odpovídaly výsledkům PP.

Je důležité zmínit, že nalezený nedostatek v oblasti periferní percepce automaticky neznamená nezpůsobilost k řízení. Vždy záleží na rozsahu deficitu a na schopnosti ho kompenzovat. Výzkumy zaznamenaly odlišnou kompenzační strategii uplatňovanou v případě centrálního a periferního vnímání. Zatímco u deficitu v centrálním zorném poli se jedná spíše o celkové snížení rychlosti, narušení periferního pole bývá kompenzováno zvýšenou mírou tzv. skenování okolního prostředí, tedy soustředěného zaměřování pozornosti (Patterson, Howard, Hepworth, Rowe, 2019).

Komplexnější informace, zda je nalezený deficit kompenzovatelný jinými schopnostmi nezbytnými při řízení (a jestli by tak deficit významně neohrozil celkovou způsobilost řidiče), poskytuje v rámci Vídeňského testového systému dopravní baterie DRIVEPLUS. Test periferní percepce je její součástí – spolu s metodami pro posouzení schopnosti koncentrace (COG), logického usuzování (AMT), schopnosti reagovat (RT), udržovat přehled (ATAVT) a stresové tolerance (DT).

V závislosti na typu a míře daného poškození zorného pole lze uvažovat také o možnostech léčby, resp. tréninku. Společnost Schuhfried v rámci série kognitivních tréninků CogniPlus vyvinula přístrojové, adaptivní cvičení s názvem Space určené pacientům, kteří se potýkají s poruchou zorného pole. Ti v rámci programu trénují schopnost cíleně řídit vizuálně-prostorovou pozornost, kdy v roli fotografa zachycují a posouvají objekty na obrazovce určitým směrem. Trénink Space byl původně vytvořen speciálně pro pacienty trpící hemianopsií (tj. poškození zraku, které postihuje polovinu zorného pole), lze jej však využít i pro další obtíže v oblasti zorného pole.

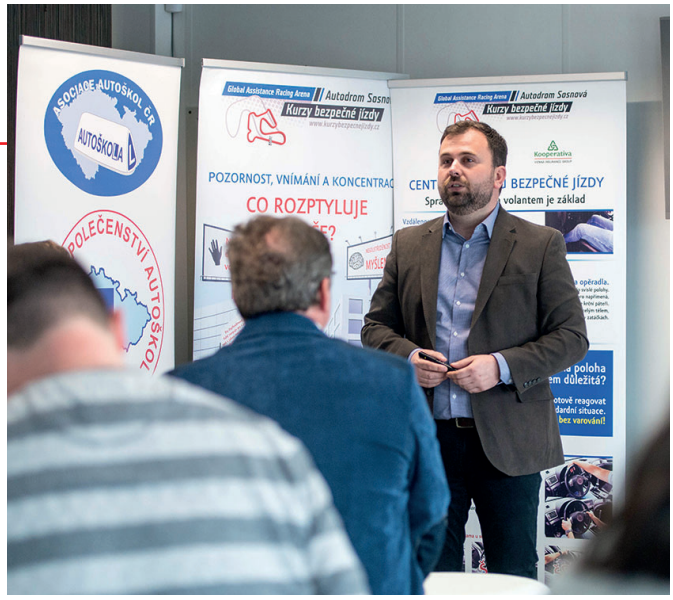


pozn.: Použitá literatura je dostupná na vyžádání u ADP.

*Lucie Sodomková, konzultantka a psycholožka, součástí týmu přístrojové diagnostiky Schuhfried ČR/SROV.*

# Rozhovor s místopředsedou Asociace autoškol ČR

Ing. Aleš Horčička




## Jaké jsou novinky ve vývoji v oblasti autoškolství?

V letošním roce nás čeká několik výrazných změn podnícených Asociací autoškol, jako třeba prodloužení termínů zkoušek u motorkářů, tak aby jim nepropadl výcvik v případě zhoršených klimatických podmínek, snížení počtu opakovaných zkoušek na 3 pokusy nebo ukázka pilotního projektu START DRIVING v ČR.

## Co považujete za největší problém současného stavu autoškolství?

Bohužel se nůžky mezi českými provozovateli autoškol v posledních letech velmi rozevírají. Máme autoškoly vysoce splňující standardy k provozování autoškol (multimediální učebny, moderní vozidla, vzdělávající se učitele) a na druhé straně bohužel takové, které vše splňují pouze administrativně, lépe řečeno virtuálně. Podbízejí se cenou a neumožňují zvýšení kvality vzdělávání řidičů v ČR.

