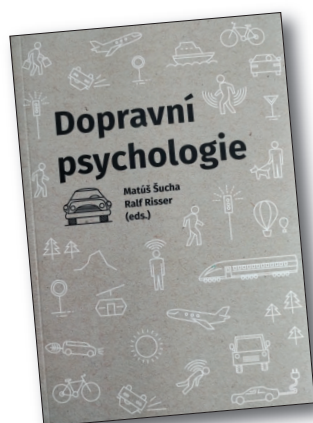
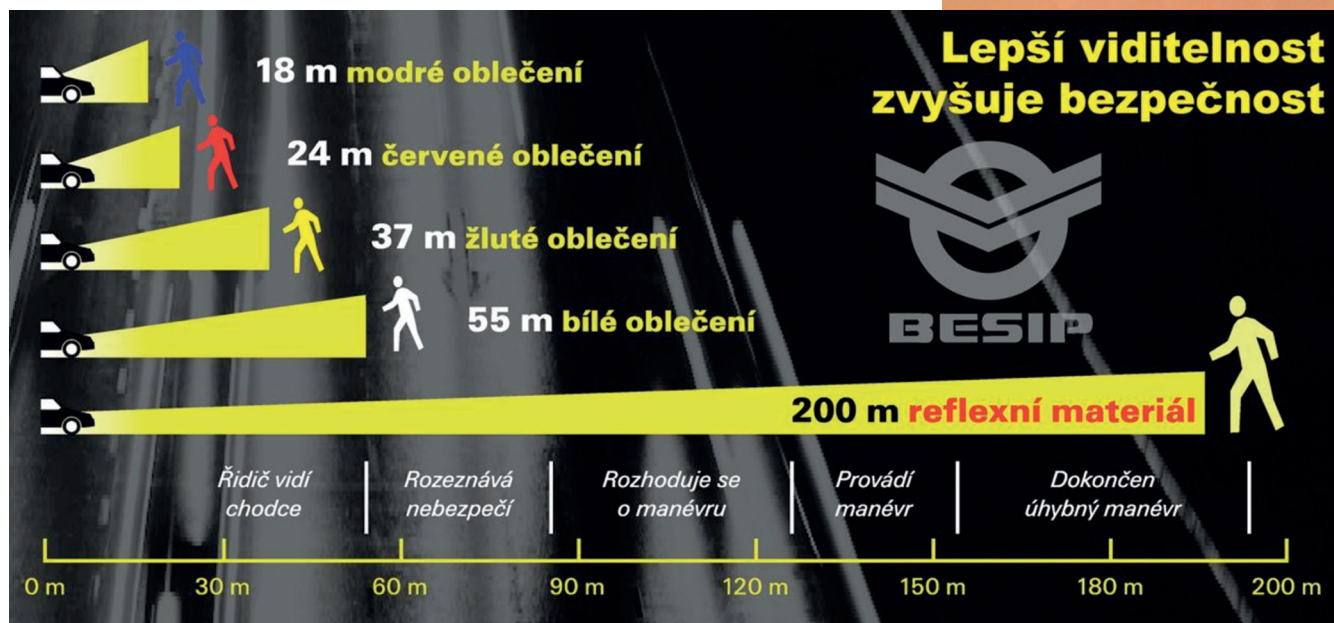


Dopravní psychologie

**Vliv psychiatrické
medikace na schopnost
řít vozidlo**

**Sebehodnocení
a rizikové chování
mladých řidičů**

**Řízení pod
drobnohledem
zákona**



Lidé se často ptají:

Co má psychologie společného s dopravou a mobilitou?

Úvahy, data a názory prezentované v této knize mohou pomoci tuto otázku zodpovědět.

Na vydání této publikace se podíleli:

PhDr. Dana Černochová, Ph.D.
 Mgr. Libor Eliášek
 PhDr. Lenka Fekeová
 Mgr. Miroslava Horáková
 Lucie Kolečkářová
 PhDr. Vlasta Rehnová
 Mgr. Bc. Andrea Růžicková
 Mgr. Beáta Suriaková
 JUDr. Lucie Šánková
 Ing. Dana Výtisková
 Ing. Mgr. Michaela Zuczková



Úvodní slovo



Vážené kolegyně, vážení kolegové, drazí přátelé, po roce se vám opět do rukou dostává Zpravodaj Asociace dopravních psychologů ČR, tentokrát pojatý zcela netradičně. V části jeho obsahu jsou ukázky ze závěrečných prací frekvenciantů postgraduálního studia dopravní psychologie, jehož je Asociace dlouholetým spoluorganizátorem. Nápad představit tyto práce širší odborné veřejnosti logicky vzešel od dr. Dany Černochové, která je od roku 2006 odborným garantem, neúnavným organizátorem a průvodcem žadatelů i studentů v průběhu 13 ročníků tohoto kurzu. Jen pro připomenutí – v letošním roce zakončíme již patnáctý kurz (od roku 1992). Partnerem v realizaci kurzu byla především Univerzita Palackého v Olomouci, v jednom ročníku Univerzita Karlova v Praze a ve dvou bězích byla spoluorganizátorem i Masarykova Univerzita v Brně.

Původně jsem si myslela, že spočítám, kolik závěrečných prací bylo za to dlouhé období vypracováno, ale výstižnější asi bude údaj v podobě osmi krabic po okraj naplněných elaboráty a dva ročníky poskládané v policích, protože se už do žádné krabice nevešly. Jejich autoři se v drtivé většině se zaujetím chopili zvoleného tématu, u obhajob stručně poreferovali, a pak se nad těmi jejich díly zavřely dveře archivu. A to je škoda. Představují totiž úžasnou zásobárnu nápadů, neotřelých postupů, zajímavých poznatků, reakcí na aktuální vývoj legislativy i nové výzvy v rámci našeho oboru dopravní psychologie. Věřím, že i vás zaujmou, třeba v nich najdete inspiraci i pro vlastní činnost.

V legislativní oblasti vešla v platnost novela Vyhlášky č. 277/2004 Sb. o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, vydaná ministerstvem zdravotnictví. Na její přípravě, především pasáží týkajících se i psychické způsobilosti, se během loňského roku aktivně podíleli zástupci Asociace, jmenovitě PhDr. Dana Černochová, PhD., PhDr. Martin Kořán, CSc. a PhDr. Vlasta Rehnová. Podařilo se nám upravit kompetence dopravních psychologů, alespoň ve formě odborného vyšetření (nelékařského), v jednom případě je přímo určen akreditovaný dopravní psycholog. S vybranými pasážemi se můžete seznámit na konci tohoto zpravodaje.

V říjnu roku 2024 jsme pořádali již tradiční seminář k problematice posuzování způsobilosti k řízení motorových vozidel, realizovaný ve spolupráci s lékaři. O vzájemnou výměnu zkušeností je ze strany lékařů velký zájem, v návaznosti na novelu zmíněné vyhlášky ministerstva zdravotnictví počítáme se stále užšími kontakty. Téma tohoto semináře jsou blíže popsána uvnitř časopisu.

Za předsednictvo Asociace vám všem přeji klidnou a dělnou atmosféru k vaší práci, spokojenost v osobním životě a těším se s vámi všemi na další spolupráci.

*PhDr. Vlasta Rehnová
tajemník Asociace dopravních psychologů ČR, z. s.*



Asociace dopravních psychologů ČR, z. s.
Libocká 110/69 161 00 Praha
e-mail: dopravnipsychologovecr@seznam.cz
www.dopravnipsychologovecr.cz
www.facebook.com/asociacedopravnichpsychologu

Řízení pod drobnohledem zákona: práva, povinnosti a nové přístupy

PROČ JE LEGISLATIVA KLÍČOVÁ

Bezpečnost silničního provozu není jen otázkou moderní techniky, kvalitních vozovek nebo zkušeností řidičů. Klíčovým prvkem, který drží celé prostředí dopravního systému pohromadě, je jasně stanovená legislativa. Dopravní zákony tvoří základní rámec pravidel, která nejen chrání lidské životy, zdraví a majetek, ale také nastavují hranice pro řešení konfliktů a nehod, ke kterým na silnicích dochází.

Proč potřebujeme legislativu v dopravě

Doprava představuje systém, kde se každodenně střetávají tisíce různých účastníků – řidiči, cyklisté, chodci či cestující ve veřejné dopravě. Každý z těchto účastníků má své zájmy, potřeby a někdy i tendenci ignorovat nebo neznalostí porušit pravidla. Pokud by neexistovala jasná pravidla určující, kdo má kdy přednost, jak rychle se smí jezdit nebo jakým způsobem řešit krizové situace, vznikl by chaos, který by měl katastrofální následky.

Zákony však neslouží jen k prevenci chaosu. Pomáhají také nastavit spravedlivé mechanismy pro řešení situací, kdy dojde k porušení pravidel, ať už z nedbalosti, úmyslu, nebo neznalosti.

Proč by každý řidič měl znát svá práva a povinnosti

V silničním provozu není místo pro výmluvy. Neznalost zákona neomlouvá – toto základní pravidlo platí bez výjimky. Pokud řidič překročí rychlost, projede na červenou nebo usedne za volant pod vlivem alkoholu, nemůže se hájit tím, že nevěděl, že jedná protiprávně. Znalost základních pravidel silničního provozu a právní odpovědnosti proto není jen otázkou osobní odpovědnosti, ale i ochrany před možnými následky.

Řidiči by si měli být vědomi nejen toho, co mohou a nemohou dělat, ale také toho, jak postupovat, pokud se dostanou do situace, kdy jsou obviněni z přestupku nebo trestného činu. Například vědomí, že mají právo nahlížet do spisu, odmítnout výpověď nebo si přizvat advokáta, může významně ovlivnit výsledek celého řízení.

Role advokáta v dopravních přestupcích a trestních řízeních

Právník není jen obhájcem, který hájí klienta proti obviněním. Je také průvodcem, který vysvětlí složité právní mechanismy a pomůže řidiči lépe pochopit, jak jeho případ stojí. Například v případě přestupku, jako je překročení rychlosti nebo alkohol do 0,99 promile, může advokát pomoci zkontrolovat důkazy – například záznamy z radaru nebo kalibraci přístroje na měření alkoholu. Ve správním řízení může být právní pomoc klíčová, zejména pokud řidič věří, že byl pokutován nespravedlivě.

V trestním řízení má role právníka ještě větší význam. Pokud je například řidič obviněn z trestného činu řízení pod vlivem alkoholu (1 promile a více), advokát může zajistit, že veškeré důkazy budou řádně přezkoumány. Může zpochybnit výsledky testů, poukázat na chyby v postupu policie nebo navrhnout zmírnění trestu v případě, že klient projeví lítost a spolupracuje s orgány činnými v trestním řízení.

Legislativa jako prevence i výchova

Dopravní zákony však nejsou jen represivním nástrojem. Mají také preventivní a výchovnou funkci. Například nově povinné absolvování terapeutických programů pro řidiče, kteří porušili zákon, má za cíl nejen potrestat viníky, ale také je vést k odpovědnějšímu chování v budoucnu. Tento článek má za cíl přiblížit čtenářům, jaký význam má legislativa v dopravě a jaké jsou klíčové rozdíly mezi správním a trestním řízením. Věříme, že pochopení těchto mechanismů přispěje nejen k lepší informovanosti, ale také k větší bezpečnosti na našich silnicích.

ROZDÍLY MEZI SPRÁVNÍM A TRESTNÍM ŘÍZENÍM V DOPRAVĚ

Legislativa v oblasti dopravy jasně rozděluje přestupky a trestné činy, což má zásadní vliv na to, jakým způsobem je s konkrétním jednáním řidiče nakládáno. Správní a trestní řízení představují dvě zcela odlišné procesní cesty, každá s jiným účelem, postupem a důsledky. Přestože oba tyto procesy mají za cíl řešit porušení pravidel a ochránit bezpečnost silničního provozu, rozdíly mezi nimi jsou zásadní.

Správní řízení

Správní řízení se obvykle týká méně závažných porušení dopravních předpisů, tzv. přestupků. Mezi typické příklady patří nižší překročení povolené rychlosti, parkování na zakázaném místě nebo například hodnoty alkoholu v krvi do 0,99 promile.

Průběh správního řízení:

1. Zahájení řízení: Správní řízení se zahajuje na základě podnětu, například od Policie ČR nebo městské policie. Řidič je o zahájení řízení informován písemně.
2. Vyšetřování: V této fázi se shromažďují důkazy, například záznamy z kamer, fotografie, výpovědi svědků nebo technické protokoly (například kalibrace radarů). Řidič má právo do spisu nahlížet a vyjádřit se k provedeným důkazům.
3. Rozhodnutí: Na základě shromážděných důkazů správní orgán vydá rozhodnutí, kterým uloží sankci (například pokutu, zákaz činnosti nebo body do bodového systému).
4. Odvolání: Pokud řidič nesouhlasí s rozhodnutím, může se odvolat k nadřízenému orgánu.

Specifika správního řízení:

- Nižší závažnost: Správní řízení řeší méně závažná porušení, kde nedošlo k vážnému ohrožení bezpečnosti.
- Nižší sankce: Sankce jsou obvykle mírnější – pokuty, zákaz řízení na kratší dobu, body v bodovém systému.
- Důraz na administrativu: Správní řízení má více formální charakter a je zaměřeno na důkazy shromážděné správním orgánem.

Na co si dát pozor:

- Dodržení lhůt: Ve správním řízení platí přísné lhůty, například pro podání odvolání. Řidiči by měli sledovat termíny a neignorovat doručené výzvy.
- Kvalita důkazů: Řidiči by měli vždy zkontrolovat, zda byly důkazy získány v souladu se zákonem (například správná kalibrace měřicího zařízení).

Trestní řízení

Trestní řízení řeší závažnější případy, kdy jednání řidiče překročí hranici přestupku a je kvalifikováno jako trestný čin. Příkladem může být řízení pod vlivem alkoholu, kdy hodnoty jsou 1 promile a více alkoholu v krvi nebo způsobení dopravní nehody s těžkými následky na zdraví.

