

Dopravní psychologie



Zpravodaj
Asociace dopravních
psychologů
České republiky

**Neuropsychologické
vyšetření řidičů**

**Dopravní
psychologie
v sousedních
zemích**

**Psychologická
příprava učitelů
autoškol**

**Vnímání
dopravního
prostoru**



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. Ing. Jana Lehnerová

PhDr. Vlasta Rehnová

PhDr. Lenka Šrámková, Ph.D.

PhDr. David Štěpánek

PhDr. Kateřina Vlasakudisová

Úvodní slovo



Vážené kolegyně, vážení kolegové,
i v roce 2021 jsme zažívali spoustu nového, neznámého a zátěžového. Čas jde ale dál, a tak jsem se snažil i přes „covidové ustrnutí“ mnoha činností dále prosazovat zájmy ADP. Pravidelně jsem konzultoval s Ministerstvem dopravy, a to hlavně problematiku dopravněpsychologických vyšetření vzhledem k etice a plánovaným a probíhajícím kontrolám dopravněpsychologických pracovišť. Jsem velice rád, že se v minulém roce rozšířila i spolupráce ADP s Asociací autoškol ČR, která se zasazovala o udělení výjimky pro dopravněpsychologické vyšetření v době covidu. Na podzim jsme se spolu s Dr. Walterem zúčastnili dvoudenního semináře Asociace autoškol ČR v České Třebové, kde jsme, mimo jiné, konzultovali nové audiovizuální testy a případnou spolupráci při posuzování řidičů seniorů, kteří mají v DPV ne zcela jednoznačné výsledky. Tato spolupráce mě těší, stejně jako spolupráce s vámi, členy ADP. Přeji Vám příjemné čtení a hlavně pevné zdraví.

*PhDr. Alois Hudeček
Prezident Asociace dopravních psychologů*

S velkým zármutkem oznamujeme, že odešel náš dlouholetý kolega a přítel PhDr. Jiří Klaban. V našich myslích však dál zůstane jeho výrazná stopa jak profesní, tak lidská a vzpomínky na neformální debaty na společných akcích.

Věnujme mu tichou vzpomínku.



Asociace dopravních psychologů

www.dopravnipsychologovecr.cz

www.facebook.com/asociacedopravnichpsychologu



ADP V ROCE 2021

Asociace dopravních psychologů ČR uspořádala v roce 2021 dvě odborné akce: seminář ve spolupráci s lékařským spolkem Mladí praktici v říjnu 2021 a tradiční seminář Asociace dopravních psychologů ČR v Prostějově, který se konal v září roku 2021. Navzdory již dva roky trvajícímu složitému období pandemie se podařilo naplnit odborný i společenský program a děkujeme všem, kteří se semináře zúčastnili.

Výbor ADP jednal v pravidelných intervalech a když doba nepřála osobním setkáním, volili jsme online formu.





Vnímání dopravního prostoru – informativní radary

Ze statistik Policie ČR vyplývá, že nejčastější příčinou tragických dopravních nehod je rychlost, a to ve všech svých podobách (překročení, nepřízpůsobení apod.). Co do následků dopravních nehod patří k nejzávažnějším střety osobních vozidel s chodci.

V kontextu těchto skutečností jsou pak zcela legitimní snahy jednotlivých obcí o to, aby ochránily své občany od nebezpečí, které vzniká nerespektováním pravidel silničního provozu, zejména nedodržováním předepsané rychlosti jízdy. Obecně je tato situace nejčastěji řešena v místech větší koncentrace osob, jako jsou školská zařízení, úřady a veřejná prostranství ale také na vjezdech do obcí. Ne vždy lze uplatnit vhodné fyzické prvky, které by vedly k trvalému zklidnění dopravy. Obce proto přistupují k poměrně dostupným způsobům zvýšení bezpečnosti, mezi které patří umístění radarového měřiče rychlosti jízdy. Radarové automatizované měřiče rychlosti jízdy lze rozdělit na dvě základní kategorie. První kategorií jsou radarové měřiče provozované obecní policií, kde se jedná o metrologicky ověřené přístroje měřící a dokumentující aktuální rychlost jízdy a případné překročení rychlosti je následně řešeno jako přestupek. Tyto radarové měřiče mají spíše represivní charakter a na překročení rychlosti žádným způsobem neupozorňují, projíždějící řidič nemusí takový měřič ani registrovat.

Druhou kategorií jsou radarové měřiče informativní, jejichž prioritním účelem je psychologické působení na řidiče s cílem dodržování předepsané rychlosti. Informativní radar má zobrazovací část, na které se řidiči ukazuje jeho aktuální rychlost. Při překročení stanovené rychlosti na tuto skutečnost různými způsoby řidiče upozorňuje (např. blikající nápis „zpomal“, „sniž rychlost“, barevná změna zobrazované rychlosti ze zelené na červenou apod.). Vzhledem k tomu, že primárním cílem preventivních opatření je předcházení nebezpečným situacím, a také vzhledem k menší finanční nákladnosti, jsou informativní radarové měřiče v současné době poměrně často využívány i v menších obcích. Právě z důvodu jejich četnosti byly vybrány k bližšímu vyhodnocení účinnosti tak, aby byl objektivně zhodnocen a posouzen jejich přínos ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Pokud by z výsledku tohoto hodnocení vyplynula skutečnost,



Obrázek 1: Automatizovaný radarový měřič rychlosti, obec Rožnov pod Radhoštěm

že instalace uvedeného zařízení nemá na rychlost jízdy v dané lokalitě žádný vliv, jednalo by se o zařízení, které nejen že nepřispívá ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích, ale také může řidičovu pozornost negativně ovlivňovat. Pokud bude totiž řidičova pozornost směřována tam, kde to není zapotřebí, stává se takové zařízení v silničním provozu spíše nežádoucí.

Proces hodnocení informativních měřičů byl stanoven na základě reálně dostupných možností, jak je možné sledovat chování a zejména rychlost jízdy řidičů projíždějících daným úsekem. Stěžejní sledované parametry byly stanoveny s ohledem na technické možnosti jednotlivých využitých měřičů. Ne každý typ použitého přístroje umožňoval sledování totožných parametrů, což bylo pro vzájemné vyhodnocení jednotlivých měření nezbytné. Původním záměrem bylo porovnání veškerých průjezdů a rychlostí jízdy jednotlivých vozidel, ale jelikož některé přístroje nedisponovaly takovými statistickými výstupy, byly stanoveny hodinové intervaly měření. V těch byla sledována průměrná rychlost všech vozidel, celkový počet všech měřených vozidel a nejvyšší naměřená rychlost v daném hodinovém intervalu měření. Z uvedených parametrů je nejvýznamnější průměrná rychlost. Ta se se z dostupných údajů jeví jako nejobjektivnější ukazatel dodržování předepsané rychlosti a nepřímo také určuje míru bezpečnosti silničního provozu v dané lokalitě. Jelikož však výsledky měření byly zaznamenávány v hodinových intervalech a počet vozidel za tuto dobu byl vždy odlišný, bylo pro potřeby celkového vyhodnocení nutné vycházet nikoliv z aritmetického, ale z váženého průměru rychlostí. Dle intenzity provozu (počet

vozidel za hodinu) tak měl každý interval svou vlastní vypovídající hodnotu o dodržování stanovené rychlosti, kterou bylo nutné pro maximálně objektivní posouzení zohlednit.

Pro potřeby vyhodnocování účinnosti informativních měřičů rychlosti byly stanoveny celkem čtyři fáze sběru dat, v rámci kterých probíhalo měření rychlosti projíždějících vozidel. Jednotlivé fáze sběru dat byly následující:

a) **Měření č. 1 (fáze A)** – na zvoleném místě byl instalován dopravní sčítač, který nepřetržitě zaznamenával rychlost projíždějících vozidel. Byl umístěn v blízkosti komunikace a projíždějící řidiči nebyli žádným způsobem informováni o tom, že se v daném místě provádí měření rychlosti. Vzhledem k malým rozměrům a konstrukci sčítače byl eliminován možný vliv na projíždějící řidiče a bylo docíleno objektivního posouzení reálného stavu v daném místě. Cílem tohoto měření bylo získat data o aktuálním stavu dané lokality ještě před tím, než zde bude umístěn informativní radarový měřič.

b) **Měření č. 2 (fáze B)** – po ukončení měření č. 1 a demonstři dopravního sčítače byl na totožné, resp. na nejbližší vhodné místo instalován informativní radarový měřič. Ten byl také zprovozněn, ale nebyla aktivována jeho zobrazovací část. Nastala tedy situace, že řidiči mohli spatřit nově instalované zařízení, které ale žádným způsobem nezobrazovalo aktuální rychlost jejich jízdy a ani neupozorňovalo na případné překročení povolené rychlosti, avšak pro statistické účely po celou dobu nepřetržitě zaznamenávalo rychlost projíždějících vozidel.

c) **Měření č. 3 (fáze C)** – po ukončení měření č. 2 byla zprovozněna zobrazovací část informativního radaru a tato projíždějícím řidičům zobrazovala jejich aktuální rychlost. V případě překročení povolené rychlosti je na tuto skutečnost opticky upozorňoval blikajícím nápisem „ZPOMAL“.

d) **Měření č. 4 (fáze D)** – po ukončení měření č. 3 byla opět deaktivována zobrazovací část informativního radaru a probíhala obdoba měření č. 2.

Vzhledem k tomu, že každý dopravní prostor je individuální a má svá místní specifika, kterými je ovlivněn, bylo žádoucí provést vyhodnocení nejméně na dvou stanovištích tak, aby se daly vzájemně porovnat zjištěné výsledky. Pro lepší validitu zjištěných závěrů by bylo jistě ideální provádět měření na více stanovištích a po delší dobu, ale vzhledem k omezeným technickým možnostem a podmínkám pro realizaci bylo měření realizováno na dvou stanovištích, a to v obcích Napajedla a Otrokovice.

LOKALITA NPAJEDLA

Stanoviště pro instalaci informativního radarového měřiče bylo zvoleno na vjezdu do obce Napajedla ve směru od obce Pohořelice. Jedná se o úsek silnice III. třídy č. 4976 určený pro obousměrný provoz vozidel, s celkovou šířkou komunikace cca 6,0 m. Průměrná denní intenzita je 1 173 vozidel, v pracovní dnech 1 299 a o víkendech 859 vozidel. Měření v obci Napajedla probíhalo více než 60 dnů, což představuje



Obrázek 2: Pohled na lokalitu Napajedla, ul. Jirásková a instalovaný informativní radarový měřič se zapnutým ukazatelem aktuální rychlosti.

dobu měření 1 473 hodin. Za tuto dobu byla v daném úseku změřena rychlost jízdy více než 65 tis. vozidlům, což je patrné z tabulky 1.

- V první fázi měření (fáze A) za využití pouze dopravního sčítače bylo dosaženo průměrné rychlosti 52,04 km/h, což byla výchozí hodnota pro následné hodnocení s využitím instalovaného informačního měřiče.
- V druhé fázi měření (fáze B) probíhalo měření s využitím informačního měřiče s vypnutým ukazatelem rychlosti jízdy, zde bylo dosaženo průměrné rychlosti jízdy 48,95 km/h, což znamenalo snížení průměrné rychlosti o 3,09 km/h (5,9 %). Je tedy zřejmé, že pouhá instalace informativního měřiče přispěla ke snížení průměrné rychlosti.
- V další fázi měření (fáze C) byl zapnut ukazatel aktuální rychlosti jízdy tak, aby řidiči byli informováni o své rychlosti. V případě překročení rychlosti 50 km/h byl tento stav signalizován blikajícím nápisem „ZPOMAL“. Tato signalizace překročení povolené rychlosti má psychologicky působit na řidiče s cílem snížení rychlosti. V této fázi měření byla dosažena průměrná rychlost jízdy 48,72 km/h, což byla vůbec nejnižší hodnota ze všech měření v dané lokalitě. Oproti předcházející fázi měření (fáze B) se jednalo o již poměrně nepatrný pokles rychlosti o 0,23 km/h.
- V další fázi měření (fáze D) byl opět vypnut ukazatel aktuální rychlosti jízdy a informativní radar se jevil jako nefunkční. V této fázi se průměrná rychlost zvýšila na 49,89 km/h.

Z uvedených naměřených hodnot je patrné, že instalací informativního měřiče rychlosti bylo v dané lokalitě docíleno určitého zklidnění dopravy a snížení průměrné rychlosti jízdy.

To se nejvíce projevilo v situaci, kdy informativní radarový měřič plně fungoval a zobrazoval aktuální rychlost jízdy. Z hlediska naměřených hodnot nejsou rozdíly v jednotlivých fázích měření příliš velké, ale vzhledem k množství měřených vozidel i snížení průměrné rychlosti jízdy v řádech jednotek km/h může přispět ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu. Provedenými měřeními však byl odhalen poměrně závažný rizikový faktor, kterým je maximální

lokalita Napajedla, ul. Jiráskova					
fáze měření	termín měření	počet dnů měření	počet hodin měření	počet vozidel	průměrná rychlost (km/h)
A	19. 1. – 23. 1. 2021	3,5	88	2 606	52,04
B	1. 2. – 1. 3. 2021	27,5	665	27 654	48,95
C	1. 3. – 15. 3. 2021	13,5	331	14 827	48,72
D	15. 3. – 31. 3. 2021	16	389	20 111	49,89
celkem	19. 1. – 31. 3. 2021	60,5	1 473	65 198	49,31

Tabulka 1: Shrnutí jednotlivých fází měření v lokalitě Napajedla

rychlost jízdy. Ve většině fází měření se hodnota maximální rychlosti pohybovala jen sporadicky v hodnotách nad 100 km/h. Výjimkou však tvoří fáze měření C se zapnutým ukazatelem rychlosti, kdy se maximální rychlost v celkem 28 případech dostala nad tuto hranici. Z toho ve 23 případech se pohybovala až nad hranici 125 km/h, což je maximální zobrazovaný (a také ukládaný) údaj. Tato skutečnost jednoznačně svědčí o tom, že někteří řidiči zde zcela záměrně překračovali povolenou rychlost, patrně se záměrem dosáhnout v daném úseku co nejvyšší rychlosti jízdy. Otázkou však zůstává, kolik se takových rizikových jízd opravdu uskutečnilo, jelikož z důvodu technických možností statistického modulu na informativním měřiči je zaznamenán pouze maximální údaj za celý sledovaný hodinový interval. Každopádně i pouhé zjištění, že zde k něčemu takovému docházelo, je velmi důležité. Takové negativní skutečnosti mohou zcela zastínit pozitivní vliv informativního ukazatele rychlosti. Nekázeň jednotlivců pak může zmařit snahy o celkové řešení a zvýšení bezpečnosti, což je riziko, které by určitě nemělo být přehlíženo.

LOKALITA OTROKOVICE

ul. K. Čapka, místní komunikace III. třídy

Jako druhé stanoviště pro instalaci informativního radarového měřiče byl zvolen prostor v blízkosti křižovatky místních komunikací ul. K. Čapka a ul. Tylova v Otrokovicích. Samotná měření probíhala na ul. K. Čapka na výjezdu z centra města směrem k obcím Tlumačov a Kvasice. Ačkoliv se jedná o místní komunikaci, bývá často využívána jako jedna z variant odjezdu z města. Zejména ji využívají zaměstnanci společnosti Continental Barum s. r. o., čemuž mnohdy odpovídá zvýšená intenzity dopravy.



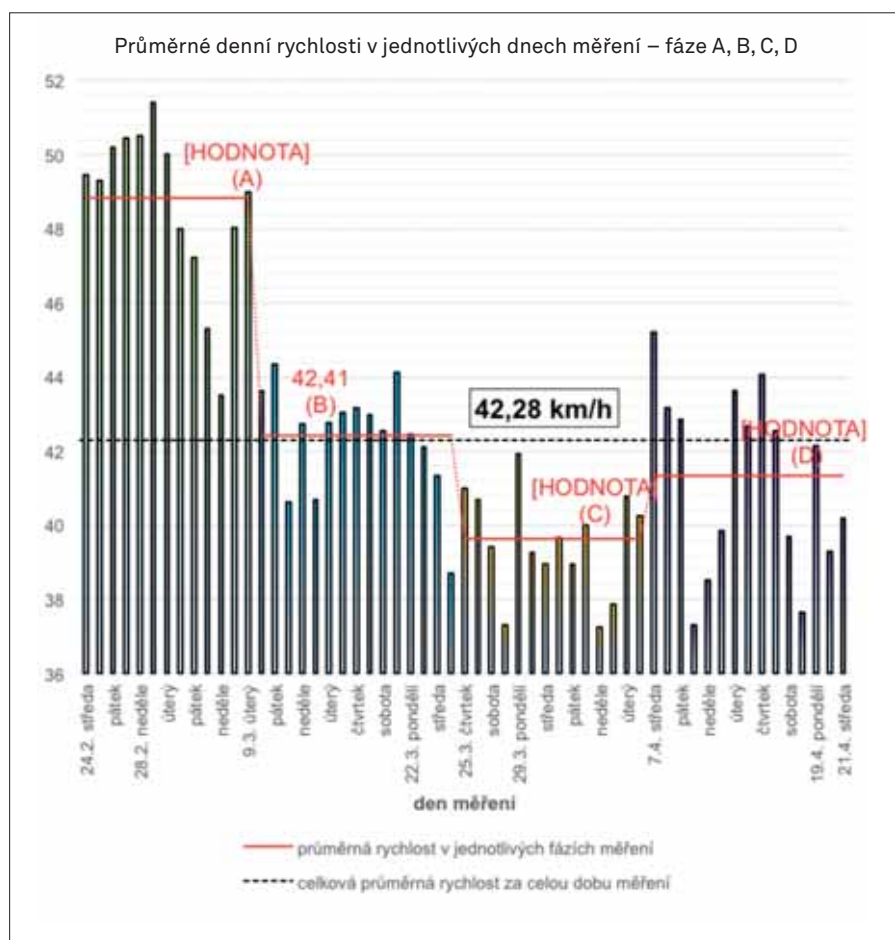
Obrázek 3: Instalovaný dopravní sčítač v Otrokovicích, na ulici K. Čapka

Měření rychlosti bylo realizováno po dobu 57 dnů, což představuje 1 231 hodin. V tomto časovém úseku byly získány informace o rychlosti jízdy od téměř 50 tis. vozidel, jak je opět patrné z tabulky 2.

- V první fázi A (využití dopravního sčítače) byla zjišťována rychlost jízdy projíždějících vozidel s cílem vyhodnotit aktuální dopravní situaci a dodržování povolené maximální rychlosti jízdy. V této fázi byla zjištěna průměrná rychlost 48,83 km/h s tím, že denní průměrné rychlosti se pohybovaly v rozmezí 43,51–51,39 km/h, tj. s rozdílem 7,48 km/h.
- Ve fázi měření B (využití informativního radarového měřiče s překrytým ukazatelem aktuální rychlosti) byla zjištěna průměrná rychlost 42,41 km/h, denní minima a maxima se rozprostírala mezi hodnotami 38,69 a 44,35 km/h (rozdíl 5,66 km/h). Při porovnání s fází A je zřejmé, že došlo k velkému zklidnění dopravy. Průměrná rychlost jízdy poklesla o 6,42 km/h, což představuje 13,2 %.
- Ve třetí fázi C (využití informativního radarového měřiče s funkčním ukazatelem aktuální rychlosti) bylo dosaženo průměrné rychlosti jízdy 39,63 km/h, minimální a maximální průměrná denní rychlost se pohybovala v rozmezí 37,23–41,91 km/h (rozdíl 4,68 km/h). V porovnání s fází B (zakrytý ukazatel) se celková průměrná rychlost snížila o 2,78 km/h (6,6 %). Oproti fázi A (s dopravním sčítačem) pak došlo k celkovému poklesu o 9,2 km/h, což představuje snížení o 18,8 %.
- V poslední fázi měření D (opětovně zakrytý ukazatel rychlosti) bylo dosaženo průměrné rychlosti 41,32 km/h, minimum a maximum průměrné denní rychlosti se pohyboval v rozmezí 37,29–45,20 km/h (rozdíl 7,91 km/h). Z těchto údajů je patrné, že oproti předcházející fázi C (zobrazený ukazatel) došlo k navýšení průměrné rychlosti jízdy o 1,69 km/h (4,3 %). Naopak při porovnání s fází B (zakrytý ukazatel) byla průměrná rychlost ve fázi D nižší o 1,09 km/h (2,6 %). S velkou pravděpodobností se zde projevil vliv předchozího působení informativního radarového měřiče se zapnutým ukazatelem rychlosti jízdy.

lokalita Otrokovice, ul. K. Čapka					
fáze měření	termín měření	počet dnů měření	počet hodin měření	počet vozidel	průměrná rychlost (km/h)
A	24. 2. – 2. 3. 2021 4. 3. – 9. 3. 2021	13	246	7 082	48,83
B	11. 3. – 25. 3. 2021	15	335	12 977	42,41
C	25. 3. – 7. 4. 2021	14	311	12 484	39,63
D	7. 4. – 21. 4. 2021	15	339	15 588	41,32
celkem	24. 2. – 21. 4. 2021	57	1 231	48 131	42,28

Tabulka 2 – Shrnutí jednotlivých fází měření v lokalitě Otrokovice



Graf: Celkové denní a průměrné výsledky měření ve všech fázích

Celkové shrnutí jednotlivých fází měření a zaznamenaných denních průměrných i celkových rychlostí je ještě lépe patrné z grafu.

Průměrná rychlost jízdy za celou dobu měření byla v dané lokalitě 42,28 km/h. V prvních dvou fázích měření se pohybovala nad touto hodnotou, v následujících dvou fázích se snížila pod ni. Z tohoto vývoje je patrné, že instalací informativního radarového měřiče došlo ke snížení průměrné rychlosti jízdy a souběžně s tím také ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Na rozdíl od předchozí lokality Napajedla se zde neprojevil žádný negativní vliv ve formě nárůstu četnosti a hodnot v maximálních zaznamenaných rychlostech jízdy. Lze tedy konstatovat, že instalací informativního radarového měřiče bylo docíleno poměrně výrazného zklidnění dopravy a snížení průměrné rychlosti jízdy bez jakýchkoliv negativních vlivů. Nejnížší průměrné rychlosti bylo dosaženo ve fázi C (zobrazující se ukazatel rychlosti),

kdy ani v jeden den nebyla průměrově překročena hodnota celkové průměrné rychlosti (42,28 km/h). Dalším pozitivním zjištěním je skutečnost, že po zakrytí ukazatele rychlosti jízdy (fáze D) se průměrná rychlost zvýšila tak mírně, že svou hodnotou nedosáhla ukazatelů ve fázích A a B.

Celkové zhodnocení reálného vlivu informativního radarového měřiče rychlosti na bezpečnost silničního provozu

Ze získaných dat bylo zjištěno, že na obou stanovištích se instalací informativního radarového měřiče podařilo snížit průměrnou rychlost jízdy projíždějících vozidel. Toto snížení bylo nejpatrnější v době, kdy informativní radarový měřič byl v činnosti, ukazoval aktuální rychlost jízdy a v případě jejího překročení na tuto skutečnost upozorňoval. Dalším zjištěním byla skutečnost, že pouhou instalací měřiče došlo k okamžitému poklesu průměrné rychlosti jízdy, aniž by byl zprovozněn informativní ukazatel. V Napajedlech došlo po jeho instalaci ke snížení průměrné rychlosti jízdy o 3,09 km/h (5,9 %) a v Otrokovcích dokonce o 6,42 km/h (13,2 %), kdy se v obou případech jednalo o největší rozdíly mezi jednotlivými fázemi měření.

U obou lokalit následně pokračoval trend snižování průměrné rychlosti po zprovoznění zobrazovací části informativního radaru. V Napajedlech byl tento pokles poměrně nepatrný, o pouhých 0,23 km/h (1,0 %), ale v Otrokovcích byl zaznamenán pokles průměrné rychlosti ještě o 2,78 km/h (6,6 %). Celkově tak oproti prvotnímu měření došlo v Napajedlech ke snížení průměrné rychlosti o 3,32 km/h (6,4 %) a v Otrokovcích o 9,2 km/h (18,8 %). Rozdílných výsledků v obou lokalitách bylo dosaženo také v závěrečné fázi měření (opět bez zobrazování aktuální rychlosti jízdy). Přestože na obou místech došlo k nárůstu průměrné rychlosti, v Napajedlech přesáhla hodnotu ve fázích B a také celkovou průměrnou rychlost jízdy, kdežto v Otrokovcích byla nižší a pod hodnotou celkové průměrné rychlosti jízdy.

V průběhu realizace měření byl zjištěn také negativní prvek v podobně úmyslného překračování maximální povolené rychlosti v měřeném úseku v Napajedlech. Po zprovoznění ukazatele rychlosti zde došlo k výraznému nárůstu maximálních rychlostí, a to v četnosti i hodnotě. Jelikož informativní radar byl softwarově nastaven na maximální rychlost 125 km/h, nebylo možné zjistit přesné hodnoty vyšších rychlostí.

Informativní měřič v Otrokovicích zobrazoval maximální hodnotu rychlosti 99 km/h a oproti Napajedlům zde při měření nenastal zmíněný problém s nárůstem maximálních rychlostí. Z tohoto důvodu by bylo vhodné nastavovat maximální zobrazovanou rychlost nejvýše na 99 km/h, aby vyšší zobrazená hodnota nemotivovala k jejímu dalšímu překračování. Lze totiž předpokládat, že mnozí řidiči byli k vysoké rychlosti motivováni právě snahou o zobrazení co nejvyšší hodnoty na informativním měřiči.

Samotná instalace informativních radarových měřičů nebyla zcela optimální. V obou lokalitách byly umístěny do míst, kde to bylo technicky možné, ale ne zcela ideální pro řidiče z pohledu vnímání dopravního prostoru. V lokalitě Napajedla se ukazatel nacházel až za chodníkem a na levé straně komunikace. V Otrokovicích byl sice umístěn vpravo, ale jeho vzdálenost od okraje komunikace již byla větší a v některých případech také parkující vozidla na téže straně komunikace zhoršovala jeho včasnou viditelnost. Ale i přes tyto skutečnosti lze konstatovat, že díky instalacím měřičů bylo

poměrně jednoduchým způsobem dosaženo v obou lokalitách snížení průměrné rychlosti a z toho plynoucího zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.

Na základě zjištěných výsledků se informativní radarový měřič jeví jako poměrně efektivní opatření na zvýšení bezpečnosti, nicméně jeho instalací by neměly končit snahy o zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Účinnost měřiče byla hodnocena v poměrně krátkém časovém úseku. Z tohoto důvodu nelze jednoznačně konstatovat, zda měřič může plnohodnotně, a hlavně dlouhodobě, nahradit vhodné stavební uspořádání dopravního prostoru, které by mělo řidiče vést a motivovat k dodržování stanovených pravidel silničního provozu. Očekávám, že na pozemních komunikacích, kde většina řidičů jezdí dlouhodobě a opakovaně, bude docházet ke snižování účinnosti a pozvolnému nárůstu průměrné rychlosti směrem k původnímu stavu před instalací měřiče. Z tohoto důvodu by bylo vhodné, abychom se vlivu těchto zařízení věnovali také z dlouhodobého hlediska. Pravidelně by se vyhodnocoval vývoj dopravně bezpečnostní situace v dané lokalitě a tomu by se přizpůsobovala další vhodná opatření určená ke zklidnění dopravy i zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

*pplk. Ing. Tomáš Horsák
Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy, Policie ČR*



Role psychologa v systému péče o personál pracovišť železničního provozu



řízení lidských zdrojů a systémem psychologické péče, jako nezbytné součásti práce se zaměstnanci dispečerských pracovišť.

Následující článek přináší shrnutí základních doporučení a návrh koncepce psychologické péče jako nedílné součásti systémové práce s dispečerským personálem.

Do budoucna by práce psychologů měla být soustředěna na následující klíčové oblasti:

- Psychologická diagnostika
- Psychologické poradenství a terapie
- Vzdělávání (rozvoj manažerských dovedností nebo manažerská příprava)

Pracoviště řízení železničního provozu jsou klíčovým prvkem nezbytným pro zajištění plynulé a bezpečné železniční dopravy. Nároky na jejich zaměstnance jsou vysoké – dispečerů musejí být schopni zvládat akutní stresové situace, rychle se rozhodovat, ale také udržet pozornost, a to jak v exponovaných momentech, tak i v delších časových úsecích monotónní práce. Musejí komunikovat s ostatními pracovníky řízení provozu, strojvůdci i dalšími zaměstnanci zajišťujícími železniční provoz. Není nijak překvapivé, že vedle odborné a zdravotní způsobilosti je u dispečerů nezbytná také vysoká úroveň způsobilosti psychické. K jejímu zajištění je nutné nejen vstupní a průběžné testování, ale také adekvátní příprava a výcvik, správné manažerské vedení i další průběžná podpora dispečerů. Role psychologa je v této souvislosti nezastupitelná a má na české železnici dlouholetou tradici. Psychologové se zaměřovali nejen na metodickou přípravu a realizaci psychologické diagnostiky v prostředí železnice, ale nabízeli také základní psychologickou péči – terapii a poradenství.