## Kolik autoškol sdružuje vaše asociace?

Asociace autoškol ČR a její členové zrealizují cca 20–30 % řidičských oprávnění v celé ČR, jedná se tedy o největší spolek zaštiťující autoškoly. Bohužel většina autoškol v ČR je neorganizována, nemá snahu se zlepšovat, nenavštěvuje odborné semináře atd.

## Co je projekt START DRIVING?

Projekt START DRIVING je pilotní akcí zaměřenou na přípravu budoucích řidičů a současných žáků autoškol s implementací prvků vzdělávání žadatelů o řidičský průkaz v Rakousku.

V Rakousku bylo již v roce 2003 rozšířeno standardní vzdělávání žáků autoškol o druhou fázi vzdělávání řidičů. Každý žák, který úspěšně zrealizoval svůj řidičský průkaz, ještě musí absolvovat další nadstavbové vzdělávání. Nejpozději do roka absolvuje dopravně psychologický seminář, praktické jízdy na cvičišti a praktické jízdy v silničním provozu se zpětnou vazbou od učitele autoškoly.

Výše uvedený dvoufázový systém vzdělávání rakouských řidičů zapříčinil postupné snižování dopravní nehodovosti o cca 30 % do roku 2017.

Cílovou skupinou jsou žáci autoškol, kteří chtějí získat řidičské oprávnění skupiny B v České republice.

**Záměr projektu START DRIVING**

- Snížení nehodovosti absolventů autoškol/ mladých začínajících řidičů
- Zdokonalení způsobu přípravy žadatelů o řidičské oprávnění a zavedení prvků rakouského vzdělávání řidičů
- Zavedení dvoufázového vzdělávání řidičů v České republice
- Příprava mladých začínajících řidičů na zvládnutí běžných i krizových dopravních situací

## Obsah kurzu

**Dopravně-psychologické aspekty řízení vozidla**
V rámci skupinového rozhovoru s dopravním psychologem se rozpracují příčiny nehod, typické pro začátečníky, např. sebepřeceňování, nízká sociální zodpovědnost nebo tendence k napodobování a individuální odhad rizika účastníků kurzu.

**Zpětná vazba učitele autoškoly k samostatné jízdě v silničním provozu**
Evaluační praktické jízdy v reálném silničním provozu poskytující čerstvému držiteli řidičského průkazu zpětnou vazbu od jeho učitele autoškoly. Zhodnocení vývoje ze žáka v mladého a odpovědného řidiče zkušeným učitelem autoškoly.

**Praktické jízdy na polygonu/cvičišti**
Trénink vybraných modelových jízdních situací, který je vhodné, aby čerstvý držitel řidičského průkazu absolvoval na uzavřené speciální ploše a pod dohledem zkušeného instruktora bezpečné jízdy.

Systém českého vzdělávání řidičů již neodpovídá moderním nárokům na řidiče. Zvyšuje se hustota dopravy, mění se infrastruktura, probíhá technologická revoluce ve vývoji vozidel, ale řidiče stále vzděláváme dle desítky let starých metod a postupů. Projekt START DRIVING je pilotním projektem reflektujícím pozitivní přínosy rakouského vzdělávání řidičů se snahou v budoucnu obdobný systém zavést v ČR a zlepšit tak kvalitu a bezpečnost silničního provozu v Česku.

### Spolupracujete s dopravními psychology, popřípadě jak?

Asociace dopravních psychologů a Asociace autoškol budou v roce 2020 realizovat právě zmíněný pilotní projekt START DRIVING, čímž zvýší úroveň více jak 1 000 začínajících řidičů ve veku 18–24 let.

### Co byste vzkázal dopravním psychologům, kteří čtou tento rozhovor?

Kvalitně připravený, edukovaný, zodpovědný řidič motorového vozidla je cílový stav, kterého se snažíme společně dosáhnout. Velmi oceňuji fakt, že všichni odborníci ve vzdělávání řidičů začínají čím dál více cítit, že nejvhodnější je spojit síly a zaměřit se na:

- vzdělávání účastníků silničního provozu od školky a školy, jako chodce, cyklisty atd.,
- zkvalitnění vzdělávání žáků v autoškole,
- zvýšení úrovně zkoušení žadatelů o řidičský průkaz,
- nutnost zavést další formu vzdělávání pro rizikové skupiny řidičů (mladé řidiče, seniory),
- zvýšení dozoru Policie ČR nad dodržováním pravidel silničního provozu (preventivním způsobem),
- spolupráci s producenty automobilů na edukačních kampaních o bezpečnosti nově používaných prvků aktivní i pasivní bezpečnosti (vozidlo v ČR má průměrné stáří 15 let).