Průběh trestního řízení:

1. Provéřování: Policie shromažďuje důkazy a zjišťuje okolnosti, v této fázi je řidič označen jako podezřelý.
2. Vyšetřování: začíná usnesením o zahájení trestního stíhání. V této fázi označujeme řidiče jako obviněného. Policie pod vedením státního zástupce provádí detailní šetření, např. výslechy svědků, znalecké posudky (rekonstrukce nehody, toxikologické testy), shromažďování důkazů.
3. Hlavní líčení: Pokud důkazy naznačují spáchání trestného činu, státní zástupce případ předá soudu, který v hlavním líčení rozhodne o vině a trestu. Zde se řidič označuje jako obžalovaný.
4. Opravné prostředky: Obžalovaný se může proti rozsudku odvolat ke krajskému soudu nebo podat dovolání k Nejvyššímu soudu.

Specifika trestního řízení:

- Vyšší závažnost: Trestní řízení se týká situací, kdy bylo porušení pravidel závažné nebo ohrozilo životy a zdraví.
- Přísnější sankce: Řidiči mohou být potrestáni vysokými pokutami, zákazem řízení na několik let, podmíněným trestem, nebo dokonce trestem odnětím svobody.
- Důkazní břemeno: Obžalovaný má právo na obhájce a presumpci neviny, což znamená, že vinu musí prokázat orgány činné v trestním řízení.

Příklady trestních činů:

- Řízení pod vlivem alkoholu: Pokud má řidič v krvi 1 promile nebo více alkoholu, jedná se o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 trestního zákoníku).
- Dopravní nehoda: Pokud řidič způsobí nehodu, při níž dojde k vážnému zranění nebo úmrtí, může být obviněn z těžkého ublížení na zdraví nebo usmrcení z nedbalosti (§§ 145 trestního zákoníku, 147 trestního zákoníku).

Zásadní rozdíly mezi řízeními

1. **Závažnost jednání:** Správní řízení řeší přestupky, trestní řízení závažné činy.
2. **Procesní postup:** Správní řízení je formálnější a rychlejší, trestní řízení je složitější a vyžaduje důkladné dokazování.
3. **Sankce:** Ve správním řízení hrozí zejména pokuty a bodové postihy, v trestním řízení i tresty odnětí svobody.
4. **Práva obviněného:** V trestním řízení má obviněný širší práva, včetně práva na obhájce.



NOVÝ PŘÍSTUP K ŘIDIČŮM: EDUKACE A ZMĚNA CHOVÁNÍ NA SILNICI

V poslední době se v oblasti dopravního práva a bezpečnosti stále častěji setkáváme s novým přístupem k těm řidičům, kteří se dopustili přestupků nebo trestných činů. Tento přístup klade důraz na edukaci, prevenci a změnu chování, místo pouze trestání. Zákonodárci a odborníci se shodují, že pouze prostřednictvím účinných vzdělávacích programů a cílů, které vedou k trvalým změnám v přístupu k řízení, můžeme dosáhnout skutečné změny ve způsobu, jakým se lidé chovají na silnicích.

Jeden z nejvýraznějších příkladů tohoto nového směru je zavedení terapeutických programů pro řidiče. Tyto programy nejsou určeny pouze k trestání, ale zaměřují se na změnu postojů a chování účastníků silničního provozu. S účinností od 1. července 2023 byly terapeutické programy zakotveny do české legislativy jako součást komplexního přístupu k bezpečnosti na silnicích. Tyto programy mají nejen edukační charakter, ale také cílený terapeutický účinek, který pomáhá účastníkům silničního provozu uvědomit si rizika jejich chování a naučit se odpovědnému přístupu k řízení.

Cílem terapeutických programů pro řidiče je především změnit myšlení účastníků silničního provozu a jejich přístup k řízení. Tyto programy se zaměřují na různé oblasti, jako jsou alkohol, drogy, stres, agresivní chování nebo nedostatek pozornosti při řízení. Důraz je kladen na rozpoznání konkrétních problémů, které mohou ovlivnit jejich chování na silnici. Programy zahrnují diskusi, teorii, reflexi vlastního chování, a v některých případech i praktické cvičení, která účastníkům pomáhají zlepšit jejich schopnosti a vnímání rizik při řízení.



Jeden z hlavních aspektů těchto terapeutických programů je, že nejen předcházejí opakování přestupků nebo trestných činů, ale také podporují dlouhodobé změny v chování. Výsledky ukazují, že účastníci, kteří prošli těmito programy, mají výrazně nižší pravděpodobnost, že se opět dopustí přestupku či trestného činu v oblasti dopravy. Tento přístup je tedy nejen prevencí, ale i cestou, jak přispět k větší odpovědnosti a sebekontrolě řidičů.

Jedním z nejčastějších důvodů, proč jsou terapeutické programy pro řidiče tak efektivní, je jejich schopnost působit na jednotlivce v kontextu jejich osobního života. Umožňují jim přehodnotit své chování a postoje vůči řízení a pochopit důsledky svého jednání nejen pro sebe, ale i pro ostatní účastníky silničního provozu. Tento přístup se ukazuje jako mnohem účinnější než tradiční tresty, jako je pokuta nebo zákaz řízení, protože místo represivního trestu poskytuje nástroje k sebereflexi a nápravě chování.

V závěru je nutné zdůraznit, že tento přístup k řidičům přináší pozitivní změnu v jejich přístupu k řízení. Terapeutické programy jsou příkladem toho, jak lze změnit chování lidí a posílit jejich zodpovědnost na silnicích. Vzdělávání, prevenci a sebereflexi bychom měli vnímat jako důležitou součást právního rámce, který nejen chrání životy, ale i zlepšuje kvalitu silničního provozu jako celku. Více informací o terapeutických programech můžete nalézt např. na internetové stránce: www.ridicaknazpet.cz

Závěr

Legislativa v dopravě je základním pilířem bezpečnosti na našich silnicích. Jasná pravidla, která určují práva a povinnosti všech účastníků provozu, chrání nejen jednotlivce, ale i celou společnost. Porušení těchto pravidel však může mít fatální následky, a právě proto je nezbytné, aby řidiči znali nejen své povinnosti, ale i možná rizika a důsledky svého jednání.

V tomto článku jsme poukázali na rozdíly mezi správním a trestním řízením, která mají klíčovou roli při řešení dopravních přestupků a trestných činů. Upozornili jsme také na význam terapeutických programů, které představují inovativní a efektivní nástroj pro změnu chování řidičů.

Ať už jde o důsledné dodržování pravidel nebo preventivní přístup k rizikovým situacím, je naším společným cílem bezpečnější a odpovědnější chování na silnicích. Legislativní nástroje by neměly být vnímány pouze jako prostředek k trestání, ale jako cesta k nápravě, vzdělávání a budování uvědomělé společnosti.

Bezpečnost silničního provozu je odpovědnost nás všech – řidičů, zákonodárců, právníků i celé společnosti. Pokud budeme chápat pravidla a zákony jako ochranu, nikoliv jako překážku, můžeme společně přispět k bezpečnějšímu a klidnějšímu prostředí na našich silnicích.

JUDr. Lucie Šánková

Sebehodnocení a rizikové chování mladých řidičů

Každý rok se na evropských silnicích objevují stovky tisíc nových řidičů, zejména mladých lidí, kteří vnímají získání řidičského průkazu jako důležitý krok na cestě k nezávislosti. Toto období je pro ně symbolem vstupu do dospělosti, ale zároveň se sebou přináší zvýšené riziko dopravních nehod. Mladí řidiči totiž patří mezi nejrizikovější skupiny na silnicích. Dopravní nehody jsou u této skupiny hlavní příčinou úmrtí, což ukazuje na potřebu hlubšího pochopení faktorů, které k těmto incidentům vedou.

Věkové vymezení mladých řidičů se liší, většina studií však zahrnuje věk od 16 do 25 let. Toto období je charakteristické výraznými biologickými, sociálními a kognitivními změnami, které přímo ovlivňují chování mladých lidí za volantem. Biologicky nedozrálá část mozku, zejména prefrontální kůra, může omezovat jejich schopnost adekvátně vyhodnocovat rizikové situace a kontrolovat impulzivní jednání. To často vede k hledání vzrušení, podceňování rizika a zvýšené tendenci k nebezpečnému chování.

Kognitivní omezení a nedostatek zkušeností mladých řidičů dále zvyšují pravděpodobnost chyb, jako je špatná interpretace rizikových situací nebo nedostatečné rozdělení pozornosti. Nezkušení řidiči mají oproti zkušenějším tendenci věnovat pozornost méně podstatným podnětům, což zpomaluje jejich reakce na kritické situace.

Sociální vlivy, jakými jsou tlak vrstevníků, role rodičů a obecné prostředí, dále formují chování mladých řidičů. Rodiče hrají klíčovou roli v tom, jak jejich děti přistupují k dodržování pravidel silničního provozu. Na druhé straně vrstevníci mohou mít opačný efekt, kdy jejich přítomnost zvyšuje pravděpodobnost riskantního chování, například překračování rychlosti nebo nedodržování dopravních předpisů. Přítomnost vrstevníků v automobilu je obecně spojena s vyšším rizikem nehody, zejména při jízdě v noci.

Zkušenosti mladých řidičů jsou dalším klíčovým faktorem. Nedostatečná praxe a malá schopnost rozpoznávat rizika vedou k vyšší míře chyb, jako je špatné vyhodnocení dopravní situace nebo neadekvátní reakce na neočekávané události. S přibývajícím zkušenostmi se tyto schopnosti zlepšují, avšak v prvních letech po získání řidičského průkazu jsou začínající řidiči nejzranitelnější.

Mladí řidiči jsou také náchylnější k přeceňování svých schopností a podceňování rizik, což často vede k nedodržování pravidel silničního provozu. Navzdory krátké řidičské kariéře však mnoho začínajících řidičů poměrně rychle

nabývá sebevědomí a začíná přeceňovat své dovednosti, což je aspekt, kterému se věnujeme v tomto průzkumu. I když je tato problematika v jiných zemích předmětem rozsáhlého výzkumu, v českém prostředí zůstává relativně málo probádána. Absence relevantních údajů komplikuje provádění účinných bezpečnostních opatření zaměřených na snížení rizika v silničním provozu pro tuto skupinu účastníků silničního provozu. Proto jsme si pro účely lepšího zmapování situace mezi mladými českými řidiči stanovili za cíl zjistit, jaký je vztah mezi hodnocením vlastních řidičských schopností a výskytem rizikového chování u mladých českých řidičů ve věku 18 až 24 let, kteří měli řidičský průkaz skupiny B maximálně 24 měsíců. Průzkum byl realizován v rámci závěrečné práce specializačního kurzu Dopravní psychologie.

V dotazníkovém průzkumu jsme sledovali následující:

1. Sebehodnocení řidičských schopností

Respondenti hodnotili své řidičské schopnosti na sedmi-bodové škále, přičemž nízké hodnoty značily slabé řidičské schopnosti a vysoké hodnoty naopak dobré řidičské schopnosti. Do této kategorie spadají dvě položky, a to otázka na pokročilost schopností a vnímání bezpečnosti vlastních jízd.

2. Dotazník DBQ

Dotazník DBQ (Driver Behaviour Questionnaire) je nástroj vytvořený pro kvantifikaci rizikového chování řidičů. Obsahuje 50 položek zaměřených na různé typy chování, kategorizovaných jako úmyslné přestupky a neúmyslné chyby, které ovlivňují bezpečnost silniční dopravy. Respondenti odpovídají na šestibodové škále podle frekvence chování, od „nikdy“ po „téměř vždy“.

Průzkumu se zúčastnilo celkem 80 respondentů, z nichž 57 byly ženy (71 %) a 23 muži (29 %). Průměrný věk účastníků byl 19,5 let. Většina respondentů byli studenti vysokých škol (47), dále studenti středních škol (25), pracující studenti (5) a 3 pracující osoby. Průměrná doba od získání řidičského oprávnění činila 14 měsíců, přičemž největší podíl tvořili řidiči, kteří vlastnili řidičský průkaz 18 měsíců. Co se týče frekvence řízení, 20 % respondentů uvedlo, že řídí téměř denně, 40 % alespoň jednou týdně, 23,6 % jednou měsíčně, 7,5 % méně než jednou za měsíc a 8,6 % uvedlo, že neřídí vůbec.

VÝSLEDKY A INTERPRETACE

Výsledky sledovaly dvě klíčové oblasti: chyby a přestupky (na základě dotazníku DBQ). Chyby představují nezáměrné jednání, jako je špatná interpretace situací nebo nedostatečná pozornost. Přestupky jsou vědomé porušování pravidel, například překračování rychlosti.

Z analýzy dat vyplynulo několik zajímavých závěrů. Ukázalo se, že mladí řidiči, kteří se hodnotí jako zkušení, mají tendenci dopouštět se více přestupků. Toto chování lze přičíst přílišné sebedůvěře, která vede k ochotě riskovat. Přeceňování vlastních schopností se ukazuje jako klíčový faktor, který přispívá k rizikovému chování za volantem.

Dalším zjištěním je, že i když mladí řidiči vnímají svou jízdu jako bezpečnou, tato sebedůvěra se neprojevuje ve snížení frekvence přestupků. To naznačuje, že pojem „bezpečný řidič“ může být různě interpretován, například jako řidič, který neboural, nebo řidič, který dodržuje dopravní předpisy a můžeme uvažovat, jak rozdílné vnímání může zkreslit pohled na vlastní chování a rizika.

Zajímavé bylo také zjištění, že mladí řidiči, kteří se hodnotí jako méně zkušení, nevykazovali vyšší míru chyb. Tento výsledek naznačuje, že nízké hodnocení vlastních schopností nemusí nutně znamenat vyšší riziko chyb. Může to být způsobeno kritičtější pohledem na vlastní dovednosti, což vede k opatrnějšímu chování.