V uplynulých letech došlo v oblasti psychologické péče k řadě turbulentních změn a v současnosti se práce psychologů v oblasti řízení železniční dopravy soustřeďuje především na psychologickou diagnostiku, což rozsah psychologických aktivit redukuje na nezbytné minimum. Výrazně redukován je i personál zajišťující psychologické činnosti. To však neodpovídá ani aktuálním trendům v oblasti psychologické práce ani reálným potřebám organizace.

Centrum dopravního výzkumu, ve spolupráci se státní organizací Správa železnic a Ministerstvem dopravy, realizovalo výzkumný projekt nazvaný **Tvorba komplexního systému řízení železničního provozu v ČR**, financovaný Technologickou agenturou České republiky. V jeho rámci jsme se mimo jiné zabývali také systémem

Činnost psychologů by se tak v budoucnu neměla omezovat jen na psychologickou diagnostiku, měli by působit také v dalších oblastech – poradenství, psychoterapie, krizová intervence, ale také vzdělávání, a to především v tzv. měkkých dovednostech.

Na změnu požadavků na okruhy činností psychologa musí nutně navazovat také změny v organizační struktuře (pozice psychologa/psychologů v rámci organizace), ve struktuře požadavků na kvalifikaci psychologů, ale i inovace v oblasti metodických postupů.

Pracoviště	Lokalita	Prioritní činnosti
Centrální psychologické pracoviště	Dle potřeby, může být i rozděleno do více pracovišť, formálně podléhá Personálnímu odboru nebo generálnímu řediteli.	- Psychologická diagnostika. (Optimálně pro všechna pracoviště SŽ.) - Metodická podpora personálního oddělení. - Koordinace, resp. metodický dohled nad interním vzděláváním v měkkých dovednostech, popřípadě realizace vzdělávacích programů. - Koncepce terapeutické péče. - Supervize a vzdělávání psychologů, popřípadě dalších specialistů péče o personál.
Psycholog CDP	- Praha, Přerov (1 úvazek na každé pracoviště CDP, může být rozdělen na dva poloviční úvazky – zaměření na diagnostiku × zaměření na terapii a vzdělávání). - Pozice může být řešena externě. - Vedení CDP má právo definovat konkrétní náplň i zaměření pozice.	- Terapeutická péče. - Vzdělávání v měkkých dovednostech a v manažerských dovednostech. - Psychologická diagnostika – v případě, že nemůže být zajištěna Centrálním psychologickým pracovištěm.
Psycholog OŘ	- V rámci každého OŘ, pozice může být řešena externě. - OŘ má pravomoc definovat konkrétní zaměření a náplň pozice.	- Terapeutická péče a poradenství. - Vzdělávání v měkkých a manažerských dovednostech. - Psychologická diagnostika – v případě, že nemůže být zajištěna Centrálním psychologickým pracovištěm.

STRUKTURA PSYCHOLOGICKÝCH PRACOVISŤ

Státní organizace Správa železnic má poměrně složitou organizační strukturu. Některé aktivity jsou řízeny centrálně, úseky podřízenými generálnímu řediteli. Dispečerská pracoviště jsou částečně podřízena Oblastním ředitelstvím (OŘ) – výpravčí, pracoviště pohotovostního výpravčího ve stanicích či menší dispečerská pracoviště apod., v ČR jsou také dvě Centrální dispečerská pracoviště (CDP), v Praze a v Přerově, která zajišťují řízení delších úseků tratí a pokrývají téměř všechny železniční tratě v ČR.

Předpokládáme, že aktivity psychologů by měly být v rámci organizace centrálně metodicky řízeny. Současně by však každé pracoviště mělo mít k dispozici kvalifikovaného psychologa, ať již z interních, nebo externích zdrojů, zajišťujícího především činnosti spojené s péčí o personál a rozvojem.

POŽADAVKY NA KVALIFIKACI PSYCHOLOGŮ V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ

Novým požadavkům na činnosti psychologa by měly odpovídat také kvalifikační požadavky na psychology působící v železniční dopravě. Předpokládáme následující čtyři základní kvalifikační stupně, které dle potřeby a aktuálních požadavků daného pracoviště mohou být doplněny dalšími kvalifikacemi viz tabulka.

Požadavky na externí dodavatele psychologických služeb by měly vycházet z aktuální náplně práce, předpokládáme, že půjde především o akreditaci dopravního psychologa,

akreditovaný terapeutický výcvik nebo nejméně 5 let praxe v oblasti poradenství a terapie (včetně poradenství v oblasti lidských zdrojů a managementu).

PSYCHOLOGICKÁ DIAGNOSTIKA

Psychologická diagnostika je jedním z klíčových nástrojů posouzení psychologické způsobilosti stávajících nebo nově přijímaných zaměstnanců. V současnosti je její využití regulováno Směrnicí SŽ č. 75 a Vnitřní metodikou posuzování psychologické způsobilosti k výkonu vybraných zaměstnání ve státní organizaci Správa železnic, obsah těchto dokumentů je průběžně aktualizován.

Psychologická způsobilost se testuje standardizovanými metodami, které má pro Správu železnic k dispozici specializované pracoviště. Metody používané pro psychologickou diagnostiku prošly v nedávné minulosti revizí a reflektují aktuální standardy v oblasti psychologického vyšetření. Do budoucna je nicméně vhodné, aby administrace testů a dotazníků probíhala elektronicky (například systém VTS), což usnadňuje archivaci výstupů z testování.

Stejně jako v jiných oblastech psychologického vyšetření, i v oblasti diagnostiky dispečerského personálu naráží psychologové na řadu omezení a problémů. Jedním z klíčových je ekologická validita psychologického vyšetření. Činnost dispečera je velmi komplexní a požadavky na psychickou způsobilost není vždy možné obsáhnout standardní diagnostickou baterií. Stále více se ukazuje, že výkony v rámci psychologické diagnostiky nekorrespondují vždy s chováním a výkonností v reálném pracovním nasazení. Jedním z návrhů na inovace je proto zařazení pozorování reálného výkonu a chování dispečerů buď v simulovaných podmínkách cvičných sálů (pracoviště svojí funkcionalitou plně kopírující

Kvalifikační stupně	Pozice	Podmínky	Vykonávané činnosti
1	Psycholog pod supervizí	• Mgr. v oboru psychologie (alespoň magisterské studium jednooborové)	• Poradenství, vzdělávání, diagnostika pod supervizí.
2	Samostatný psycholog	• Mgr. v oboru psychologie • 3 roky odborné praxe.	• Poradenství, vzdělávání.
3	Psycholog v dopravě	• Mgr. v oboru psychologie • Akreditované postgraduální vzdělání v dopravní psychologii. • 3 roky odborné praxe	• Poradenství, vzdělávání, psychologická diagnostika.
4	Psycholog v železniční dopravě	• Mgr. v oboru psychologie • Akreditované postgraduální vzdělání v dopravní psychologii • Další kvalifikace v oboru železniční dopravy – zkouška stupně B	• Poradenství, vzdělávání, psychologická diagnostika. • Tvorba koncepce psychologické péče nebo diagnostiky.
+	Další odborná kvalifikace Psycholog – expert	• Mgr. v oboru psychologie • Akreditované postgraduální vzdělání v dopravní psychologii • Další kvalifikace v oboru železniční dopravy – do úrovně D	• Tvorba koncepce psychologické péče nebo diagnostiky. • Diagnostika, pozorování v reálných podmínkách.
+	Další odborná kvalifikace Psycholog – terapeut	• Terapie a poradenství (akreditovaný psychoterapeutický výcvik nebo 5 let praxe v oboru terapie a psychologického poradenství)	• Poradenství, vzdělávání, terapie, krizová intervence.

reálný provoz), nebo přímo v ostrém provozu. Na pozorování by se měl podílet plně kvalifikovaný psycholog (ideálně alespoň se základní kvalifikací v oblasti železniční dopravy a řízení provozu) a odborník na řízení železničního provozu. Pracoviště by do budoucna měla disponovat registrem testovacích scénářů a celé pozorování by mělo probíhat na základě jasné a strukturované metodiky.

Současná podoba psychologického vyšetření má i další úskalí – jedním z nich je možnost praktického využití zjištění z psychologického vyšetření při manažerské práci s dispečery.

Dle současně platných směrnic je výstupem z psychologického vyšetření zařazení testované osoby do jedné z následujících kategorií:

- Je mimořádně způsobilý(á) vykonávat navržené zaměstnání.
- Je způsobilý(á) vykonávat navržené zaměstnání.
- Není způsobilý(á) vykonávat navržené zaměstnání.

Zpráva také zahrnuje doporučené pracovní zařazení a prostor pro stručné doporučení pro další vedení zaměstnance. V případě potřeby je do výstupů z psychologického vyšetření možné doplnit další informace, zvláště podněty, které mohou být do budoucna využity při cílení individuálního přístupu ke každému z dispečerů.

Zpráva o výsledcích psychologického vyšetření může zahrnovat následující položky:

- Rozhodnutí o způsobilosti (způsobilý/á, nezpůsobilý/á, způsobilý/á s výhradou).
- Vymezení silných a slabých stránek.
- Krátké shrnutí výsledků v klíčových charakteristikách (dle předem určených prioritních vyšetřovaných oblastí).

- Vymezení manažerských doporučení (doporučení psychologa budoucímu nadřízenému pracovníkovi – na co se při práci s konkrétním kandidátem zaměřit, aby bylo využito silných stránek a eliminována se rizika vyplývající ze slabých stránek).
- Zpráva dále v souladu s interními metodikami může obsahovat také kopie podkladů – anamnestické údaje, dotazníky, přehled jednotlivých použitých metod a jejich výsledky.

V případě rozhodnutí „způsobilý/á s výhradou“ by definitivní rozhodnutí o přijetí nebo nepřijetí na pozici mělo být v zodpovědnosti nadřízeného.

Požadavek na detailnější výstupy z psychologického vyšetření je mezi manažery velmi častý a přivítala by jej i řada dispečerů. Výhody jsou zřejmé – větší množství informací o daném pracovníkovi může být využito při další manažerské práci, umožní nadřízenému lépe predikovat chování zaměstnance a nabízí prostor pro individuální manažerský přístup šitý na míru, s využitím silných stránek a současně možností vykompenzování slabých stránek každého dispečera.

Detailní výstupy z psychologického vyšetření se však mohou stát zdrojem řady rizik, a to především:

- Chybné pochopení informací ze strany nadřízeného. (Je vhodné, aby psycholog s manažerem výstupy z vyšetření osobně či telefonicky zkontroloval a dovysvětlil případné nesrovnalosti.)
- Problémy s GDPR. (Zde je třeba zdůraznit nutnost získání explicitního souhlasu vyšetřované osoby s poskytnutím výstupů z vyšetření nadřízenému, případně dalším osobám.)
- Možnost záměrného zneužití informací ze strany nadřízeného.

Všechny tyto aspekty je třeba při aktualizaci pravidel psychologické diagnostiky zvážit a v rámci možností najít nástroje k eliminaci těchto rizik.

Nová koncepce psychologické práce klade vysoké nároky nejen na psychology, ale i na management organizace, a to zvláště na liniové manažery, na kterých leží největší část zodpovědnosti i reálné zátěže spojené s řízením zaměstnanců dispečerských pracovišť. Změny by tak měly jít ruku v ruce s budováním komplexního systému řízení lidských zdrojů, systémem organizace práce, rozvojem manažerských kompetencí na všech úrovních řízení organizace, ale také s technickými inovacemi a změnami (například dobudování plně funkčních cvičných sálů, inovace v oblasti HW a SW nebo např. ergonomie pracovišť apod.).

Výše uvedené změny jsou ve fázi prvotního návrhu. Jejich realizace vyžaduje řadu organizačních změn, a pro Správu železnic představuje zvýšenou personální a především finanční zátěž. Dopady těchto změn však mohou přinést zcela zásadní reformu v oblasti práce s dispečery. Tato koncepce může být aplikována nejen na dispečerská pracoviště, ale i na další složky a organizace působící v oblasti železnice. Může být opatřením, které řízení železničních pracovišť v ČR přiblíží nejmodernějším trendům nejen v lokálním, ale i v celosvětovém měřítku.

*Mgr. Veronika Kurečková
Centrum dopravního výzkumu Brno*

Shrnutí navrhovaných priorit inovací v oblasti psychologické péče:

- **Zavedení komplexní psychologické péče zahrnující nejen psychologickou diagnostiku, ale také terapie či poradenství a vzdělávání. (Psychologickou diagnostiku a psychologickou péči by neměl zajišťovat vždy stejný odborník).**
- **Vytvoření psychologických pracovišť (centrálních i lokálních) realizující veškeré psychologické aktivity.**
- **Intenzivnější spolupráce psychologů s testovanými osobami i jejich manažery.**
- **Průběžné inovace v metodologii (např. větší využití metod zkoumajících reálný pracovní výkon v reálném nebo simulovaném přirozeném pracovním prostředí).**
- **Požadavek na širší kvalifikaci psychologů v železniční dopravě.**

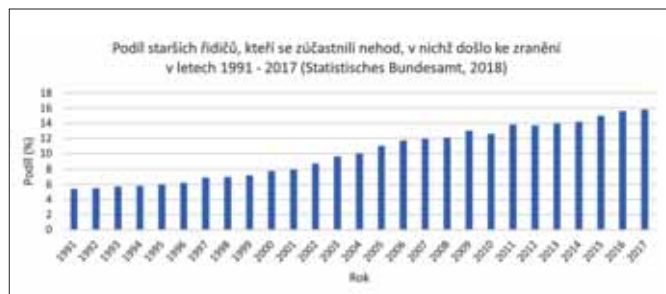
Zdroj:

Kurečková, V., Trepáčová, M., Svoboda, J., Řezáč, P., Matlafus, A., Kopecký, F. (2021). Inovace v oblasti řízení železniční dopravy v ČR, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. Brno

Zájemci o tuto publikaci v tištěné nebo elektronické podobě mohou kontaktovat Centrum dopravního výzkumu – Mgr. Martinu Trepáčovou (martina.trepacova@cdv.cz).



Řidiči senioři a jejich testování způsobilosti k řízení



Psychologické testování řidičů seniorů je velkým tématem pro dopravní psychology již delší dobu. Počet seniorů u nás a vůbec v celé Evropě se stále zvyšuje, a tím roste i počet řidičů v seniorském věku. Zvyšuje se tak i počet nehod, na kterých se řidiči senioři podílejí. I když stále vidíme ve statistikách nehodovosti na předních místech spíše mladé řidiče než seniory, procento nehod, ve kterých jsou účastníky senioři, stoupá a za většinu těchto nehod jsou senioři i zodpovědní.

V září loňského roku se během konference Asociace dopravních psychologů České republiky v Prostějově věnovala tématu řidičů seniorů kolegyně Mgr. Martina Vašířová. Při prezentaci mluvila o využití testovací baterie DRIVEPLUS systému VTS od společnosti SCHUHFRIED. Baterie DRIVEPLUS měří kognitivní funkce, jako jsou soustředění, schopnost reagovat apod. a u nás a na Slovensku je to často používaná metoda v rámci VTS, kterou psychologové řidiče testují. S věkem se kognitivní schopnosti obvykle zhoršují, což může zákonitě negativně ovlivnit schopnost řízení. Testovou baterii DRIVESPLUS je možné využívat pro věkově široké spektrum testovaných osob. Normy této baterie byly totiž vytvářeny ve velkém rozsahu až do vysokého věku. Kromě toho byly provedeny studie zaměřené specificky na řidiče v seniorském věku. V těchto studiích se porovnávaly výsledky testů VTS, včetně DRIVEPLUS, s výsledky z měření skutečného výkonu při řízení dopravního prostředku. Přestože testy VTS jsou vhodné a doporučené i pro řidiče seniory, nemálo psychologů může mít z testování obavy. Co může být důvodem takových obav?

Jedna z obav bývá spojena s otázkou, jak si starší lidé poradí s digitálním testem nebo s něčím, co zavání počítačem. U VTS se místo klávesnice a myši používá reakční panel, který je vyroben co nejjednodušeji tak, aby všichni včetně starších lidí pochopili jeho ovládání snadno a rychle. Při vývoji reakčního panelu se toto hledisko stalo jedním z nejdůležitějších. V Rakousku proběhl zhruba před rokem výzkum, v němž sami seniorské řidiče ohodnotili testy VTS jako nejlepší v porovnání s dalšími alternativami testů (Ruckriegel, A. (2020). Vergleichende Untersuchung leistungpsychologischer Verfahren für die Fahrleistungsdiagnostik älterer Kraftfahrer. Kirschbaum Verlag, Bonn. 132–134).

Jestliže se testovaná osoba cítí kvůli způsobu testování více vystresovaná, doporučujeme, aby se psycholog snažil tuto situaci ošetřit, danou osobu zklidnit a podpořit, být nápomocen při zkušební fázi testů a nespouštět test dříve, než klient naprosto pochopí princip. Taková situace, kdy je řidič vystresovaný testováním, samozřejmě může nastat u koholi, nejen u řidiče staršího věku.

Další obavou způsobuje otázka, jestli má řidič seniorského věku vůbec šanci v testu uspět. Řada psychologů může mít zkušenost, že právě seniorské řidiče v testech propadávají. Vzhledem k tomu, že normy byly vytvořeny na populaci, která zahrnuje i řidiče ve vysokém věku, není potřeba se bát toho, že by senioři apriori neměli šanci uspět. Nicméně již výše zmiňovaná skutečnost, že s věkem se postupně mohou zhoršovat kognitivní funkce, způsobuje to, že někteří lidé ve vyšším věku opravdu nedosáhnou v testech požadovaných výsledků. Pak už je jen dál ke zvážení i podle detailů ve výsledcích testů, jak se k tomu postavit. Zda řidičské oprávnění nedoporučit vůbec, anebo je nějakým způsobem jen omezit.

V některých případech je možné využít testovou baterii COGBAT v rámci VTS, která patří do skupiny testů z oblasti neuropsychologie a může pomoci odhalit např. počínající nebo již probíhající neuropsychologickou poruchu.

Relativně nedávno začala společnost SCHUHFRIED nabízet k zakoupení exkluzivní normy pro starší řidiče, avšak zatím jen k některým testům: TMT, WAF, FGT nebo PP-R. Takové normy mohou posloužit k lepšímu rozlišení zejména u těch výsledků, které se pohybují v nižších pásmech. Psychologovi to umožní lépe porovnat, kde se výsledek pohybuje v populaci starších řidičů. Může to být pomůcka pro rozhodování, jaký závěr na základě daných výsledků vyvodit.

Psychologické testování starších řidičů bude stále častějším jevem, proto bychom se jej neměli bát. Je však dobré být jako psycholog předem připraven na to, že procento těch, kteří případně v testech neuspějí, může být vyšší než u mladších řidičů.

Mgr. et Mgr. Dita Surjomartono
Konzultantka a psycholožka společnosti Assessment Systems, s. r. o., zaměřuje se na práci s psychodiagnostickými nástroji, členka týmu zabývající se přístrojovou psychodiagnostikou společnosti SCHUHFRIED.

Dopravní psychologie v některých španělsky mluvících zemích

V latinskoamerických zemích se specializace dopravní psychologie zatím výrazněji neprosadila.

Na rozdíl od Španělska, které patří k prvním evropským zemím, které se začaly zabývat dopravní psychologii a kde má dopravní psychologie dlouhou tradici.

ŠPANĚLSKO

Obor dopravní psychologie a dopravní bezpečnosti je vyučován v rámci současné učební osnovy psychologie na několika fakultách ve Španělsku. Je to volitelný předmět, jehož obsah je relevantní pro některé specializované psychologické činnosti, např. práce ve střediscích pro posuzování řidičů, působení v programech pro řidiče s odebraným řidičským oprávněním, nebo možnosti aplikace v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Cílem je poskytnout znalosti ohledně lidského faktoru v dopravě (typy dopravního chování, vliv motivačních, emočních a kognitivních vlastností, které se podílejí na vzniku chyb při řízení vozidla a u dopravních nehod).

Ve Španělsku probíhá postgraduální kurz, týkající se dopravy, mobility a bezpečnosti silničního provozu. Je hodnocen 60 kredity ECTS a dá se uskutečnit online. Doba trvání kurzu je 9–24 měsíců podle počtu uchazečů. Není určen pouze psychologům, navštěvovat ho mohou také jiní odborníci, například lékaři, technici, kteří se zabývají prevencí dopravní nehodovosti, personalisté a inženýři. Cílem je získání informací ohledně bezpečnostních zařízení, kvality dopravy, udržitelných plánů mobility, vnitřních auditů provozu a bezpečnosti silničního provozu. Dalším postgraduálním vzděláváním pro odborníky, kteří chtějí získat vyšší erudici v oblasti prevence nehod, v přípravě propagačních kampaní v dopravě a její bezpečnosti, je kurz Bezpečnost silniční dopravy a intervence. V obou případech postgraduálního studia je pro zakončení studia povinná závěrečná práce a tříměsíční praxe v instituci, která se zabývá také dopravní psychologii.

Ve Španělsku není vytvořen spolek, který by sdružoval pouze dopravní psychology. Každý psycholog ve Španělsku musí být členem psychologické instituce, která se nazývá Colegio Oficial de Psicólogos (COP) a má charakter oficiální komory psychologů. Členem se může stát každý, kdo předloží vysokoškolský diplom a doklad o zdravotní způsobilosti a uhradí roční poplatek. Tato organizace sdružuje psychology všech specializací, tedy i dopravní psychology, a má právo udělovat akreditaci pro práci dopravního psychologa.

Akreditaci lze získat těmito způsoby:

1. Absolvování kurzu uznaného institucí COP v akreditovaných veřejných nebo soukromých institucích, univerzitách nebo jiných oficiálních organizacích.
2. Absolvování praxe v dopravní psychologii a bezpečnosti, pod supervizí již akreditované organizace nebo osob.

Kvalifikaci je třeba doložit diplomem vydaným vzdělávací institucí a potvrzením o praxi uděleným institucí, kde byla odborná praxe realizována.

Předpisem jsou také vydány podmínky pro střediska, která se zabývají dopravněpsychologickým vyšetřením. Způsobilost k řízení vozidla je ve Španělsku posuzována v institucích, které jsou k tomu pověřeny ministerstvem dopravy (Centro de Reconocimiento de Conductores – CRC). Činnost těchto center je regulována ustanovením z roku 1982 pro profesionální řidiče a od roku 1985 pro neprofesionální řidiče, ve kterém jsou stanoveny také požadavky na psychickou způsobilost řidičů. V každém středisku musí být profesionálně zastoupeny 3 odbornosti: všeobecné lékařství, oftalmologie a psychologie. Zabývají se posuzováním způsobilosti řidičů a vydávají osvědčení o „psychofyzilogické způsobilosti“ požadované k získání řidičského oprávnění. Aktuálně je na španělském území akreditováno 193 těchto center, ve kterých řidiči podstupují lékařské a psychologické vyšetření či rehabilitační programy.

Pro vydání osvědčení o „psychofyziologické způsobilosti“ musí být provedena tato vyšetření:

- Psychologické vyšetření: skládá se z pěti psychomotorických testů a testu osobnosti.
- Oftalmologické vyšetření: zrakové funkce jsou hodnoceny pro vidění do dálky i na krátké vzdálenosti.
- Vyšetření sluchu: je hodnocen pomocí audiometrie.
- Lékařská vyšetření: jedná se o všeobecné posouzení zdravotního stavu.

Při psychologickém vyšetření jsou používány metody, které zjišťují tyto psychické vlastnosti:

- Odhad pohybu, vnímání rychlosti: jedná se o měření schopnosti bezpečně se přizpůsobit dopravním situacím, které vyžadují odhad prostoru a času.
- Rychlost vícenásobných reakcí: v tomto případě se hodnotí čas mezi vznikem podnětu a začátkem odezvy na tento podnět.
- Vizuomotorika, která umožňuje adekvátní udržování trajektorie vozidla.
- Praktická inteligence, která je nezbytná pro správné posouzení dopravní situace.
- Osobnostní vlastnosti, rozhodování, absence kognitivních nebo behaviorálních poruch nebo jiných osobnostních charakteristik relevantních pro účel psychologického posouzení.

Pro řidiče s problematickou řidičskou praxí jsou od roku 2005 zavedeny dva typy rehabilitačních programů:

1. Kurzy na znovuzískání až šesti bodů jsou známy jako kurzy pro zlepšení dopravního chování a zvyšování znalostí ohledně dopravních situací. Doba trvání je 12 hodin, je obvykle rozdělena mezi dva až tři dny. Cena tohoto kurzu je 210 euro, ale liší se dle jednotlivých měst.

Tento typ programu má tyto části:

- a) Společná část, podobná pro všechny řidiče, kteří kurz absolvují. V této části je sedm hodin všeobecného školení v záležitostech týkajících se bezpečnosti silničního provozu a jedna hodina pro reflexi a skupinovou diskusi.
 - b) Specifická část, individualizovaná pro každého řidiče a zaměřená na tematické oblasti, ve kterých řidič vykazuje závažné nedostatky nebo které jsou pro něj zvláště důležité. Této konkrétní části jsou přiděleny 4 hodiny.
2. Kurzy k znovuzískání řidičského oprávnění se skládají z 24 vyučovacích hodin, které jsou obvykle rozděleny do šesti dnů. Cena kurzu je 395 euro, ale liší se dle jednotlivých měst. Tento typ programu má tyto části:
- a) Společná část, která je stejná pro všechny řidiče, kteří kurz absolvují, a která spočívá ve čtrnácti hodinách všeobecného školení v záležitostech týkajících se bezpečnosti silničního provozu a dvouhodinách skupinové dynamiky zaměřené na reflektování cílů kurzu.
 - b) Specifická část, individualizovaná pro každého řidiče a zaměřená na tematické oblasti, ve kterých řidič vykazuje závažné nedostatky nebo které jsou pro něj zvláště důležité. Čas přidělený této konkrétní části je 8 hodin.

Obsahem rehabilitačních programů jsou následující tematické okruhy:

1. Dopravní nehody: Příčiny nehod. Vozidlo jako příčina nehody. Profesionální řízení a nehodovost.
2. Důsledky pro oběti. Zranění v závislosti na druhu nehody. Zranění podle typu vozidla. Zranění chodců při srážce.
3. Řízení a rozhodování. Vysvětlení chování řidiče.
4. Základní dovednosti a schopnosti pro bezpečnou jízdu. Vnímání, nepozornost a dopad na bezpečnost silničního provozu. Motorické dovednosti v řízení.
5. Rizikové skupiny. Mladí lidé, starší lidé jako řidiči, chodci a cyklisté.
6. Rizikové faktory: Rychlost, alkohol, drogy, nemoci, ospalost, únava, stres.
7. Aktivní a pasivní bezpečnost.

LATINSKOAMERICKÉ ZEMĚ

V Argentině existují bakalářské programy, které se zabývají nehodovostí a bezpečností silničního provozu. Také existuje on-line postgraduální program o aplikaci ISO 39001 pro činnost auditorů. V bakalářských studijních programech se můžeme setkat s předmětem Bezpečnost silničního provozu. V Chile je zavedeno postgraduální studium dopravní bezpečnosti, které je určeno pro dopravní inspektory a pro studenty a odborníky z různých oblastí, kteří se chtějí zabývat silniční bezpečností. Na univerzitě Cooperativa v Kolumbii se aktuálně připravují dva nové výukové programy: kurz poradenských psychologů v procesech bezpečnosti silničního provozu podle platných předpisů s národním vzdělávacím systémem typu SENA a certifikace v dopravní psychologii. V Kostarice i v Mexiku jsou vyučovány obory týkající se dopravní bezpečnosti.

Jelikož v latinskoamerických zemích není stanovena žádná konkrétní instituce, která by zaštitila dopravní psychologii, může se této problematice věnovat každý psycholog.

Rehabilitační programy pro problematické řidiče nejsou v latinskoamerických zemích příliš rozšířené. Argentina má dva typy těchto kurzů. Jeden je stanovený pro obnovení bodů v řidičském oprávnění za přestupky a druhý kurz je určen pro řidiče, kteří přišli o všechny body. V Peru nacházíme podobný systém jako ve Španělsku. Při dosažení 100 bodů za přestupky je odebráno řidičské oprávnění na dobu šesti měsíců a řidič je povinen absolvovat 40hodinový kurz „Bezpečnost silničního provozu“, který se koná v autoškolách s autorizací ministerstva dopravy.

Mgr. Josef Duraj

Neuropsychologické vyšetření pacientů (nejen) vlastních řidičské oprávnění

K neuropsychologickému vyšetření pacient obvykle přichází na doporučení odborného lékaře, zpravidla neurologa. Vyšetření probíhá ambulantně anebo za hospitalizace v rámci komplexního vyšetření.