Pouze kombinace všech výše uvedených bodů nám pomůže výrazněji zvýšit bezpečnost silničního provozu. Autoškoly a dopravní psychologové hrají velmi podstatnou roli v bezpečnosti silničního provozu a je třeba společně rozvíjet naši společnou spolupráci.

*PhDr. Michal Walter*

# Projekt AUREL

## Rozhovor s Mgr. Robertem Šťastným vedoucím projektů silniční bezpečnosti AUREL CZ s.r.o.

### Čím se zabývá projekt Silniční bezpečnosti AUREL CZ s.r.o.?

Projekty silniční bezpečnosti se věnují 3 základním oblastem. První oblastí je praktická dopravní výchova pro děti a rodiče, věnujeme se především vývoji nových vzdělávacích postupů. Z posledních projektů mohu uvést využití virtuální reality při výchově dětí k bezpečnému přecházení silnice či hravý koncept pro předškolní děti. Druhou oblastí je výzkum dopravních nehod, kde se specializujeme na nehody dětí – chodců a i zde využíváme moderní technologie včetně virtuální reality. Díky tomu si můžete lépe představit, v jaké situaci bylo dítě i řidiči, co viděli, co asi mohli cítit a proč reagovali tak či onak. Zároveň můžete simulovat, co by šlo udělat jinak. Třetí oblastí je vývoj autonomních aut, pro čtenáře psychology může být zajímavé například téma morálních dilemat. Ve všech oblastech je klíčovým partnerem ŠKODA AUTO, ale také např. Nadační fond Kolečko, který pomáhá dětským traumacentrům a se kterým dlouhá léta realizujeme preventivní projekt „Rozhlédni se!“

### Jaká je Vaše konkrétní činnost a úloha v tomto projektu?

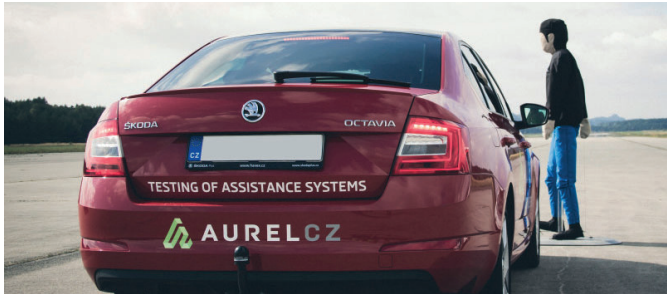
Mám na starost celou oblast preventivních programů v silniční bezpečnosti, spolu s výbornými kolegy se přímo podílím na jejich vývoji i realizaci. Je to časově náročné, od jara do podzimu máme akce navíc téměř každý víkend, proto do nich zapojuji i své děti, abychom byli spolu.

### Jaké postupy volíte při zajišťování bezpečnosti účastníků silničního provozu?

Má zkušenost je taková, že u slovanských národů nefunguje tolik disciplína a dodržování norem, ale potřebují dostat přesvědčivou informaci, proč je dané chování bezpečné či nebezpečné, a názornou ukázku, jak to správně dělat. Příklad – jeden vysoce postavený manažer se začal poutat na zadním sedadle po té, co jsem mu pomocí crashtestu vysvětlil, že i při lehké nehodě může biomechanicky zabít svého řidiče.

### Jaké máte preventivní programy a s jakými institucemi v rámci preventivních programů spolupracujete?

Nejen v oblasti vývoje aut, ale i preventivních programů je klíčovým partnerem ŠKODA AUTO, pro kterou většinu projektů realizujeme. V silniční bezpečnosti je ŠKODA AUTO angažovaná nejen v Česku, ale i v dalších státech světa, prevence silniční bezpečnosti má podporu přímo u vedení společnosti a věnují se jí i samotní prodejci v regionech.



## Zkuste popsat projekt Dopravní bezpečnost Škoda Auto

Výzkum dopravní bezpečnosti ŠKODA AUTO je součástí technického vývoje, zkoumá reálné nehody nikoli z pohledu zavinění, ale řeší celý mechanismus od vzniku nehody, přes průběh až po následky a hledá řešení, jak tomu příště předejít. Poznatky mají přínos nejen pro vývoj pasivní a dnes především aktivní bezpečnosti automobilů, ale také pro osvětové aktivity, protože i bezpečný automobil musí používat bezpečný řidič a celá posádka.