Tyto výsledky ukazují na potřebu zaměřit se při výuce mladých řidičů nejen na praktické dovednosti, ale také na rozvoj realistického pohledu na vlastní schopnosti. Zároveň by preventivní programy měly zahrnovat práci s přístupem k rizikům a odpovědnosti za vlastní chování na silnicích.

Závěr

Sebehodnocení mladých řidičů je klíčovým faktorem jejich chování v silničním provozu. Zvýšení povědomí o této problematice a implementace cílených intervencí mohou přispět ke zvýšení bezpečnosti na silnicích a snížení nehodovosti této skupiny.

Pochopení dynamiky sebehodnocení a jejího vlivu na chování řidičů nabízí nové možnosti pro edukaci a prevenci. Výsledky této studie mohou posloužit jako základ pro další výzkum i pro praktické aplikace v oblasti dopravní psychologie.

Mgr. Beáta Suriaková

Zdroj: Suriaková, B. (2024). Sebahodnotenie a rizikové správanie mladých šoférov, Specializační vzdělávání v dopravní psychologii, Univerzita Palackého: Olomouc.



Vliv psychiatrické medikace na schopnost řídit vozidlo

Závěrečná práce Mgr. Bc. Martiny Šintálové v rámci specializačního vzdělávání dopravní psychologie se zabývá zkoumáním vlivu psychiatrické medikace na schopnost řídit motorová vozidla. Jejím cílem je poskytnout komplexní pohled na tuto problematiku, analyzovat souvislosti mezi užíváním konkrétních typů psychiatrických léků a změnami v motorických dovednostech a kognitivních funkcích, které jsou nezbytné pro bezpečné řízení vozidel. Zároveň se práce zaměřuje na identifikaci faktorů, které mohou ovlivnit účinky těchto léků na schopnost řízení vozidla, jako je dávkování, čas podání léků a individuální variabilita mezi pacienty.

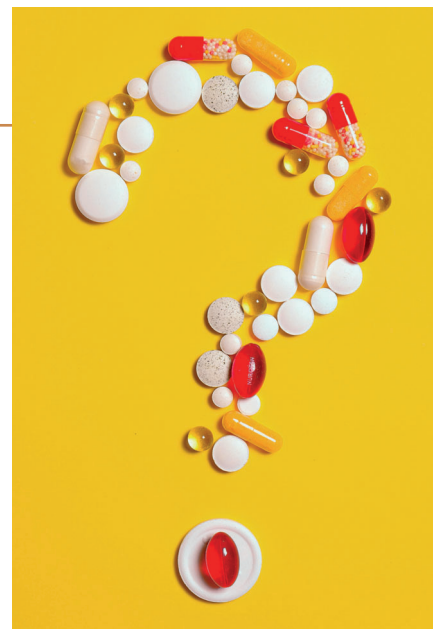
Práce se opírá o rozsáhlý systematický přehled dostupné literatury a studií, které se zabývají tímto tématem, a analyzuje jejich výsledky s cílem poskytnout ucelený pohled na současný stav poznání v této oblasti. Zvláštní pozornost je věnována identifikaci potenciálních rizik spojených s řízením motorových vozidel při užívání psychiatrické medikace a možným opatřením, která by mohla být přijata k minimalizaci těchto rizik a zajištění bezpečnosti silničního provozu.

Tímto se tato práce snaží přispět k lepšímu porozumění problematice vlivu psychiatrických léků na schopnost řídit motorová vozidla a poskytnout základ pro další diskusi a výzkum v této oblasti. Zároveň má za cíl upozornit na důležitost informovanosti lékařů, pacientů a veřejnosti o potenciálních rizicích spojených s užíváním psychiatrických léků a řízením motorových vozidel, a přispět tak k bezpečnějšímu prostředí na silnicích.

Skupiny psychofarmak uvedené v práci jsou rozděleny na základě jejich klinického účinku, uvnitř skupin se zohledňuje zejména mechanismus účinku daného léku. V práci jsou uvedeny konkrétní účinky jednotlivých skupin léků na schopnosti související s řízením vozidla. Jsou popsány výsledky studií, které se v této souvislosti zabývaly zkoumáním antipsychotik, antidepresiv a stabilizátorů nálady. Konkrétně jsou zmíněny vlivy některých léčiv zastupujících jednotlivé skupiny. Výzkumy probíhaly u pacientů se schizofrenií, schizoafektivním onemocněním, s bipolární poruchou, s chronickou bolestí. Výsledky byly porovnávány se zdravými osobami. Pro zjištění účinků na řidičský výkon bylo často používáno sledování na řidičském simulátoru nebo jízdy v silničním provozu.

Projekt DRUID (*Driving Under Influence of Drugs, Medicines and Alcohol*) byl navržen tak, aby poskytl vědeckou podporu tvůrcům politik v oblasti bezpečnosti silničního provozu a poskytl jim doporučení týkající se vlivu psychoaktivních látek na výkonnost řidiče. Míra prevalence některých často užívaných psychoaktivních léků (benzodiazepiny, léčivé opioidy a „Z-hypnotika“) u řidičů v různých evropských zemích ukazuje, že benzodiazepiny byly po alkoholu a THC nejčastěji zjištěnými látkami.

Empirické důkazy z experimentálních studií naznačují, že sedativní účinky některých psychofarmak v akutní fázi léčby způsobují ospalost nebo neschopnost soustředit se, což je s ohledem na výkonnost řidiče velmi problematické. Ačkoliv z epidemiologických údajů nelze vyvodit příčinné vztahy, existuje řada důkazů, že užívání psychoaktivních léků je spojeno se zvýšeným rizikem zranění v důsledku dopravní nehody, přičemž v rámci psychotropních léků vzbuzují největší obavy



benzodiazepiny a cyklická antidepresiva. Většina epidemiologických studií o psychofarmakologických léčích byla provedena na benzodiazepinech, Z-hypnoticích a antidepresivech.

Kognitivní dysfunkce jako taková je však také základním rysem mnoha psychiatrických poruch, zejména u neléčených pacientů, a nemusí tedy nutně souviset s účinky léku. Kromě toho existují důkazy o tom, že dlouhodobá léčba například antidepresivy nebo antipsychotiky může u pacientů s psychiatrickým onemocněním přispět ke zlepšení psychomotorické a kognitivní dysfunkce.

Při ověřování léků s ohledem na výkonnost řidiče je proto třeba zvážit stabilizační účinky farmakologické léčby oproti možným škodlivým účinkům na kognitivní a psychomotorické funkce.

PhDr. Dana Černochová, Ph.D.

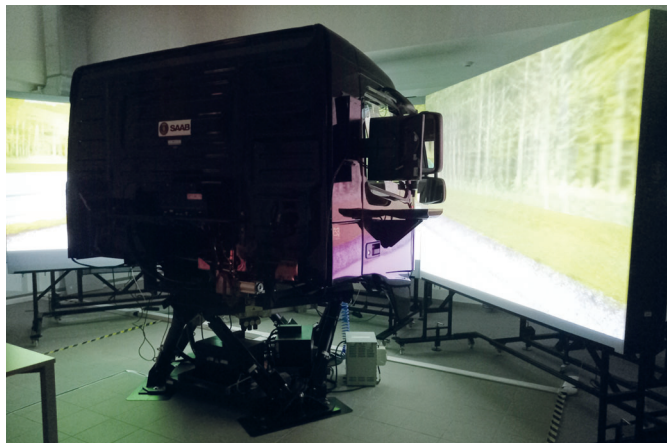
Zdroj: Šintálová, M. (2024). Vliv psychiatrické medikace na schopnost řídit vozidlo, Specializační vzdělávání dopravní psychologie, Univerzita Palackého: Olomouc

Systematizace neřidičských aktivit při řízení v autonomním módu

Základní informace o projektu



**NEŘIDIČSKÉ
ČINNOSTI**



V letech 2022–2024 byl Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. realizován projekt s názvem Systematizace neřidičských aktivit při řízení v autonomním módu. Jedním z hlavních cílů projektu bylo vytvoření systematického katalogu činností nesouvisejících s řízením vozidla tzv. neřidičských činností, které bude možno vykonávat při řízení vozidel autonomním systémem (autopilotem) v návaznosti na zvyšování úrovně automatizace. K dalším cílům pak patřilo posouzení vlivu těchto činností na bezpečnost silničního provozu a vytvoření podkladů o neřidičských činnostech a jejich vykonávání v kontextu automatizace.

Úrovně automatizace řízení

Podle nejpoužívanějšího standardu SAE J3016_202104 se rozlišuje celkem šest úrovní.

- Nultá úroveň (SAE=0, L0) zahrnuje manuální řízení vozidla bez asistentů řízení.
- První úroveň (SAE=1, L1) zastřešuje novější vozidla s jízdními asistenty (ADAS).
- Druhá úroveň (SAE=2, L2) znamená množství jízdních asistentů, které jsou již schopny vozidlo samostatně ovládat.
- Třetí úroveň (SAE=3, L3) dovoluje systému za předem daných podmínek plně převzít kontrolu nad řízením. Řidič nemusí sledovat okolní provoz. V případě nedostatku optimálních podmínek předá autopilot v určitém časovém limitu řízení zpět řidiči, jedná se o tzv. zpětné převzetí řízení. Řidič tedy neřídí, ale musí být po celou dobu jízdy připraven řízení převzít, a tedy se rychle zorientovat v aktuální dopravní situaci a reagovat. V případě, že řidič zpětně řízení vozidla nepřevzme, autopilot navede automaticky vozidlo do tzv. stavu minimálního rizika.

- Čtvrtá úroveň (SAE=4, L4) zahrnuje schopnost autonomního vozidla samostatně ovládat vozidlo ve většině podmínek. Řidič se tedy již vůbec nemusí věnovat řízení.
- Pátá úroveň (SAE=5, L5) zahrnuje již plně autonomní vozidlo, které dokáže samo řídit ve všech podmínkách a řidič ani ovládací prvky pro manuální řízení nejsou potřeba.

Kategorizace řidičských úkolů

- Primární úkoly jsou definovány v kontextu pozice vozidla, jedná se zejména o změny longitudinální (zrychlování, brzdění) a laterální (řízení – otočení volantem).
- Sekundární úkoly souvisí s primárními a jejich cílem je zajistit bezpečnost vozidla v rámci měnících se podmínek. Zahrnují seřízení zrcátek, obsluhu stěračů, ovládání světel, interakci s ostatními účastníky, např. světelnou signalizaci, troubení atd.
- Terciární úkoly nejsou přímo vztaženy k bezpečnému ovládání vozidla, ale jsou navázány spíše na uspokojení potřeb řidiče, např. v oblasti komfortu (klimatizace), zábavy (rádio, hudba) a informací (dopravní informace, navigace).

Velmi často jsou však v literatuře primární a sekundární úkoly jednoduše sdruženy do pojmu „úkoly související s řízením“ nebo také „primární aktivity“ a terciární úkoly se stávají tzv. „sekundárními aktivitami“ nebo „aktivitami, které nesouvisí s řízením“.

Neřidičské činnosti

- V širším slova smyslu vymezujeme neřidičské činnosti v souvislosti s manuálním řízením a jejich vliv na řidičský výkon, který bývá jejich působením zhoršen. Zmínují se např. negativní důsledky v podobě zvýšení mentální zátěže, zhoršení situačního přehledu či distrakce pozornosti. Většina výzkumů zkoumajících neřidičské činnosti se věnuje používání mobilního telefonu a ovládání technologií ve vozidle.
- V užším slova smyslu hovoříme o neřidičských činnostech v souvislosti s vyššími úrovněmi automatizace, jakými je především úroveň L3 nebo L4, kdy se dá předpokládat, že řidiči budou vykonávat různé typy neřidičských činností, které přímo nesouvisí s řízením, protože na obou těchto úrovních se již od řidiče nevyžaduje klasické manuální řízení. V kontextu autonomních vozidel se v oblasti neřidičských činností nejčastěji zkoumá jejich vliv na zpětné převzetí řízení nebo působení dlouhých jízd v autonomním módu na celkový stav řidiče.

Výzkumné metody

Při realizaci projektu byly použity focus groups (ohniskové skupiny) a studie na simulátoru nákladního vozidla.

Focus groups

V rámci focus groups proběhlo celkem 12 skupin, do nichž se zapojilo 72 respondentů (5 skupin řidičů nákladních vozidel, autobusů a MHD, 4 skupiny dispečerů a manažerů a 3 skupiny expertů – technologie, bezpečnost, státní správa). Z každé skupiny byl vytvořen videozáznam a/nebo audiozáznam, který byl přepsán a následně analyzován. Diskutovány byly tyto hlavní okruhy:

- Činnosti navrhované řidiči pro autonomní řízení, které již dnes řidiči vykonávají, i když to není povolené (jídlo, pití, vyřizování emailů, sledování televize, úprava zevnějšku).
- Faktor bezpečnosti, který spočívá v důrazu povolit pouze činnosti, které splňují kritéria bezpečnosti (nemanipulovat s rizikovými předměty) a vložit technická bezpečnostní opatření.
- Psychologické aspekty znamenají, že neřidičské činnosti mohou u řidiče snížit pocit odpovědnosti za situaci nebo že stejná aktivita může mít různý dopad na řidiče v souvislosti s jejím typem (např. vliv telefonování na řidiče závisí na obsahu hovoru). Klíčové také je, že optimální je střední míra zátěže.
- Změna profese řidiče vyvolává otázku, zda se bude stále jednat o řidiče, který dělá i jiné činnosti, anebo specialistu, který bude pracovat v mobilní kanceláři a „občas“ i řídit vozidlo.