Součástí neuropsychologického vyšetření je rozhovor s pacientem, případně verifikace anamnestických údajů rodinným příslušníkem. Následuje neuropsychologická baterie zaměřená na vyšetření intelektu, paměťových schopností, konstrukčně-praktických schopností, vizuospaciálních a gnostických funkcí, exekutivních a symbolických schopností. Z vyšetření je vypracována zpráva, kterou dostává do rukou odesílající lékař, případně i pacient.

Hlavním cílem vyšetření je zmapovat kognitivní úroveň, případně také osobnostní charakteristiky testovaného jedince. Pacienti nejčastěji přicházejí se subjektivními steskami na zhoršující se paměť, pozornost, únavu nebo problémy při výkonu zaměstnání. Někdy si však svých obtíží nejsou vědomi nebo je bagatelizují, změny však zaznamenají blízcí příbuzní, kolegové nebo ošetřující lékař a přimějí pacienta vyhledat odborné vyšetření.

Ačkoli našim cílem není primárně zjišťovat schopnost pacienta bezpečně řídit vozidlo, zaměřujeme se v rámci anamnézy i na to, zda pacient řidičské oprávnění vlastní, jestli doposud aktivně řídí a má-li při řízení automobilu nějaké potíže. Mnozí naši pacienti řídí rádi a potíže při řízení vozidla zlehčují nebo popírají, protože nechtějí přijít o řidičský průkaz.

V naší populaci je držení řidičského oprávnění považováno takřka za samozřejmost, a tak i naprostá většina našich pacientů řidičský průkaz vlastní a mnozí z nich pravidelně řídí automobil i na náročných trasách, třeba v dopravní špičce velkoměsta, po dálnici s hustým provozem nebo při dlouhé cestě do zahraničí. Někteří pacienti jsou dokonce profesionálními řidiči anebo denně jezdí v rámci výkonu svého povolání desítky kilometrů.

Při vyšetření (nejen) řidičské populace se nejčastěji setkáváme se dvěma typy pacientů: první skupinu tvoří osoby, které přicházejí na neuropsychologické vyšetření s podezřením



na kognitivní deficit. Jedná se obvykle o seniory, kteří si stěžují na zapomínání, hledání věcí, zvýšenou únavu nebo změny nálady. Chtějí zjistit, zda jsou jejich potíže úměrné věku anebo se již jedná o počínající onemocnění. V poslední době se však setkáváme i s lidmi mladších ročníků, u nichž se tyto obtíže, spíše typické pro stáří, objevují.

Typický pacient přichází v doprovodu partnera, protože sám by měl problém se k vyšetření dostavit. Příznává mírné potíže s pamětí, ale věří, že odpovídají jeho věku – vždyť je přece normální s věkem zapomínat, psát si důležité věci na lístečky, ty potom usilovně hledat, protože už člověk zapomněl, kam je vlastně založil, zapomínat na domluvené schůzky, položky nákupu nebo cíl cesty. Rozpovídá se obvykle partner. Uvádí, že se pacient změnil. Je hádavý, zlostný a podrážděný, nebo naopak apatický či línostivý. Přes den hodně spí anebo nemůže spát ani v noci, chodí po bytě a přemísťuje věci, které pak ráno hledá. Nepamatuje si nové informace, zapomíná jména a někdy i významné rodinné události. Tito pacienti se někdy již řídit bojí, a proto se této činnosti vyhýbají (stěžují si třeba na zrakové potíže a problémy s odhadem vzdálenosti). Mnozí z nich však stále řídí rádi, je to jejich koníček a také se díky tomu cítí „normální“ a nezávislí, protože si mohou zajet na nákup, na návštěvu, na výlet nebo k lékaři.

Druhou skupinu tvoří neurologičtí pacienti, jejichž osobnostní nebo zdravotní charakteristiky poukazují na možné potíže při řízení. Vyšetření je jim doporučeno odborným lékařem, jejich

ochota ke spolupráci v rámci vyšetření však bývá sporná (až nulová), protože se obávají, že jim na základě výsledků vyšetření bude řidičské oprávnění ze zdravotních důvodů odebráno.

Takoví pacienti bývají mnohdy mladší, někdy ještě chodí do zaměstnání, a kognitivní potíže si nepřipouštějí. Obvykle tvrdí, že jim nic není, cítí se v pořádku, řídí rádi a bez problémů a vlastně vůbec nerozumí tomu, proč takové vyšetření musí absolvovat. Někdy přidají, že oni jsou „naprosto v pohodě, problém mají všichni ostatní.“ Objektivní údaje se mnohdy nedozvíme ani od partnera, protože se bojí, že by se pacient jeho výpověď mohl dozvědět a pro klid v domácnosti to nechce riskovat. Potřebné informace poté získáme ze zdravotní dokumentace pacienta, kde lékaři popisují dysexekutivní syndrom, snížený náhled nebo nesoulad ve zjištěných údajích. Někdy je v dokumentaci přiložena i výpověď zaměstnavatele, svědků, vyznání Policie apod. I přesto někteří pacienti své zjevné potíže popírají a nedokáží je přiznat sobě ani nám.

Při vyšetření někteří z těchto pacientů odpovídají účelově, nerespektují hranice, normy ani zadané instrukce, jsou podráždění, dysforičtí, někdy i agresivní. Motivovat je ke spolupráci bývá náročnější. Kontakt obvykle usnadní, když jim pomůžeme najít přínos tohoto neuropsychologického vyšetření právě pro ně. Obavy ze ztráty řidičského oprávnění však bohužel bývají větší.

Po vyšetření předáváme zprávu vysílajícímu neurologovi, případně ji posíláme poštou přímo do rukou pacienta – a to zejména v situaci, kdy pacientovi důrazně doporučujeme objednat se na dopravněpsychologické vyšetření a chceme, aby pacient k vyšetření vzal naši zprávu s sebou (nemáme však zpětnou vazbu, jestli tak skutečně učiní). Při našem neuropsychologickém vyšetření u pacientů nejčastěji diagnostikujeme mírnou kognitivní poruchu a demenci.

MÍRNÁ KOGNITIVNÍ PORUCHA (MCI, Mild Cognitive Impairment)

Jedná se o objektivizovanou poruchu alespoň jedné z kognitivních domén. Postižena může být buď paměť (MCI – amnestická forma) nebo jiná složka kognice (MCI-neamnestická forma). Pacienti trpící amnestickou formou MCI si typicky stěžují na zapomínání (nejčastěji poruchu novopaměti, ale i zapomínání autobiografických událostí, hledání věcí, nutnost všechny důležité informace si zapisovat). Tento typ MCI může vést v některých případech k rozvoji demence Alzheimerova typu. Riziko je odhadováno na 10–15 % případů za rok. Pacienti s non-amnestickou formou vykazují pomalé pracovní tempo, neschopnost soustředit se, pojmenovat předměty, ztrácejí se v prostoru, nedokáží náhle používat nářadí a domácí spotřebiče, neumí si naplánovat složitější úkon, mívají potíže porozumět mluvenému slovu nebo napsanému textu apod.

Mírná kognitivní porucha bývá často vnímána jako mezistupeň mezi normálním kognitivním výkonem a demencí. Od běžného stavu se liší přítomností kognitivního deficitu, od

demence ji odlišuje zachovaná soběstačnost a schopnost každodenního fungování.

Termín „mírná kognitivní porucha“ byl zaveden Reisbergem v roce 1982. V roce 2004 tento pojem použil Petersen k popisu neurodegenerativního onemocnění projevujícího se poklesem kognice. O rok později Petersen a Morris odlišili amnestickou a neamnestickou formu MCI.

Diagnostika této poruchy není zcela snadná, je totiž nutné odhadnout premorbidní stav vyšetřovaného pacienta. Tyto informace nejsnáze získáme od příbuzných pacienta v rámci podrobného snímání školní a pracovní anamnézy. Následně je provedeno komplexní neuropsychologické vyšetření. Tomu mnohdy předchází komplexní neurologická diagnostika, včetně využití zobrazovacích metod a laboratorního vyšetření.

V rámci neuropsychologického vyšetření je nutné odlišit případnou mírnou kognitivní poruchu od jiných poruch či onemocnění, které se však mohou manifestovat velmi podobně. Typicky se jedná o vyloučení demence, deprese, úzkostnosti, schizofrenie, reakce na závažný stres, poruchy přizpůsobení aj.

Pro diagnostiku mírné kognitivní poruchy je třeba splnit tato kritéria (Revidovaná Petersenova kritéria In Honzák, 2014):

1. Přítomnost subjektivní stížnosti na kognitivní poruchu
2. Míra kognitivní poruchy je zjevně pod hranicí normy vztahované k věku a vzdělání (0,5–1,0 směrodatné odchylky)
3. Není postižení v aktivitách všedního dne
4. Je vyloučena demence
5. Podle (ne)postižení paměti je třeba konkretizovat formu MCI: amnestická forma jednodoménová, amnestická forma vícedoménová, non-amnestická forma jednodoménová, non-amnestická forma vícedoménová

Některé zdroje doporučují diagnostikovat MCI při snížení kognitivních schopností oproti premorbidnímu stavu o 1–1,5 směrodatné odchylky (Sheardová, 2010; Rusina a kol, 2014).

Ačkoli se mírná kognitivní porucha může objevit již během produktivního života, její rozvoj je nejčastější ve věku od 65 let a vyšším. Riziko onemocnění roste s věkem. Stále je věnováno mnoho pozornosti hledání rizikových a ochranných faktorů. Významným rizikovým faktorem je arteriální hypertenze, hyperlipidemie, diabetes mellitus a obezita. Výrazně také škodí kouření, které způsobuje snížení objemu šedé kůry mozkové. Negativní vliv má i přemíra alkoholu, která vede mj. k úbytku bílé hmoty mozkové a následně k narušení paměti a vizuálně-prostorových schopností. Malé množství alkoholu má však zřejmě protektivní efekt. Na zhoršení kognitivních funkcí se také podílí deprese a přemíra stresu.

Významným salutorem je naopak zdravý životní styl a vyšší vzdělání. Zdravé tělo a mozek trénovaný celoživotním vzděláváním a flexibilním přístupem k pracovním činnostem i k životu vůbec jsou výbornou prevencí. Podílejí se totiž na vytváření tzv. kognitivní rezervy, která je výrazným protektorem proti rozvoji kognitivního úbytku. Riziko MCI snižuje také

pravidelná pohybová aktivita, pokud možno aerobního charakteru, vzdělávání se, aktivní zapojení do sociálního života, pozitivní vztah k sobě, ostatním a světu vůbec a v neposlední řadě i religiozita a spiritualita.

Léčba mírné kognitivní poruchy je stále diskutována. V rámci intervence se jednoznačně osvědčil cílený kognitivní trénink, dále se sleduje vliv kognitiv, vitamínů a některých potravinových doplňků. Důležitý je také proaktivní přístup pacienta, případně aktivizační pobídky ze strany širšího okolí, přiměřená zátěž, pohybové aktivity a zdravá strava. Vhodné je zařadit četbu nebo sledování oblíbených pořadů s následnou rekapitulací děje, učení se novým znalostem a dovednostem anebo alespoň opakování dříve nabytých poznatků, například při procvičování učiva s dětmi nebo vnoučaty, prohlížení si starých fotografií a vybavování jmen, osvědčilo se také hraní společenských her a rozvoj spirituálních hodnot. S diagnostikou a léčbou anebo režimovými opatřeními je vhodné začít co nejdříve, již při prvních projevech kognitivních potíží. Včasná diagnostika je někdy náročnější u vysokoškolsky vzdělané populace, neboť tito lidé dlouhou dobu čerpají z tzv. kognitivní rezervy a poměrně dlouho zvládají screeningové i diagnostické testy v rámci populační normy. Rozvíjející se kognitivní potíže tak nemusí být rozpoznány dostatečně brzy. Je proto nutné, aby psychologové brali v potaz i předpokládanou premorbidní výkonnost vyšetřované osoby.

DEMENCE

Demenci zmíním jen velmi stručně, neboť se jedná o dosti známou neurodegenerativní chorobu. Typickými projevy tohoto progresivního onemocnění jsou oslabení paměti, myšlení, orientace, řeči, učení a úsudku. Kromě kognice bývají narušeny aktivity každodenního života, dochází k poruchám emocí a chování a často také k narušení cyklu spánku – bdění. V pozdějších stádiích onemocnění dochází až k těžké intelektové deterioraci. Příčinou demence jsou neurodegenerativní změny, poruchy cévního zásobení mozku, metabolické a výživové faktory, endokrinní poruchy, intoxikace a úrazy hlavy.

Demence dělíme na primární a sekundární:

- Mezi primární demence se řadí Alzheimerova choroba (asi 60 % všech demencí), demence s Lewyho tělísky a frontotemporální demence.
- Do sekundárních demencí řadíme demence vaskulární (asi 20 % všech demencí), metabolické demence, toxické demence, demence při Pickově chorobě, demence při Parkinsonově chorobě, demence u Huntingtonovy nemoci, poúrazové demence, demence při normotenzním hydrocefalu, demence při nádorech CNS a při infekcích.

Prvními příznaky demence jsou zapomínání zejména nedávných událostí, opakované dotazování na to samé, prostorová dezorientace a bloudění, zvláštní nebo nevhodné chování, opakované pády a ztráta rovnováhy, změny osobnosti, zhoršení organizačních a plánovacích schopností, změny ve stravovacích návycích a v hygieně, apatie, potíže při porozumění

a vyjadřování. K orientačnímu zhodnocení kognitivních funkcí a diagnostice demence se nejčastěji používá Mini-Mental State Examination (MMSE), klasifikace poruch dle celkového skóre je však v odborné literatuře dosud nejednotná.

MÍRNÁ BEHAVIORÁLNÍ PORUCHA

(Mild Behavioral Impairment – MBI)

V závěru bych ještě ráda zmínila mírnou behaviorální poruchu. Jedná se o poměrně novou diagnózu, pojmenovanou v roce 2016. MBI je charakterizována trvalými změnami v osobnosti a chování u starší populace s předpokladem neurodegenerativních změn.

Typický pacient s mírnou behaviorální poruchou bývá podrážděný, netrpělivý, tvrdohlavý, rigidní, hádavý nebo naopak nápadně apatický a abulitický. Může mít projevy deprese, úzkosti, výjimečně bludy a halucinace. Porucha se obvykle objevuje po padesátém roce života nebo později. Pro diagnostiku této poruchy je podstatná délka trvání alespoň 6 měsíců a nepřítomnost jiné psychiatrické poruchy, traumatického poškození mozku ani užívání psychotropních látek nebo medikace, která by mohla tyto změny v chování způsobit.

Při mírné behaviorální poruše bývají narušeny tyto domény:

1. Motivace (typicky lhostejnost, neochota ke spolupráci, apatie, abulie aj.)
2. Nálada (náladovost, dráždivost, dysforie, iritabilita, anxieta, depresivita, euforie...)
3. Kontrola impulzů (desinhibice, obsedantnost, perseverace, agitovanost, sklon k závislostem apod.)
4. Sociální chování (nevhodné chování, nedostatek empatie, sebestřednost, ztráta náhledu, nedostatek společenského taktu, agresivita, hádavost)
5. Percepce a obsah myšlení (bludy a halucinace – vyskytují se pouze výjimečně)

Pacient s diagnózou MBI je stále soběstačný, nesplňuje tedy kritéria pro demenci. Dochází však již k narušení interpersonálních vztahů anebo podávání výkonů na pracovišti. Diagnózu lze určit pomocí dotazníku MBI-C. Dotazník mírné poruchy chování byl publikován v roce 2017 a je k dispozici i v českém jazyce, volně ke stažení na internetu. Administrace trvá zhruba 5 minut. Dotazník je adresován pečovateli, zjišťuje změny v chování a osobnosti pacienta oproti dřívějšímu stavu v posledních 6 měsících (<https://mbitest.org>). Celkové skóre je v rozsahu 0–102 bodů, dále je získáno 5 samostatných skóre dle jednotlivých domén. Cut off skóre pro MBI je nejednotný, pohybuje se okolo 8,5 b.

O samotné zdravotní způsobilosti k řízení vozidla rozhoduje zpravidla praktický lékař na základě vlastního a případně dalšího odborného vyšetření (nejčastěji se jedná o neurologické, psychiatrické, oční a psychologické posouzení pacienta). Toto rozhodování může být eticky náročné, neboť je třeba uvážit všechna rizika a benefity jak pro konkrétního jedince, tak pro společnost.

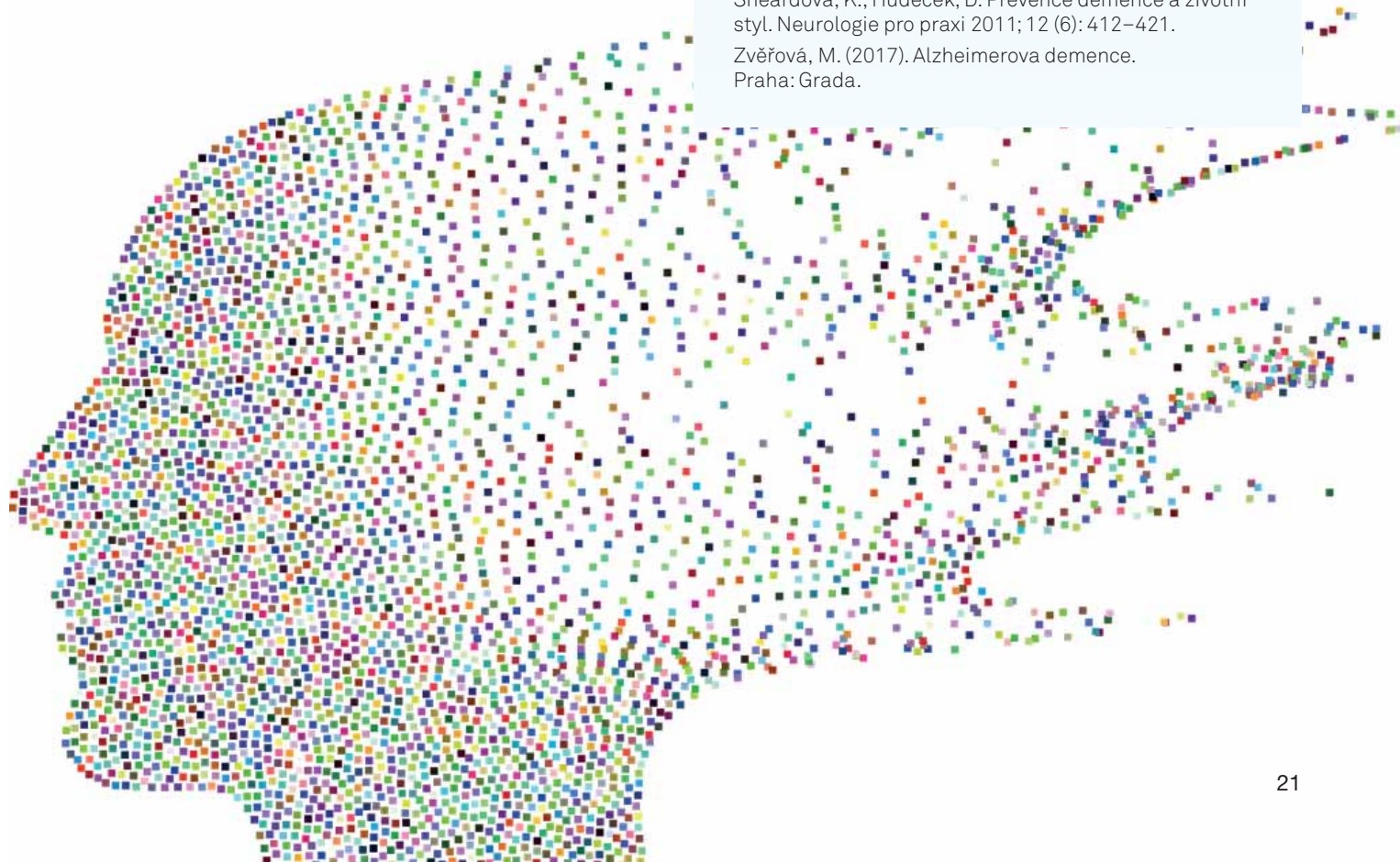
Mírná kognitivní ani behaviorální porucha nejsou přímo definovaným důvodem k odebrání řidičského oprávnění, přesto jsou tito pacienti za volantem riziková. Mívají pomalé psychomotorické tempo, oslabenou koncentraci pozornosti, jsou méně odolní vůči distrakci, vykazují slabší paměť, problémy s plánováním, zhoršený úsudek, zvýšenou chybovost a potíže při zvládání zátěžových situací. Je vždy třeba dobře posoudit, nakolik je konkrétní člověk schopen své nedostatky kompenzovat a řídit tak, aby nebyl nebezpečný sobě ani ostatním.

Obsah neuropsychologického a dopravněpsychologického vyšetření se mírně liší. Považuji za vhodné podrobit pacienta v případě pochybností oběma typům vyšetření. Z osobní praxe se mi jeví vhodné poslat pacienta nejdříve na neurologické vyšetření, v případě indikace poté k neuropsychologickému vyšetření a při nejasném výsledku požadovat ještě vyšetření dopravněpsychologické. Zároveň je žádoucí, aby pacient k psychologickému vyšetření s sebou přinesl zprávy z předchozích neurologických, psychologických a psychiatrických vyšetření, aby bylo možné v případě pochybností dopravněpsychologické vyšetření individuálně zacílit a také eliminovat riziko zácviu při použití obdobných testových metod.

Mgr. et Bc. Veronika Hamerníková, Ph.D.
<http://www.psychologicke-poradenstvi-brno.cz/>

Doporučená literatura (výběr z mnoha publikací):

- Fertalová, T. a Ondriová, I. (2020). Demence: nefarmakologické aktivizační postupy. Praha: Grada.
- Franková, V. Demence u Alzheimerovy choroby. Psychiatrie pro praxi 2017; 18 (1): 30–33.
- Honzák, F. Mírná kognitivní porucha – víme již více? Psychiatrie pro praxi 2014; 15 (1): 15–18.
- Holmerová, I. Praktický lékař a demence. Via practica 2020; 17 (4). Článek převzatý z Med. Praxi 2019; 16 (4): 247–253.
- Janoutová, J., Ambroz, P. a kol. Epidemiologie mírné kognitivní poruchy. Česká a slovenská neurologie a neurochirurgie 2018; 81/114 (3): 284–289.
- Jiráček, J. a kol. (2009). Demence a jiné poruchy paměti. Komunikace a každodenní péče. Praha: Grada.
- Kisvetová, H. (2020). Demence a kvalita života. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Kisvetová, H. a kol. Vliv demence na trajektorie kvality života seniorů. Česká a slovenská neurologie a neurochirurgie 2020; 83/116 (3): 298–304.
- Lužný, J. Nefarmakologické ovlivnění kognitivních funkcí u klientů s demencí. Ošetřovatelská a porodní asistence 2011; 2 (4): 312–318.
- Matušková, V., Nikolai, T. a kol. Neuropsychiatrické symptomy jako časná manifestace Alzheimerovy nemoci. Česká a slovenská neurologie a neurochirurgie 2020; 83/116 (1): 64–72.
- Pešlová, E. a kol. Demence s Lewyho tělísky. Psychiatrie pro praxi 2018; 19 (3e): e33–e38.
- Petersen, R. C. Mild cognitive impairment as a diagnostic entity. Journal of Internal Medicine 2004; 256: 183–194.
- Rusina, R., Matěj, R. a kol. (2014). Neurodegenerativní onemocnění. Praha: Mladá fronta.
- Sheardová, K. Mírná kognitivní porucha v praxi. Psychiatrie pro praxi 2010; 11 (2): 62–65.
- Sheardová, K., Hudeček, D. Prevence demence a životní styl. Neurologie pro praxi 2011; 12 (6): 412–421.
- Zvěřová, M. (2017). Alzheimerova demence. Praha: Grada.



Dopravní prevence v evropském kontextu



plk. Mgr. Zuzana Pidrmánová, vedoucí oddělení prevence Policejního prezidia ČR. Prevenci kriminality se věnuje 18 let. Je spoluautorkou konceptu policejní prevence TVOJE CESTA a naplňuje jednotlivé prioritní pilíře prevence kriminality a prevence v dopravě dílčími projekty. Předsedá Výboru pro dopravní výchovu, prevenci a osvětu při Radě vlády pro BESIP a je aktivní členkou Republikového výboru pro prevenci kriminality zřízeného při MV ČR.



pplk. Mgr. Veronika Hodačová, oddělení prevence Policejního prezidia ČR. Ve služebním poměru Policie ČR je od roku 2004. Dlouhodobě se věnuje dopravně preventivní tematice a prevenci kriminality. Vytvořila systém vzdělávání policistů a pracovníků věnujících se prevenci kriminality a prevenci v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Je autorkou základní myšlenky kampaně Automaticky a „Dne s přilbou“.

Prevence cílená na bezpečnost a plynulost silničního provozu je dlouholetou nedílnou součástí činnosti Policie České republiky. Zdaleka není vykonávána pouze policejními preventisty. Začíná v provozu s plněním úkolů základních výkonů článků dopravní i pořádkové policie, kde jde prevence ruku v ruce s represí. Dopravní výchova a vzdělávání všech věkových skupin účastníků silničního provozu, kterou už zajišťují primárně zmiňovaní pracovníci prevence, je však důležitou nadstavbou. Vzhledem k tomu, že je Česká republika ve velké míře transitzí zemí, nelze omezovat preventivní opatření jen na tuzemskou úroveň.

Aktivity pod hlavičkou Roadpol

Mezinárodní rozměr policejním činnostem, a to včetně preventivních, dává mimo jiné členství České republiky v evropské organizaci sdružující dopravní policie Roadpol. Sdílený plán aktivit umožňuje sjednocovat praxi a výkon dohledu napříč celým evropským kontinentem. Řada z realizovaných akcí pak přesahuje do preventivní roviny. Zmínit lze již dobře známý Speed Marathon, což je akce represivně-preventivní povahy cílená na dodržování rychlostních limitů. Rozsáhlejší projektem s již výraznějším osvětovým podtextem je Roadpol Safety Days.

Projekt realizovaný ve všech členských státech si klade za cíl osvětu všech účastníků silničního provozu a je primárně postavený na myšlence osobní zodpovědnosti k bezpečnému dopravnímu prostoru, kterou může každý účastník



provozu deklarovat prostřednictvím tzv. Slibu bezpečnosti. Znění slibu je každému zpřístupněno na webových stránkách www.roadpolsafetydays.eu nebo prostřednictvím národních kampaní. Každý rok přichází projekt také s jednotným poselstvím. V roce 2021 jím byl zvýšený dohled na tzv. Smrtící čtveřici, která představuje nejčastější a nejtragičtější příčiny a okolnosti vzniku nehod. Čtveřice příčin fatálních následků sestává z nepřiměřené rychlosti, nevěnování se řízení, jízdy bez bezpečnostního pásu a řízení pod vlivem alkoholu nebo drog. V národní kampani jsme pozornost věnovali poslednímu jmenovanému tématu. Ve spolupráci s Platformou VIZE 0 a Autoklubem České republiky komu-

nikovala Policie České republiky apel k účastníkům silničního provozu „Svojí nulou podpoříte nulu obětí na silnicích“. Více k této aktivitě zmiňujeme v přehledu národních témat Roadpol Safety Days v letech 2020 a 2021.

Ambice ČR pro Roadpol Safety Days 2022

V roce nadcházejícího českého předsednictví v Radě EU se nabízí, že by právě Policie České republiky mohla navrhnout hlavní téma pro Roadpol Safety Days 2022 nebo představit své národní aktivity pro inspiraci ostatním členům. V roce 2021 jsme s touto ambicí spustili kampaň AUTOMATICKY cílenou na jednu z nejzranitelnějších skupin účastníků provozu, na cyklisty. A to zejména ve vztahu ke zvyšování jejich pasivní bezpečnosti v případě nehody. Téměř 73 % cyklistů usmrčených v roce 2020 na českých silnicích nemělo v době nehody přilbu (v roce 2021 to bylo 72,1 %). Zanedbatelným problémem není zranitelnost cyklistů ani z celoevropského hlediska. Jak vyplývá z dat Evropské rady bezpečnosti dopravy zveřejněných v roce 2020, zemřelo v letech 2010–2018 na evropských silnicích 19 450 cyklistů. Počty usmrčených cyklistů navíc v porovnání s motorizovanými účastníky provozu klesají osmkrát pomaleji. Z evropské úrovně pochopitelně přicházejí požadavky na zvyšování bezpečnosti udržitelných druhů dopravy jako je pěší chůze nebo právě cyklistika, např. v podobě zklidňování provozu ve městech prostřednictvím vhodné infrastruktury podpořené snižováním rychlostních limitů apod. Naším záměrem proto bylo otevřít k tématu bezpečnosti cyklistů širší diskuzi.