## Jaké používáte postupy při hloubkové analýze dopravních nehod?

Výzkum dopravní bezpečnosti ŠKODA AUTO vznikl mnohem dříve než HADN, postupy při analýze nehod se přebíraly od podobných výzkumných týmů ve VW a Audi. Analýza má tři základní části – technickou, medicínskou a psychologickou. Český automobilový průmysl podporuje myšlenku existence národního výzkumu dopravních nehod v České republice.

## Jakými případy dopravních nehod se Vaše instituce zabývá nejčastěji?

Za prioritu bych označil nehody s chodci a pak nehody s přínosem pro vývoj systémů aktivní bezpečnosti.

## Spolupracujte ve Vašem týmu s dopravním psychologem, který by řešil otázku lidského činitele a nehodového chování?

Psychologickou část analýzy nehody realizují specializovaní členové týmu a probíhá spolupráce i s externími experty na psychologii, například z univerzit z Česka i zahraničí. Role dopravní psychologie dle mého názoru výrazně naroste s nástupem autonomního řízení, které přinese řadu nových situací. Již teď se například zkoumá, jak bude reagovat chodec, když bude čekat u přechodu a v přijíždějícím voze nebude sedět řidič.

*PhDr. Martin Kořán, CSc.*

# Statistika dopravní nehodovosti 2019

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

V roce 2019 Policie České republiky šetřila 107 572 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo 547 osob usmrceno, 2 110 osob zraněno těžce a 23 935 osob zraněno lehce. Celková hmotná škoda odhadnutá policisty na místě dopravní nehody dosáhla 6 838,6 milionů Kč.

## Porovnání základních ukazatelů s rokem 2018

Usmrcených osob bylo o 18 méně, tj. o 3,2 %, těžce zraněných osob bylo o 355 méně, tj. o 14,4 %, lehce zraněných osob bylo o 1 280 méně, tj. o 5,1 %. Nárůst je evidován u celkového počtu nehod (o 2 808 nehod, tj. o 2,7 %) a u hmotné škody (o 290,7 mil. Kč, tj. o 4,4 %).

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 2019 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 v roce 2019 nejnižší v historii, pro níž jsou dostupná data. Nejvyšší počet těžce zraněných při dopravních nehodách byl vykázán v roce 1969 (9 258 těžce zraněných).

Každý den Policie ČR šetřila v průměru 294,72 nehody, bylo usmrceno 1,5 osoby, 71,36 osoba byla zraněna. Co se týče odhadu hmotné škody, na každý den připadá v průměru škoda 18 735 882,47 Kč. Výše uvedené lze také interpretovat tak, že Policie ČR šetřila dopravní nehodu každé 4,89 minuty, každých 16,01 hodin došlo na pozemních komunikacích k usmrcení osoby a každých 20,18 minut byl zraněn účastník silničního provozu. Na každou hodinu připadá hmotná škoda ve výši 780 661,77 Kč a průměrná škoda připadající na jednu nehodu je 63 572,28 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 2019 říjen, kdy došlo k 9 950 dopravním nehodám. Říjen byl měsícem s nejvyšším počtem nehod i v uplynulých dvou letech. Nejtragičtějším měsícem se stal srpen, kdy došlo k 62 úmrtím na následky dopravních nehod do 24 hodin od nehody. Nejvíce nehod se stalo v pátek (17 374), nejméně naopak v neděli (11 387). Počty nehod oproti roku 2018 vzrostly, jedinou výjimku představují

| Nehody a následky po měsících, 2019 | počet nehod | usmrceno | těžce zraněno | lehce zraněno | hmotná škoda |
|---|---|---|---|---|---|
| Leden | 8 645 | 25 | 119 | 1 626 | 559 695 900 |
| Únor | 7 258 | 27 | 119 | 1 269 | 431 842 100 |
| Březen | 8 078 | 36 | 160 | 1 590 | 491 100 400 |
| Duben | 9 270 | 46 | 183 | 1 871 | 576 888 800 |
| Květen | 9 326 | 41 | 176 | 1 986 | 609 701 300 |
| Červen | 9 630 | 58 | 277 | 2 507 | 627 821 400 |
| Červenec | 8 994 | 56 | 216 | 2 423 | 591 401 700 |
| Srpen | 9 031 | 62 | 217 | 2 507 | 576 897 900 |
| Září | 9 494 | 55 | 195 | 2 343 | 634 508 500 |
| Říjen | 9 950 | 51 | 186 | 2 139 | 630 804 000 |
| Listopad | 9 417 | 54 | 156 | 1 833 | 585 073 600 |
| Prosinec | 8 479 | 36 | 106 | 1 841 | 522 861 500 |
| **Celkem** | **107 572** | **547** | **2 110** | **23 935** | **6 838 597 100** |

středeční nehody, kde byl zaznamenán pokles o 565 dopravních nehod. K nejvyššímu poklesu usmrcených při dopravních nehodách došlo u sobotních (o 17 usmrcených) a úterních (o 16 usmrcených) nehod.