Studie na simulátoru nákladního vozidla

Hlavním cílem bylo ověřit vliv některých typů neřidičských činností na řidičský výkon v situaci zpětného převzetí řízení a identifikovat rozdíly mezi nimi. Jízda trvala 75 minut, zúčastnilo se jí 31 osob a bylo posuzováno 6 činností: Práce na notebooku, telefonát (hands-free), video, audiokurz, relaxace a manuální činnost. Byl prokázán vliv vlastností činnosti na výkon při převzetí řízení, mentálních nároků (mentální zátěže) i manipulace s předměty

Výsledky projektu

- „Podkladový dokument pro Ministerstvo dopravy v oblasti autonomní silniční dopravy“ shrnuje základní informace k tématu neřidičských činností v kontextu automatizace.



- „Závěrečná konference“ projektu, realizovaná dne 9. 10. 2024 na Ministerstvu dopravy v Praze, představila výsledky projektu široké odborné veřejnosti.

Metodika

Metodika je zaměřená na posouzení vlivu neřidičských činností v kontextu dvou úrovní. Obsahuje dvě oddělené části – pro L3 a L4, ve kterých jsou uvedena hlavní kritéria hodnocení neřidičských činností a postup jejich hodnocení.

- Pro úroveň L3: faktor senzoricko-vizuálního omezení (zahrnuje vlastnosti smyslová modalita a vizuální zátěž), faktor nároků při provádění činností (zahrnuje vlastnosti mentální nároky a přerušitelnost) a faktor motorického omezení (zahrnuje vlastnosti místo vykonávání činnosti a držení předmětu).
- Pro úroveň L4: byly vytyčeny tři klíčové faktory – faktor monotonie, faktor nároků při provádění činností (zahrnuje vlastnosti mentální nároky a aktivita/pasivita) a faktor od-poutání od vnějšího světa. Proces posuzování rizikovosti činnosti pro obě úrovně probíhá prostřednictvím posouzení činnosti v rámci jednotlivých vlastností a následném určení numerické úrovně jednotlivých faktorů. Pro jednotlivé faktory jsou pak stanoveny numerické hranice 3D modelu, které umožňují ohodnotit vhodnost dané činnosti pro danou úroveň.

Mgr. Miroslava Horáková

Všechny informace o projektu, vytvořené výsledky, prezentace z realizované konference a zejména katalog činností lze nalézt na stránkách projektu: <https://www.neridicke-cinnosti.cz/vysledky-projektu/>

Metodika je k dispozici v e-shopu CDV: <https://shopcdv.cz/products/metodika-pro-hodnoceni-rizikovosti-neridickych-cinnosti>.

Dedikace: Data byla použita z projektu Systematizace neřidičských aktivit při řízení v autonomním módu, číslo projektu CK03000063, který byl financován se státní podporou Technologické agentury ČR a Ministerstva dopravy v rámci Programu DOPRAVA 2020. Tento článek byl vytvořen za finanční podpory Ministerstva dopravy v rámci programu dlouhodobého koncepčního rozvoje výzkumných organizací.

Zkušenosti s odborným poradenstvím na Slovensku

Závěrečná práce ve specializačním vzdělávání v dopravní psychologii Mgr. Mariána Garbára se věnuje problematice odborného poradenství pro řidiče motorových vozidel, kterým byl udělen zákaz řízení motorového vozidla z důvodu řízení pod vlivem alkoholu. Práce představuje vlastní zkušenosti získané v průběhu 13leté praxe v ambulanci dopravní psychologie.

Zavedení programu odborného poradenství bylo poprvé na Slovensku načrtnuto zákonem č. 8/2009 Sb. o silničním provozu a vyhláškou ministerstvem vnitra Slovenské republiky č. 9/2009 Sb., kterou se tento zákon provádí. Od 1. 11. 2011 vstoupila v platnost novela této vyhlášky, která upravuje postup při odborném poradenství pro řidiče.

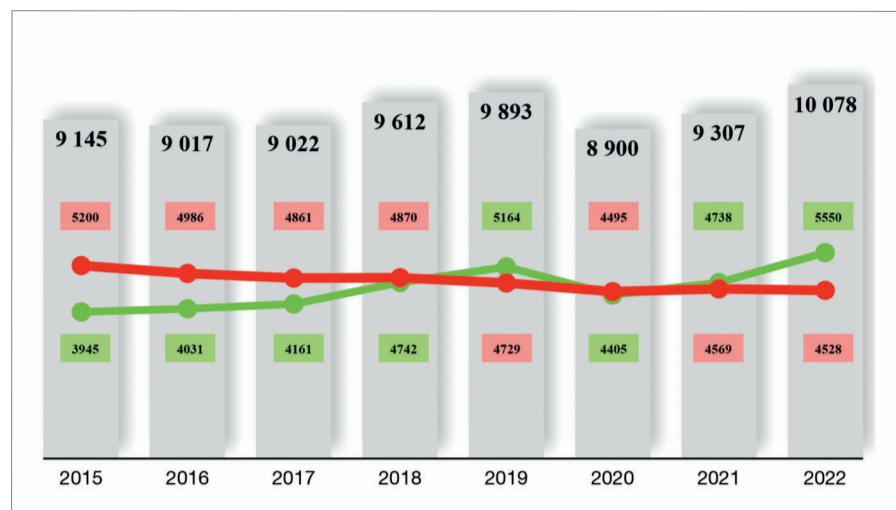
Zákon č. 8/2009 Sb., platný na Slovensku přikazuje, že pokud je řidič motorového vozidla důvodně podezřelý z porušení pravidel silničního provozu řízením vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nebo se odmítne podrobit vyšetření na jejich zjištění, policejní orgán rozhodne o přezkoumání zdravotní způsobilosti lékařem se specializací v oboru psychiatrie. Pokud psychiatr zjistí závislost na alkoholu nebo jiné návykové látce je dále rozhodnuto o přezkoumání zdravotní způsobilosti. Pokud psychiatr tuto diagnózu nestanoví, policejní orgán rozhodne o povinnosti absolvování odborného poradenství.

Podle legislativních ustanovení se odborné poradenství na skládá ze čtyř skupinových setkání a individuálního vstupního pohovoru. Jedno skupinové setkání trvá 3 hodiny, přičemž 1 hodina trvá 45–60 minut. Interval, ve kterém se jednotlivá setkání realizují, je nejméně 7 a nejvíce 14 kalendářních dnů. Maximální počet účastníků je 12 osob. Individuální vstupní rozhovor trvá nejdéle 1 hodinu a musí být

absolvován nejpozději do 30 kalendářních dnů ode dne posledního skupinového setkání. Osobě, která se nedostaví na všechna setkání, nevystaví psycholog doklad o absolvování odborného poradenství. Osobě, která se dostaví pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, nebude povolena účast a nebude jí vystaven doklad o absolvování.

Odborné poradenství má předpisem stanovený obsah jednotlivých setkání. Patří sem analýza motivů a okolností porušení pravidel silničního provozu a zákonných ustanovení, řidičská anamnéza. Další oblastí jsou somatické, psychické, sociální a právní důsledky porušení pravidel silničního provozu a zákonných ustanovení pod vlivem alkoholu konkrétním účastníkem odborného poradenství, možné následky přetrvávajícího chování. Dalším bodem je vysvětlení působení alkoholu na fyziologické a kognitivní funkce a chování řidiče, nebezpečí v silničním provozu, výpočet koncentrace alkoholu v krvi. Do obsahu patří také poradenství o zneužívání alkoholu a závislosti na alkoholu, rozbor individuálních zvyklostí účastníků a situací spojených s vysokým rizikem recidivy, strategie odmítnutí alkoholu, nácvik konkrétních technik odmítnutí alkoholu.

Graf č. 1:
Počty řidičů, kteří řídili pod vlivem alkoholu na Slovensku

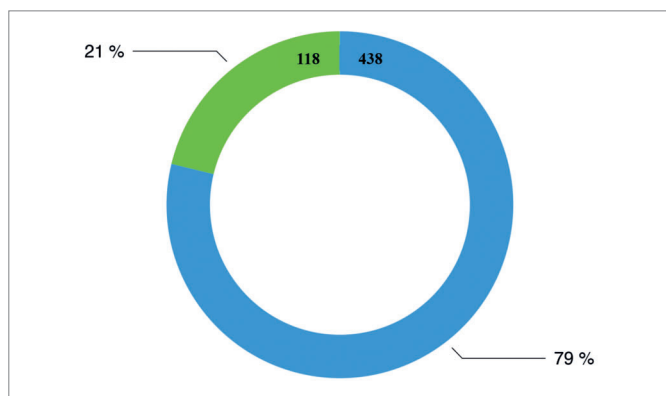


Poznámka:
■ 0,48 mg/l a více ■ do 0,48 mg/l ■ dohromady

Na základě zkušeností jsou účastníci odborného poradenství tohoto pracoviště rozděleni do 3 skupin: 1) řidiči, kteří řídili vozidlo ihned po požití alkoholických nápojů, 2) řidiči, kteří podcenili dobu vystrážlivění, 3) řidiči s hladinou tzv. „zbytkového“ alkoholu v krvi. Toto rozdělení naznačuje postoj jedince k pravidlům silničního provozu.

Jedinci, kteří tvoří první skupinu, vykazují nekonformitu s pravidly silničního provozu nebo lehkovážnost k následkům svého chování a je u nich vyšší pravděpodobnost, že se dopustí i jiných dopravních přestupků. U této kategorie

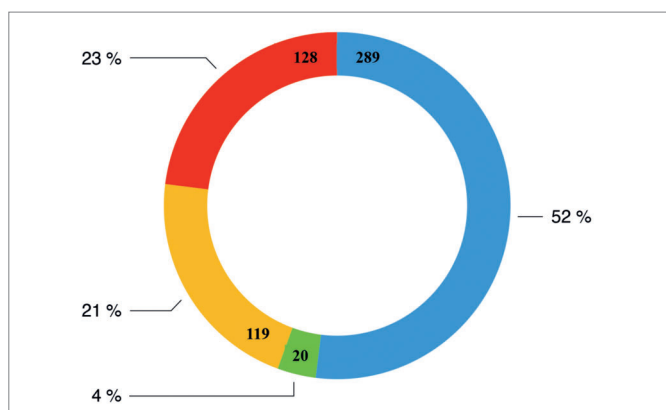
Graf č. 2:
Rozložení účastníků odborného poradenství na tomto pracovišti podle pohlaví



Poznámka:

■ muži ■ ženy

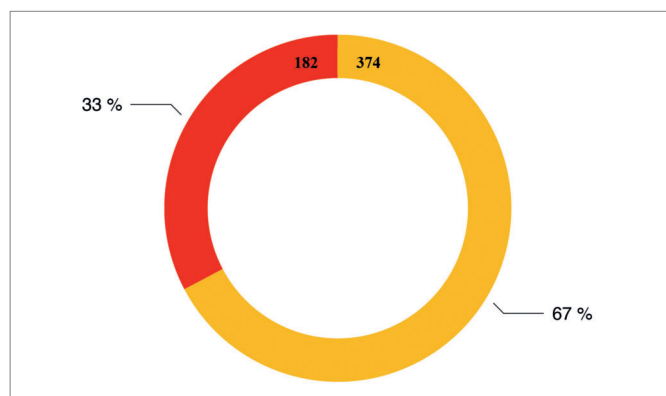
Graf č. 3:
Rozložení účastníků odborného poradenství na tomto pracovišti podle typu užitého alkoholu



Poznámka:

■ pivo ■ víno ■ tvrdý alkohol ■ kombinované

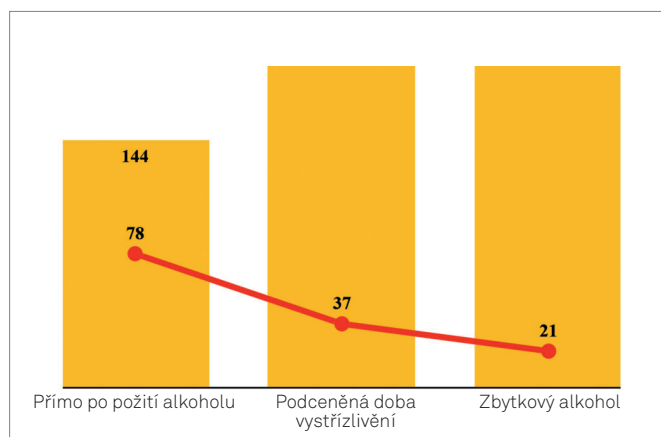
Graf č. 4:
Rozložení účastníků odborného poradenství na tomto pracovišti podle množství alkoholu v krvi



Poznámka:

■ do 0,48 mg/l ■ 0,48 mg/l a víc

Graf č. 5:
Celkový počet účastníků odborného poradenství na tomto pracovišti v jednotlivých kategoriích s porovnáním recidivy



Poznámka:

■ Počet řidičů podle přestupku ■ Recidiva

je zaznamenána nejvyšší míra recidivy. Druhou skupinu tvoří především konzumenti piva. Ve třetí skupině jsou řidiči, kteří jsou si vědomi negativního vlivu alkoholu na řidičské schopnosti, ale nedokážou správně zhodnotit dobu, kdy mohou sednout za volant. Tato skupina vykazuje nejnížší riziko recidivy.

Závěrečná práce obsahuje kazuistické ukázky odborného poradenství a vlastní zkušenosti s řidiči, kteří ho podstoupili. Jedním ze zjištění je fakt, že sociální prostředí jednotlivých účastníků mělo vliv na jejich vnímání situace, do které se dostali. Je potřebné se zaměřit více na primární prevenci, a to zejména obecně na změnu pozitivního vztahu k alkoholu. Z kazuistických studií vyplývá, že vliv sociálního prostředí na vnímání závažnosti přestupku je velký. Pokud okolí nevnímá přestupek jako závažný, nebude ho tak s velkou pravděpodobností vnímat ani samotný řidič, který ho spáchal. Na výskyt recidivy mají velký vliv také osobnostní charakteristiky a sociální normy jedinců. Osoby s nižší úrovní svědomitosti, vyšší mírou impulzivity a tendencí k riskování často neshledávají na svém chování nic nepatřičného.