Kampaň AUTOMATICKY je postavena na myšlence, že v životě každého z nás je velké množství činností, které den co den provádíme zcela automaticky, i velké množství předmětů, které automaticky používáme. Stejně tak bychom měli AUTOMATICKY použít cyklistickou helmu, kdykoliv jedeme na kole. V roce 2021 jsme realizovali 3 fáze kampaně. Zahájena byla výzvou „Den s přilbou“. Den s přilbou jsme stanovili na 18. června a vyzvali jsme veřejnost k zaslání fotografií, které zachycují, jak lidé využívají cyklistickou helmu při každodenních činnostech. Cílem této výzvy bylo upoutání pozornosti k tématu i vstupní vysvětlení základního konceptu kampaně. Další krok kampaně jsme spustili v září v podobě video spotu s podtitulkem „Ať jsi sporták, rocker nebo model, helmu na kolo si vezmi AUTOMATICKY“. Tentokrát jsme cílili hlavně na skupiny cyklistů, které helmu na kole nenosí z důvodu image. Třetí fáze přišla na řadu před Vánoci, kdy jsme vyzvali děti a vnoučata k zakoupení cyklistické helmy pod stromeček seniorům. Seniori jsou bohužel nejpočetnější skupinou usmrčených cyklistů. Vizualizací s titulkem „Dej dědovi helmu, ať nenatáhne bačkory“ vyvolal velkou diskuzi. Kontroverzním příspěvkem jsme opět přitáhli k tématu pozornost a tím splnili záměr.



denních činnostech. Cílem této výzvy bylo upoutání pozornosti k tématu i vstupní vysvětlení základního konceptu kampaně. Další krok kampaně jsme spustili v září v podobě video spotu s podtitulkem „Ať jsi sporták, rocker nebo model, helmu na kolo si vezmi AUTOMATICKY“. Tentokrát jsme cílili hlavně na skupiny cyklistů, které helmu na kole nenosí z důvodu image. Třetí fáze přišla na řadu před Vánoci, kdy jsme vyzvali děti a vnoučata k zakoupení cyklistické helmy pod stromeček seniorům. Seniori jsou bohužel nejpočetnější skupinou usmrčených cyklistů. Vizualizací s titulkem „Dej dědovi helmu, ať nenatáhne bačkory“ vyvolal velkou diskuzi. Kontroverzním příspěvkem jsme opět přitáhli k tématu pozornost a tím splnili záměr.

Kampaň je komunikována prioritně na sociálních sítích a k její propagaci jsou používány #automaticky #nosimhelmu. V kampani, kterou podpořily známé osobnosti cyklistického sportu jako Roman Kreuziger, Jozef Zimovčák či Ivan Burkert, budeme pokračovat také v tomto roce. Jednou z aktivit bude předání konceptu kampaně organizaci Roadpol. Partnery kampaně jsou Tým silniční bezpečnosti, Platforma VIZE 0 a Asociace Záchraný kruh.

Závěr

Vzhledem ke sjednocující funkci Evropské unie se postupně stírají odlišnosti napříč evropským dopravním prostorem. Členské státy se potýkají na svých silnicích se stejnými problémy a snižování fatálních následků dopravních nehod je dlouhodobě zásadním tématem a předmětem společného úsilí. Sdílení a výměna dat a poznatků hraje proto důležitou roli ve všech oblastech, tedy i v oblasti prevence.

Helmu na kolo AUTOMATICKY! ambice ČR pro Roadpol Safety Days

V životě každého z nás je velké množství činností, které den co den provádíme zcela automaticky, i velké množství předmětů, které automaticky používáme. Pojďme společně docílit toho, že stejně AUTOMATICKY nevyjedeme do provozu na jízdním kole, koloběžce či obdobném nemotorovém vozidle bez cyklistické přilby. Že už Vám bylo 18 a není to pro Vás povinné? Myslete na to, že se z každé cesty chcete AUTOMATICKY vrátit zdraví domů.

Informační kampaně Policie ČR v rámci ROADPOL SAFETY DAYS 2021 – Alkohol a doprava – nesporně nebezpečná kombinace

Každá desátá oběť dopravní nehody v České republice umírá při nehodě ovlivněné alkoholem. To je dlouhodobý výsledek, který není dobrou vizitkou pro zemi s nulovou tolerancí alkoholu u řidičů.

V České republice každoročně umírají desítky lidí při dopravních nehodách, ve kterých asistoval alkohol. Za rok 2022 je evidováno 4452 nehod pod vlivem alkoholu z celkového počtu 99 332 dopravních nehod. 41 osob při těchto nehodách

přišlo o život. V zemi s nulovou tolerancí alkoholu u řidičů je však jediným akceptovatelným výsledkem nula mrtvých při nehodách s alkoholem.

Státy Evropské unie dlouhodobě věnují problematice alkoholu v dopravě zvýšenou pozornost. Přesto dle Evropské komise je v rámci EU odjeto cca 1 procento z celkového počtu ujetých kilometrů pod vlivem alkoholu ve výši 0,5 promile a více. To se pak negativně promítá do oficiálních statistik dopravních nehod, z nichž vyplývá, že alkohol v rámci EU asistuje u 14 procent všech smrtelných nehod. Nicméně Evropská komise odhaduje, že se jedná až o 25 procent. Přitom přinejmenším k 80 procentům těchto tragických případů by nemuselo dojít, pokud by řidiči byli střizliví.

Česká republika se nachází ve středu Evropské unie a je proto významnou tranzitní zemí. Není proto divu, že řidiči s cizí státní příslušností zaviní ročně na našem území několik tisíc nehod, při nichž několik desítek osob zemře a více než tisícovka účastníků silničního provozu je zraněna. Jednou z příčin nehodovosti cizinců je dozajista i nedostatečná znalost českých pravidel silničního provozu. Prostředkem pro komunikaci s řidiči cizinci o nejdůležitějších pravidlech silničního provozu na území České republiky se proto v roce 2020 stal leták v několika jazykových mutacích (němčina, polština, angličtina), který byl řidičům poskytován při dopravně preventivních akcích na vybraných hraničních přechodech se všemi sousedními státy a dále při běžných dopravních kontrolách. Pro zahraniční řidiče je leták k dispozici i v elektronické verzi na webovém portálu Ministerstva zahraničních věcí České republiky, které materiály rozeslalo také příslušným zastupitelským úřadům. Pro další subjekty a například i pro půjčovny aut je informační materiál volně stažitelný na webových stránkách www.policie.cz, www.platformavize0.cz a www.autoklub.cz.



**S porušováním předpisů
a nehodami zahraničních řidičů
se potýká většina zemí EU**

Z dat Platformy VIZE 0 z tiskové zprávy k projektu zveřejněné v roce 2020 vyplývá, že s nehodami zahraničních řidičů mají své zkušenosti i v dalších členských státech Evropské unie. V Lucembursku spáchají cizinci zhruba 30 procent ze všech zaregistrovaných dopravních přestupků a jsou viníky téměř čtvrtiny smrtelných dopravních nehod. Ve Francii pak v příhraničních oblastech mají cizinci na svědomí až čtvrtinu dopravních deliktů, ve vnitrozemí je to 15 procent. Zatímco na deliktech spojených s překračováním maximální povolené rychlosti se v zemí galského kohouta zahraniční řidiči podílejí průměrně z jedné čtvrtiny, v době turistické sezony tento podíl vzrůstá až na jednu polovinu. V Rakousku mají zahraniční řidiči na svědomí každý šestý spáchaný přestupek, v Nizozemsku každý desátý. Ze Švýcarska pak přišel poznatek, že tito šoféři se na celkovém dopravním výkonu podílejí 15 procenty, na spáchaných deliktech však z celé poloviny. Evropská komise uvádí, že pravděpodobnost, že zahraniční řidič spáchá přestupek, je zhruba třikrát vyšší než u domácího řidiče.

GRUNDLEGENDE REGELN DES STRASSENVERKEHRS IN DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK

ROADPOL...
SAFETY DAYS
Stay alive and save lives
www.roadpolisafetydays.eu

● Geschwindigkeitsbegrenzungen

Die Geschwindigkeitsbegrenzung für Kraftfahrzeuge mit einem Maximalgewicht bis 3,5 Tonnen und für Autosbusse beträgt außerhalb der Stadt 90 km/h, Fahrzeuge mit einem Gewicht über 3,5 Tonnen dürfen maximal 80 km/h fahren. Auf Autobahnen können Kraftfahrzeuge mit einem Gewicht bis 3,5 Tonnen und Autosbusse max. 130 km/h, auf Straßen für Kraftfahrzeuge max. 100 km/h fahren, sonstige max. 80 km/h. Die maximal zulässige Geschwindigkeit in der Stadt beträgt 50 km/h, auf Autobahnen in der Stadt 80 km/h.

● Befugnisse von Polizeibeamten im Falle der Feststellung eines Verkehrsdeliktes

Die Polizei kann vor Ort Bußgelder wegen Verkehrsdelikten verhängen und einziehen. Die Polizeibeamten kann in schwerwiegenden Fällen den Führerschein einziehen, kann das Verwaltungsdelikt nicht vor Ort bearbeiten und der Verwaltungsbehörde gemeldet werden, kann der Polizeibeamte vom Täter eine Kaution verlangen, um sicherzustellen, dass er im Verwaltungsverfahren erscheint. Wenn der Täter die Kaution nicht hinterlegt, ist der Polizist berechtigt, sein Fahrzeug sicherzustellen.

Police

● Das Fahren in Fahrsperren in einer Gemeinde

In einer Gemeinde auf einer Straße mit zwei oder mehr Spuren, die eine Fahrsperre auf der Fahrsperre auf der Straße markiert sind, darf der Fahrer des Kraftfahrzeugs jede Spur zum Fahren verwenden.

PLZEŇ

● Rettungsgasse

● Straßenbahnen beim Abbiegen

Eine Straßenbahn, die beim Abbiegen oder einer anderen Änderung der Fahrtrichtung die Fahrtrichtung eines Fahrzeuges kreuzt, das an einer roten oder linken Seite fährt, hat die Änderung der Fahrtrichtung angezeigt, hat Vorrang.

● Drei Fahrsperren

Auf einer Straße mit drei Fahrsperren, die eine Fahrsperre auf der Straße markiert sind, darf der Fahrer des Kraftfahrzeugs jede Spur zum Fahren verwenden.

● Wann muss bei einem Verkehrsunfall die Polizei gerufen werden?

Die Polizei muss gerufen werden, falls die folgenden Schäden an einem oder mehreren Fahrzeugen, einschließlich transportierter Güter, den Wert von 100 000 CZK (ca. 4 000 EUR) überschreiten und immer dann, wenn es zur Verletzung oder dem Tod einer Person kommt oder wenn Eigentum oder eine Straße eines Dritten beschädigt wird.

POLICIE

158

● Kreisverkehr

Der Fahrer, der in den Kreisverkehr einfährt, gibt keinen Hinweis auf eine Änderung der Fahrtrichtung. Umgekehrt ist der Fahrer verpflichtet, beim Verlassen des Kreisverkehrs die Änderung der Fahrtrichtung anzuzeigen.

● Das Fahren in Fahrsperren außerhalb einer Gemeinde

Grundsätzlich wird auf der rechten Spur gefahren. In anderen Fahrsperren darf der Fahrer nur dann fahren, wenn es notwendig ist, zu überholen, zu umgehen, zu wenden oder abzubiegen.

● Wohn- oder Fußgängerzonen

In Wohn- oder Fußgängerzonen darf der Fahrer maximal mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h fahren. Dabei muss er erhöhte Aufmerksamkeit den Fußgängern und Kindern auf der Straße schenken, welche er nicht gefährden darf. Beim Herausfahren aus einer Wohn- oder Fußgängerzone muss der Fahrer Vorrang geben.

● Fußgängerüberwege

Der Fußgänger hat an der Kreuzung Vorrang und der Fahrer muss anhalten, auch wenn der Fußgänger sich gerade erst vorbereitet, die Straße zu überqueren. Achtung: Eine Straßenbahn hat gegenüber dem Fußgänger auch auf einem Überweg Vorrang.

● Nutzung eines Mobiltelefons

Der Fahrer begeht ein Verwaltungsdelikt, wenn er während der Fahrt ein Telefon oder ein anderes Sprach- oder Aufzeichnungsgerät in der Hand hält. Es ist jedoch erlaubt, Handspiegeltelefone zu benutzen.

POLICIE 158 POLICIE 150 POLICIE 155 POLICIE 112

GRUNDLEGENDE REGELN DES STRASSENVERKEHRS IN DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK

ROADPOL... SAFETY DAYS

www.roadpolisafetydays.eu

[illegible]

Komplexní systém psychologické ponehodové péče v ČR

V minulém roce byl ve spolupráci s ADP, ČSODN a ČAP zahájen projekt TAČR „KOMPLEX“ (TL05000424) zaměřený na ponehodovou psychologickou péči. Cílem projektu je vytvořit komplexní systém psychologické ponehodové péče vhodný pro ČR. A to propojením bezprostřední psychologické péče na místě dopravní nehody (psychologická krizová intervence) a dlouhodobé psychologické a psychoterapeutické práce s účastníky dopravních nehod trpícími následnými psychickými a fyzickými obtížemi (bolestivé symptomy či funkční poruchy). Tímto chceme cestou psychologické prevence zlepšit kvalitu života populace ovlivněné účastí na dopravní nehodě a snížení následné zátěže zdravotního systému léčbou fyzických onemocnění, která jsou důsledkem nezpracovaného psychického traumatu.

Lze konstatovat, že polovina účastníků dopravních nehod trpí dlouhodobě nějakými ponehodovými fyzickými projevy, pětina PTST a řada dalších účastníků různými psychickými problémy, jako jsou deprese a úzkosti. Dále je pak znatelný dopad na kvalitu života, který je silnější u lidí vyššího věku, žen, lidí s nižším socioekonomickým statutem, či u lidí s vážnějším zraněním. Dopad nehod je tak na psychickou, sociální a fyzickou rovinu života. Lidé po nehodě také mají snazší rozvoj zdravotních obtíží, zvýšenou únavu či interferující tělesnou bolest, přičemž nehody se také projevují následnou sníženou energií, zvýšenou únavou, poruchami spánku, závislostí na léčivých látkách či problémy s pocíťovanou fyzickou bolestí. Celkově je dlouhodobý dopad obtíží po dopravní nehodě srovnatelný se zdravotními komplikacemi jako je diabetes.



Ošetřit je potřeba zejména úzkostné a depresivní poruchy, PTST a chronickou únavu, jelikož tyto by měly být primárně podchycovány dlouhodobou psychoterapií. Nicméně výzkumy stanovující míru výskytu úzkostných a depresivních poruch se značně rozcházejí dle užitých metodologií a diagnostických kritérií a aktuálně nemáme pro ČR data o prevalenci. Navíc je potřeba vnímat základní rozdělení na dva typy psychických reakcí: časné psychické trauma (do týdne po DN) a pozdější psychické reakce. Obecně lidé mají tři skupiny symptomů. První souvisejí se samotnou dopravní nehodou (napětí a obavy především během řízení, vtíravé myšlenky a sny související s prožitou nehodou). Druhá skupina souvisí s mozkovým traumatem (zmatenost, nevolnost, závrať, poruchy koncentrace a paměti, deprese, podrážděnost, snížení frustrační tolerance, rozostřené vidění a poruchy spánku). Třetí skupina zahrnuje somatické symptomy, které nebyly přímo způsobeny dopravní nehodou (únavu, nespavost a bolesti hlavy a krku).

Pokud se podíváme například na úzkostnou poruchu, vykazuje její symptomy až 8 z 10 účastníků DN, u generalizované úzkostné poruchy 3 z 10 účastníků DN, u fobie z řízení 4 z 10 a u PTST 2 z 10. Vzhledem k variabilní míře výskytu dle metod výzkumu či zkoumané kultuře (rozdílná diagnostická kritéria, jiné seznamy symptomů) budeme v rámci projektu brát v úvahu všechny symptomy, a tedy půjdeme cestou vyšší citlivosti k cílové populaci. Pro zjištění prevalence bude realizováno v polovině roku 2022 dotazníkové šetření. V návaznosti na to pak bude jasnější představa o cílové populaci pro nabízené psychologické služby dopravních psychologů. V rámci projektu budou probíhat rozhovory s experty, například z řad ADP a ČAP, aby se pokryl potenciál na straně poskytovatelů péče. Proběhnou také focus groups, kde se budou setkávat jak psychologové poskytující krizovou intervenci či dlouhodobou psychoterapii, tak zástupci složek IZS. Na základě toho pak bude možné nastavit systém tak, aby účastníci DN věděli, že se mohou na někoho obrátit a kdo v jejich místě bydliště pomoc poskytuje.

V současné době už funguje informační web, který bude postupně transformován do virtuální platformy sdružující experty, poskytovatele pomoci a zároveň bude poskytovat standardy a metodické podklady pro poskytování péče. Všechny poznatky mapující stav v ČR, prevalenci nejčastějších symptomů a možnosti psychologické pomoci budou shrnuty v knize o ponehodové péči, do které mohou svou expertízou přispět také členové ADP. Kniha bude shrnovat historii, třístupňový model psychologické ponehodové péče, složky ponehodové péče, psychické a psychosomatické obtíže u účastníků dopravních nehod, akutní reakce na stres, faktory ovlivňující rozvoj psychických obtíží, osobnostní specifika, specifika profesionálních řidičů či situaci v zahraničí. Prostor bude také pro kazuistiku a zprávy z psychologických pracovišť.

Mgr. Darina Havlíčková
Centrum dopravního výzkumu Brno

Psychologická péče o primární a sekundární oběti dopravních nehod

V roce 2017 jsem volil téma závěrečné práce, pro kurz dopravní psychologie. V té době jsem pracoval jako psycholog centra včasné rehabilitace, kde jsem se mimo jiné podílel na péči o oběti dopravních nehod. Rozhodl jsem se, přenést zkušenost z této oblasti, do mé závěrečné práce, kterou jsem pojmenoval Psychologická péče o primární a sekundární oběti dopravních nehod. Účelem této práce bylo seznámit čtenáře s psychoterapeutickým postupem, který jsem užíval v léčbě osob trpících posttraumatickým syndromem a ověřit účinnost tohoto postupu.

S tímto záměrem jsem prováděl sledování průběhu terapie u 10 klientů. Všichni byli oběti dopravní nehody, vykazovaly symptomy posttraumatického syndromu a ošetřující lékař u nich indikoval psychologickou péči. Sledovaný soubor se skládal ze sedmi žen a tří mužů. Z toho se jednalo o osm primárních obětí a dvě sekundární oběti dopravní nehody. Věk osob ve sledovaném souboru se pohyboval v rozmezí 18–68 let. V terapii všech deseti osob jsem se snažil o zachování jednotných pomínek, zejména délku terapie 3 měsíců, s frekvencí sezení 1x týdně, o délce 60 minut. V terapii jsem uplatňoval přístup a metody kognitivně behaviorální psychotherapie a relaxační techniky – autogenní trénink. Na začátku terapie jsem prováděl u každé osoby kognitivně behaviorální assessment. Cílem assessmentu bylo zmapovat a zhodnotit aktuální závažnost psychologických potíží a psychologických problémů, zejména míry úzkosti a projevů anxiety na rovině kognitivní, behaviorální a tělesné. Vstupní assessment sloužil k volbě individuálně přizpůsobeného terapeutického postupu. Kromě kognitivně behaviorálního rozhovoru a pozorování, jsem k hodnocení použil také screeningových dotazníků – konkrétně State-Trait Anxiety Inventory, Beckův inventář deprese, Beckův inventář úzkosti a Symptom Checklist-90-Standard. V průběhu terapie jsem u všech deseti osob prováděl měření elektrodermální aktivity, s cílem sledovat průběh nácviku relaxačních technik. Na konci terapie jsem s každou osobou provedl závěrečný hodnotící rozhovor a každá osoba opět vyplnila výše zmíněné screeningové dotazníky.

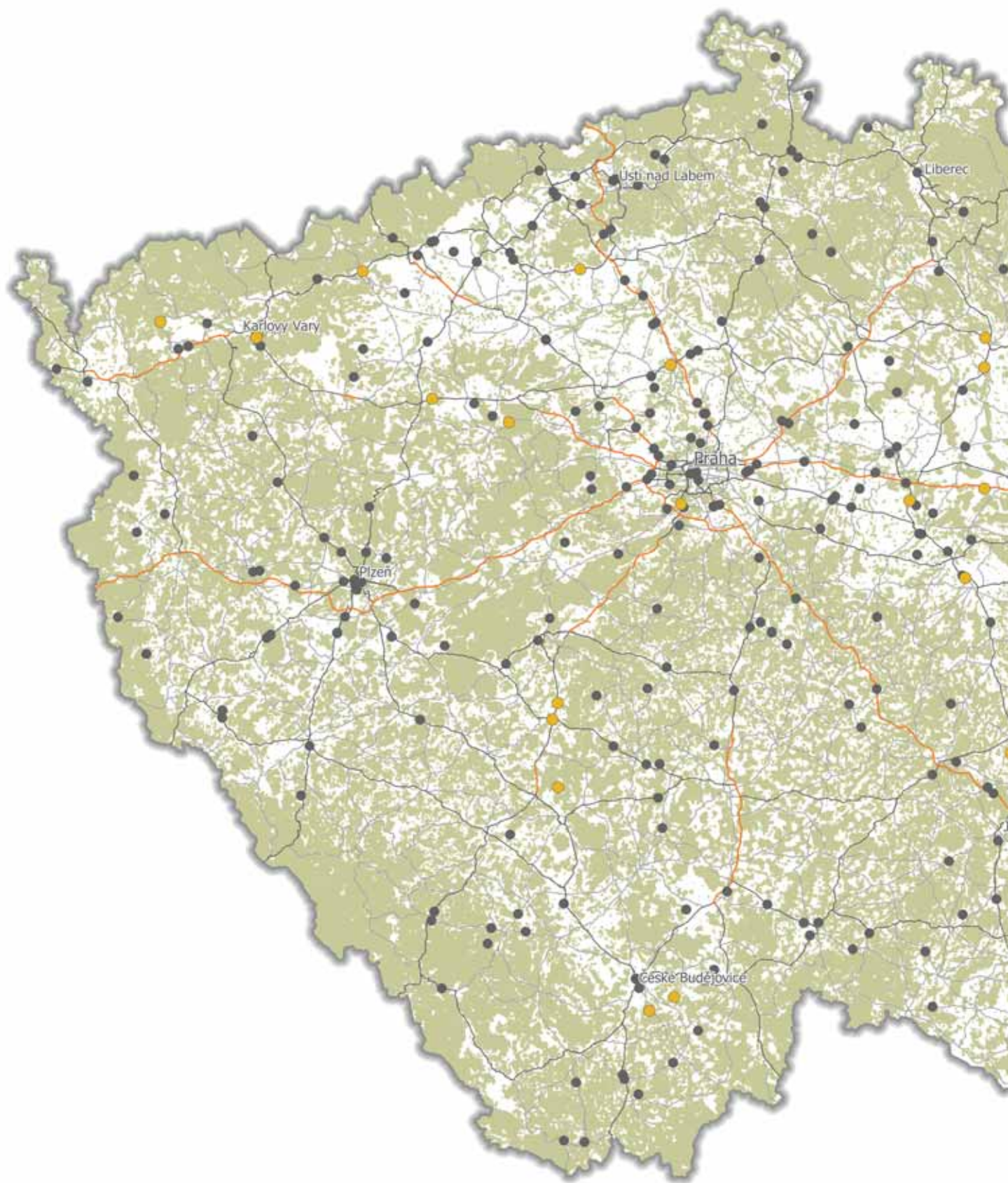
Porovnáním vstupního a závěrečného hodnocení jsem zjistil, že u většiny sledovaných osob došlo k poklesu intenzity anxiety či úplnému ústupu symptomů úzkosti, což se nejvýrazněji projevovalo v rovině tělesné, konkrétně snížením nervosvalové tenze a snížením výskytu poplachových reakcí, na rovině kognitivní otevřeností k vědomému zabývání se okolnostmi traumatu, oslabením tendence k sebeobviňování, snížením frekvence flashbacků. Kromě toho, že došlo

k oslabení vyhybavosti na kognitivní rovině, poklesla také vyhybavost v rovině behaviorální, což se konkrétně projevovalo v tím, že se klienti začali vracet k činnostem, kterým se měli po nehodě tendenci vyhýbat – např. řízení vozidla, přecházení rušných křižovatek, cesta MHD, sledování zpravodajství v televizi aj.

Moje pozorování mě utvrdilo v předpokladu o účinnosti psychoterapie u osob trpících posttraumatickým syndromem, zejména pak o účinnosti kognitivně behaviorální terapie v kombinaci s nácvikem autogenního tréninku. Z využitých metod považuji za nejúčinnější kombinaci psychoedukace, postupné expozice na rovině kognitivní i behaviorální a nácvik relaxace, dále poskytnutí bezpečného prostoru k emoční abreakci, práci s potlačovanými a nezpracovanými vzpomínkami a emocemi, zejména těmi, které se vztahují k okolnostem a následkům traumatu.

Závěrem bych chtěl říci, že zásadní vliv na účinnost terapie má včasnost poskytnuté psychologické péče. V tomto směru hrají roli dva faktory – informovanost a všímavost lékařů, zdravotních sester a fyzioterapeutů k projevům posttraumatického syndromu a dostupnost včasné psychologické intervence. Na základě osobní zkušenosti si dovoluji říci, že informovanost zdravotníků o problematice PTSD, zvláště v oblasti rehabilitační medicíny, je dnes na dobré úrovni a za pozitivní trend lze považovat i to, že odborná psychologická péče je dnes poskytována ve většině rehabilitačních center. Za velký posun v tomto směru lze považovat také včasnou psychologickou intervenci, poskytovanou pracovníky Policie ČR a HZS.

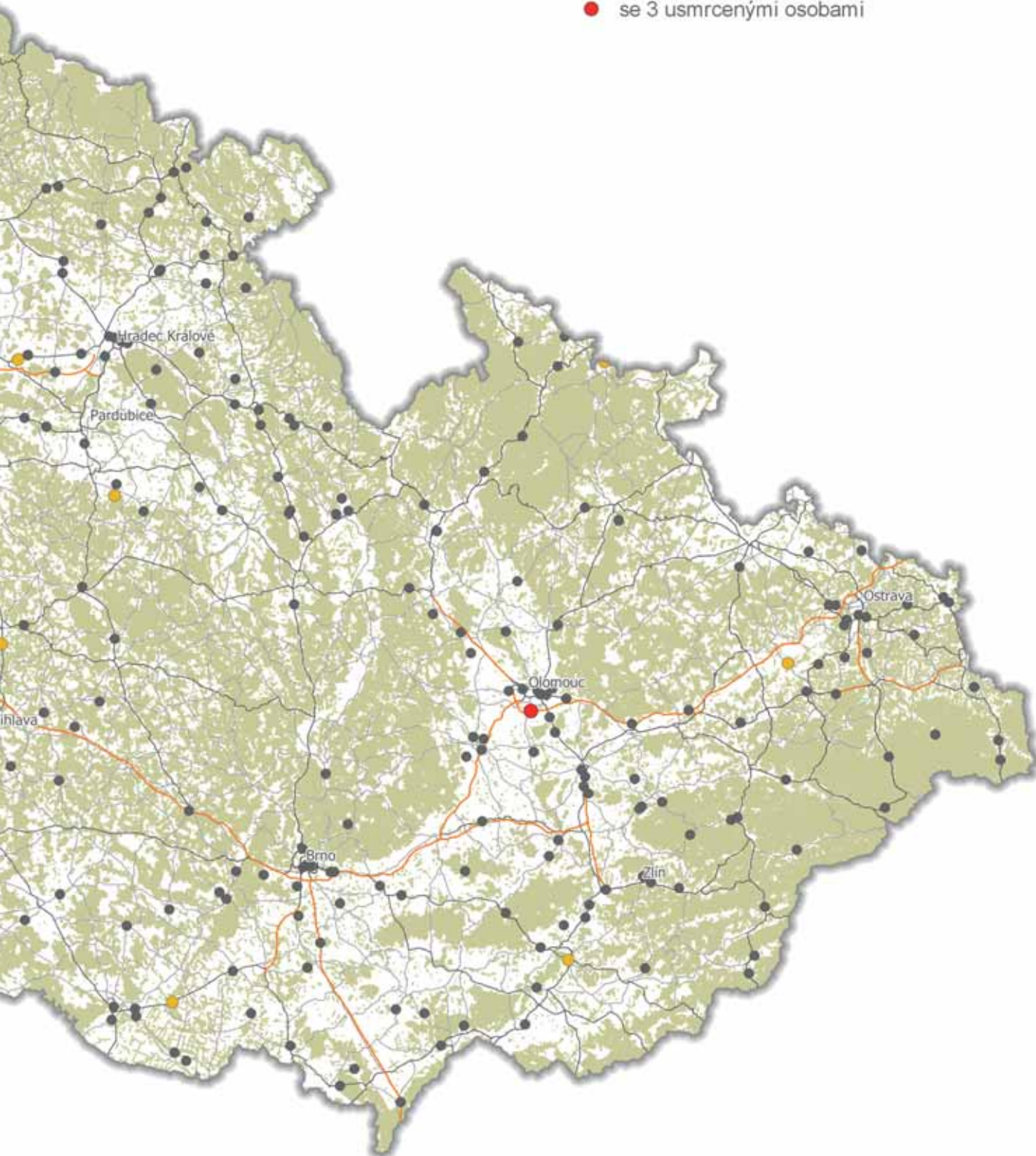
PhDr. Marek Jančok



Mapa dopravních nehod s následky na životě v roce 2021

Nehody s usmrcením; rok 2021

- s 1 usmrcenou osobou
- se 2 usmrcenými osobami
- se 3 usmrcenými osobami



Dopravní psychologie v sousedních zemích

Aplikace dopravní psychologie v sousedních zemích se řídí legislativními pravidly, která jsou v některých ohledech odlišná od České republiky. Týká se to podmínek dopravně-psychologických pracovišť, požadavků na vzdělání a uplatnění dopravních psychologů v rámci práce s problematickými řidiči a také některých kritérií pro provádění dopravně-psychologického vyšetření. Rovněž v oblasti rehabilitačních opatření a kritérií pro posuzování způsobilosti k řízení vozidla se jednotlivé země odlišují od České republiky i mezi sebou. Problematika posuzování způsobilosti k řízení vozidla se také odráží v lékařství. V naší zemi není na rozdíl od Rakouska a Německa zavedena specializace dopravní medicína. V následujícím textu jsou velmi stručně představeny okruhy činností dopravní psychologie v sousedních zemích.