Nejvíce dopravních nehod šetřili policisté v pátek 14. června 2019 (441 nehod), nejméně v úterý 24. prosince 2019 (134 nehod). Nejtragičtějším dnem v tomto období bylo pondělí 11. listopadu 2019, kdy vyhaslo následkem dopravních nehod 8 životů. Obdobně tragickými dny pak byly středa 5. června 2019, pondělí 26. srpna 2019 a čtvrtek 12. září 2019, kdy každý z těchto tří dnů došlo při dopravních nehodách na pozemních komunikacích k usmrcení 6 osob. V roce 2019 zaznamenali policisté celkem 88 dnů bez usmrcení při dopravních nehodách.

| 2019 | Kategorie osoby | rozdíl |
|---|---|---|
| 222 | řidič osobního vozidla | 21 |
| 93 | chodec | -20 |
| 82 | spolujezdec v osobním vozidle | -15 |
| 70 | řidič motocyklu | -16 |
| 36 | cyklista | -2 |
| 19 | řidič nákladního vozidla | 6 |
| 4 | řidič nákladního vozidla s návěsem | 0 |
| 3 | spolujezdec na motocyklu | 1 |
| 3 | cestující v autobusu | 1 |
| 2 | spolujezdec v nákladním vozidle s přívěsem | 2 |
| 2 | řidič jiného motorového vozidla | 2 |
| 2 | spolujezdec v jiném motorovém vozidle | 2 |
| 2 | spolujezdec v osobním vozidle s přívěsem | 1 |
| 2 | spolujezdec v nákladním vozidle | 1 |
| 1 | spolujezdec v nákladním vozidle s návěsem | 1 |
| 1 | řidič mopedu | 0 |
| 1 | řidič osobního vozidla s přívěsem | 0 |
| 1 | řidič malého motocyklu | -1 |
| 1 | řidič nákladního vozidla s přívěsem | -1 |
| 0 | řidič autobusu | -1 |
| **547** | **Celkem** | **-18** |

## Osoby usmrcené při dopravních nehodách

V roce 2019 bylo při dopravních nehodách usmrceno 222 řidičů osobních automobilů, 93 chodců, 82 spolujezdců v osobním vozidle, 70 řidičů motocyklů a 36 cyklistů. Nejvyšší nárůst počtu usmrcených byl zaznamenán u řidičů osobních vozidel (o 21 usmrcených více) a řidičů nákladních vozidel (o 6 usmrcených více). Za zmínku však stojí, že počet fatálních následků u skupiny nejohroženějších účastníků silničního provozu (chodců, cyklistů a motocyklistů) v roce 2019 poklesl celkem o 38.

## Dopravní nehody dle zavinění

Řidiči motorových vozidel zavinili 80,2 % dopravních nehod, při nichž přišlo o život 508 osob, což představuje pokles usmrcených oproti minulému roku o 13 osob. K usmrcení došlo dále u nehod zaviněných řidiči nemotorového vozidla (27 osob), chodci (11 osob) a zvěří (1 osoba). Nejvyšší pokles počtu usmrcených osob evidujeme při nehodách zaviněných řidičem motorového vozidla a zaviněných chodcem (celkem o 23 usmrcených).

## Příčiny dopravních nehod

Co se týče příčin dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel, na počtu dopravních nehod se v roce 2019 nejvýrazněji podílí nesprávný způsob jízdy (67,7 % nehod), při těchto nehodách bylo usmrceno 207 osob. Za obdobně tragickou příčinu dopravních nehod lze označit nepřiměřenou rychlost, která se sice na počtu dopravních nehod podílí „pouze“ 15 %, ale usmrceno při těchto nehodách bylo 188 osob (tj. 37 % osob usmrcených při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel).