Autor si je vědom toho, že nálezy této práce mohou být ovlivněny praxí tohoto pracoviště a nemusí reprezentovat realitu na celém území Slovenska.

Tato závěrečná práce je doplněna údaji z vlastní praxe, kdy během let 2011–2024 na tomto pracovišti absolvovalo odborné poradenství 556 účastníků. Některé statistické údaje tohoto pracoviště jsou znázorněny v grafech č. 2 až č. 5.

PhDr. Dana Černochová, Ph.D.

Zdroj: Garbár, M. (2024). *Skúsenosti s odborným poradenstvom na Slovensku: sociálne normy a osobnostné vlastnosti vodičov po odobraní vodičského oprávnenia pre alkohol – prípadové štúdie. Specializační vzdělávání v dopravní psychologii, Univerzita Palackého: Olomouc*

Subjektivní vnímání míry rizikovosti porušování různých dopravních předpisů

Porušování dopravních předpisů se v silniční dopravě děje každý den.

Porušení nějakého dopravního předpisu se během své řidičské praxe nejspíše někdy dopustil téměř každý řidič, ať už úmyslně či omylem.

Dle statistiky ministerstva dopravy bylo v roce 2023 evidováno 399 087 dopravních přestupků a trestných činů. Přičemž ženy se dopustily okolo 20 % z nich, muži se dopustili zbývajících přibližně 80 %. Nejčastějším dopravním přestupkem je překročení povolené rychlosti, dopouští se ho téměř polovina řidičů. Dále mezi časté dopravní přestupky patří řízení s mobilním telefonem v ruce, které se týká asi 16 % řidičů a zhruba 14 % účastníků silničního provozu nepoužilo bezpečnostní prvky.¹

Cílem závěrečné práce nebylo zobecnit získané poznatky na celou populaci, nýbrž lépe porozumět individuálním názorům a pohledu několika vybraných jedinců na danou problematiku, proto byla zvolena kvalitativní forma výzkumu. Pohled jednotlivých řidičů byl představen skrze sestrojené kazuistiky. Při sestrovování kazuistik byl definován sekundární cíl a to představení opakujících se fenoménů, které byly zaznamenány během rozhovorů s jednotlivými účastníky výzkumu. Pro další zpracování dat byla využita fenomenologická analýza.

Účastníci: Výzkumu se zúčastnili tři ženy a tři muži ve věku od 27 let do 40 let. Všichni vybraní jedinci byli v době výzkumu držiteli platného řidičského oprávnění.

OPAKUJÍCÍ SE FENOMÉNY

U většiny dopravních přestupků se účastníci shodli, že není v pořádku je porušovat. Při hodnocení jednotlivých dopravních přestupků často používali slova jako: nebezpečné, nepřijatelné, špatné, hloupé, vadí mi to.

1 Bezpečnost především

Bezpečnost je jedno z témat, které se v rozhovorech pravidelně opakovalo v různých souvislostech. Všichni účastníci považují bezpečnost v dopravě za velmi důležitou. Jejich cílem je, aby během jízdy, co nejvíce zabránili riziku nehody a nikoho neohrozili. Více jim vadí dopravní přestupky, které mohou vést k nehodě, považují je za nebezpečné. V případě, že lze opatrností a ohleduplností snížit riziko nehody jsou k přestupkům smířlivější. Například rychlá jízda na prázdné silnici jim připadá nebezpečná méně, jelikož mají pocit, že není nikdo, koho by mohli svou jízdou ohrozit. Zdá se, že na sebe v danou chvíli zapomínají. Všichni účastníci vnímají chodce jako zranitelné a snaží se vůči nim být ohleduplní, pokud jim to situace umožňuje.

• Nejméně rizikové dopravní přestupky se týkají parkování

Dle pěti účastníků ze šesti se nejméně rizikové dopravní přestupky týkají parkování, protože tím nikomu neublíží, nejde při nich o život. Zároveň je, ale důležité, že řidič neparkuje na nebezpečných místech, jako jsou například křižovatky, vozidlo nesmí nikdy bránit ve výhledu, protože to by již někoho ohrozit mohlo. Většina účastníků chápe, pokud někdo parkuje na místě, kde by neměl, včetně parkovacích míst pro invalidy, ale podle většiny z nich by tam řidič neměl stát delší dobu než je nutné. Polovina řidičů během rozhovoru přiznala, že občas parkují na místech, na kterých by s vozidlem stát neměli.

• Nepoužívání bezpečnostních pásů je považováno za nebezpečné

Nepoužívání bezpečnostních pásů je velmi nebezpečnou záležitostí pro pět účastníků. Pro jednoho je to sporné, jelikož zná jednoho člověka, který přežil dopravní nehodu právě díky tomu, že nebyl připoutaný. Všichni účastníci bezpečnostní pásy ve vozidle využívají vždy. Většina hlídá, zda jsou při jízdě připoutaní i jejich spolujezdci. Jeden řidič uvedl, že má bezpečnostní pás i pro svého psa, který také vždy jezdí připoutaný.



¹ Statistiku zpracoval T. Lukašik, (2024). PŘESTUPKY A TRESTNÉ ČINY 2023. Ministerstvo dopravy. Přístup z <https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu/Bodovane-prestupku-a-trestne-ciny.pdf.aspx>



• Důležitý je dobrý technický stav vozidla

Převládá názor, že špatný technický stav vozidla může být při jízdě nebezpečný. Avšak vozidlo nemusí mít platnou STK, aby bylo v dobrém technickém stavu. Jako nejčastější důvod proč se může stát, že vozidlo nemá platnou STK, byla uvedena skutečnost, že na ní majitel vozidla zapomene.

2 Nepozornost a zapomínání – příčina porušování dopravních předpisů

Nepozornost a zapomínání je u většiny účastníků zdrojem opakovaného a neúmyslného porušení dopravních předpisů. Některé dopravní přestupky vznikají nevědomky a jejich příčinou je například přehlédnutí dopravního značení nebo porušení povolené rychlosti. Nepozornost byla často používána při hodnocení vlastních schopností. Účastníci u sebe nepozornost vnímají jako něco negativního, co snižuje jejich řidičské dovednosti. Nebo právě naopak jeden účastník se díky zvýšené pozornosti považuje za řidiče dobrého.

3 Rychle jezdí téměř každý

Dva účastníci ze šesti považují za nejnebezpečnější dopravní přestupek překročení povolené rychlosti. Čtyři ze šesti si myslí, že rychlá jízda je jednou z hlavních příčin smrtelných nehod na silnicích. Jeden řidič nepovažuje rychlou jízdu za problematickou vůbec. Zároveň však všichni účastníci až na jednoho uvedli, že občas jezdí rychleji, než je povoleno. Jeden z účastníků měl dokonce odebrané řidičské oprávnění za překročení povolené rychlosti. Účastník, který preferuje spíše pomalou jízdu, uvedl, že kvůli stylu své jízdy občas cítí tlak ze strany ostatních řidičů. V souvislosti s rychlostí se také často objevovalo téma zvládnutí řízení vozidla, pokud řidič chce jet rychle, měl by vědět, že řízení zvládne. Míru rizikovosti u překročení povolené rychlosti účastníci definují podle toho, o kolik řidič rychlost překročí a dle schopností řidiče rychlou jízdu zvládat. Názory na přijatelné překročení povolené rychlosti se liší. Tři účastníci však uvedli jako horní mez překročení povolené rychlosti 30 %. Nedá se říct, že by účastníci jezdili rychleji výhradně na dálnici či v obci, jedním z ukazatelů je však prázdná silnice a pocit, že nemají koho ohrozit. Jako příklad příčiny rychlé jízdy lze uvést nepozornost, spěch a případné požitky z rychlé jízdy.

4 Další témata

Zde jsou uvedena další témata, která se objevila během rozhovorů. I když nemají přímou souvislost s porušováním dopravních předpisů, jedná se o skutečnosti, které mohou ovlivňovat kvalitu řízení.

• Telefonování za jízdy

Pět účastníků ze šesti uvedlo, že někdy telefonují při řízení. Většinou k tomu využívají handsfree, což nepovažují za nebezpečné ani problematické, jelikož je to povoleno. Poslední účastník při řízení netelefonuje nikdy, ale nevadí mu, když to dělají ostatní. Objevily se názory, že by hovor měl být spíše krátký a sloužit pro vyřízení nutných věcí případně, že by měl řidič zhodnotit svou schopnost řízení a telefonování současně. Zároveň se, ale objevil také názor, že telefonování někomu pomáhá držet myšlenky u řízení a lépe se tak na něj soustředit.

• Únava za volantem a jak jí předcházet

Pět účastníků ze šesti považují řízení, když jsou unavení za problematické. Například proto, že se zvyšuje riziko mikrosnápku a celková pravděpodobnost, že se stane nehoda. Žádný z účastníků však nikdy při řízení mikrosnápku neměl. Za vhodnou prevenci považují plánování zastávek na delších trasách a dostatečný prostor pro odpočinek, nebo odpočívají, alespoň když se cítí být unavení.

POHLED AUTORKY

Závěrečná práce nemá ambice zobecňovat získané poznatky na celou populaci. Cílem autorky bylo pokusit se proniknout hlouběji do dané problematiky a porozumět pohledu několika vybraných jedinců. Přesto lze konstatovat, že některé z představených poznatků se shodují s odbornou literaturou či statistickými údaji, se kterými se autorka při psaní závěrečné práce seznámila. Opakující se fenomény by mohly v budoucnu posloužit jako základ pro stanovení výzkumných otázek a následně pro další širší zkoumání dané problematiky.

Zdroj: Růžičková, A. (2024) Subjektivní vnímání míry rizikovosti porušování různých dopravních předpisů, Specializační vzdělávání dopravní psychologie, Univerzita Palackého: Olomouc

Mgr. et Bc. Andrea Růžičková

Posuzování zdravotní a psychické způsobilosti k řízení vozidla

Dne 19. října 2024 uspořádala Asociace dopravních psychologů již 4. společný seminář dopravních psychologů a lékařů, který byl zaměřen na posuzování způsobilosti k řízení vozidla. Akce se tentokrát konala ve sjezdovém sále hotelu Olšanka v Praze a zúčastnilo se jí 120 účastníků, z toho zhruba polovina lékařů.

Možnost osobního setkání psychologů a lékařů, kterou jsme zahájili v roce 2019 seminářem na Dopravní fakultě ČVUT v Praze, byla přerušena v roce 2021 epidemiologickou situací a akce se konala v online verzi. V roce 2022 jsme se opět mohli setkat na tomto semináři v posluchárně filosofické fakulty Univerzity Karlovy v Praze. Spolupráce psychologů a lékařů, kteří se zajímají o problematiku řidičů, se odrazila také v přípravě novely vyhlášky č. 277/2004 Sb. Těší nás stálý zájem o tuto problematiku a rádi budeme v této tradici pokračovat.

Na semináři vystoupili lékaři z oboru geriatry, psychiatrie, oftalmologie a praktického lékařství, dopravní a kliničtí psychologové a pracovníci dopravního odboru. Přinášíme zde stručný přehled jejich vystoupení.

Informace o průběhu aktuální novelizace Vyhlášky č. 277/2004 Sb.

MUDr. Zuzana Šnajdrová

MUDr. Z. Šnajdrová seznámila posluchače s jednotlivými částmi vyhlášky, které projdou změnou při novelizaci připravované od 1.1.2025. Upozornila na konkrétní aktualizovaná znění v textu vyhlášky i v příloze, která se budou týkat jednotlivých lékařských oborů a také dopravních psychologů.

Psychologické metody vhodné pro vyšetření způsobilosti k řízení vozidla u osob s neurologickým onemocněním

Prof. PhDr. Lenka Krámská, Ph.D.

Přednáška obsahovala přehled výzkumů, ve kterých byly použity psychologické metody pro zjištění způsobilosti k řízení vozidla u neurologických pacientů. Doplněna byla vlastními zkušenostmi přednášející s používáním některých psychodiagnostických metod.

Mírná kognitivní porucha a způsobilost k řízení vozidla

Doc. MUDr. Martina Zvěřová, Ph.D.

Přednášející uvedla typy mírné kognitivní poruchy, jejich příznaky a diferenciální diagnostiku. Popsala vliv tohoto onemocnění na způsobilost řídit motorové vozidlo a důležité okolnosti, které je třeba při posuzování způsobilosti zvažovat.

Posuzování způsobilosti k řízení vozidla v ordinaci praktického lékaře

MUDr. Jana Uhrová, MUDr. Astrid Matějková

MUDr. Jana Uhrová informovala o nejčastějších problémech v práci praktického lékaře při posuzování způsobilosti k řízení vozidla.

Úskalí dopravněpsychologických a lékařských posudků z pohledu praxe úřadů

Ing. Dana Výtisková, Ing. Bc. Dana Juhásová

Ing. Dana Výtisková uvedla základní ustanovení zákona, které se týkají práce psychologů a lékařů. Poté popsala nedostatky a chyby, které se vyskytují u psychologických i zdravotních posudků, které přicházejí na úřad. Podrobné informace lze najít v jejím článku na straně 17.

Posuzování zdravotní způsobilosti k řízení vozidla z pohledu očního lékaře – Jak to posoudit a rozhodnout?

MUDr. Alena Obstová

Přednášející popsala některé oční vady a jejich přímý vliv na řízení vozidla. Na příkladu konkrétního řidiče ukázala nutnost přesné diagnostiky.

Autismus a způsobilost k řízení vozidla

Mgr. Jana Kříhová

Mgr. Jana Kříhová stručně popsala příznaky poruch autistického spektra. Podrobněji se věnovala diagnostice těchto poruch a jejich vlivu na řízení vozidla.