NĚMECKO

Posuzování způsobilosti k řízení vozidla z hlediska rizikového dopravního chování podle dopravních předpisů SRN zohledňuje tělesnou a psychickou výkonnost, riziko náhlého selhání a chování s nedostatečným respektováním pravidel silničního provozu.

Řidiči podstupují tzv. lékařsko-psychologické vyšetření, které má zodpovědět otázku stanovenou úřadem na základě konkrétně formulovaných hypotéz a má tyto části:

- Lékařské vyšetření je zaměřeno na zjištění zdravotní způsobilosti, tj. nemoci (včetně závislosti na drogách a alkoholu), které jsou kontraindikací pro stanovení způsobilosti k řízení vozidla. Vyšetření sestává z rozhovoru, anamnézy, somatického vyšetření včetně laboratorního vyšetření, např. vyšetření krve, screeningu na drogy (vlasy, moč) a alkohol (jaterní testy, EtG a CDT).
- Psychologické vyšetření obsahuje:
 - a) psychologický rozhovor, při kterém je zjišťován náhled na chybné dopravní chování, jeho osobnostní příčiny, predikce možných změn, které by mohly tomuto chybnému chování zamezit;
 - b) vyšetření výkonnosti prostřednictvím standardizovaných metod.

Úhrada lékařsko-psychologického vyšetření je stanovena předpisem podle účelu.

Ceny jsou jednotné v celém Německu.

Lékařsko-psychologické vyšetření může být vyžadováno při pochybnosti o tělesné nebo psychické způsobilosti držitele či žadatele o řidičské oprávnění v těchto případech:

- opakované či závažné dopravní přestupky
- žádost o navrácení řidičského oprávnění (při dosažení počtu bodů v bodovém systému)
- trestné činy v souvislosti s dopravním provozem nebo s vysokým agresivním potenciálem
- značné problémy v autoškole
- zdravotní problémy
- požadované navrácení řidičského oprávnění po opakovaném odebrání
- nedodržování předpisů ve zkušební době
- žádost o udělení řidičského oprávnění před 18 rokem věku.

Lékařsko-psychologické vyšetření je nutné v těchto případech:

- závislost na alkoholu nebo drogách
- opakované nedodržování dopravních předpisů v souvislosti s alkoholem
- řízení vozidla při hladině alkoholu v krvi od 1,6 promile
- řidičské oprávnění bylo odebráno kvůli užívání drog
- u řidičů profesionálů se skupinami řidičského oprávnění C, D, E, řidičů vozidel pro přepravu osob (taxi, sanitní vozy, vozidla cestovních kanceláří), řidičů skupin D, D1, D1E, DE při dovršení 50 let, řidičů vozidel pro přepravu osob při dovršení 60 let věku.

Závěrem lékařsko-psychologického vyšetření je jedna z těchto možností: způsobilý, nezpůsobilý nebo doporučen pro absolvování kurzu pro opětovné získání řidičské způsobilosti. Přehled provedených lékařsko-psychologických vyšetření provedených v roce 2020 v Německu je uveden v následující tabulce. Je patrné, že závěr „způsobilý“ je stanoven u zhruba poloviny účastníků tohoto vyšetření. V meziročním srovnání (2017–2020) se projevuje pokles počtu vyšetření z důvodu opakovaného užívání alkoholu, na rozdíl od užívání návykových látek, kde je trend opačný.

Menšímu počtu řidičů je doporučeno absolvovat kurz pro obnovení způsobilosti k řízení vozidla. Z údajů v tabulce vyplývá, že jde především o řidiče, kteří řídili pod vlivem alkoholu. Těchto rehabilitačních opatření se však účastní také řidiči, kteří se dopustili dopravních přestupků pod vlivem drog nebo pachatelé opakovaných či závažných dopravních deliktů.

Důvod vyšetření	Způsobilý	Doporučen kurz	Nezpůsobilý	Počet	Počet v %
Tělesný a duševní deficit	69,5 %		30,5 %	318	0,4 %
Neurologický, psychiatrický důvod	45,0 %		55,0 %	80	0,1 %
Problémy v autoškolě	30,7 %		69,3 %	153	0,2 %
Problematické dopravní chování	59,3 %	0,1 %	40,6 %	13 050	15,5 %
Jiné trestné činy a přestupky	57,2 %	0,1 %	42,7 %	2 971	3,5 %
Alkohol poprvé	53,2 %	8,5 %	38,3 %	21 923	26,1 %
Alkohol opakovaně	45,4 %	5,4 %	49,2 %	7 456	8,9 %
Problémy s užíváním návykových látek a léků	56,0 %	5,5 %	38,4 %	24 193	28,8 %
Alkohol + trestné činy a přestupky v dopravě	46,4 %	3,8 %	49,8 %	2 920	3,5 %
Alkohol + drogy/léky	54,0 %	3,3 %	42,8 %	1 476	1,8 %
Dopravní + jiné trestné činy a přestupky	54,1 %	0,9 %	45,0 %	1 626	1,9 %
Drogy/léky + trestné činy a přestupky v dopravě	52,5 %	3,4 %	44,1 %	1 897	2,3 %
Jiné vícenásobné otázky	48,9 %	1,8 %	49,3 %	1 546	1,8 %
Nižší věk než 18 let	93,7 %		6,3 %	3 847	4,6 %
Žadatelé o osvědčení učitele autoškoly	66,7 %		33,3 %	48	0,1 %
Jiné důvody	48,3 %		51,7 %	513	0,6 %
Celkem	56,0 %	4,6 %	39,4 %	84 017	100,0 %
Alkohol celkem	50,8 %	7,3 %	41,9 %	32 299	38,4 %
Návykové látky celkem	55,7 %	5,3 %	39,1 %	27 566	32,8 %

Zdroj: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 2021,3, roč.67,s.195, Bonn: Kirschbaum

Zvláštní opatření je stanoveno pro začínající řidiče v rámci tzv. řidičského průkazu na zkoušku, který je v Německu zaveden od roku 1986:

- při jednom závažném nebo 2 méně závažných přestupcích – nástavbový seminář,
- při jednom závažném nebo 2 méně závažných po účasti na nástavbovém semináři – písemné varování a v průběhu 2 měsíců dopravněpsychologické poradenství,
- prodloužení zkušebního období o 2 roky.

Lektor těchto kurzů musí kromě jiného prokázat absolutorium vysokoškolského studia psychologie, oboru dopravní psychologie, znalost posuzování způsobilosti řidičů a zkušenosti s vedením rehabilitačních programů. Pracoviště, na kterém probíhají rehabilitační programy, nesmí být zároveň institucí, která smí provádět lékařsko-psychologická vyšetření.

Dopravní psycholog, který se zabývá posuzováním psychické způsobilosti k řízení, musí mít:

- minimálně dvouletou praxi s používáním psychodiagnostických metod
- a nejméně jednoletou praxi v oblasti posuzování řidičů.

Psychodiagnostické metody v dopravní psychologii musí být standardizované a odpovídající vědeckým kritériím. Kritérium validity splňují pouze metody, které byly validizovány z hlediska dopravní bezpečnosti, resp. vykazují relevanci k dopravnímu chování. Konkrétní testy a testové soubory musí být úředně uznány. Metody jsou zaměřeny na posouzení těchto výkonových parametrů stanovených předpisem: orientace, reakční schopnost, koncentrace, pozornost a odolnost vůči zátěži.

Pro sjednocení kritérií posuzování byly určeny tyto hraniční hodnoty:

- skupina 1 (řidičské oprávnění A, A1, B, B1): Ve většině administrovaných testů musí být dosažena nebo překročena percentilová hodnota 16
- skupina 2 (řidičské oprávnění C, C1, D, C + E, D + E, vozidla pro přepravu osob). Nároky na psychickou výkonnost jsou vyšší, proto je požadovaná hranice výkonnosti v testech stanovena na percentilovou hodnotu 33.

Zdroj: FeV Fahrerlaubnis-Verordnung StVG Strassenverkehrsgesetz Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, Kommentar

RAKOUSKO

Dopravněpsychologická vyšetření se provádí v Rakousku v dopravněpsychologických centrech, která musí splňovat následující podmínky:

- minimálně 6 psychologů, držitelů řidičského oprávnění skupiny B
- možnost provádět dopravněpsychologické vyšetření současně ve více než jedné spolkové zemi
- používání stejných metod a stejného způsobu hodnocení
- vytvoření příručky, která musí být schválena příslušným úřadem a která obsahuje informace o průběhu vyšetření, kritériích pro rozhodování, organizaci vzdělávání a zajištění výměny zkušeností s psychology v ostatních dopravněpsychologických centrech v zemi.

Ustanovení dopravněpsychologického centra je zpoplatněno. Jakékoliv změny musí být hlášeny. Sníží-li se počet psychologů v jednom centru na méně než 6, musí být do 12 měsíců potřebný počet obnoven. Při počtu menším než 3, musí být centrum zrušeno. Pokud se vyskytnou nesrovnalosti nebo nedostatky v práci jednotlivých psychologů, úřad jim dočasně nebo trvale zakáže činnost.

Psycholog, žadající o kvalifikaci dopravního psychologa, musí splnit následující podmínky:

- podle rakouského zákona o psychologii je držitelem profesního označení „psycholog“ nebo „psycholožka“
- má znalosti z dopravní psychologie na základě nejméně 1600 hodin praxe na dopravněpsychologickém pracovišti
- absolvoval kurz dopravní psychologie obsahující nejméně 160 hodin
- prováděl nejméně 100 rozhovorů za supervize dopravního psychologa
- stanovil 150 závěrů o způsobilosti k řízení za supervize dopravního psychologa
- byl 3 roky činný ve výzkumu v oblasti dopravní psychologie
- je povinen pravidelně se účastnit dalšího vzdělávání
- za supervizory jsou uznáni dopravní psychologové, kteří pracují v dopravní psychologii samostatně alespoň 4 roky, jejich jména musí být nahlášena na ministerstvo

Dopravněpsychologické vyšetření se provádí, jestliže vzniknou pochybnosti o psychické způsobilosti k řízení vozidla. Jedná se o případy, kdy řidič zapříčiní dopravní nehodu nebo poruší pravidla dopravního provozu způsobem, který vzbuzuje podezření ohledně jeho psychické výkonnosti nebo ochotě respektovat dopravní předpisy. Nedostatek této schopnosti lze předpokládat, pokud je řidiči 3x v průběhu 5 let odebráno řidičské oprávnění, pokud je řidiči odebráno řidičské oprávnění za jízdu pod vlivem alkoholu nebo drog nebo řidič odmítne zjištění hladiny alkoholu v krvi či v dechu. V případě pochybností může požádat o psychologické vyšetření také lékař, např. posouzení kognitivních funkcí u řidičů vyššího věku. Podstoupit dopravněpsychologické vyšetření jsou povinni žadatelé o řidičské oprávnění skupiny D a žadatelé o řidičské oprávnění, kteří 4x neuspěli v autoškolě.

Podle rozsahu jsou stanoveny 4 typy dopravněpsychologického vyšetření, které mají pevně určené ceny uvedené v zákoně a jsou platné v celém Rakousku. Předpisem jsou stanoveny výkonové dimenze, které musí být posouzeny (získávání přehledu, reakční schopnost, koncentrace, paměť, inteligence a senzomotorika). Na rozdíl od Německa, kde jsou osobnostní vlastnosti zjišťovány převážně rozhovorem a z anamnestických údajů, v Rakousku jsou používány osobnostní dotazníky. Je třeba zjistit sociální odpovědnost, sebekontrolu, psychickou stabilitu, sklon riskovat, tendenci k agresivnímu chování a ochotu respektovat pravidla silničního provozu. Používané metody musí být úředně schváleny, přičemž je brán zřetel na kritéria validity, reliability a objektivitu, stanovení norem a relevanci k účelu vyšetření.

Stejně jako v Německu také v Rakousku byly stanoveny hraniční skóry u výkonových metod na těchto hodnotách:

- skupina 1 (řidičské oprávnění A, A1, B, B1). Ve většině administrovaných testů musí být dosažen nebo překročen percentil 16.
- skupina 2 (řidičské oprávnění C, C1, D, C + E, D + E, vozidla pro přepravu osob). Ve většině administrovaných testů musí být dosažen nebo překročen percentil 33.

V Rakousku jsou ustanoveny programy pro řidiče, kteří se dopustili přestupku proti pravidlům silničního provozu.

Programy se dělí podle typu přestupků:

- řízení vozidla pod vlivem alkoholu (překročení limitu 0,1 promile v krvi u řidičů ve zkušební době, překročení limitu 0,8 promile v krvi, opakované řízení pod vlivem alkoholu)
- řízení vozidla pod vlivem drog a léků
- spáchání jiných dopravních přestupků
- dosažení hranice bodů v bodovém systému.

Žadatelé o získání řidičského oprávnění podstupují v Rakousku tzv. vícefázové vzdělávání. První fázi představuje absolvování autoškoly. Druhá fáze je složena z několika prvků.

Pro držitele řidičského oprávnění skupiny B má tuto strukturu:

- 2.–3. měsíc po získání řidičského oprávnění první zdokonalovací jízda
- 3.–9. měsíc po získání řidičského oprávnění trénink bezpečné jízdy a skupinový psychologický rozhovor
- 6.–12. měsíc po získání řidičského oprávnění druhá zdokonalovací jízda.

Trénink bezpečné jízdy je zaměřen na chování v rizikových situacích, ale především na předcházení těmto situacím. Instruktor se zdržuje všech postupů, které by mohly způsobit nadměrnou sebedůvěru účastníků (oceňování rychlých reakcí, důraz na zvládnutí limitních situací, „herní“ pojetí bez rizika).

Skupinový dopravněpsychologický rozhovor se musí konat ve stejný den jako trénink bezpečné jízdy a je zaměřen na tyto oblasti:

- „nehoda jednoho vozidla“ (tedy nehoda bez cizí účasti)
- přeceňování schopností, nízká sociální zodpovědnost apod.
- trénink vnímání rizika, sebezpoznaní rizikového chování
- individuální preventivní strategie

*Zdroj: FSG-GV Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung
StVO Strassenverkehrsordnung*

SLOVENSKO

Podle slovenských předpisů platí povinnost podstoupit dopravněpsychologické vyšetření pro tyto osoby:

- žadatelé o udělení řidičského oprávnění skupiny C, C + E, D, D + E a podskupiny C1, C1 + E, D1, D1 + E
- řidiči vozidel s právem přednostní jízdy, řidiči vozidel pro přepravu nebezpečných věcí, řidiči vozidel pro poskytování poštovních služeb a zásílatelství a řidiči vozidel taxislužby

Dopravněpsychologické vyšetření se v těchto případech provádí každých 5 let a po dosažení věku 65 let každé 2 roky. Dopravněpsychologické vyšetření je požadováno vždy, kdy je možné důvodně předpokládat, že nastala změna psychické způsobilosti. Jedná se např. o řidiče, kteří v posledních 12 měsících závažným způsobem třikrát porušili pravidla silničního provozu, nebo řidičů, kteří mají sankci zákazu řízení vozidla na 2 roky a více.

Pokud je řidič důvodně podezřelý z porušení pravidel silničního provozu řízením vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky či léku nebo se odmítne podrobit lékařskému vyšetření na jejich zjištění, rozhodne policejní orgán o přezkoumání zdravotní způsobilosti lékařem se specializací psychiatrie. Řidič musí do 30 dnů podstoupit lékařské vyšetření s ohledem na možnou závislost. Pokud psychiatr stanoví diagnózu závislosti, je řidič povinen zúčastnit se odborného poradenství pod vedením dopravního psychologa. Předpisem je určen rozsah tohoto rehabilitačního opatření na 4 setkání a obsahem se mírně liší podle zaměření na alkohol, nebo návykové látky a léky.

Pro dopravněpsychologické vyšetření nejsou stanoveny konkrétní psychodiagnostické metody, ale psycholog smí používat pouze ty metody, které jsou standardizované na populaci řidičů a standardizace není starší 15 let. Toto vyšetření je možné opakovat za 12 měsíců.

Předpis uvádí, že vyšetřeny musí být tyto psychické schopnosti:

- všeobecné rozumové schopnosti minimálně na úrovni podprůměru populace
- gramotnost (alfabetismus)
- výkonové dispozice minimálně na úrovni 33 percentilu v každém kritériu, tj. pozornost v zátěži, psychomotorické tempo, senzomotorické reaktivita a koordinace, paměť, vizuální percepce a percepční rychlost.
- u řidičů ADR a vozidel s právem přednostní jízdy vyšetření periferního vnímání minimálně v rozsahu 160° zorného pole.

Kontraindikací pro přiznání psychické způsobilosti jsou tyto osobnostní vlastnosti:

- nekritický sebeobraz, nepřiměřené sebehodnocení
- emocionální labilita
- nízká úroveň racionální regulace chování a ovládání, resp. tolerance negativních afektů
- maladaptivní strategie zvládání životních situací, zátěže a vyhodnocení dopravních situací
 - a) nezodpovědné, lehkomyšlné, bezohledné, impulzivní a agresivní chování, resp. styl jízdy
 - b) nízká schopnost odhadu a posouzení míry rizika a nebezpečí, vysoká míra tendence riskovat
 - c) sociálně nepřijatelné chování vůči ostatním účastníkům silničního provozu, soupeřivá, nekooperativní orientace, intolerance neohleduplnosti

*Zdroj: Zákon č. 8/2009 Z. z. Zákon o cestnej premávke,
Vyhláška 9/2009 Z. z. Vyhláška, ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke*

POLSKO

Psychologické vyšetření za účelem zjištění psychické způsobilosti k řízení vozidla se provádí u těchto osob:

- žadatel o řidičské oprávnění skupiny C, D, E nebo žadatel o prodloužení tohoto oprávnění
- žadatel o řidičský průkaz k řízení tramvaje nebo žadatel o prodloužení tohoto oprávnění
- řidič, který způsobil dopravní nehodu se zraněním či úmrtím
- řidič, který řídil vozidlo pod vlivem alkoholu nebo drog
- řidič, který dosáhl hranice 24 bodů v bodovém systému
- řidič, který se dopustil během zkušební doby nejméně 2 dopravních přestupků
- řidič, který je doporučen na základě lékařského vyšetření
- žadatel o osvědčení učitele nebo komisaře autoškoly
- žadatel o střední školu nebo o odborný kurz, který má v učebních osnovách získání řidičského oprávnění skupiny C, E
- osoba, která žádá o navrácení řidičského oprávnění, které pozbyla z důvodu psychologické indikace
- učitel, komisař a řidič tramvaje podléhají kontrolnímu psychologickému vyšetření každých 5 let do věku 60 let, poté každých 30 měsíců.

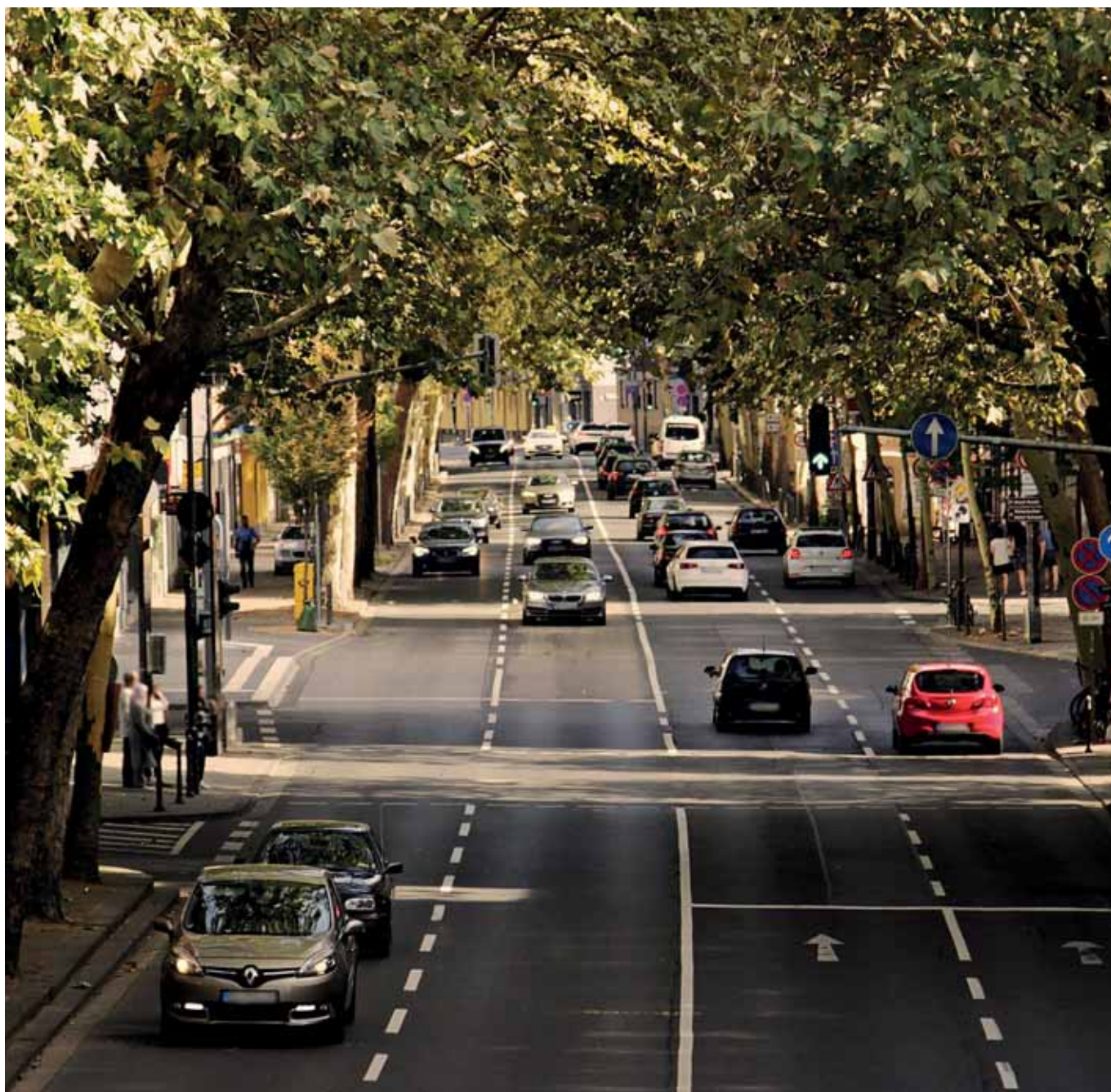
Dopravněpsychologické vyšetření provádí psycholog, který získal akreditaci na základě splnění těchto podmínek:

- Má magisterský diplom osvědčující absolvované studium psychologie. Úspěšně ukončil postgraduální studium dopravní psychologie pořádané vysokou školou, která má akreditaci k výuce psychologie
- Nebyl pravomocně trestně stíhán za majetkové delikty či delikty padělání listin
- Je zapsán v registru akreditovaných psychologů

Dopravněpsychologické pracoviště může provozovat osoba, která nebyla trestně stíhána, zaměstnává alespoň jednoho kvalifikovaného dopravního psychologa (nebo je sama tímto psychologem), disponuje souborem psychodiagnostických metod doporučených metodikou pro provádění dopravněpsychologického vyšetření, které splňují psychometrická kritéria. V rámci vyšetření je posuzována úroveň kognitivních funkcí a osobnostních vlastností (porozumění, vnímání, pozornost, psychomotorická výkonnost, rychlost reakce, odolnost vůči stresu, emoční stabilita, temperament a jeho vliv na zvládání situací).

*Zdroj: Ustawa o kierujących pojazdami
Metodyka przeprowadzania badań psychologicznych w zakresie psychologii transportu*

PhDr. Dana Černochová, Ph.D.



Vzdělávání učitelů autoškol základy dopravní psychologie základy pedagogiky a rétoriky

Téma vzdělávání tzv. učitelů autoškol (držitelů profesního osvědčení) hýbe společností odbornou i laickou již dlouhou dobu. Východím bodem a hlavním cílem společných diskuzí je bezpečnost silničního provozu. Asi každý, ať již v roli chodce, pasažéra dopravního prostředku, cyklisty či řidiče, si v situacích ohrožení uvědomí, že bezpečnost dopravního prostředí je tím nejdůležitějším, o co bychom měli společně usilovat.

Od uvědomění si důležitosti zajištění bezpečnosti silničního provozu je jen krůček k otázce kvalitního vzdělávání budoucích řidičů. A od kvalitního vzdělávání je již malý kousek k tématu kvalitních učitelů autoškol a jejich vzdělávání. Přestože učitel autoškoly má učit, vést žáky, pracovat se skupinou žáků, ale i pracovat individuálně s jedním žákem, rozvíjet u žáků řidičské dovednosti, případně ovlivňovat postoje žáků (a to navíc ve výrazně specifických, mnohdy stresujících a rizikových situacích), není v zákoně požadováno vzdělání pedagogické ani psychologické.

Na oblast pedagogiky a psychologie se v zákoně myslí pouze v souvislosti s legislativním vymezením základního školení pro učitele výuky a výcviku (Hlava III: Vyhláška č. 167/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů). Touto vyhláškou je dán nejenom obsah základního školení, ale i jeho rozsah. Pro dopravní psychologii je vymezeno 18 hodin výuky. Pro pedagogiku a rétoriku je vymezeno 22 hodin.

Základní školení učitelů autoškoly může provádět každá autoškola v rozsahu své registrace. O školení vede evidenci a také přihlašuje žadatele o získání profesního osvědčení ke zkoušce u krajského úřadu příslušného podle sídla provozovny provozovatele autoškoly. V praxi se můžeme setkat se dvěma přístupy. V prvním případě si autoškola tzv. „vychovává“ svého učitele sama. V druhém případě existují autoškoly, které se specializují na pořádání základního školení učitelů jako další odvětví svého podnikání.

Provádět výcvik může osoba, která:

- a) splňuje podmínky uvedené v odstavci 2 písm. a) až e),
- b) a je držitelem řidičského oprávnění skupiny nebo podskupiny řidičských oprávnění, k jehož získání provádí výcvik, nejméně tři roky.

O vydání profesního osvědčení rozhoduje krajský úřad.

Kdo je oprávněn provádět výuku a výcvik budoucích řidičů (žadatelů o získání odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla)?

Podmínky pro výkon vzdělavatele v autoškolě stanoví zákon 247/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů pomocí následující definice:

„Vyučovat jednotlivé předměty, s výjimkou předmětu zdravotnické přípravy, mohou osoby, které jsou držiteli profesního osvědčení.“

Držitelem profesního osvědčení může být osoba, která:

- a) má ukončené střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou, nebo jde-li o učitele výcviku v řízení vozidla nebo výuky praktické údržby vozidla, ukončené střední vzdělání strojního nebo dopravního oboru,
- b) dosáhla věku 24 let,
- c) se s kladným výsledkem podrobila dopravně psychologickému vyšetření,
- d) absolvovala základní školení a zkouškou prokázala znalosti předpisů o provozu na pozemních komunikacích, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a znalosti ovládání a údržby vozidla, řízení vozidla a zásad bezpečné jízdy vozidla, včetně vozidla konstrukčně přizpůsobeného tělesně postižené osobě; jde-li o výuku předpisů o provozu na pozemních komunikacích a teorii řízení a zásad bezpečné jízdy, musí mít osoba řidičské oprávnění k řízení vozidel té skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, k jejímuž získání provádí výuku,
- e) která nemá soudem nebo správním orgánem uložen trest zákazu řízení motorových vozidel a které v posledních třech letech nebyl takový trest uložen.