| Nehody podle zavinění | počet nehod | tj. % z celkového počtu nehod | rozdíl nehod oproti roku 2018 | usmrceno osob | tj. % z celkového počtu usmrcených | rozdíl usmrcených oproti roku 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Řidičem motorového vozidla | 86 315 | 80,2 | -317 | 508 | 92,9 | -13 |
| Řidičem nemotorového vozidla | 2 855 | 2,7 | -41 | 27 | 4,9 | 8 |
| z toho dětmi | 274 | 0,3 | 11 | 1 | 0,2 | 1 |
| Chodcem | 1 079 | 1,0 | -82 | 11 | 2,0 | -10 |
| z toho dětmi | 413 | 0,4 | 7 | 1 | 0,2 | 0 |
| Jiným účastníkem | 176 | 0,2 | 26 | 0 | 0,0 | 0 |
| Závadou komunikace | 290 | 0,3 | 77 | 0 | 0,0 | 0 |
| Technickou závadou vozidla | 461 | 0,4 | 47 | 0 | 0,0 | 0 |
| Lesní zvěří, domácím zvířetem | 15 928 | 14,8 | 3 091 | 1 | 0,2 | -3 |
| Jiné zavinění | 468 | 0,4 | 7 | 0 | 0,0 | 0 |

| Pořadí | Nejčetnější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel | počet nehod |
|---|---|---|
| 1. | Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla | 17 623 |
| 2. | Nesprávné otáčení nebo couvání | 9 155 |
| 3. | Jiný druh nesprávné jízdy | 8 945 |
| 4. | Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem | 7 231 |
| 5. | Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky | 5 627 |
| 6. | Nezvládnutí řízení vozidla | 4 826 |
| 7. | Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu | 4 765 |
| 8. | Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky | 4 049 |
| 9. | Nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!“ | 3 770 |
| 10. | Přejetí do protisměru | 2 575 |

| Nehody podle druhu | počet nehod | rozdíl nehod oproti roku 2018 | počet usmrcených | rozdíl usmrcených oproti roku 2018 |
|---|---|---|---|---|
| Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem | 33 703 | -1 556 | 248 | -19 |
| Srážka s vozidlem zaparkovaným | 24 051 | 1 314 | 5 | -4 |
| Srážka s pevnou překážkou | 21 829 | 264 | 154 | 41 |
| Srážka s chodcem | 3 265 | -267 | 87 | -27 |
| Srážka s lesní zvěří | 15 510 | 3 116 | 1 | -1 |
| Srážka s domácím zvířetem | 473 | -4 | 0 | -1 |
| Srážka s vlakem | 152 | 3 | 18 | 0 |
| Srážka s tramvají | 647 | -17 | 1 | 1 |
| Havárie | 5 376 | -285 | 31 | -4 |
| Jiný druh nehody | 2 566 | 240 | 2 | -4 |

| Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek | počet nehod | rozdíl nehod oproti roku 2018 | počet usmrcených | rozdíl usmrcených oproti roku 2018 |
|---|---|---|---|---|
| Alkohol u viníka do 0,24‰ | 155 | -39 | 5 | 1 |
| Alkohol u viníka 0,24 až 0,5‰ | 325 | 14 | 2 | -1 |
| Alkohol u viníka 0,6 až 0,8‰ | 286 | 10 | 1 | 0 |
| Alkohol u viníka 0,8 až 1,0‰ | 209 | -25 | 1 | -4 |
| Alkohol u viníka 1,0 až 1,5‰ | 670 | -69 | 8 | -4 |
| Alkohol u viníka 1,5‰ a více | 2 923 | 105 | 30 | -3 |
| Alkohol a drogy | 59 | 5 | 6 | 2 |
| Alkohol celkem | 4 627 | 1 | 53 | -9 |
| Drogy celkem | 269 | 9 | 9 | -5 |

Nejčetnější příčinou nehod řidičů motorových vozidel bylo v roce 2019 nevěnování se řízení vozidla (20,4 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel), dále následuje nesprávné otáčení nebo couvání (10,6 % z celkového počtu těchto nehod), jiný druh nesprávné jízdy (10,4 %) a další.