Hodnocení prostorového neglektu u pacientů po získaném poškození mozku

PhDr. Kristýna Hoidekrová, Ph.D.

Přednáška byla věnována popisu projevů, diagnostiky a rehabilitace prostorového neglektu. Téma bylo zpracováno také v závěrečné práci Mgr. Tomáše Vilímovského, Ph.D. v rámci specializačního vzdělávání v dopravní psychologii, která je uvedena na straně 19.

Nepřiměřená reakce řidiče na sdělení negativního závěru

PhDr. Jitka Šebová Šafaříková, Ph.D.

Přednášející informovala o případu řidiče, který po sdělení negativního závěru reagoval natolik agresivně, že byla nucena zavolat policii.

PhDr. Dana Černochová, Ph.D.

Úskalí dopravně psychologických a lékařských posudků z pohledu praxe úřadů

Dopravně psychologické vyšetření je upraveno v zákoně č. 361/2000 Sb., v ustanoveních § 87a–87c, ve kterých je uvedeno kdo je povinen se dopravně psychologickému vyšetření podrobit, a současně jsou zde upraveny úkony a podklady, které jsou pro provedení dopravně psychologického vyšetření potřebné jak ze strany žadatele, tak ze strany akreditovaného dopravního psychologa.

Povinnost dopravně psychologického vyšetření

Velkou část osob s povinností absolvování dopravně psychologického vyšetření představují žadatelé o vrácení řidičského oprávnění. Z dikce zákona č. 361/2000 Sb. vyplývá, že dopravně psychologickému vyšetření je povinna se podrobit osoba, která žádá o vrácení řidičského oprávnění, které pozbyla v důsledku:

- dosažení celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení,
- soudelem uloženého trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel,
- správním orgánem uloženého správního trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, byl-li tento správní trest uložen na dobu nejméně 6 měsíců, nebo
- podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, pro jehož účely se zavázala zdržet se řízení motorových vozidel.

Zákon č. 361/2000 Sb. ukládá, že je osoba podrobující se dopravně psychologickému vyšetření za účelem vrácení řidičského oprávnění povinna předložit psychologovi provádějícímu vyšetření posudek o zdravotní způsobilosti, který není starší než 30 dnů, a výpis z registru řidičů, který není starší než 30 dnů.

O výsledku provedeného dopravně psychologického vyšetření vydá psycholog posuzované osobě písemný posudek. Ze závěru posudku musí být zřejmé, zda je posuzovaná osoba psychicky způsobilá k řízení motorových vozidel, psychicky způsobilá s podmínkou nebo psychicky nezpůsobilá. Stejnopis posudku zašle psycholog do 5 pracovních dnů ode dne provedení vyšetření obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností podle obvyklého bydliště nebo místa studia posuzované osoby.

Posudek o psychické způsobilosti k řízení vozidla

Z pohledu úřadů je jedním z problémů dopravněpsychologických posudků nedodržování 5denní lhůty pro zaslání posudku. To může přinášet úřadům, které o vrácení řidičského oprávnění rozhodují, potíže, jelikož žadatelé by byli rádi, kdyby jim bylo řidičské oprávnění vráceno co nejdříve. To ale není možné, pokud úřad nemá k dispozici posudek zasláný psychologem. Proto z úřadů zaznívá apel na psychology, aby dodržovali zákonem stanovenou lhůtu a zasílali posudky včas.

Závěr dopravně psychologického posudku s podmínkou

Závěr posudku dopravně psychologického vyšetření může být způsobilý, způsobilý s podmínkou nebo nezpůsobilý. V případě užití podmínky, je třeba podmínku jasně specifikovat. Úřad může v souladu s ustanovením § 93 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. rozhodnout o podmínění řidičského oprávnění. V praxi se jedná o podmínky uvedené ve vyhlášce č. 31/2001 Sb. Podmínka se zapisuje do řidičského průkazu harmonizovaným nebo národním kódem (může být rovněž vymezena slovně) a při silniční kontrole je možnost ji zkontrolovat.

Přehled všech harmonizovaných a národních kódů je uveden v příloze č. 5 vyhlášky č. 31/2001 Sb. V praxi se nejčastěji úřady setkávají s těmito podmínkami:

61. Omezení jízdy podle denní doby (například: jedna hodina po východu slunce a jedna hodina před západem slunce).
62. Omezení jízdy v okruhu ... km od místa bydliště řidiče nebo pouze ve městě/regionu.
63. Řízení vozidla bez cestujících.
64. Jízda rychlostí nepřesahující ... km/h.
65. Řízení vozidla povoleno výhradně v doprovodu jiného držitele řidičského oprávnění minimálně stejné skupiny vozidel.
66. Bez přívěsu.
67. Zákaz jízdy na dálnici.

Občas se v posudku dopravně psychologického vyšetření objeví závěr, že je osoba způsobilá s podmínkou časového omezení; taková podmínka není v souladu s platnou právní úpravou, úřad podmínku vezme na vědomí a dále s ní nepracuje.

Udělení způsobilosti k řízení vozidla pouze některých skupin vozidel

Z hlediska možných závěrů posudků je třeba uvést ještě případ, kdy osoba, která se podrobí dopravně psychologickému vyšetření, je psychologem uznána psychicky způsobilá k řízení pouze některých skupin vozidel. Např. byly žadateli uděleny skupiny vozidel AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, T a nyní na základě vyšetření je uznán způsobilým řídit pouze skupiny vozidel AM, B1, B, BE. Je třeba, aby byl vydán posudek s jednoznačným závěrem, tzn. pro řízení kterých skupin vozidel je osoba psychicky způsobilá a pro které je psychicky nezpůsobilá. Je to z toho důvodu, aby mohl úřad s takovým posudkem v řízení o vrácení řidičského oprávnění dále pracovat, aby nebylo vráceno řidičské oprávnění osobě psychicky nezpůsobilé.

Doklady nutné k provedení dopravně psychologického vyšetření

Žadatel o dopravně psychologické vyšetření musí psychologovi předložit posudek o zdravotní způsobilosti, který není starší než 30 dnů, a výpis z registru řidičů, který není starší než 30 dnů. Zákon č. 361/2000 Sb. definuje, kdo je oprávněn vydávat lékařský posudek k řízení motorových vozidel a jaké náležitosti musí posudek splňovat. Tzn. že psycholog, který provádí dopravně psychologické vyšetření, by měl vyhodnotit, zda předložený lékařský posudek je vydán lékařem, který je k tomu dle zákona č. 361/2000 Sb. oprávněn, a zda jsou v něm uvedeny skupiny vozidel, které je osoba zdravotně způsobilá řídit. Aktuálně udělené skupiny řidičského oprávnění psycholog zjistí z předloženého výpisu z registru řidičů. Výpis z registru řidičů obsahuje přehled spáchaných dopravních přestupků a liší se od výpisu z bodového konta, kde tyto údaje nejsou; nově lze získat výpis z evidenční karty také online přes portál občana nebo portál dopravy.

Posudek o zdravotní způsobilosti k řízení vozidla

V zákoně č. 361/2000 Sb. najdeme v ustanoveních § 84–86, co se rozumí zdravotní způsobilostí a kdo je pro účely zákona posuzujícím lékařem. Výsledkem provedení posouzení zdravotní způsobilosti je lékařský posudek o zdravotní způsobilosti se třemi možnými závěry – zdravotně způsobilý, zdravotně způsobilý s podmínkou nebo zdravotně nezpůsobilý. Posudek musí být vždy vydán v souladu s vyhláškou č. 277/2004 Sb.

V případě závěru lékařského posudku vydaného v rámci posouzení zdravotní způsobilosti platí, stejně jako u posudků o dopravně psychologickém vyšetření, že závěr musí být jednoznačný. Je-li lékařský posudek vydán se závěrem způsobilý s podmínkou, musí být podmínka jednoznačně uvedena a musí korespondovat s podmínkami uvedenými ve vyhlášce č. 31/2001 Sb.

V závěru lékařského posudku musí být vždy uvedeno, které skupiny vozidel je osoba způsobilá řídit. Zde se úřady potýkají s problémem neúplného vyplňování lékařských posudků, kde chybí skupiny skupina řidičského oprávnění, případně je

nejednoznačně uvedena podmínka. Úřady doporučují, aby lékař před provedením posouzení zdravotní způsobilosti zjistil, jaké skupiny vozidel byly posuzované osobě uděleny. Je-li vydán lékařský posudek s podmínkou časového omezení, zapisuje se tato podmínka do řidičského průkazu (na rozdíl od časově omezeného posudku dopravně psychologického vyšetření, jak je uvedeno výše). Důvodem je, že zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel je jednou z podmínek držení řidičského oprávnění, tzn. není-li osoba zdravotně způsobilá, nesplňuje podmínku držení řidičského oprávnění a úřad tak zahájí řízení o odnětí řidičského oprávnění. V případě, že podle posouzení lékaře pomine důvod, pro který bylo řidičské oprávnění podmíněno, je povinností držitele řidičského oprávnění požádat o její zrušení. Žádost se podává u úřadu podle místa trvalého bydliště, musí k ní být doložen lékařský posudek vydaný posuzujícím lékařem dle zákona č. 361/2000 Sb., který není starší než 30 dnů. Zrušení podmínění řidičského oprávnění je možné pouze na žádost držitele řidičského oprávnění.

Úřední postup pro odnětí nebo podmínění řidičského oprávnění

Lékaři mají povinnost zasílat úřadům oznámení o změně zdravotního stavu podle § 89a zákona č. 361/2000 Sb. Jakmile úřad takové oznámení dostane, zahájí řízení o odnětí nebo podmínění řidičského oprávnění. V rámci řízení úřad zpravidla nařídí držiteli řidičského oprávnění, aby se podrobil přezkoumání zdravotní způsobilosti. To znamená, že posuzovaná osoba požádá o vystavení lékařského posudku o své zdravotní způsobilosti svého posuzujícího lékaře (z praxe vyplývá, že se jedná o registrujícího praktického lékaře). Ze své činnosti mají úřady vyzorováno, že především pacienti, kteří se potýkají s různými formami závislosti, mění lékaře a zatajují informace o svém zdravotním stavu. Proto je důležité, aby měl nový registrující lékař k dispozici veškeré informace pro posouzení zdravotní způsobilosti, jak je to uvedeno ve vyhlášce 277/2004 Sb.

V případě řízení o odnětí řidičského oprávnění má úřad možnost rozhodnout o pozastavení řidičského oprávnění jako o předběžném opatření. To znamená, že řidič od následujícího dne po převzetí rozhodnutí nesmí řídit motorová vozidla a má povinnost odevzdat řidičský průkaz. Pokud řidič doloží lékařský posudek vydaný registrujícím praktickým lékařem, kterým prokáže, že je zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel nebo zdravotně způsobilý s podmínkou, úřad pozastavení řidičského oprávnění zruší a vydá konečné rozhodnutí na základě závěru doloženého lékařského posudku.

Problematika posuzování psychické a zdravotní způsobilosti řidičů je, jak je vidět, obsáhlá a může přinášet mnohá úskalí ze strany všech zúčastněných (lékaři, dopravní psychologové, řidiči a úřady). V tomto článku nejsou zmíněny všechny varianty, které mohou v běžné praxi nastat, a rovněž se mohou občas objevit nečekané případy. Důležitá je vzájemná komunikace a spolupráce všech zainteresovaných stran. Jen tak je možno minimalizovat úskalí, problémy a případná nedorozumění, které se mohou objevit.

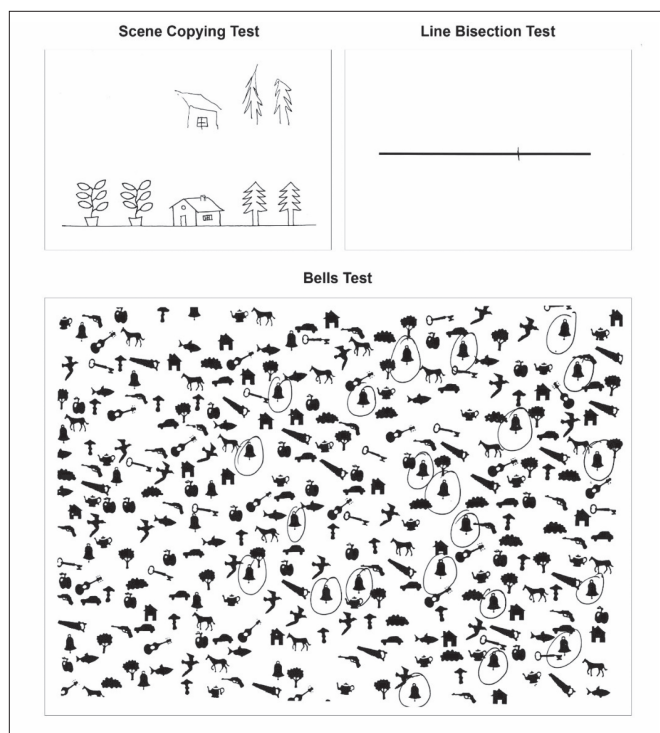
Ing. Dana Výtisková

Prostorový neglekt v dopravní psychologii

Závěrečná práce ve specializačním studiu dopravní psychologie Mgr. Tomáše Vilímovského, Ph.D. byla zaměřena na problematiku prostorového neglektu, který je častou kognitivní poruchou u pacientů po cévní mozkové příhodě, a vliv této poruchy na schopnost řízení motorových vozidel. Práce poskytuje přehled o souvislostech mezi prostorovým neglektem a řízením motorových vozidel, popisuje diagnostické postupy a představuje možnosti rehabilitace. Cílem bylo poskytnout základní vhled do této problematiky pro dopravní psychology, aby mohli ve své praxi lépe rozpoznávat a určovat tento syndrom, což by mělo vést ke zvýšení bezpečnosti postižených jedinců při případném návratu k řízení vozidla.