Základní školení je zaměřeno na:

- metodiku výuky předpisů o provozu na pozemních komunikacích a předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích, výuku teorie řízení a zásad bezpečné jízdy a výuku ovládání a údržby vozidla; u osob tělesně postižených na výuku ovládání a údržby vozidla konstrukčně přizpůsobeného tělesně postižené osobě,
- metodiku výcviku řízení vozidla a výcviku praktické údržby vozidla,
- pedagogickou přípravu zaměřenou na hlavní pedagogické zásady a metodické postupy vyučování s důrazem na udržení pozornosti a zájmu posluchačů, správného způsobu vyjadřování, volby gramaticky a stylisticky správných výrazů, terminologie, gestikulace a správného vystupování učitele,
- zásady dopravní psychologie orientované na fyziologické zákonitosti lidské psychiky, psychologie osobnosti, mezilidskou komunikaci a mezilidské vztahy v provozu na pozemních komunikacích a přizpůsobování se aktuálnímu stavu při řešení dopravních situací,
- způsob výuky osob tělesně postižených používajících vozidla konstrukčně přizpůsobená jejich zdravotnímu postižení,
- zásady poskytování první pomoci

Vysoká variabilita v kvalitě vzdělávání

Jelikož základní školení smí provádět autoškola sama a pro školitele pedagogiky a psychologie není vyžadováno adekvátní vzdělání, pak vzniká velká variabilita kvality takového vzdělávání. Na jedné straně stojí tzv. formální splnění (splněno pouze v třídní knize), na druhé je výuka vedená odborníkem (pedagogem, dopravním psychologem). Mezi tím pak existuje široká škála výuky vedené formou předávání osobních zkušeností získaných učitelskou praxí.

Vysoká variabilita kvality vzdělávání budoucích učitelů v námi sledovaných oblastech je dána i chybějící (či nedokonalou) kontrolou. Znalosti z dopravní psychologie ani pedagogiky nejsou ověřovány v závěrečné zkoušce. Krajský úřad sice může provádět kontrolní činnost zaměřenou na správné vedení základního školení, ale s jistým omezením. Případná kontrola se zaměřuje na formální stránku (tedy záznamy v třídní knize) a je ohlášena dopředu.

Na nedostatky ve vzdělávání učitelů autoškol lze nahlížet z několika úhlů. Nejvíce diskutovaný je fakt, že v současné době učitel autoškoly po získání profesního osvědčení nemá zákonem danou povinnost se dále vzdělávat, jeho odborné kvality nejsou opakovaně ověřovány, přestože vývoj v oblasti dopravy jde rychlými kroky vpřed, dochází ke změnám v legislativě, k modernizaci dopravních prostředků, k aplikaci poznatků z dopravních výzkumů atd.

Dalším diskutovaným faktem je právě zaměření se na kvalitní vzdělání v oblasti pedagogiky a psychologie. Zkušenosti ukazují, že při dotázání se budoucích učitelů na potřebu znalostí z psychologie, pedagogiky, didaktických metod a dalších, přichází obvykle odpověď, že tyto znalosti nepotřebují. Tento postoj se většinou mění po osobní pozitivní zkušenosti s výukou těchto předmětů.

Jsem dopravní psycholog, vedu výuku dopravní psychologie v základním školení pro učitele autoškoly v rámci Armády České republiky a mohu potvrdit, že sami účastníci kurzu po jeho absolvování (osobní zkušenosti) vnímají část pedagogickou a psychologickou jako velký přínos pro rozvoj svých kompetencí jako učitelů autoškoly. Oceňují interaktivní formu výuky a možnost diskuze ve skupině.

Masarykova Univerzita v Brně v minulosti zareagovala na zmiňované nedostatky výzkumem (Škola a zdraví pro 21. století) a vytvořením programu „Pedagogické studium pro učitele a pracovníky ve všech formách dopravní výchovy“ s cílem nabízet tento program pro zájemce z řad učitelů autoškol i učitelů základních škol, kteří se věnují dopravní výchově, zkušební komisaře a pracovníky krajských úřadů, jejichž pracovní náplní je výchova a vzdělávání v dopravě. Tento program se bohužel neudržel a již dávno ho univerzita nenabízí. Na tuto diskutovanou variabilitu vzdělávání učitelů autoškol zareagovala také Asociace autoškol České republiky založením nového projektu Akademie vzdělávání. V rámci tohoto projektu se chce Asociace autoškol aktivně podílet na přípravě učitelů. Cílem projektu je působnost v celé České republice. Prvním velkým krokem je zajistit jednotnost zkoušek v různých krajích. Dalším krokem je úprava učebního plánu. Nutnou podmínkou je provedení změn v legislativě. V současné chvíli pro zájemce o seberozvoj z řad učitelů autoškol nabízí Asociace autoškol program „Start Driving – učitelé autoškoly“.

Pro Asociaci dopravních psychologů vidím příležitost k aktivnímu přispění k zvyšování bezpečnosti dopravního prostředí i na poli vzdělávání budoucích učitelů. Například tím, že dopravní psychologie bude i nadále součástí základního školení (možno upravit obsah či rozsah), popřípadě bude legislativně ošetřeno, aby danou výuku vedl dopravní psycholog.

*kpt. PhDr. Jitka Štefanová,
oddělení výuky a výcviku, AČR*



Start driving

PROJEKT AAČR S FINANČNÍ PODPOROU FZŠ

Projekt je realizován Asociací autoškol ČR ve spolupráci s Asociací center bezpečných jízd ČR se zaměřením na zdokonalovací výcvik začínajících řidičů automobilů.

Projekt je inspirován rakouským systémem vzdělávání řidičů. Finanční podporu projekt získal z fondu zábrany škod a díky tomu je pro účastníky zcela ZDARMA. Výše uvedený program je celkem 8hodinový včetně přestávek a je možné ho absolvovat v 8 centrech bezpečné jízdy po celé ČR a to s vlastním vozidlem.

Přínosy pro mladého řidiče rok po autošcole, do 24 let věku:

- Dopravně-psychologický workshop s akreditovaným dopravním psychologem.
- Praktické evaluační jízdy s učitelem autoškoly ve výcvikovém vozidle v silničním provozu po získání řidičského průkazu za účelem zvýšit a udržet úroveň začínajícího řidiče v reálném provozu.
- Získání praktických zkušeností s ovládáním vozidla za ztížených podmínek na cvičné ploše polygonu (vyhýbací manévr, rizikové brzdění atd.).

Cíle realizátorů projektu:

1. Zrealizovat 32 výukových termínů kvalitně technicky a personálně zajištěných odborníky z oboru vzdělávání řidičů.
2. Reálně zvýšit a udržet řidičskou kvalifikaci vybraného vzorku 1 000 mladých řidičů průřezem z celé ČR.
3. Upozornit širokou veřejnost na nutnost dalšího vzdělávání řidičů po získání řidičského průkazu s nutností detailního zaměření na mladé začínající řidiče.
4. Přinést alternativu pouhému zvýšenému sankcionování řidičů ve formě kvalitní, praktické a profesionální didaktické formy následného vzdělávání zaměřené na mladé a začínající řidiče.

START DRIVING
PROJEKT ASOCIACE AUTOŠKOL ČR

A
ASOCIACE
AUTOŠKOL

Reportáž z Příbrami

Projekt Start Driving v Příbrami se koná na polygonu Max Cars, který se nachází nedaleko města, u dálnice směrem na Prahu. Jedná se o část bývalého letiště, díky čemuž je rozloha polygonu maximálně vhodná na nácvik jednotlivých prvků. Podpora majitele polygonu p. Faktora je velká, stejně jako snaha vyjít vstříc jakémukoliv přání, a to i přes poněkud improvizované zázemí.

Projekt začíná představením všech, kteří se v celém dni věnují účastníkům, a organizačními pokyny. Personál polygonu má v této věci značné zkušenosti a nic při organizaci nevázne. Účastníci projektu se v Příbrami setkávají s učiteli Autoškoly Horázný a autoškoly Jiřího Martínka, dále s kpt. Petrem Bejstou ze služby DP krajského ředitelství PČR Středočeského kraje. Psychologickou částí provádí dopravní psycholog PhDr. Michal Walter. Praktickou část vedou instruktoři polygonu Max Cars pod vedením Jana Faktora.

Po úvodní části dostává slovo zástupce Policie ČR, který poutavě představí činnost služby dopravní policie a na závěr provede praktickou ukázkou zastavení a kontroly vozidla a představení služebních vozidel Policie ČR a jejich vybavení. V další etapě se střídají účastníci rozdělení do tří skupin mezi přednáškami psychologa, přednáškou na téma zásad bezpečné jízdy a evaluační jízdou vozidlem autoškoly.

Zde si dovoluji malé odbočení a osobní zhodnocení těchto jízd. Účelem této části kurzu je zjištění, zda účastník jede



Ing. Aleš Horčíčka



bezpečně a jakým způsobem ovládá vozidlo z pohledu posádky, a případně pak upozornění na některé dílčí nedostatky související s bezpečným vedením vozidla v provozu. Do projektu jsou přihlášení účastníci, kteří mají poměrně rozdílnou praxi v řízení vozidla a jsou z různých měst, a tedy i různých autoškol. Proto lze poměrně snadno porovnat rozdíly. Bohužel někteří účastníci, přestože jsou držiteli oprávnění, nejsou schopni dodržovat zásady bezpečné jízdy, které jim zřejmě nebyly vštípeny v autoškole, což někteří účastníci uznávají.

Nejčastější chybou je nepředvídání, pozdní řešení složitých situací v provozu a nedodržení bezpečné vzdálenosti. Stalo se bohužel také, že jedna účastnice nebyla schopna zaparkovat couváním, což zdůvodnila absencí nácviku v autoškole, kde prý jezdila jen vpřed a při zkoušce komisař couvání rovněž nežádal. Těto účastníci jsme tedy poradili co nejdříve vyhledat solidní autoškolu a nacvičit couvání v rámci kondičních jízd. Naštěstí se ale takovéto případy vyskytují jen výjimečně. Potvrzuje se ale, jak je důležitá praxe v řízení. Účastníci, kteří mají oprávnění déle, jsou zkušenější, lépe předvídají případná rizika a vnímají silniční provoz.

V odpolední části, která následuje po obědě, se věnují jednotlivé skupiny nácviku na ploše polygonu. Se svými automobily si nacvičují vedení vozidla v kritických situacích a zjišťují při řízení meze své i svého vozidla. Zejména jízda na kluzké vozovce a průjezd vodní vanou jsou velice poučné a domnívám se, že nejlépe naučí účastníky vnímat limity ovládání vozidla.

Vynikající práci zde předvádějí instruktoři polygonu, kteří velice trpělivě a mnohdy stále dokola vysvětlují chyby a snaží se problémy řešit individuálně s každým účastníkem. Na konci kurzu přicházejí účastníci na závěrečné předání osvědčení, kde se s nimi lektori rozloučí, jménem AAČR jim poděkujeme za účast a jsou jim předána osvědčení o absolvování kurzu.

Pak se rozjíždí do svých domovů. Jsem přesvědčen, že již zodpovědněji, než přijížděli ráno, a s mnoha novými informacemi a zkušenostmi, které mohou v provozu uplatnit. Doufejme tedy, že se i do budoucna podaří zajistit pokračování projektu, aby co nejvíce začínajících řidičů mohlo získat ve druhém stupni vzdělávání co nejvíce zkušeností, které jistě využijí v provozu, kde budou dobrými řidiči.

Jiří Martínek

Reportáž z Mostu

Seriál Start driving se tentokrát odehrával na Autodromu Most, respektive jeho části, která slouží k těmto aktivitám. Projekt je ve společné režii Asociace autoškol ČR a Asociace center bezpečných jízd AČR. Dále se podílí asociace dopravních psychologů a v neposlední řadě i Policie ČR. Účastníci jsou mladí řidiči do věku 24 let.

Mostecký autodrom, nabízí kromě akce Start driving také několik podobných, které pořádají pro různé věkové kategorie a zaměření. Zřejmě by stálo za úvahu posunout věkovou hranici i u našeho seriálu, podobné kurzy by jistě prospěly všem začínajícím řidičům. I zde se setkáváme s „nováčky“, kterým ještě nezaschnul inkoust na řidičáku, i s řidiči s délkou praxe 4 roky. Zejména při evaluačních jízdách, které s účastníky provádí autoškola (v Mostě spolupracují autoškoly Šlajchrt Slaný a Krejča Mělník) jsou rozdíly markantní.

Ti, co již mají řidičské oprávnění „nějaký ten pátek“ a přijedou kolikrát i s vozidly vyšší třídy, si chtějí vyzkoušet, kolik vydrží, mnohdy se i předvádět před kamarády. Jistě i pro ně je kurz přínosem, mnozí již absolvovali podobný, který si platili sami. Mnohem větší dopad však vidím u řidičů do dvou let praxe, kteří se dají lépe ovlivnit.

Obsah kurzu je na všech polygonech podobný, upravený dle možností polygonu a zkušeností organizátorů. Po příjezdu a zaregistrování jsou účastníci rozděleni do tří skupin a rovnou si připraví vozidla na odpolední část. Dopolední část zahajuje Policie ČR.



Tady bych si hodně přál, aby se přednášky sjednotily. V Mostě frekventanti kurzu neviděli policejní vůz, ani neslyšeli kdy, kdo, jak a proč je může zastavit. Vyprávění zástupce Policie bylo místy zábavné a poutavé, ale měl bych i výhrady. Poté absolvuje každá skupina výklad dopravního psychologa, představení zásad bezpečné jízdy a praktickou evaluační jízdu s učitelem. Při nich se nejvíce projevují různorodá řidičská praxe účastníků. Pokud mám hovořit z pozice učitele, u začátečníků hodnotíme návyky získané v autoškolě, u pokročilých s delší praxí, jsou to spíše zlozvyky získané v provozu.

Po přestávce na oběd, který mají absolventi zdarma, následuje odpolední část, kde účastníci rozdělení do tří skupin, s vlastními vozidly, zjišťují limity své i svého vozidla v různých krizových situacích. Procvičuje se správné ovládání vozidla (slalom), vyhýbací manévry z kopce jak na suchu, tak pod vodou, reakční doba řidiče, brzdné dráhy při různých rychlostech a povrchu, jízda v hluboké vodě a podobně. Zde se hodně projeví stáří, vybavenost a v neposlední řadě i technický stav vozidel, s nimiž absolventi přijeli (nefunkční ABS, nevhodné pneu a podobně). I toto, je ale přínosem, protože všichni mohou pozorovat a porovnat chování různých vozidel ve stejných situacích. Zde bych vyzdvíhl technickou úroveň a zázemí polygonu Most, násobenou výkonem „polygoňáků“, kteří se snaží, co jim síly a hlasivky stačí, předat zkušenosti absolventům projektu.

Zkusil jsem prožít jedno odpoledne s účastníky jako jeden z nich a pro začínající řidiče to jistě není „procházka růžovým sadem“, ale určitě velmi cenná a praktická zkušenost, kterou zažili v situaci, která byla bezpečná, a rovnou, ve vysílačce, přes kterou všichni dostávali pokyny, slyšeli hodnocení i radu jak dál. Na konci celého dne jsou předány certifikáty o absolvování, dárek od Škody auto Mladá Boleslav (tímto velmi děkujeme) a proběhne krátké zhodnocení celé akce. Absolventi většinou souhlasným mručením a pokyvyváním vyjadřují svoji spokojenost, pokud zazní výhrady, tak k poměru teorie versus praxe.

Pokud budu hodnotit já z pozice učitele autoškoly s praxí přes třicet let, mohu zodpovědně prohlásit, že v tomto projektu dostávají mladí řidiči jedinečnou možnost zjistit limity své a svého vozidla, je jen na nich, co si z celé akce odnesou. Projekt je zcela určitě přínosem ke zvýšení bezpečnosti na silnicích a přál bych tomuto projektu, aby se stal nekonečným seriálem ve výchově začínajících řidičů. Jen ještě nejen je, ale celou řidičskou komunitu přesvědčit, že dodržovat předpisy na silnicích má smysl.

Miloš Šlajchrt

Reportáž z Jihlavy

Jeden z kurzů projektu Start Driving probíhal dne 4. 6. 2020 na polygonu v Jihlavě. Prohloubit znalosti a řidičské dovednosti si přijelo celkem 36 účastníků. Pro tyto zájemce byl nachystán tradiční program těchto vzdělávacích kurzů. Po krátkém představení projektu zástupci AAČR následovalo rozdělení přítomných do jednotlivých skupin a jejich následné rotace mezi dopravními psychology, policií ČR, učiteli polygonu a autoškolami, které zajišťovaly praktickou část kurzu v provozu s každým jednotlivým účastníkem.

Polygon v Jihlavě disponuje moderním zázemím, což spolu s krásným letním počasím brzy navodilo dobrou náladu



u všech zúčastněných. Nejočekávanější byla praktická část, která se absolvuje na kluzných plochách polygonu. Účastníci kurzu prošli od brzdění, přes vyhýbací manévry, po průjezd zatáčkou, vše samozřejmě na kluzné ploše. Ve vaně s hlubokou vodou si mohli vyzkoušet zvládání aquaplaningu. V technické pasáži si pak procvičili ovládání vozidla v omezeném prostoru. Všichni ocenili možnost vyzkoušet si smyk zadní nápravy vyvolaný posuvnou deskou. Zde byl také vidět rozdíl ve vozidlech moderními jízdními asistenty a vozidly bez nich.

Na závěr lze konstatovat, že kurz v Jihlavě měl velký úspěch u všech zúčastněných, kterým na konci předal certifikát o účasti na kurzu Start Driving majitel polygonu, p. Antonín Musil.

Ing. Bc. Martin Aujezdský





Reportáž z Vysokého Mýta

Projekt Start Driving ve spolupráci s dalšími partnery vytvořila AAČR. Je inspirován druhou fází vzdělávání v Rakousku. Mladí začínající řidiči si zde mají dále rozvíjet své zkušenosti, které získali ve výcviku v autoškole a následně po získání řidičského oprávnění v prvních měsících a letech na silnici.

Ve Vysokém Mýtě je za autoškoly partnerem projektu Autoškola Pegas s.r.o. z Litomyšle a Poličky a Autoškola Drumel z České Třebové. Polygon poskytuje Autodrom Vysoké Mýto ve spolupráci s firmou DECRA, která zajišťuje instruktory a výcvik na kluzných plochách. Za Policii se zúčastní vždy zástupce Krajského ředitelství PČR a příslušníci útvaru Dálniční policie sídlící ve Vysokém Mýtě. Dopravní psychologii s účastníky probírá paní Mgr. Jitka Bukáčková.

Celý den je vždy zahájen prezentací účastníků, kde každý obdrží informační materiály. Seznámí se partnery projektu, s programem a s protagonisty celého dne. Společná část pokračuje prezentací zástupce firmy DECRA, kde pan Simon

všechny seznámil s principy defenzivní jízdy, jak se naučit předvídat a dalšími zajímavostmi. V dalším, ještě společném programu, se žáci od zástupce Krajského ředitelství Policie ČR dozví, jak policie funguje, jaké má úkoly, možnosti i pravomoc. Seznámí se se způsoby zastavování vozidel a s průběhem kontroly.

Následuje rozdělení do tří pracovních skupin:

- 1. skupina** jde na přípravnou část pro odpolední praktický výcvik na polygonu. Dozví se informace důležité pro dobré zvládnutí prvků, které budou odpoledne zkoušet.
- 2. skupina** má workshop s dopravní psycholožkou, kde se dozvídají o problémech, které ovlivňují průběh řízení vozidla z hlediska lidské psychiky. Je to velmi důležité pro uvědomění si svých limitů.
- 3. skupina** se projede v běžném provozu se zástupcem autoškoly. Žáci jedou zpravidla ve třech a během hodinové jízdy se vystřídají.

Na závěr si společně rozeberou své jízdy a sami si řeknou, co se jim na druhém líbilo či nelíbilo. Velkou zkušeností je při této jízdě policejní kontrola, kterou provádí příslušníci oddělení dálniční policie ve VM. Žáci v praxi zažijí zastavení vozidla, ať už od stojícího policisty nebo z jedoucího vozu či motorky. Vyzkouší si, jak vypadá kontrola dokladů, případně i dechová zkouška. Pro většinu je to první setkání s policistou na silnici.

Po dobrém obědě následuje odpolední praktická část na stanovištích. Tuto část zajišťují pracovníci Autodromu ve Vysokém Mýtě a instruktoři firmy Deckra. Tato část je velmi oblíbená.

Mgr. Vítězslav Fila



**1denní komplexní kurz
pro min. 1 000 uchazečů
v ČR – ZDARMA
Registrace účastníků:
www.startdriving.cz**

Výuka první pomoci jako součást přípravy řidičů

1. Proč učit první pomoc?

Při dopravních nehodách v ČR zemře každoročně kolem 600 osob, 25000 je zraněno, z toho 2500 těžce. Celosvětově přijde při dopravních nehodách ročně o život cca 1,25 milionů lidí, 50 milionů účastníků dopravních nehod je zraněno. Dopravní nehody jsou hlavní příčinou smrti u osob ve věku 15–29 let a druhá nejčastější příčina smrti ve věkové kategorii 5–14 let.

Jedním z faktorů, který může výrazně ovlivnit jak procento úmrtí, tak i závažnost následků zranění, je včas a správně poskytnutá první pomoc. Nejedná se jen o zajištění brzkého příjezdu profesionálních zdravotníků. Jak ukazují statistiky publikované The International Federation of the Red Cross and Red Crescent Societies (IFRC), k 50 % úmrtí při dopravních nehodách dochází ještě před příjezdem záchranné služby. Podle IFRC dochází k zhruba 50 % úmrtí do pouhých několik minut po nehodě. Je známým faktem, že v případě srdeční zástavy započíná již po 4 minutách odumírání mozku. Každou minutou klesá šance na přežití přibližně o 10 %. Vzhledem k tomu, že průměrná doba dojezdu Záchranné zdravotnické služby činí v České republice kolem 8–15 minut, je evidentní, že k rychlému zásahu musí dojít ještě před příjezdem profesionálů. Právě laičtí zachránci z řad svědků nehody v takovém případě sehrávají klíčovou roli při záchráně života a zdraví. Podle odhadů Červeného kříže má včas a správně poskytnutá první pomoc potenciál zachránit až 10 % životů.

Poskytování první pomoci může přinášet určitá rizika také pro samotné zachránce. U dopravních nehod jsou to vedle obvyklých rizik (např. nakažlivé choroby) především rizika spojená s pohybem v dopravním provozu. Dobře proškolení zachránci dokážou rizika lépe reflektovat a zajistit svoji vlastní bezpečnost. Méně pravděpodobně se tak stanou dodatečnými oběťmi dopravních nehod.

Význam laické první pomoci je nesporný a nesporná je také důležitost efektivní přípravy laických zachránců. Existuje předpoklad, podpořený některými výzkumy, že absolvování kurzů první pomoci zvyšuje úroveň kompetencí těchto zachránců a také pravděpodobnost, že budou schopni a ochotni poskytnout v reálné situaci první pomoc. Další studie a také praktické zkušenosti řady zdravotníků však ukazují, že ne všichni absolventi kurzů první pomoci jsou

schopni poskytnout včas a správně první pomoc a tudíž, že pouhé absolvování kurzu ještě neznamená, že je konkrétní jedinec dobře připraven účinně pomoci. Výzkumy realizované v Německu, kde je proškolenost obyvatel v první pomoci kolem 80 % ukázaly, že jen necelých 13 % lidí je v případě akutní situace schopno účinně zasáhnout. Pilotní studie realizovaná v České republice ukazuje, že čerství absolventi kurzů první pomoci z řad začínajících řidičů jsou sice převážně spokojeni s průběhem kurzu, jen 57 % z nich se však cítí kompetentní k poskytnutí první pomoci a jen několik procent dotazovaných má po kurzu alespoň elementární znalosti problematiky. Důležité proto je nejen samotné absolvování kurzu, ale také volba vhodných metod výuky.

Důraz je třeba klást na reálné dovednosti, a především na psychickou připravenost účastníků zvládnout náročnou a stresující akutní situaci. Aktuálním trendem v této oblasti je využití zážitkového přístupu k výuce. Zážitková pedagogika představuje vysoce účinnou metodu výuky první pomoci. Klade důraz právě na ty oblasti, které byly tradičními přístupy zanedbávány, především pak připravenost aktivně zvládnout reálnou situaci první pomoci. Zážitková metodika klade důraz na emoce, překonávání obav i strachu ze smrti. Teoretické informace jsou redukovány na nezbytné minimum, důraz je kladen na praktickou přípravu. Efektivita zážitkových kurzů vyvažuje i jejich nesporné nevýhody – pro účastníky jsou náročné a jejich realizace je nákladná. Také nároky na kvalitu lektorů jsou vyšší.

Výzkumy realizované v České republice (CDV) i zkušenosti ze zahraničí ukazují, že delší kurzy (ideálně minimálně 16 hodin) využívající zážitkovou metodiku jsou výrazně účinnější než kratší kurzy, zaměřené spíše teoreticky, využívající frontální přístup.

2. Současný stav v ČR

V současnosti je vzdělávání řidičů v oblasti první pomoci upravováno právními předpisy rámci zákona č. 247/2000 Sb. Výuka a výcvik zdravotnické přípravy jsou součástí učební osnovy výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění. Konkrétní podobu přípravy definuje vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. Vedle žadatelů o ŘO procházejí vzděláváním v oblasti první pomoci také profesionální řidiči.

Klíčové problémy stávající koncepce v ČR:

- Příliš krátká časová dotace, která neposkytuje dostatek prostoru pro adekvátní osvojení všech důležitých témat.
- Vágní stanovení povinného rozsahu témat.
- Vágní stanovení žádoucí koncepce a priorit.
- V řadě autoškol má kurz spíše formální charakter.
- Absence moderních výukových metod. Převažuje důraz na teorii, prostor pro nácvik dovedností je minimální.
- Výuka často obsahuje faktické chyby.
- Minimální požadavky na odbornou i pedagogickou kvalifikaci lektorů a nulová kontrola jejich úrovně.
- Absence praktické zkoušky ověřující dovednosti a reálnou připravenost účastníků.

3. Žádoucí podoba výuky první pomoci

Výuka první pomoci by měla probíhat v pěti klíčových rovinách:

- Znalosti.
- Dovednosti.
- Připravenost aktuálně zvládnout stresovou situaci první pomoci.
- Připravenost zvládnout zážitek první pomoci s odstupem.
- Obecná ochota poskytnout první pomoc.

4. Cílové skupiny kurzů první pomoci pro řidiče

Frekventanti autoškol

Výuka první pomoci v rozsahu nejméně 16 hodin, vedená zážitkovou metodou, by měla být nedílnou součástí vstupního vzdělávání řidičů. Kurzy první pomoci mohou tvořit součást výuky v autoškolách, mohou však také být odděleny a účastníci je mohou absolvovat mimo autoškolu. Důležitou součástí tohoto vzdělávání by mělo být testování připravenosti poskytnout první pomoc, nejlépe v rámci simulovaných situací.

Profesionální řidiči

Každý profesionální řidič by měl absolvovat nejméně jednou kurz první pomoci v rozsahu 16 hodin. Během každoročního vzdělávání by se znalosti a dovednosti první pomoci měly dále prohlubovat (např. s využitím simulovaných situací).

Účastníci terapeutických programů pro řidiče s problematickým průběhem řídicí praxe

Problematictí řidiči jsou důležitou cílovou skupinou pro výuku první pomoci. Kurzy v rozsahu 4–7 hodin mohou sloužit nejen jako příležitost k rozvoji připravenosti poskytnout první pomoc, ale také jako určité preventivní opatření – představují konfrontaci se situací dopravní nehody jako důsledku rizikového chování za volantem. Pilotní testování kurzů první pomoci



začleněných do terapeutických programů pro řidiče prokázaly vysokou míru spokojenosti účastníků. Do aktuálně navrhované podoby terapeutických programů, která vstupuje v platnost 1. 7. 2023 se však s kurzem první pomoci zatím nepočítá.

Refresh kurzy

Znalosti a dovednosti získané v kurzech první pomoci je vhodné v pravidelných intervalech obnovovat. Zkrácené „refresh kurzy“ se mohou stát vhodnou součástí případného systému pravidelného vzdělávání řidičů. Ten však v současnosti není uzákoněn.