## Dopravní nehody podle druhu

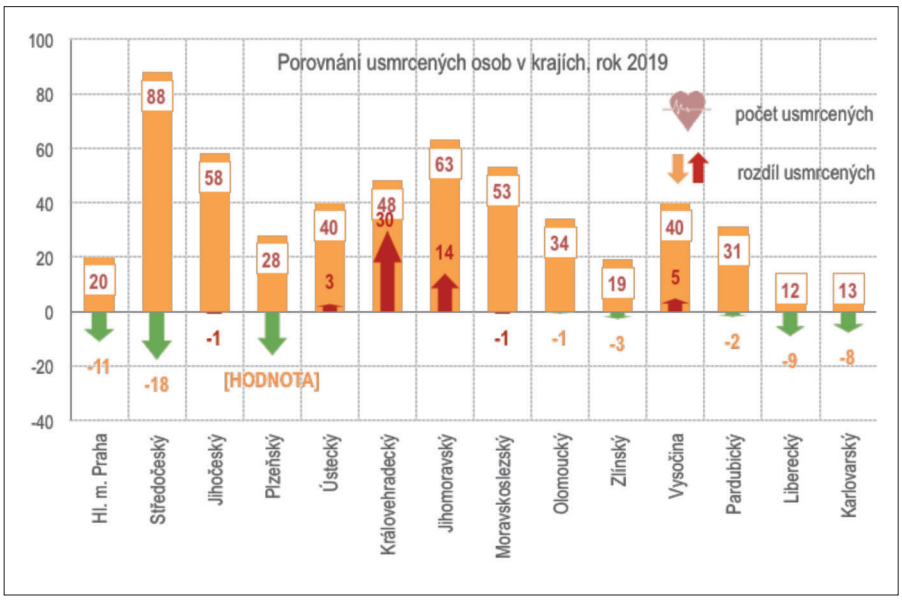
Nejčetnějším i nejtragičtějším druhem nehody je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, při které zemřelo 248 osob (což představuje pokles o 19 usmrcených osob v porovnání s předchozím rokem). K nejvyššímu nárůstu počtu usmrcených osob (o 41) došlo u nehod končících srážkou s pevnou překážkou, což je zároveň druhý nejtragičtější druh srážky. Následuje srážka s chodcem, při které zahynulo 87 osob. Co do počtu dopravních nehod byl nejvyšší nárůst zachycen u srážky s lesní zvěří, oproti roku 2018 se takových nehod stalo o 3 116 více. Naopak nejvýraznější pokles počtu nehod zaznamenala srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, těchto nehod se ve srovnání s rokem předchozím stalo o 1 556 méně, což ale nic nezměnilo na skutečnosti, že se jedná o nejčetnější druh dopravní nehody.

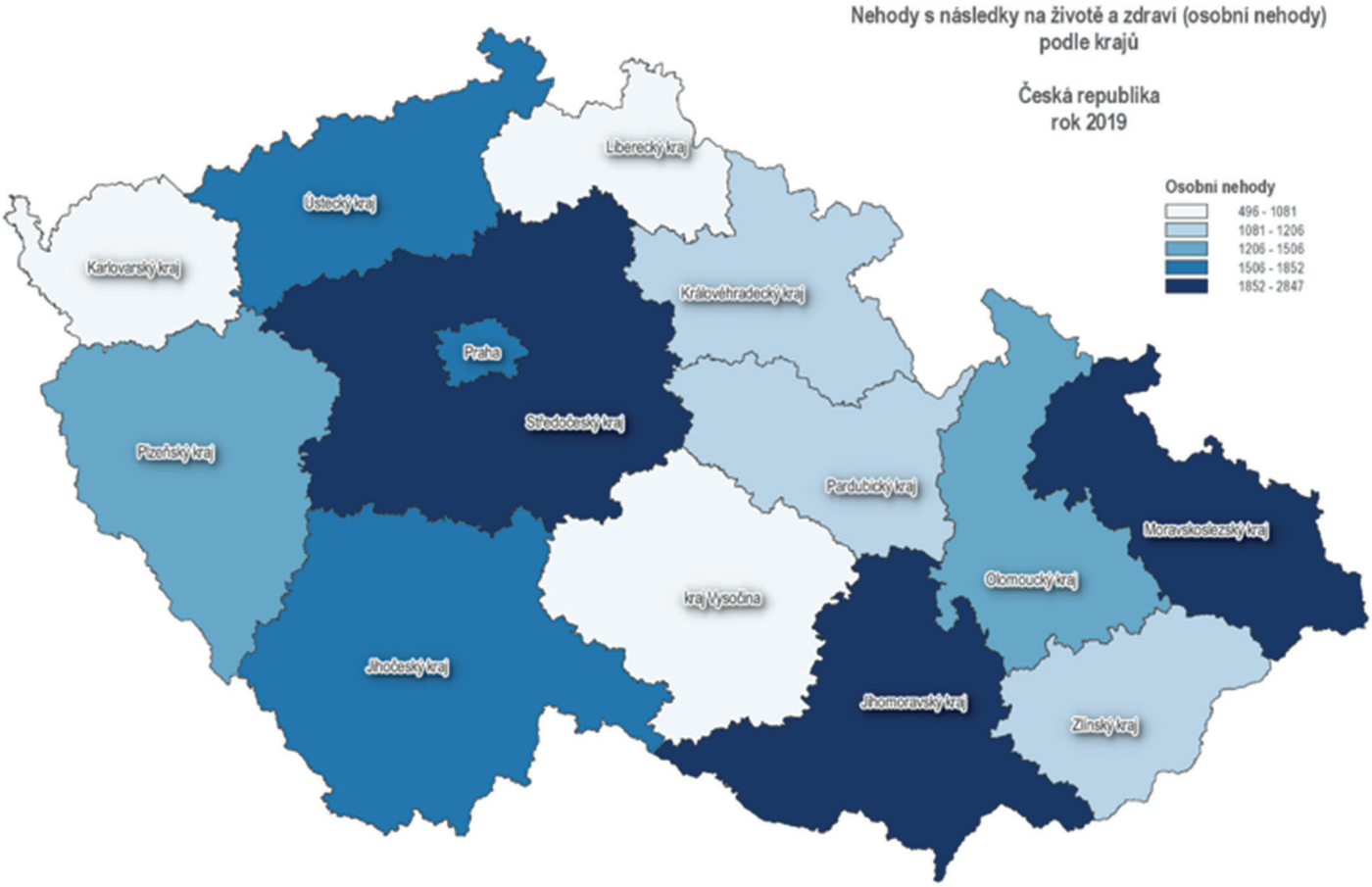
## Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu