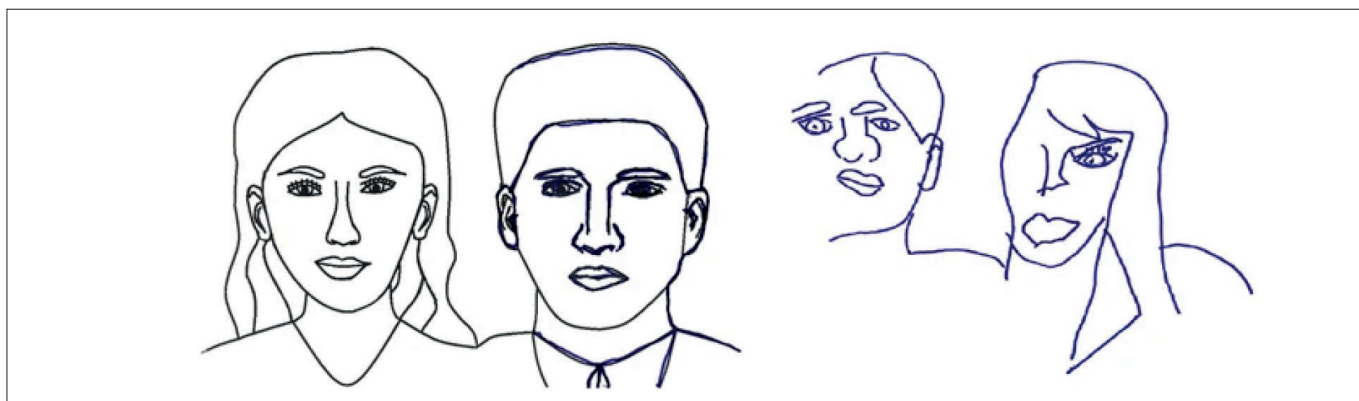
Prostorový neglekt je jedním z častých syndromů, který vzniká v důsledku mozkového poškození, a projevuje se tím, že postižený neregistruje, neodpovídá a neorientuje se na podněty v kontralaterální části prostoru k postižené mozkové hemisféře, a zároveň tento syndrom není způsoben primárním senzorickým nebo motorickým deficitem. Toto vede k asymetrické pozornosti, vnímání, prostorového povědomí a chování, což způsobuje funkční narušení běžných aktivit. U těžkých případů prostorového neglektu lze u postižených osob pozorovat posuny chůze a pohledu směrem k ipsilaterální straně, zatímco podněty z kontralaterálního prostoru jsou ignorovány.

Prostorový neglekt tak představuje zásadní omezení nejen při každodenních činnostech, ale zejména při tak komplexní činnosti, jako je řízení motorového vozidla, pro kterou je schopnost registrovat a reagovat na podněty kolem sebe zcela zásadní. Prostorový neglekt často uniká diagnostice, zejména v jeho formách, které nejsou na první pohled zřejmé, což představuje zásadní riziko pro případný návrat k řízení motorového vozidla.



Projev levostranného egocentrického PN v testech tužka-papír

U prostorového neglektu zvyšují heterogenitu příznaků také další přidružené symptomy vyplývající z mozkového poškození. Musí být odlišen od hemianopsie, která taktéž patří mezi časté přidružené syndromy a projevuje se obtížemi ve zrakově prostorové percepci, jejímž podkladem je narušení zrakových drah. Dalším častým přidruženým symptomem k prostorovému neglektu patří anosognosie, potíže v oblasti selektivní pozornosti, v závislosti a závažnosti také ve sluchové modalitě selektivní pozornosti. Další častou přidruženou kognitivní poruchou je deficit pracovní paměti.



Projev allocentrického PN při obkreslování



Vybavení a vizuomotorické úkony v průběhu léčby prizmatickou adaptací

Prostorový neglekt je komplikovaný nejen svojí heterogenitou, ale také k němu bývají ve velké míře přidruženy další syndromy, které samy o sobě představují potenciální bariéru k návratu k řízení. Řízení motorového vozidla je komplexní činnost, která vyžaduje zapojení různých schopností, které bývají po cévní mozkové příhodě postiženy. Jedná se zejména o motorické schopnosti (používání pedálů, řazení), vizuopercepční schopnosti (rozeznávání dopravního značení, zaznamenávání podnětů v celém rozsahu zorného pole) nebo udržování vozidla v jízdním pruhu, a v neposlední řadě kognitivní schopnosti, jako je plánování, uvědomování si rychlostního limitu, nebo schopnosti rychle reagovat na komplexní situace. Pacienti s levostranným neglektem mají tendenci se pohybovat příliš blízko ke stěnám na své levé straně, což často vede k nárazům do dveří a objektů. Podobné tendence vychylovat se k jedné straně vozovky lze pozorovat u osob s neglektem také při samotném řízení motorového vozidla, což způsobuje potíže s udržením vozidla na vozovce. Reziduální symptomy mohou ovlivňovat trajektorii, kdy tyto osoby mohou mít tendence k jízdě buď příliš blízko středové čáry, nebo naopak krajnice. Osoby s neglektem také vykazují větší množství chyb při řízení. To se projevuje zejména v komplexních dopravních situacích, kde je přítomno více vizuálních podnětů, například na křižovatkách. Z těchto důvodů přítomnost prostorového neglektu představuje výraznou překážku k návratu řízení, zejména, v případech závažnějších forem.

Motorické a kognitivní deficity plynoucí z poškození mozku jsou významnými negativními prediktory návratu k řízení. Mezi nejčastěji zmiňované kognitivní deficity, které negativně ovlivňují schopnost řídit patří zúžené zrakové pole, deficity ve zrakovém skenování, zrakově-prostorových funkcích, pozornosti a rychlosti zpracování informací. Sem patří také prostorový neglekt, který snižuje schopnost bezpečně řídit vozidlo.

Pozornostní funkce jsou zásadní pro řízení motorového vozidla a v případě posuzování osoby s prostorovým neglektem je třeba jim přikládat větší diagnostickou důležitost. V této závěrečné práci jsou popsány některé psychodiagnostické metody, které lze použít pro zjištění prostorového neglektu. Patří k nim škrtací a doplňovací testy typu tužka-papír, funkční metody pro hodnocení chování pacienta a dynamické metody hodnocení prostorového neglektu. V práci jsou také popsány metody, které jsou využívány k rehabilitaci. Odlišují se v závislosti na tom, zda vyžadují vědomou aktivitu pacienta (tréninkové aktivity) nebo jsou založeny na nevědomé situaci (lateralizovaná fyziologická stimulace). Jednou z nejslibnějších a nejvíce používanou metodou je metoda prizmatické adaptace, která využívá efektu laterálního posouvání zrakového pole pomocí prizmatických čoček. Pacient



Projev peripersonálního PN

má nasazené prizmatické brýle a provádí různé vizuomotorické úkony, které podporují exploraci zrakově opomíjeného prostoru.

Prostorový neglekt představuje jednu z nejčastějších a s ohledem na posuzování způsobilosti k řízení vozidla jednu z nejméně příznivých kognitivních poruch, se kterou se můžeme setkat u osob po cévních mozkových příhodách, a které nebývá věnována dostatečná pozornost.

PhDr. Dana Černochová, Ph.D.

Zdroj: Vilímovský, T. (2024). Prostorový neglekt v dopravní psychologii, Specializační studium dopravní psychologie, Univerzita Palackého: Olomouc

Posuzování psychické způsobilosti učitelů autoškol



Významnou měrou ke zvyšování bezpečnosti silničního provozu přispívá příprava, výchova a vzdělávání řidičů v autoškolách. Klíčovou roli v nich hrají učitelé, kteří se na kvalitě budoucích i stávajících řidičů podílejí.

DEFINICE UČITELE AUTOŠKOLY

Profese učitele autoškoly je v mnoha směrech specifická a k jejímu výkonu je potřeba splnit řadu profesních požadavků. Učitel autoškoly (označován také jako lektor či instruktor) je pověřen prováděním výuky a výcviku v rámci přípravy nových řidičů k získání řidičského oprávnění a za tuto přípravu je plně zodpovědný. Výrazně se podílí na formování začínajících řidičů a ovlivňuje svými schopnostmi, dovednostmi a také svou osobností budoucí řidičskou kariéru každého svého žáka. V ČR je přibližně 11,5 tisíců učitelů autoškol (získáno vlastním šetřením). Evidenci učitelů vedou jednotlivé krajské úřady a není centralizovaná.

LEGISLATIVNÍ POŽADAVKY NA UČITELE AUTOŠKOLY

Psychická způsobilost učitelů autoškol je jen jednou z podmínek získání profesního osvědčení učitele autoškoly a vůbec možnosti složení závěrečné zkoušky na příslušném krajském úřadě. Podmínky, které musí splnit budoucí učitel autoškoly (dle § 21 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel), jsou:

- vzdělání minimálně středoškolské s maturitou
- věk minimálně 24 let
- absolvování dopravněpsychologického vyšetření
- absolvování základního školení v autošcole
- složení závěrečné zkoušky na krajském úřadě
- absence zákazu řízení v posledních třech letech
- řidičský průkaz minimálně 3 roky

Základní školení v autošcole provádějí autoškoly s plným rozsahem poskytovaných služeb (tzn. autoškoly, které mohou provádět výuku a výcvik pro všechny skupiny řidičských oprávnění) nebo si každá autoškola může připravit svého učitele ve svém rozsahu poskytovaných služeb. Obsahem základního školení v autošcole je teoretická příprava, formou přednášek z pravidel silničního provozu, teorie řízení a zásad bezpečné jízdy, ovládání a údržby vozidla a dalších souvisejících právních předpisů. A praktická příprava, zahrnující praktickou údržbu vozidla a praktické jízdy se všemi kategoriemi vozidel.

Závěrečnou zkoušku skládá budoucí učitel na příslušném krajském úřadě. Závěrečná zkouška zahrnuje test z pravidel silničního provozu (na plný počet bodů bez jediné chyby), výklad všech teoretických předmětů, které se v autoškolách povinně vyučují (pravidla silničního provozu, teorie řízení a zásady bezpečné jízdy, ovládání a údržba vozidla a související právní předpisy a praktickou zkoušku (jízda všemi vozidly – v roli učitele i žáka). Hodnotící komise je pětičlenná a kromě zástupců krajského úřadu je přítomen také krajský koordinátor Besipu a zástupce autoškoly. Úspěšné složení závěrečné zkoušky je stvrzeno vydáním profesní osvědčení tj. oprávnění k provádění výuky a výcviku v autošcole (na jeho základě mohou učitelé vyučovat všechny předměty v autošcole, kromě zdravotnické přípravy). V papírové podobě ho vydává příslušný krajský úřad, který o nich vede evidenci a jehož vzor stanoví prováděcí vyhláška (Vyhláška č. 167/2002 Sb. Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb.).

Kategorie profesního osvědčení

POT – profesní osvědčení teoretické: opravňuje učitele pouze k výuce teoretických předmětů v autošcole (předpisy o provozu na pozemních komunikacích, teorie řízení a zásady bezpečné jízdy, ovládání a údržba vozidla, opakování a přezkoušení).

POP – profesní osvědčení praktické: opravňuje k výcviku v praktických předmětech v autošcole (praktický výcvik v řízení vozidla, praktický výcvik údržby vozidla).

POÚ – profesní osvědčení úplné: zahrnuje POT i POP.

Vzor profesního osvědčení

Ke každému předmětu teoretické výuky i praktického výcviku se zapisují skupiny řídičských oprávnění, ve kterých je učitel oprávněn výuku a výcvik provádět. POT je možné získat pro všechny skupiny řídičských oprávnění aktuálně zapsaných v řídičském průkazu. POP je možné získat pouze pro skupiny řídičských oprávnění v držení delším než 3 roky.

Povinnosti učitele před samotným výkonem povolání

Jednou z podmínek před samotným zahájením výuky a výcviku v autoškole je absolvování zácviku v délce týdenní pracovní doby pod vedením učitele, který má stejný nebo širší rozsah profesního osvědčení minimálně 5 let. A dále podrobení se lékařské prohlídce dle § 87 odst. 1 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., (pak další pravidelné lékařské prohlídky do dovršení 50 let věku každé dva roky a po dovršení 50 let věku každoročně).

Příčiny ztráty způsobilosti k provádění výuky a výcviku

Profesní osvědčení je učitelům vydáváno bez omezení platnosti. Existují možnosti jeho odebrání, a to v případě:

- pozbytí řídičského oprávnění (udělení zákazu řízení)
- pozbytí profesního osvědčení (opakované a hrubé porušování učebních osnov)
- pozbytí zdravotní způsobilosti (většinou spojeno i se ztrátou řídičského oprávnění)

Vrácení profesního osvědčení je možné a je k tomu potřeba:

- žádost o vrácení podaná krajskému úřadu nejdříve po 1 roce od odnětí
- povinnost opětovného složení závěrečné zkoušky
- v případě odnětí delším než 2 roky povinnost opětovného absolvování základního školení
- při odnětí ze zdravotních důvodů možnost ponechání POT

Požadavky kladené na způsobilost učitelů autoškol jsou v evropských zemích odlišné. Je možné uvést dva evropské extrémy, například Velká Británie se vyznačuje naprostou benevolencí a v severských zemích, jako Norsko a Finsko, je požadavek dvouletého odborného kurzu pořádaného na vysoké škole, kdy vstupní minimum do kurzu je úspěšné zvládnutí maturity.