5. Závěr

Schopnost poskytnout první pomoc je nedílnou součástí kompetence dobrého řidiče i všech účastníků dopravního provozu. Rozvoj znalostí, dovedností i obecné připravenosti a motivace poskytnout první pomoc by proto měl být zakomponován do všech standardních rozvojových aktivit pro řidiče. Cílem přitom není jen formální proškolení, ale skutečně efektivní výuka první pomoci, která zajistí dosažení adekvátních kompetencí u všech skupin řidičů.

V této souvislosti můžeme formulovat následující priority:

- Zařazení kurzů první pomoci do rámce všech rozvojových aktivit pro řidiče.
- Rozšíření rozsahu realizovaných kurzů.
- Využití moderních a efektivních metod tréninku (především zážitkové pedagogiky).
- Zapojení vzdělávání řidičů do širšího rámce celoživotního vzdělávání v oblasti první pomoci.

Rovina kompetencí	Problémy, úkoly	Opatření
Znalosti	Přehlcení informacemi. Nesrozumitelnost. Nestrukturovanost. Nepřesnost, mýty, omyly.	Redukce informace na nezbytné minimum. Jednoduché, srozumitelné informace, v jasné struktuře. Systém průběžného vzdělávání a hodnocení trenérů první pomoci.
Dovednosti	Nedostatečný nácvik. Nedostatečná zpětná vazba. Umělé situace.	Důraz na praktickou část výcviku, důraz na preciznost provedení. Průběžná zpětná vazba. Dril všech důležitých aktivit, zautomatizování činností. Důraz na realističnost situací (realisticky vypadající figuríny, simulované situace apod.).
Schopnost zvládnout situaci na místě	Dočasná neschopnost aktivity. Omezená schopnost vybavit si dříve naučené informace. Pokles výkonnosti dokonce i u jednoduchých úkolů. Časová distorze. Časový tlak. Selektivní vnímání. Silný subjektivně pociťovaný stres. Vliv dalších přítomných osob (bystander effect).	Lepší porozumění procesu – nutný další výzkum. Psychologické aspekty a bariéry jako jedno z témat tréninku. Trénink s využitím zážitkových metod – s důrazem na psychologické aspekty. Dril a procvičování základních činností. Rutinizace postupů. Průběžná evaluace a zefektivňování procesu telefonicky asistované neodkladné resuscitace.
Schopnost zvládnout situaci s odstupem	Pocity viny a selhání. Pocit neuzavřenosti pramenící z toho, že řada laických záchránců nemá možnost zjistit, jaký byl další osud osob, kterým pomáhali. Tvorba specifického vztahu mezi záchráncem a zachraňovanou osobou. Situační trauma – příznaky posttraumatické stresové poruchy. Nepřiměřené sdílení zážitku – velmi silná potřeba hovořit o své zkušenosti, nebo naopak snaha zážitek zcela vytěsnit.	Systém péče o laické záchránce: - psychologická pomoc, terapie traumatu - informační letáky od ZZS - možnost získat informace o dalším osudu zachraňovaných. Zahrnutí psychologických témat do kurzů první pomoci – práce se zážitkem.
Obecná ochota pomoci	Obavy z toho, že mohu svým zásahem ublížit. Bystander efekt – delegace odpovědnosti, obavy ze sociální kontroly a sankcí. Nepřijatelnost situace. Osobní charakteristiky jednotlivce, schopnost zvládat emoce. Pocity zodpovědnosti, pocity viny a sociální tlak.	Absolvování výcviku v první pomoci – pocit kompetence, sebevědomí Dril – rutinní zvládání dovedností, automatizace reakcí Individuální vnitřní bariéry a jejich překonávání jako součást tréninku. První pomoc jako součást veřejného diskurzu.

Naplnění těchto priorit brání především následující faktory:

- Finanční i organizační nákladnost změn.
- Nedostatek kvalifikovaných lektorů ovládajících metody zážitkové pedagogiky. Dalším problémem jsou obecně vysoké nároky, které tato metodika na lektory klade.
- Nízká ochota účastníků kurzů podílet se na nákladech svého vzdělávání.
- Nutnost vnímat výuku první pomoci u řidičů také jako politickou prioritu.

Zajištění adekvátní úrovně proškolenosti řidičů v oblasti první pomoci vyžaduje řadu změn a opatření, za využití intenzivní mezirezortní spolupráce především rezortů dopravy, školství a zdravotnictví. Do budoucna je však velmi účinným nástrojem, jak zefektivnit přednemocniční urgentní péči, redukovat počty úmrtí i dalších závažných zdravotních a sociálních dopadů dopravních nehod, a současně také nástrojem, jak dále kultivovat veřejnost nejen v rámci aktivního prosociálního chování, ale i v rámci prevence patologických jevů.

V minulosti se již doporučení na změny v koncepci výuky první pomoci objevily ve strategickém dokumentu Zhodnocení koncepce dopravní psychologie v ČR a tvorba budoucí strategie oboru, byla také vytvořena Metodika výuky první pomoci v rámci přípravy řidičů. Důležitým úkolem do budoucna je především praktická implementace nové koncepce.

Vzdělávání řidičů jako specifické cílové skupiny by jistě nemělo být jedinou příležitostí k výuce první pomoci, nabízí však šanci k osvětlení již dříve nabytých znalostí a dovedností a propojení první pomoci s dopravní problematikou má i určitý preventivní potenciál, protože konfrontace s možnými následky porušování pravidel v dopravě snižuje rizikové chování za volantem.

Mgr. Veronika Kurečková

*Pokud Vás problematika první pomoci v dopravě zajímá blíže, kontaktujte nás: veronika.kureckova@cdv.cz
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. Brno*

Tento článek shrnuje publikaci: Kurečková, V. (2018). Výuka první pomoci jako součást přípravy řidičů, Závěrečná práce kurzu Dopravní psycholog, UPOL, Olomouc

Vzdělávací program dopravní psychologie

V roce 2011 vstoupil v platnost novelizovaný zákon č. 361/2000 Sb. (Zákon o provozu na pozemních komunikacích), ve kterém byly stanoveny podmínky pro získání akreditace k provádění dopravněpsychologického vyšetření. Jedním z požadavků bylo absolvování postgraduálního studia v oboru dopravní psychologie v rámci celoživotního vzdělávání prováděného vysokou školou. Asociace dopravních psychologů však toto vzdělávání pořádala pro své členy již o několik let dříve. Reagovala tak s předstihem na rostoucí potřebu aplikace psychologie v oblasti dopravy. První běh se uskutečnil v letech 1992–1993, druhý běh v letech 1997–1998. Již v těchto letech poskytla akademické zázemí katedra psychologie Filosofické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci, v čele s doc. PhDr. Vladimírem Řehanem. V dalších letech převzal organizaci za univerzitu doc. PhDr. Matuš Šucha, Ph.D.

Za Asociaci dopravních psychologů zajišťuje od roku 2006 celou organizaci tohoto studia PhDr. Dana Černochová, Ph.D. Od té doby až do letošního roku bylo uspořádáno 11 běhů tohoto vzdělávání. Kromě Univerzity Palackého, se kterou Asociace dopravních psychologů tento program pořádá dosud, se do spolupráce zapojila v roce 2012 také Univerzita Karlova v Praze a v roce 2012 a 2013 také Masarykova univerzita v Brně.

Studium již není vázáno na členství v Asociaci, je určeno pro dopravní psychology, kteří působí přímo v dopravních institucích či privátních pracovištích zaměřených na poskytování dopravněpsychologických služeb. Program vznikl podle struktury vzdělávání Stálé komise pro dopravní psychologii při Evropské federaci psychologických asociací (EFPA). Programové okruhy studia jsou zaměřeny na práci dopravních psychologů a jsou zvoleny tak, aby přispěly ke zvýšení kompetentnosti absolventů v oblasti dopravní psychologie, jsou průběžně aktualizovány a doplňovány o nové poznatky.

Vzhledem k tomu, že je toto studium určeno především pro psychology, kteří chtějí požádat o udělení akreditace k provádění dopravněpsychologického vyšetření, je velká část věnována tématům, které s ním přímo souvisí: obsah a průběh dopravněpsychologického vyšetření, používané psychodiagnostické metody, specifika vyšetření u řidičů-seniorů, psychické funkce posuzované v rámci dopravněpsychologického vyšetření, prezentace kazuistik. Do programu jsou však zařazena témata z celé oblasti dopravní psychologie, např. dopravní výchova, autoškolství, péče o účastníky a oběti dopravních nehod, rehabilitační programy pro řidiče, adiktologie v dopravě, soudně znalecká činnost, legislativa v oblasti dopravní psychologie, dopravně bezpečnostní kampaně, role dopravní psychologie při řešení problémů v dopravě, apod.

Na výuce se v průběhu let podíleli kliničtí a dopravní psychologové, dopravní inženýři, učitelé autoškol a lékaři. V kurzu přednášeli či přednášejí pracovníci Univerzity Palackého, Univerzity Karlovy, Dopravní fakulty ČVUT, Centra dopravního výzkumu a odborníci z praxe. Od roku 2006 se výuky účastní za Asociaci dopravních psychologů PhDr. Vlasta Rehnová a PhDr. Martin Kořán, CSc., za Univerzitu Palackého doc. PhDr. Matuš Šucha, Ph.D., průběžně se účastní i další členové Asociace, zejména v rámci metodických seminářů, poskytování praxe apod.

Účastníci zakončují studium složením závěrečné zkoušky, odevzdáním a obhajobou závěrečné práce a dokladem o absolvování praxe u dopravního psychologa v rozsahu 40 hodin. Po úspěšném zakončení obdrží frekventanti Osvědčení o absolvování kurzu dopravní psycholog, vydané zastřešující univerzitou.

*PhDr. Dana Černochová, Ph.D.,
PhDr. Vlasta Rehnová*



Autonomní (robotická) vozidla – psychologické a etické souvislosti

V naší nemocnici Na Homolce od počátku její existence v r. 1989 funguje automatický rozvoz stravy z centrální kuchyně na jednotlivá oddělení pomocí autonomních akumulátorových vozíků systému Arcanta, které se pohybují po naprogramovaných drahách, umějí samy nakládat kontejnery s jídly v ústavní kuchyni a využívají i speciální výtahy k přepravě do pater, kde jsou umístěna lůžková oddělení. Pacienti i návštěvníci nemocnice s úžasem pozorují, jak vozíky bez lidské obsluhy jezdí po chodbách plně naložené, před překážkami (např. stojícím lidmi) vydávají hlasité zvukové signály, samy najíždějí do výtahů a samy z nich vyjíždějí.

Nechtěl bych, aby tento text působil jako Libušino proroctví „Vidím město veliké...“ ale možná další generace dopravních psychologů se bude muset vypořádat s docela jinou realitou v dopravě, než na jakou jsme byli zvyklí my ze starší generace, a to včetně změn v dopravněpsychologickém vyšetření řidičů.

V květnu 2019 se v MF DNES objevil článek „**Polygony i letiště. Vývoj aut bez řidiče se rozjíždí**“ s podtitulem Česko se konečně ve větší míře zapojuje do trendu samořiditelných aut. V článku se uvádí, že na učení aut jezdit bez řidiče pracuje i ČVUT. Jakub Dvořák, z TÜV SÜD Czech, s.r.o., se vyjádřil, že se jedná o úkol s množstvím překážek a otázek v podobě legislativy, nepřipravenosti techniky, prostředí i osob a **etických otázek**.

V lednu 2021 se v denním tisku objevila informace, že výrobce senzorů pro automobilový průmysl VALEO testuje ve spolupráci s Vysokou školou báňskou – Technickou univerzitou Ostrava (VŠB-TUO) na polygonu v Milovicích první automobil s tzv. DbW (Drive-by-wire). Ve spolupráci s VŠB-TUO vyvinulo vlastní systém komplexního řízení. Plně elektronické řízení typu DbW umožňuje vysokou dynamiku řízení a je preciznější než sebelepší „živý“ testovací řidič. Díky integraci systému se vozidlo stává plně říditelným v podélném i příčném směru s možností nouzového brzdění. Testují se asistenční a autonomní systémy na bázi detekční kamery na předním skle.

Jako příklad bych uvedl článek, který se objevil v MF Dnes 16. 12. 2021 pod názvem: „**Vlak bez strojvedoucího poprvé vyjel v Česku**“, který popisuje, jak poprvé vyjel autonomní vlak při

**Evropou obchází
„strašidlo“ elektromobility
a autonomních vozidel**

prezentaci jízdy po digitální železnici na Švestkové dráze v Libčevsi na Lounsku. Do běžného provozu budou vlaky bez strojvedoucího nasazeny zřejmě za dva až tři roky. Předtím je nutné změnit legislativu. Ředitel společnosti AŽD, která

investovala 100 milionů Kč, Zdeněk Chrdle, uvedl, že se jedná o integraci různých systémů a na vývoji se pracuje deset let. Trať u Libčevsi je pokryta vysokorychlostní wi-fi. Vlak se rozjede sám, jeho polohu i rychlost vidí dispečer.

Na loňské (2021) výstavě EXPO 2020 v Dubaji vystavovala firma Virgin Hyperloop prototypy modulů pro přepravu osob a nákladu. Přeprava zboží a materiálu je jedním z nosných využití technologie (o které jsem hovořil na semináři v Prostějově již v r. 2013 v přednášce Vize v silniční dopravě – bezpečná a udržitelná mobilita), která se skládá z velké přepravní kapsle pohybující se v uzavřeném trubcovém systému v podmínkách blízkých vakuu pro snížení odporu, díky čemuž má kapsle s pasažéry dosahovat až rychlosti 1200 km/h. První komerční nasazení Hyperloopu je v současnosti plánováno zhruba pro rok 2030.

Česká vláda schválila v roce 2017 dokument Vize rozvoje autonomní mobility a na schválení čeká Akční plán autonomního řízení s návrhem konkrétních opatření. V roce 2021 vznikla etická komise pro posuzování otázek spojených s provozem autonomních vozidel. Komise může řešit i sporné a krizové situace, například když autonomní vůz bude muset rozhodnout, zda v neočekávané situaci chránit svého řidiče, nebo jiné účastníky silničního provozu. Nicméně Česká republika zaostává z hlediska technologií, legislativy či infrastruktury v připravenosti na autonomní vozidla. Tesla prodává vozidla s označením „Plně autonomní řízení“, což sice majitelům dodává pocit, že vozidlo je plně autonomní, ale ani náhodou to není pravda. Jedná se o zavádějící marketing. Tesla dokonce odebrala možnost aktivovat tento „plnohodnotný autopilot“ ve městě, protože na něco takového není ani zdaleka připraven.

Již dnes některá vozidla BMW či Mercedesu dokáží především na dálnicích po zapnutí autonomního řízení volit nejrychlejší trasu, rychlost jízdy, směrovky, odbočování a vše ostatní, ale řidič stále musí mít aspoň jednu ruku položenou na volantu a dávat pozor na provoz.

Již v roce 2012 jsme s dopravními psychology sdruženými ve Standing Committee Traffic Psychology diskutovali o tzv. inteligentních autech bez řidiče, která by podle návrhů odborníků z automobilového průmyslu mohla být bezpečnější nežli vozidla řízená lidmi. Tehdy začínaly studie univerzit Stanford a Caltech i firem Google či Volkswagen. Jedna věc je technická stránka věci, tj. technologie, které se stále vyvíjejí a umožňují vybavit vozidla s autonomním řízením takovými technickými vymoženostmi, že nepotřebují ke svému provozu řidiče a orientují se zcela za pomoci počítačových systémů, které detekují okolí vozidla a určují jeho trasu. Detekce okolí může probíhat různě – systémy jako radar, lidar, satelitní navigace GPS a počítačové vidění.

Asociace automobilového průmyslu SAE International v roce 2014 definovala stupně automatizace 0 až 5 (citováno dle Wikipedie):

- 0 – bez automatizace, automatický systém pouze varuje, ale neovládá vůz,
- 1 – asistence řidiče („hands on“, automaticky mohou probíhat složitější funkce (adaptivní tempomat, aktivní parkovací asistent), řidič musí být schopen kdykoli řídit,
- 2 – částečná automatizace („hands off“), automat řídí, zrychluje i brzdí, řidič musí sledovat provoz a kontrolovat činnost systému,
- 3 – podmíněná automatizace („eyes off“), v definovaném prostředí se řidič nemusí věnovat řízení, musí však být připraven převzít řízení v časovém limitu, který stanoví výrobce,
- 4 – vysoká automatizace (mind off“), s výjimkou vysoce nebezpečného prostředí (nebezpečné počasí) řídí automat a řidič nezasahuje,
- 5 – plná automatizace („řízení volitelné“), automat řídí do libovolného legálního cíle, řidič jen zadá cíl.

Cílem zavedení autonomních vozidel do provozu je zvýšení celkové bezpečnosti dopravy. Nejčastěji je vyzdvižováno očekávání, že autonomní vozidla budou kompenzovat chyby lidského faktoru, jejichž podíl je dlouhodobě vyčíslen na 94 %. Již v roce 1991 bylo založeno sdružení FERSI (Forum of European Road Safety Research Institutes) s cílem podpořit spolupráci mezi výzkumnými instituty pro silniční bezpečnost. Výzkumníci spatřují hlavní rizika v tzv. „smíšeném typu dopravy“, kdy se v dopravním prostředí budou pohybovat autonomní vozidla (stupně 3 či 4), která v kritických situacích budou vyžadovat tzv. zpětné převzetí kontroly řidičem, vedle běžně manuálně řízených vozidel, motocyklů, cyklistů, chodců atd. Má-li dojít k plynulému propojení autonomních vozidel se stávající realitou dopravního provozu, bude nutné, aby autonomní vozidla byla schopna maximálně napodobit běžné řidičské chování. Jednou z nejvýraznějších předností autonomních vozidel je schopnost minimalizovat dopravní nehody s chodci či jinými překážkami před vozidlem. To je umožněno strojově přesnými reakcemi autonomního systému. Současné jsou však tyto přesné a rychlé reakce obtížné pro řidiče manuálně řízených vozů, jedoucích za autonom-

ními vozidly. Tím se vysvětluje fakt, že nejčastějším typem dopravní nehody autonomních vozidel je zasažení zadní části autonomního vozidla manuálně řízeným vozidlem.

Nejvíce se očekává od zvýšení bezpečnosti ve smyslu minimalizace dopravní nehodovosti. Pro úspěšnou aplikaci autonomních vozidel je stěžejní důvěra jejich budoucích uživatelů. Tuto důvěru vytváří „bezpečná zkušenost“, že autonomní vozidla jsou spolehlivá, a je značně ovlivňována medií a informacemi o selháních těchto vozidel.

Některé automobilové společnosti předpokládaly, že do roku 2022 budeme již používat technologii úrovně 5. U vývoje ale stále přetrvávají problémy, které tento technologický posun brzdí.

Technologicky jsou vozidla připravena stále lépe a je jen otázkou času, kdy dojde k výrobě vozidla spadajícího do vyšších stupňů klasifikačního systému SAE. Co však dosud připraveno není, je příslušná legislativa. Vývoj vozidel z pohledu jejich automatizace s sebou přináší celou řadu dosud nezodpovězených otázek, např.: Co vlastně právně představuje autonomní vozidlo? Kterým odpovědnostním vztahem se případný vznik újmy bude řídit, odpovědností za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku, nebo odpovědností za škodu způsobenou vadou výrobku?

Stávající legislativa nevymezuje pojem autonomní vozidlo a navíc jde v základních ustanoveních vysloveně proti zavedení autonomních vozidel do provozu. Dle zákona č. 361/2000 Sb., O provozu na pozemních komunikacích, řidičem může být jen fyzická osoba, nikoliv vozidlo (resp. věc). Uvedený zákon dále zakotvuje, že jednou ze základních povinností řidiče je plně se věnovat řízení a sledovat situaci v provozu. Je možné, že se to jednou změní, ale to může trvat roky. Např. v USA se dle aktuálních plánů bude použití autopilota na dálnicích legalizovat až po roce 2025.

Dle právních expertů bude nutno prozatím vycházet z obecné odpovědnosti za škodu a především potom z obecné preventivní povinnosti dle § 2900 a násl. Občanského zákoníku, to vše ve spojení s odpovědností za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku, přičemž na „autonomní“ vozidlo bude nahlíženo jako na vozidlo „klasické“. Nicméně dosud neřešené právní otázky ponechme právníkům, protože legislativa a následná aplikační praxe budou čelit několika významným otázkám, neboť dle JUDr. M. Faltuse „rozvoj automatizace nejen v oblasti automobilového průmyslu jde nepochybně kupředu“.

4. listopadu 2021 byl v MF Dnes otištěn článek „Nehody roboaut půjdou za majitelem i silničáři“, který popisuje, že primární zodpovědnost za nehody samoříditelných aut ponese provozovatel, ale u řady nehod půjde škoda na vrub správce silnic. V budoucnu, kdy člověk bude ve vozidle jen pasažérem, se už silničáři nebudou moci z případných nehod vyvinut tak snadno. Půjde zejména o chybějící bílou čáru na okraji komunikace, problémem mohou být i různé podoby svislého a podélného značení, včetně výjimek v pravidlech napříč Evropou, které bude nutné před zahájením provozu aut bez řidiče sjednotit.

Zavedení autonomních vozidel do praxe bude mít mimo jiné i obrovský dopad na podobu pojišťovnictví. Česká asociace pojišťoven na toto téma vytvořila analýzu, ve které řeší odpovědnost za provoz těchto typů vozidel. Předpokládá se odklon od individuálních pojistek fyzických osob a rozvoj flotil provozovatelů autonomních vozidel, tedy prohlubování a rozšiřování principu současného operativního leasingu.

Některé zahraniční pojišťovny už nabízejí do budoucna krytí v případě ovládnutí vozu hackerem či v případě nehody způsobené softwarem auta, čili apriori předpokládají, že se to může stát.

Podle nejrozumnějších studií jsou totiž **smysly člověka – řidiče nenahraditelné**. Senzory mohou většinu času fungovat správně, ale pak si jednoho dne černý plastový sáček splete s kočkou a začne panicky brzdit. Případně hustý déšť nebo sněžení mohou být pro zkušeného řidiče sice trochu nepříjemné, systémy pro autonomní řízení ale tuto situaci nemusí vůbec zvládnout a udělají něco zcela nečekaného.

ETICKÉ PROBLÉMY

Podle Wikipedie existují dva principy chování autonomního vozidla v situacích, kdy je téměř jisté, že někdo zemře:

- **„utilitární“** princip většího dobra, rozhodnutí, které vede k ohrožení menšího počtu lidí, nebo
- **„sobecký“** princip ochrany sebe sama, rozhodnutí vedoucí nejprve k vlastní záchraně a teprve pak k ohledu na ostatní.

V odborné literatuře se na toto téma objevily simulace, např. „Trolley dilemma“ popisující situaci s těžkým rozjetým vozí-

kem na kolejích, ohrožujícím lidi. Pokusná osoba měla rozhodnout, jak by jednala v pozici člověka, který má v ruce páku od výhybky, kterou může zabránit, aby utržený vozík nevjel prudkou rychlostí do lidí. Dilema představovala následující situace: Pustit vozík na stranu, kde na koleji pracuje 5 dělníků, nebo na stranu, kde na koleji pracuje 1 dělník? Výsledek této studie byl, že naprostá většina zvažovala míru důsledků a upřednostnila smrt jednoho před smrtí pěti. Jedná se o utilitární kalkulaci s neosobním charakterem – jde o ovlivnění situace na dálku prostřednictvím výhybky.

Zcela jinak je prezentovaná situace s rozjetým vozem na kolejích – tzv. „Footbridge dilemma“, při níž pokusná osoba pozoruje na můstku nad kolejí utržený vůz, řítící se na 5 pracujících dělníků. Vedle této osoby stojí velký a mimořádně těžký člověk, který by vůz mohl vykolejit a zastavit. Subjekt má ihned zvážit a rozhodnout, zda obětovat jednoho a zachránit 5 dalších, ale kvůli tomu by musel shodit vedle stojícího člověka na kolejistiště pod můstkem. Mnoho osob odmítlo toto řešení jako nemorální, protože „nelze zabít člověka za žádných okolností“.

Podle studie Kasíka z roku 2016 s příznačným názvem **„Pro mne tank, pro ostatní Dušina“** chtěli její účastníci, aby si ostatní lidé kupovali automobily, které by obětovaly svého pasažéra, pokud by bylo možno ochránit více lidí, ale u svého auta by preferovali, aby v kritickém okamžiku chránilo jejich život. Z toho vyplývají možné závěry, že lidé nebudou chtít kupovat samořízená auta, která by nechránila především je.

Podle současné legislativy je za chybu autonomního řízení odpovědný řidič. Pokud se auto rozhoduje kompletně nezávisle na řidiči, je to stále jeho chyba? Není to chyba výrobce nebo programátora, který nastavil chování vozidla? V případě řízení běžného vozidla musí řidič reagovat na krizovou situaci



na vozovce. V případě přenesení odpovědnosti na autonomní vozidlo, se pak toto vozidlo musí rozhodnout podle vypočítaného a naprogramovaného kroku, za který někdo musí nést odpovědnost. Někdo rozhoduje za vás, vláda, automobilka, programátor či někdo úplně jiný.

Etická komise v SRN vydala rozhodnutí, podle kterého samostatně říditelná auta nesmějí nadřadit život jednoho člověka nad život jiného, musí vnímat všechny jako stejně cenné. Vždy musí mít prioritu zdraví a život člověka nad hmotnými škodami...

Autonomní vozidla jsou na vzestupu, ať se nám to líbí nebo ne. Každým rokem bude jejich počet na cestách stoupat a pravděpodobně to tak bude pokračovat i nadále. Podle expertů se stanou samořízená auta běžnou součástí dopravního provozu do 10 let, budou na silnicích přibývat pomalu a postupně. Rychlost nasazení autonomních vozidel může být ovlivněna přijetím společností, státní regulací a též cenou aut.

Ve většině článků na toto téma se objevuje varování, že výrobci se musí chopit odpovědnosti a otevřeně zákazníkům demonstrovat možnosti daného automobilu bez jakéhokoliv přikrášení. Díky tomu se nám během postupného zavádění této technologie podaří předejít velkému množství neštěstí. A nezanedbatelná je i otázka legislativy, která musí být adaptivní a schopná přizpůsobovat se proměnlivé technologii, která má potenciál zásadně změnit dopravní průmysl, tj. kdo je zodpovědný za případné selhání těchto systémů.

V létě 2021 se v médiích objevila zpráva ze SRN, že soud v Mnichově zakázal Tesle v Německu využívat ve svých reklamních materiálech zmínky o „autopilotovi“ a „autonomním řízení“. Asistenční systém Tesla Autopilot toho umí hodně, ale zdaleka neumí za všech okolností sám řídit. A to i přesto, že už tuto funkci šéf firmy Tesla Elton Musk léta slibuje. Podle soudu jsou slovní spojení „včetně autopilota“ a „plný potenciál pro autonomní řízení“ zavádějící a matoucí. V zákaznických mohou vyvolat dojem, že jejich auto umí samo řídit. Navíc takový systém je na německých silnicích nelegální (žalobu podala k soudu organizace Wettbewerbszentrale, která se v Německu snaží hlídat férovou konkurenci).

V médiích se již objevily varovné články popisující odpovědnost při nehodě samoříditelného auta, např. již v r. 2016 článek s názvem „V USA se už vyšetřuje první smrtelná nehoda vozu s autopilotem“, ve kterém se píše, že americký úřad pro bezpečnost na silnicích (NHTSA) začal vyšetřovat vůbec první smrtelnou havárii, při níž zemřel člověk v samoříděném vozidle společnosti Tesla Motors. Podle této zprávy experti dopravního úřadu zkoumali, zda není v automobilu Model S systémová chyba, kvůli níž by jej bylo nutné stáhnout z provozu. Při této první nehodě řidič vozu Tesla Model S jel s aktivovaným autopilotem, když se mu na jedné z floridských silnic stala osudnou srážka s kamionem. Podle předběžné vyšetřovací verze NHTSA řidič kamionu, který jel proti samoříděnému vozu, zahrnul na křižovatce doleva, na což autopilot nezareagoval a nezačal brzdit (MF Dnes, 1. 7. 2016).



V květnu 2018 se na webu Novinky.cz objevil článek s názvem „Řidiče odsoudili za neřízení samořídícího auta“, který psal o tom, že v roce 2017 bylo ve Velké Británii přistiženo auto jedoucí po dálnici bez řidiče. Jednalo se o vůz Tesla Model S v samořídícím módu. Kolemjedoucí řidič ale jízdu natočil na video a hned předal policii. Následně padl rozsudek. Jenže ve vozidle „řidič“ přece jen byl. Jednalo se Bhaveshe Patela, který zapnul autopilota a chtěl si odpočinout. A protože za volantem je méně místa než na sedadle spolujezdce, tak si přešel, sklopil sedadlo a pěkně relaxoval (!).