U 4 627 nehod (nárůst o 1 nehodu) bylo u viníka dopravní nehody zjištěno požití alkoholu. Při těchto nehodách došlo k usmrcení 53 osob (tj. o 9 osob méně než v roce 2018). Drogy byly zjištěny u řidiče motorového vozidla v případě 269 dopravních nehod. V 59 případech byla u řidiče-viníka zjištěna přítomnost alkoholu a drog současně.

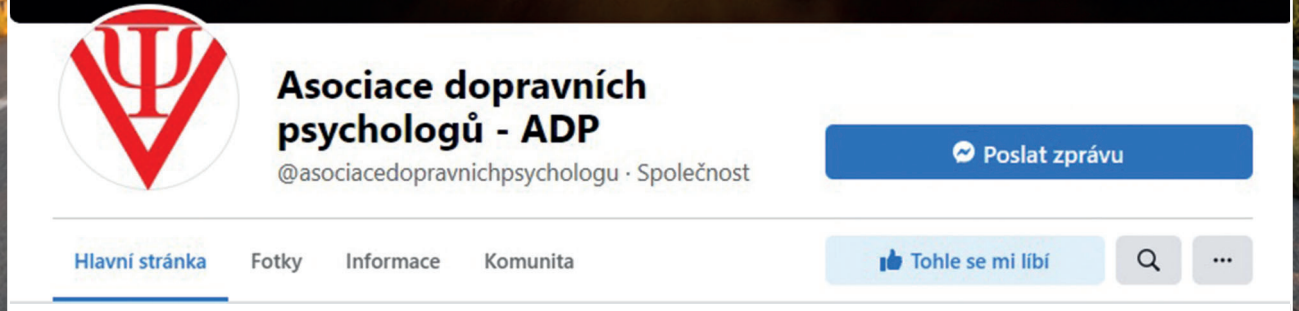
## Dopravní nehody v krajích

K nejvyššímu počtu dopravních nehod došlo v roce 2019 na území hl. m. Prahy (21 458 nehod), následují kraje Středočeský a Ústecký. Nejvíce usmrcených osob evidujeme v kraji Středočeském (88 usmrcených osob). V absolutním vyjádření došlo v porovnání s rokem 2018 k nejvyššímu nárůstu počtu nehod ve Středočeském kraji (o 1 148 nehod, tj. o 7,7 %) a v Moravskoslezském kraji (o 545 nehod, tj. o 5,6 %). Nejvyšší nárůst počtu usmrcených osob v absolutním vyjádření byl zaznamenán v Královéhradeckém kraji (o 30 osob, tj. o 166,7 %). Nejvýraznější pokles počtu usmrcených byl zachycen ve Středočeském kraji (o 18 usmrcených osob), Plzeňském kraji (o 16 usmrcených osob) a hl. m. Praze (o 11 usmrcených osob).



**www.dopravnipsychologovecr.cz**




**www.facebook.com/asociacedopravnichpsychologu**