Na webu Novinky.cz se v roce 2018 rovněž objevila podobná zpráva ČTK „Samořazené auto poprvé zabilo člověka. Uber v USA přerušil testování“. Podle agentury Reuters vůz firmy Uber Technologies ovládaný autopilotem zabil na předměstí arizonského Phoenixu ve Spojených státech chodkyni, která přecházela ulici. Společnost kvůli zřejmě první smrtelné srážce samořazeného vozidla s chodcem přerušila testovací provoz těchto aut. Automobil, v němž seděl „řidič“ dohlížející na zkušební provoz automatického řízení, v noci narazil do chodkyně, která přecházela ulici mimo přechod a která byla po nárazu převezena do nemocnice, kde zemřela.

Podobně se na webu Novinky.cz dne 16. 09. 2020 objevil článek s názvem „Řidičku samořazeného vozu obžalovali ze zabiti“, kde se popisuje, že v Arizoně obžalovali tzv. záložní řidičku samořazeného vozu Volvo XC 90 společnosti Uber Technologies, který v roce 2018 srazil na silnici chodkyni, ze zabiti z nedbalosti. Řidička v době nehody sledovala TV pořad na svém mobilním telefonu. Vyšetřovatelé uvedli, že měla dávat větší pozor na provoz. Americký Národní úřad pro bezpečnost v dopravě (NTSB) uvedl, že samořazený vůz Volvo XC nedokázal ženu správně rozpoznat a nemohl nehodě zabránit včasným zabrzděním.

V prosinci 2021 se objevila v médiích krátká zpráva, že společnost Tesla „zablokovala ve všech svých 600 000 vozech možnost hrát hry, protože to rozptyluje pozornost řidiče“.

Zpracování tohoto článku vychází jednak z několika autorových přednášek, které v uplynulých letech přednesl na seminářích ADP ČR v Prostějově (poprvé se tímto tématem začal zabývat v roce 2012) a jak se tato problematika začala rozšiřovat, objevovaly se stále další a další informace. Autor při sestavování vycházel z otevřených zdrojů na internetu a v běžných médiích. Vzhledem k tomu, že tento článek si nečiní žádný nárok na vědeckost, neuvádí ani základní zdroje a považuje předložený materiál spíše jako námět k zamyšlení jak pro dopravní psychology, tak i pro nepříliš kriticky smýšlející prosazovatele autonomních vozidel. Je samozřejmé, že pokrok se zastavit nedá, leč jednou vypuštěný džín z láhve se jen obtížně vrací zpátky.

PhDr. Martin Kořán, CSc.

Otázky odpovědnosti při nehodě autonomního vozidla

Bude se ještě jednat o řidiče? Může být tento řidič pod vlivem (léků, alkoholu, návykových látek)? Musí vlastnit řidičské oprávnění? Bude muset mít platnou zdravotní prohlídku dle zákona?

Co odpovědnost řidiče, půjde-li proti naprogramovanému chování robota a pokusí se zasáhnout do řízení s využitím svých předchozích řidičských zkušeností, „zdravého rozumu“ či pudu sebezáchovy?

Co s autonomním vozidlem po zásahu hackerů? Co když si anetický psychopat, kterému nedělá problém nabourat se do počítačového systému vládního úřadu, ministerstva obrany či velké nemocnice a vyřadit je na několik dnů z provozu, usmyslí „otestovat“, co dokáže robotická auta? Např. US Army užívá v bojových vozidlech již dlouho systém Warlock, který dokáže blokovat a rušit signály mobilních telefonů a dalších elektronických zařízení, která mohou být užita k dálkovému odpálení min a bomb umístěných v blízkosti komunikace. Co když se nějaký nezodpovědný jedinec rozhodne vyzkoušet si takové zařízení při jízdě na dálnici a bude zkoušet, jak si se vzniklou situací poradí autonomní vozidla?

Co vzájemná komunikace mezi robotickými vozidly s různými programy? Některá vozidla používají systém GPS, jiné elektrické kabely podél vozovek, další Googlem nasnímanou krajinu.

Podle čeho se bude řídit rozhodování autonomního vozidla v kritické situaci? Robotické auto bude mít samozřejmě rychlejší a přesnější reakce, ale jak vyřešit náhlé a nečekané vstoupení chodce na vozovku např. mimo přechod. Zareaguje vyhnutím a bude riskovat při tomto manévru převrácení vozidla, nebo bude především chránit posádku?

A jak se zachová v situaci, když se náhle objeví dementní, zdrogovaný, opilý či sebevražedný řidič v protisměru? Toto vše jsou otázky, které by měly být řešeny s předstihem, ne až nastane problém.

Projekt „Pokles schopností řídit“

Od roku 2019 realizuje tým dopravních psychologů z CDV projekt TAČR Pokles schopností řídit (TL02000191). Cílem projektu je v reálném provozu mapovat pokles schopností u řidičů s dlouhodobou přestávkou v řízení. Výsledkem bude stanovení, do jaké míry dochází k poklesu klíčových schopností během období do jednoho roku po ukončení řízení. Smyslem tohoto výzkumu je zjistit nakolik bude problematika poklesu schopností řídit relevantní v době automatizované dopravy (a tedy snížené frekvence či délky řízení), a jak zajistit, aby schopnosti klesaly co nejméně.

V době automatizace hraje z hlediska lidských dovedností klíčovou úlohu především kontrola automatizovaného systému, schopnost odhalit jeho chyby a schopnost adekvátně reagovat v případě selhání automatizovaného systému. Samotné manuální dovednosti již tak důležité nejsou, přitom i automatizované systémy stále vyžadují jejich udržování, jelikož pro adekvátní sledování systému a případné převzetí kontroly v případě poruchy je třeba systém a jeho fungování znát. Je nutné, aby řidič-operátor věděl, jak systém funguje, a byl tedy schopen posoudit správné fungování autopilota. Avšak zvětšující se absence manuálních činností vede k poklesu manuálních dovedností, a tedy horší schopnosti kontroly autopilota. Tento rozpor byl teoreticky popsán již v 90. letech jako paradox automatizace.

Z jiných odvětví je toto dobře známo, například pracovníci mající zkušenosti i s manuálním režimem vykazují lepší výkon v kontrole automatického systému výroby, kratší reakční doby a lepší přehled o situaci. Rovněž máme dost poznatků z letecké dopravy, kde piloti občas musejí řídit manuálně, aby zabránili poklesu schopností – manuální řízení je důležitou součástí každého letu, aby si piloti schopnosti udrželi. V oblasti automobilové dopravy ale zatím téměř neexistují řidiči, kteří jsou ovlivněni poklesem schopností v důsledku autopilota. Nicméně výzkumy používání systémů ADAS například ukazují zpožděné reakce řidičů v kritických situacích či snížení situačního přehledu. U řidičů automatizovaných vozidel se očekávají dva zásadní problémy. Jednak zmíněný pokles schopnosti řídit a jednak neadekvátní schopnost kontrolovat autopilota. Řízení se podobá jízdě na kole – a jak se říká, to nikdy nezapomenete. Problém spočívá v tom, že pokud jste se to jednou nenaučili správně, tak to nebudete schopni zvládnout ani později. Nejedná se ovšem jen o schopnosti manuálního ovládání vozidla, ale zejména o „vyšší“ schopnosti, jako je situační povědomí, které je navíc klíčové v situaci zpětného převzetí řízení. Lze tedy shrnout, že se jako hlavní klíčové proměnné pro zvládnutí řízení automatizovaných vozidel jeví řidičská zkušenost a schopnost situačního vhledu. Zároveň je třeba ošetřit možné neadekvátní příliš pozitivní hodnocení vlastních řidičských schopností. Jelikož není aktuálně dostatek řidičů-operátorů automatizovaných vozidel, u kterých by pokles schopností bylo možné zkoumat, zvolili jsme jako zkoumané osoby řidiče s přestávkou v řízení půl roku.

Pro mapování poklesu byly zvoleny tři metody měření:

1. Modifikace standardizované jízdy v reálném provozu (Viennér Fahrprobe)
2. Psychodiagnostické metody zaměřené na mapování situačního vhledu (baterie DPV od VTS doplněná o DBQ a nově zkonstruovaný test situačního vhledu)
3. Závěrečný rozhovor zaměřený na sebehodnocení

Celkově se testování (před a po pauze v řízení) zúčastnilo 24 osob, 15 mužů a 9 žen. V rámci předběžných výsledků lze konstatovat, že u proměnných, které by měly být v čase stabilní, žádný posun nenastal – například v inteligenci či osobnosti (s drobnými výjimkami jako např. nižší tendence riskovat). Absence praktické řidičské zkušenosti se významně neodrazila v žádné ze složek dopravně psychologického vyšetření, což je v pořádku, protože DPV zjišťuje obecnou způsobilost k řízení. U jízd v reálném provozu po pauze narostl počet kritických chyb, ale zároveň také pozitivní sebehodnocení.

Testované osoby jsme následně rozdělili dle chybovosti na bezpečné a nebezpečné, přičemž ti, kteří byli během retestové jízdy hodnoceni jako nebezpeční, měli:

- 1) průměrně kratší řidičskou praxi
- 2) průměrně více kolizních chyb během první jízdy
- 3) dosáhli průměrně nižšího výsledku ve standardizovaném testu situačního vhledu.

Současně se jednalo převážně o ženy. Z rozhovorů jsme zjistili, že řidiči čekali větší zhoršení svých schopností, přičemž ale sebehodnocení postavili na „jednoduchých“ řidičských úkonech, které dobře podléhají mentální kontrole. Například vnímání dopravního značení, ovládání vozidla či udržování rychlosti. Díky tomu pak při jízdě stouplo řidičské sebevědomí, což bylo v přímém rozporu s výsledky, kdy část řidičů vykazovala významný nárůst chyb. Ten byl patrný primárně u těch řidičů, kteří měli kratší praxi. Tito zvládali hůře komplexní či nenadálé situace, přičemž ale v sebehodnocení vycházeli ze zvládání jednoduchých situací. Toto dává smysl, protože méně zkušení řidiči více podceňují vznik náročných či nenadálých situací (obecně jich zažili méně).

Z hlediska aplikace výsledků se tak jeví řidičská zkušenost a schopnost situačního vhledu jako dvě klíčové proměnné pro zajištění bezpečnosti, přičemž je potřeba také ošetřit možné vyšší sebevědomí. Toto bude zohledněno v připravované metodice pro implementaci opatření proti poklesu schopnosti řídit u řidičů – operátorů automatizovaných vozidel.

Mgr. et Mgr. Petr Zámečník, Ph.D.
Centrum dopravního výzkumu, Brno

Posuzování zdravotní a psychické způsobilosti k řízení vozidla

V roce 2019 uspořádala Asociace dopravních psychologů ČR, z.s. první společný seminář dopravních psychologů a lékařů, který byl zaměřen na posuzování způsobilosti k řízení vozidla. V roce 2020 musel být již připravený seminář zrušen z důvodu nepříznivé epidemiologické situace. Také v listopadu 2021 bylo jeho konání ohroženo. Na poslední chvíli byl převeden z prezenční formy do online verze. Účastníky byli psychologové a lékaři, kteří se zabývají problematikou řidičů, tedy především praktičtí lékaři, ale také neurologové a psychiatři. Cílem této akce byla především výměna informací a zkušeností. Vzhledem k tomu, že se tato akce setkala s pozitivním ohlasem, rozhodla se Asociace dopravních psychologů ČR, z.s. uspořádat tento společný seminář také v roce 2022.

Vzhledem k nutnosti odstoupit od prezenční formy z důvodu zvýšeného rizika šíření covidu, byly některé přednášky odřeknuty. Rádi bychom vás seznámili s tématy, která byla na semináři prezentována.

Spolupráce praktického lékaře a geriatra

MUDr. Norbert Král, MUDr. Zuzana Šnajdrová

MUDr. N. Král seznámil posluchače se základními předpisy, které obsahují pravidla pro práci lékařů při posuzování způsobilosti řidičů. MUDr. Z. Šnajdrová prezentovala dvě kasuistiky seniorů, kteří žádali prodloužení platnosti řidičského oprávnění a byli odesláni ke geriatrickému vyšetření.

Spolupráce geriatra a dopravního psychologa při posuzování způsobilosti k řízení vozidla

MUDr. Zuzana Šnajdrová, PhDr. Vlasta Rehnová

Přednáška obsahovala kasuistiky dvou pacientů, kteří absolvovali geriatrické a dopravněpsychologické vyšetření. Autorky uvedly výsledky použitých metod u dvou řidičů ve věku nad 70 let s progredujícím kognitivním deficitem. U obou dospěly ke stejnému závěru odnětí způsobilosti k řízení vozidla.

Kdy měl lékař vystavit nezpůsobilost k řízení vozidla? Legislativa ohledně posuzování psychické a zdravotní způsobilosti k řízení vozidla

PhDr. Vlasta Rehnová, PhDr. Dana Černochová, Ph.D.

Přednáška pojednávala o oblastech v legislativě, kde se potkávají lékaři a psychologové při posuzování způsobilosti k řízení. Doplněna byla dvěma kasuistikami. První kasuistika se týkala řidiče s podezřením na závislost na návykových látkách. Předmětem druhé kasuistiky byl pacient s projevy

nemoci svědčícími pro nezpůsobilost k řízení, který byl v průběhu roku a půl vyšetřen lékaři několika odborností. Otázkou bylo, který z nich měl poslat na úřad podnět k odebrání řidičského oprávnění.

Mírná kognitivní porucha a řízení vozidla

Mgr. Bc. Veronika Hamerníková, Ph.D.

Autorka se zabývala projevy mírné kognitivní poruchy, jejími formami, diagnostikou, rizikovými faktory. Zmínila také mírnou behaviorální poruchu. Informovala o metodách, které je možno použít pro zjištění těchto poruch. Uvedla příznaky, které představují rizika pro řízení vozidla. Upozornila na to, že na základě diagnózy mírné kognitivní poruchy nelze odebrat řidičské oprávnění.

Inovativní a původní české kognitivní testy ALBA a POBAV k rychlému vyšetření

Prof. MUDr. Aleš Bartoš, Ph.D.

Autor představil dvě původní české metody pro vyšetření paměti: ALBA a POBAV. Kromě vyhodnocení těchto testů, předvedl také jejich administraci v instruktážním videu. Následně poskytl účastníkům semináře podnětový materiál a záznamové archy s instrukcemi k administraci a vyhodnocení.

Vliv medikamentózní léčby u schizofreniků na řízení vozidla

MUDr. Jaroslava Skopová

MUDr. J. Skopová podrobně popsala charakteristiku onemocnění, skupiny léků a jejich působení. Zdůraznila, že při posuzování způsobilosti k řízení je nutné vždy individuálně zhodnotit průběh a závažnost schizofrenie, kvalitu remise, další diagnózy, compliance v léčbě a farmakoterapii.

Psychická způsobilost k řízení vozidel a dopravní chování u osob s depresivní poruchou

PhDr. Martin Kořán, CSc., Mgr. Karolína Špačková

Autoři popsali kritéria pro stanovení diagnózy a dopad depresivní poruchy na kognitivní funkce. Uvedli několik výzkumů, podle kterých se kognitivní deficit projevuje v oblasti pozornosti, psychomotorického tempa či rychlosti zpracování informací a může přispívat ke zvýšenému riziku dopravní nehody.

PhDr. Dana Černochová, Ph.D.

Statistika dopravní nehodovosti 2021



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

V roce 2021 Policie České republiky šetřila 99 332 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo 470 osob usmrceno, 1 624 osob zraněno těžce a 20 581 osob zraněno lehce. Celková hmotná škoda odhadnutá policisty na místě dopravní nehody dosáhla 6 718,3 milionů Kč.

Porovnání základních ukazatelů s rokem 2020

Usmrcených osob bylo o 10 osob více, tj. o 2,2 %, těžce zraněných osob bylo o 183 méně, tj. o 10,1 %, lehce zraněných osob bylo o 299 méně, tj. o 1,4 %. Nárůst je evidován u celkového počtu nehod (o 4 538 nehod, tj. o 4,8 %) a u hmotné škody (o 702,2 mil. Kč, tj. o 11,7 %).

Počet osob usmrcených při nehodách za kalendářní rok byl v období od roku 1961, od něhož dopravní policie disponuje souvislou statistikou dopravní nehodovosti, druhý nejnižší po minimu, kterého bylo dosaženo v roce předchozím. Naopak nejvíce osob bylo při dopravních nehodách usmrceno v roce 1969 (1 758 usmrcených osob).

Počet těžce zraněných osob při nehodách byl v roce 2021 nejnižší v historii, pro niž jsou dostupná data. Nejvyšší počet těžce zraněných při dopravních nehodách byl vykázan v roce 1969 (9 258 těžce zraněných). Počet lehce zraněných osob při nehodách v roce 2021 je nejnižší od roku 1990.

Nehody a následky po měsících, 2021	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda
Leden	7 335	25	74	1 206	489 710 700
Únor	6 748	30	73	1 041	439 791 900
Březen	6 103	30	76	975	402 599 900
Duben	7 049	24	97	1 208	458 581 400
Květen	8 811	46	176	1 741	594 893 600
Červen	9 598	43	201	2 484	626 377 000
Červenec	8 753	45	209	2 341	560 475 200
Srpen	8 949	55	178	2 304	618 853 700
Září	9 114	39	195	2 179	595 751 200
Říjen	9 693	42	146	1 990	674 630 800
Listopad	8 715	41	107	1 497	627 526 000
Prosinec	8 464	50	92	1 615	629 067 400
Celkem	99 332	470	1 624	20 581	6 718 258 800

Každý den Policie ČR šetřila v průměru 272,14 nehod, bylo usmrceno 1,29 osoby, 60,84 osob bylo zraněno. Co se týče odhadu hmotné škody, na každý den připadá v průměru škoda 18 406 188,49 Kč.

Výše uvedené lze také interpretovat tak, že Policie ČR šetřila dopravní nehodu každých 5,29 minuty, každých 18,64 hodin došlo na pozemních komunikacích k usmrcení osoby a každých 23,67 minut byl zraněn účastník silničního provozu. Na každou hodinu připadá hmotná škoda ve výši 766 924,52 Kč a průměrná škoda připadající na jednu nehodu je 67 634,39 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 2021 říjen, kdy došlo k 9 693 dopravním nehodám. Nejtragičtějším měsícem se stal opět srpen, kdy došlo k 55 úmrtím na následky dopravních nehod do 24 hodin od nehody.

Nejvíce nehod se stalo v pátky (16 532 nehod), nejméně naopak v neděli (10 194). Počty nehod oproti roku 2020 vzrostly, a to u všech dnů v týdnu. K nejvyššímu poklesu usmrcených při dopravních nehodách došlo u pátečních (o 10 usmrcených) a pondělních (o 8 usmrcených) nehod.

Nejvíce dopravních nehod šetřili policisté ve čtvrtek 9. prosince 2021 (466 nehod), nejméně v neděli 7. března 2021 (107 nehod). Nejtragičtějšími dny v tomto období byly čtvrtek 20. května 2021, pondělí 24. května 2021, neděle 13. června 2021, čtvrtek 9. září 2021, neděle 28. listopadu 2021 a pátek 10. prosince 2021, kdy v každý z těchto dnů vyhaslo následkem dopravních nehod pět životů. V roce 2021 zaznamenali policisté celkem 107 dnů bez usmrcení při dopravních nehodách.

Osoby usmrcené při dopravních nehodách

V roce 2021 bylo při dopravních nehodách usmrceno 161 řidičů osobních automobilů, 90 chodců, 78 řidičů motocyklů, 62 spolujezdců v osobním vozidle a 43 cyklistů. Nejvyšší nárůst počtu usmrcených byl zaznamenán u řidičů motocyklu (o 21 usmrcených více) a chodců (o 9 usmrcených více). Naopak nejvýraznější pokles fatálních následků byl zaznamenán u řidičů osobních vozidel (o 10 usmrcených méně).

Dopravní nehody dle zavinění

Řidiči motorových vozidel zavinili 79,5 % dopravních nehod, při nichž přišlo o život 432 osob, což představuje nárůst počtu usmrcených oproti minulému roku o 15 osob. K usmrcení došlo dále u nehod zaviněných řidiči nemotorového vozidla (21 osob), chodci (12 osob), technickou závadou (2 osoby), zvěří (1 osoba) a jiným zaviněním (2 osoby).

Příčiny dopravních nehod

Co se týče příčin dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel, na počtu dopravních nehod se v roce 2021 nejvýrazněji podílí nesprávný způsob jízdy (67,2 % nehod), při těchto nehodách bylo usmrceno 165 osob. Za tragičtější příčinu dopravních nehod lze označit nepřiměřenou rychlost, která se sice na počtu dopravních nehod podílí „pouze“ 16,4 %, ale usmrceno při těchto nehodách bylo 174 osob (tj. 40,3 % osob usmrcených při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel).

Nejčtenější příčinou nehod řidičů motorových vozidel bylo v roce 2021 stejně jako v předchozím roce nevěnování se řízení vozidla (19,8 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči

2021	Kategorie usmrcených osob	Rozdíl
161	Řidič osobního vozidla	-10
90	Chodec	9
78	Řidič motocyklu	21
62	Spolujezdec v osobním vozidle	-4
43	Cyklista	3
19	Řidič nákladního vozidla	-3
5	Řidič nákladního vozidla s návěsem	3
3	Řidič osobního vozidla s přívěsem	1
2	Spolujezdec na motocyklu	2
2	Řidič malého motocyklu	0
2	Řidič jiného motorového vozidla	0
2	Spolujezdec v nákladním vozidle	-3
1	Cestující v autobusu	0
0	Spolujezdec v osobním vozidle s přívěsem	-1
0	Spolujezdec v nákladním vozidle s návěsem	-1
0	Řidič mopedu	-2
0	Řidič nákladního vozidla s přívěsem	-2
0	Spolujezdec v nákladním vozidle s přívěsem	-3

motorových vozidel), dále následuje nesprávné otáčení nebo couvání (10,7 % z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel), jiný druh nesprávné jízdy (10,4 % z celkového počtu nehod) a další.

Nejtragičtějšími příčinami nehod řidičů motorových vozidel bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (78 usmrcených, tj. 18,1 % usmrcených osob při nehodách zaviněných řidiči motorového vozidla) a vjetí do protisměru (56 usmrcených osob, tj. 13,0 %). Následuje nevěnování se řízení vozidla (54 usmrcených osob, tj. 12,5 %) a nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (38 usmrcených osob, tj. 8,8 %).

Dopravní nehody v krajích

K nejvyššímu počtu dopravních nehod došlo v roce 2021 na území hl. m. Prahy (17 510 nehod), následují kraje Středočeský a Ústecký. Nejvíce usmrcených osob evidujeme v kraji Středočeském (80 usmrcených osob).

V absolutním vyjádření došlo v porovnání s rokem 2020 k poklesu počtu nehod pouze v Jihomoravském kraji. Nejvyšší nárůst byl zaznamenán u Středočeského a Ústeckého kraje. Nejvyšší nárůst počtu usmrcených osob v absolutním vyjádření byl zaznamenán v Olomouckém kraji (o 18 osob, tj. o 78,3 %), naopak nejvýraznější pokles počtu fatálních následků byl zachycen v kraji Vysočina (o 13 usmrcených osob, tj. o 35,1 %).

Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu

U 4 452 nehod (pokles o 34 nehod) bylo u viníka dopravní nehody zjištěno požití alkoholu. Při těchto nehodách došlo k usmrcení 41 osob (tj. o 9 osob méně než v roce 2020). Drogy byly zjištěny u řidiče motorového vozidla v případě 319 dopravních nehod (tj. o 58 případů více než v roce předchozím). V 84 případech byla u řidiče-viníka zjištěna přítomnost alkoholu a drog současně.

Nehody podle zavinění	Počet nehod	Tj. % z celkového počtu nehod	Rozdíl nehod oproti roku 2020	Usmrceno osob	Tj. % z celkového počtu usmrcených	Rozdíl usmrcených oproti roku 2020
Řidičem motorového vozidla	79 000	79,5	3 629	432	91,9	15
Řidičem nemotorového vozidla	2 965	3,0	-23	21	4,5	-5
z toho dětmi	320	0,3	18	0	0,0	0
Chodcem	765	0,8	44	12	2,6	0
z toho dětmi	280	0,3	31	0	0,0	0
Jiným účastníkem	147	0,1	-7	0	0,0	0
Závadou komunikace	279	0,3	74	0	0,0	0
Technickou závadou vozidla	349	0,4	6	2	0,4	2
Lesní zvěří, domácím zvířetem	15 349	15,5	794	1	0,2	1
Jiné zavinění	478	0,5	21	2	0,4	-3

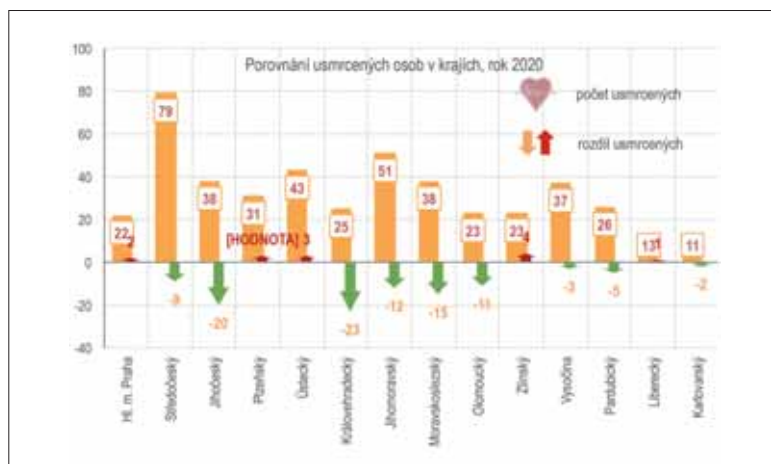
Pořadí	Nejčtenější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	Počet nehod
1.	Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	15 632
2.	Nesprávné otáčení nebo couvání	8 421
3.	Jiný druh nesprávné jízdy	8 178
4.	Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	6 470
5.	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	5 589
6.	Nezvládnutí řízení vozidla	5 050
7.	Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	4 426
8.	Nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!“	3 499
9.	Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	3 410
10.	Přejetí do protisměru	2 388

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek	Počet nehod	Rozdíl nehod oproti roku 2020	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených oproti roku 2020
Alkohol u viníka do 0,24‰	184	21	3	2
Alkohol u viníka 0,24 až 0,5‰	288	4	2	-1
Alkohol u viníka 0,6 až 0,8‰	248	-2	1	-6
Alkohol u viníka 0,8 až 1,0‰	207	16	1	-2
Alkohol u viníka 1,0 až 1,5‰	679	8	7	-3
Alkohol u viníka 1,5‰ a více	2 762	-110	24	2
Alkohol a drogy	84	29	3	-1
Alkohol celkem	4 452	-34	41	-9
Drogy celkem	319	58	8	-4

Nehody podle druhu	Počet nehod	Rozdíl nehod oproti roku 2020	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených oproti roku 2020
Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	29 318	985	214	9
Srážka s vozidlem zaparkovaným	22 151	997	11	-1
Srážka s pevnou překázkou	21 649	1 385	117	0
Srážka s chodcem	2 510	113	81	5
Srážka s lesní zvěří	14 989	828	1	1
Srážka s domácím zvířetem	407	-31	0	0
Srážka s vlakem	144	21	11	-6
Srážka s tramvají	428	47	0	0
Havárie	5 038	-275	26	2
Jiný druh nehody	2 698	468	9	0

Dopravní nehody podle druhu

Nejčtenějším i nejtragičtějším druhem nehody je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, při které zemřelo 214 osob (což představuje nárůst o 9 usmrcených osob v porovnání s předchozím rokem). Druhým nejtragičtějším druhem nehody je srážka s pevnou překázkou. Následuje srážka s chodcem, při které zahynulo 81 osob.





Asociace **dopravních** psychologů České republiky

o ná

Kontakty

O nás

Dopravněpsychologické
vyšetření

Další služby

Kurzy dopravní
psychologie

O nás

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

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

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

ADP ČR garantuje profesionalitu a kvalitu poskytovaných služeb. A to tím, že se stará o profesní rozvoj svých členů, vzdělává další generace dopravních psychologů. Umožňuje výměnu zkušeností

[Seminář dopravních psychologů a lékařů v roce 2020](#)

[Provádění dopravněpsychologického vyšetření od 27.4.2020](#)

[Seminář ADP v roce 2020](#)

[Metodické stanovisko ministerstva dopravy](#)

www.dopravnipsychologovecr.cz



**Asociace dopravních
psychologů - ADP**

@asociacedopravnichpsychologu · Společnost

[Poslat zprávu](#)

[Hlavní stránka](#)

[Fotky](#)

[Informace](#)

[Komunita](#)

[Tohle se mi líbí](#)



www.facebook.com/asociacedopravnichpsychologu