Odborné požadavky na učitele autoškol

Učitel potřebuje ke své činnosti určité schopnosti, znalosti a dovednosti. Jedná se o pedagogickou činnost, při které se neobejde bez potřebných kompetencí, zejména se jedná o technické zvládnutí vozidla, „čtení“ silnice a dopravního prostředí a dobré vyjadřovací schopnosti. Náplň práce učitele je jednak teoretická výuka na učebně v autoškole, kde mezi probíraná témata patří hlavně pravidla silničního provozu, teorie a zásady bezpečné jízdy a údržba vozidla. V praktickém výcviku ve výcvikovém vozidle se učitel zaměřuje na praktické jízdy a praktickou údržbu. Povolání učitele auto-

PRVNÍ STRANA	DRUHÁ STRANA
ČESKÁ REPUBLIKA PROFESNÍ OSVĚDČENÍ Evidenční číslo: AA 000000	FOTOGRAFIE Jméno a příjmení (tisk): Datum narození: Číslo řídičského průkazu: pro skupiny vozidel: Datum vydání: (podpis)
TŘETÍ STRANA	ČTVRTÁ STRANA
Výuka předpisů o provozu vozidel Skupiny vozidel: Číslo protokolu:	Výcvik v řízení vozidel Skupiny vozidel: Číslo protokolu:
Výuka teorie řízení a zásad bezpečné jízdy Skupiny vozidel: Číslo protokolu:	Výcvik praktické údržby vozidla Skupiny vozidel: Číslo protokolu:
Výuka o ovládání a údržbě vozidla Skupiny vozidel: Číslo protokolu:	Jiné záznamy: str. 8 z 14

školy s sebou nese i poslání být vzorem, umět pochválit, podporit, motivovat a zakotvovat bezpečnost a zodpovědnost v každém novém řidiči. Práce učitele se liší od práce učitele v klasické škole, zejména nehomogenitou vyučované skupiny (věk, vzdělání) a nutností přizpůsobit výuku a výcvik každému jedinci a pracovat individuálně.

Psychické požadavky na učitele autoškol

Každý učitel autoškol by měl mít také další schopnosti, jako je dobrá intelektová úroveň, dobré slovní vyjadřování a myšlení, schopnost přesné a precizní instrukce, správná úroveň rozdělení i soustředění pozornosti, přesná reakce, prostorová orientace. Měl by umět systematicky členit celek a vytvářet posloupnosti, mít dobré paměťové schopnosti, zvládat práci v zátěži, přesně a rychle vnímat jednotlivé podněty. Kromě výše uvedených schopností by učitel neměl postrádat také některé vlastnosti, jako je celkově zralá a sociálně přizpůsobená osobnost, emoční stabilita, neimpulzivní, neagresivní a bezkonfliktní přístup k řešení problémů s vyšší mírou odolnosti vůči stresu a frustraci. Měl by být odpovědný, svědomitý, trpělivý, vytrvalý, přátelský a otevřený k lidem. Důležité je umět projevit přiměřenou empatii vůči žákům autoškol, včetně racionálního přístupu k problémům. Měl by mít celkově vyšší kulturní úroveň jednání s předpoklady k pedagogické činnosti. Výhodou je osobní zaujetí pro obor, motorismus obecně a uspokojení z práce s lidmi.

Požadavky na psychickou výkonnost vyplývají z charakteru vykonávané pedagogické činnosti učitele autoškol, zejména při praktické jízdě, jakou jsou inteligence (bez deficitu ve verbální složce), pozornost (s důrazem na rozsah a distribuci), paměť (s důrazem na vizuální formu), rozhodování v časové tísní, mentální kapacita pro příjem a zpracování informací,

Rok	Počet dopravněpsychologických vyšetření v ČR	Počet dopravněpsychologických vyšetření respondentů	%	Počet dopravněpsychologických vyšetření učitelů autoškol v ČR	Počet dopravněpsychologických vyšetření učitelů autoškol respondentů	%
2023	44 761	2 927	7	104	47	45
2022	38 992	2 708	7	114	34	30
2021	40 857	1 884	5	167	31	19
2020	43 236	2 019	5	185	18	10
2019	46 266	2 987	6	234	29	12
Celkem	214 112	12 525	6	804	159	20

Poznámka: Data týkající se počtu dopravněpsychologických vyšetření v ČR a počtu dopravněpsychologických vyšetření učitelů autoškol v ČR jsou získána ze statistiky MD ČR.

senzorická reaktivita. Navíc by měl disponovat slovní zdatností, pečlivostí, porozuměním složitější instrukci, spolehlivostí výkonu v zátěži a logickým myšlením. Z psychických vlastností jsou důležité stabilita emočních procesů, nepřítomnost agresivních tendencí a odolnost vůči zátěži. Za pozitivní vlastnosti jsou považovány sebeovládání, přiměřené sebevědomí, nekonfliktnost, komunikativnost a předvídatelnost. Naproti tomu za negativní je možné označit emoční labilitu, impulzivitu, nezvladatelnou agresivitu, nerozhodnost či soutěživost.

Při posuzování celkové způsobilosti učitelů autoškol je možné využití řídicích simulátorů, použití sofistikovaných laboratorních metod modelujících řízení či skutečná jízda ve vozidle za reálného provozu – tj. sledování rychlosti jízdy, dodržování pravidel silničního provozu, styl jízdy v jízdních pruzích, odstup od vozidla před a za vozidlem, řešení situací na křižovatkách apod.

K posouzení vhodnosti či úspěšnosti vykonávání profese učitele autoškol je nutná znalost náplně každodenní práce, kterou je analýza jeho práce či profesiografický rozbor jeho činnosti spočívající v teoretické výuce, praktickém výcviku a výchově, s cílem připravit budoucího řidiče k bezpečnému pohybu v provozu na pozemních komunikacích.

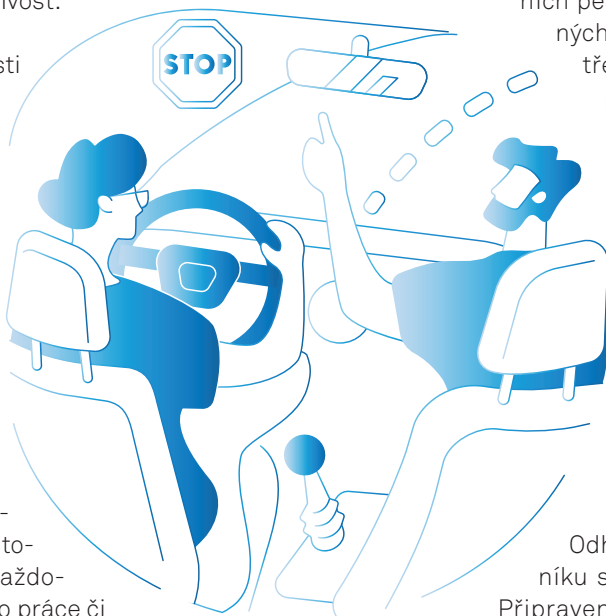
Výzkum a jeho výsledky

Zákon č. 247/2000 Sb. stanovuje povinnost žadateli o profesi učitele autoškol podrobit se dopravně psychologickému vyšetření a určuje, kdo může provádět toto dopravně psychologické vyšetření. Obsah dopravně psychologického vyšetření určený vyhláškou č. 31/2001 Sb. byl inspirací k provedení výzkumného šetření v této oblasti.

Kvalitativní výzkum praktické části závěrečné práce se opíral o metodu dotazníku, tedy standardizovaného interview v písemné podobě, s požadavkem oslovení velkého počtu respondentů najednou. Zpracování dotazníku bylo elektronické pomocí Google Forms s možností uložení a vyhodnocení zaslaných odpovědí. Obsahem dotazníku bylo sedm otázek. První čtyři se zaměřovaly na zjištění kraje působení dopravního psychologa, celkový počet provedených dopravně psychologických vyšetření v posledních pěti letech, celkový počet provedených dopravně psychologických vyšetření učitelů autoškol v posledních pěti letech a celkový počet provedených dopravně psychologických vyšetření učitelů autoškol s výsledkem „nepřijatelný“ v posledních pěti letech. Pátá otázka se týkala používaných psychodiagnostických metod při zjišťování kognitivních funkcí v rámci dopravně psychologických vyšetření učitelů autoškol a šestá používaným metodám při zjišťování osobnostních vlastností.

Odhadovaný čas na vyplnění dotazníku se pohyboval okolo 10–20 minut. Připravený online dotazník byl odeslán emailem na 251 emailových adres dopravních psychologů (dle seznamu akreditovaných dopravních psychologů k 5. 1. 2024, ve kterém bylo celkem 269 osob, z nichž k 18 se nepodařilo nalézt e-mailový kontakt) v období od 29. 1. do 1. 2. 2024, a pak znovu dne 15. 2., včetně průvodního dopisu s žádostí o vyplnění dotazníku, účelu jeho použití a poděkování za spolupráci a čas věnovaný sdělení požadovaných dat.

Kvalitativního výzkumu se zúčastnilo 14 respondentů. Oslovení respondenti se podílí na celkovém počtu dopravně psychologických vyšetření v ČR celkem 5,85 % a na provedených dopravně psychologických vyšetření učitelů autoškol 19,78 %.



Cíl práce spočíval ve zmapování situace, zda jsou při posuzování psychické způsobilosti učitelů autoškol zkoumány relevantní kognitivní funkce a osobnostní charakteristiky potřebné pro osoby, které provádí výuku a výcvik žadatelů o získání řidičského oprávnění. K naplnění tohoto cíle byly stanoveny dvě výzkumné otázky, jejichž snahou bylo zachycení nejčastěji zjišťovaných kognitivních funkcí a osobnostních vlastností v rámci dopravně psychologického vyšetření, a také k tomu nejčastěji používaných psychodiagnostických metod. V oblasti zjišťovaných kognitivních funkcí byly nejčastěji sledovány: pozornost, monotonie, periferní vnímání, reakční čas, paměť a inteligence. Dále se dopravní psychologové zaměřili na kognitivní odhad a senzomotorickou koordinaci. Mezi zjišťované osobnostní vlastnosti patřily: dominance, emoční stabilita/labilita, úzkostnost, extraverte/introverze, svědomitost, sebekontrola, chování typu A, sensation seeking, altruismus, locus of control a agresivita. Při používání psychodiagnostických metod k vyšetřování potřebných kognitivních funkcí a osobnostních vlastností bylo možné konstatovat shodu s doporučením Manuálu a Metodiky. Například kognitivními funkcemi byly používány: Bourdonova zkouška, D2, Determinační test, IST či ATAVT a na poli osobnostních vlastností jednoznačně IHAVEZ, SPIDO, SPARO, Eysenckovy osobnostní dotazníky či TVP, dále také PSSI či Test ruky.

Závěr

Shrnutí výzkumného šetření spočívá v konstatování podobnosti či shody ve zjišťovaných kognitivních funkcích i osobnostních vlastnostech, stejně jako v případě používaných psychodiagnostických metodách při posuzování psychické způsobilosti učitelů autoškol potřebných pro výkon povolání

učitele autoškol s doporučením Manuálu a Metodiky. Otevřená zůstávají témata, zda uvedené funkce a vlastnosti dokáží přesně predikovat vhodnost a úspěšnost v dané profesi, a to především vzhledem k neexistenci profesiogramu učitele autoškol, který by vzešel z profesionálního profesiografického rozboru činnosti učitele autoškol. Podobná nejistota souvisí také s používanými psychodiagnostickými metodami.

Dopravně psychologické vyšetření učitelů autoškol by nemělo být stěžejním bodem k rozhodování o budoucnosti výkonu povolání učitele autoškol. Vždy by mělo jít ruku v ruce s dalšími důležitými stavebními kameny, kterými jsou úspěšné absolvování základního školení v autoškolě, beztrestné držení řidičského oprávnění, složení závěrečné zkoušky na krajském úřadě, zaškolení do dané činnosti, její řádné vykonávání a sledování úspěchu při výuce a výcviku budoucích řidičů.

Ing. Mgr. Michaela Zuczková

Zdroje:

Šucha, M., Rehnová, V., Šrámková, L., Černochová, D., Zámečník, P. (2015). *Metodika pro posuzování psychické způsobilosti k řízení silničních motorových vozidel*. Univerzita Palackého: Olomouc.

Zaoral, A., Šucha, M., Seitzl, M. (2010). *Manuál doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel*. Centrum dopravního výzkumu: Brno.

Zuczková, M. (2024). *Posuzování psychické způsobilosti učitelů autoškol, Specializační vzdělávání dopravní psychologie*, Univerzita Palackého: Olomouc.



Trauma po dopravnej nehode



Dopravné nehody môžu mať veľký vplyv na zdravie postihnutých jedincov, nielen po fyzickej, ale aj po psychicky stránke. Niektorí ľudia môžu zažiť fyzické zranenia, ako sú zlomeniny kostí, popáleniny, alebo poranenia hlavy. Iní môžu trpieť emocionálnymi následkami, ako je posttraumatická stresová porucha (PTSP), úzkosť, depresia alebo strata sebavedomia.

PSYCHICKÉ PROBLÉMY PO DOPRAVNEJ NEHODE

Autori, ktorí vo svojom výskume skúmali osoby, ktoré prekonali dopravnú nehodu a mali viaceré zranenia, zistili, že pätina z nich vykazovala syndróm akútneho stresu, v ktorom dominovala porucha nálady a traumatizujúce spomienky na dopravnú nehodu. V priebehu jedného roka úzkosť a depresia ustúpili. U desatiny sa však vyvinula PTSP. Oveľa častejšie sa objavila fóbia z jazdy, ktorá ich až invalidizovala. Viaceré prieskumy vodičov, ktorí prekonali dopravnú nehodu, konzistentne preukázali, že trpeli väčšími obavami zo šoférovania a obavami o svoju bezpečnosť. Najčastejším symptómom po dopravnej nehode sa objavuje úzkosť. Úzkosť má sprostredkujúcu úlohu medzi PTSP a agresiou a má tiež exacerbačný účinok na agresiu.

Ženy v porovnaní s mužmi vykazujú vo väčšej miere príznaky PTSP, fóbiu z jazdy a komorbidnú diagnózu PTSP a depresie. Vodičky zažívajú obavy a nepriaznivé somatické príznaky vo väčšej miere než muži. Osoby u ktorých bola diagnostikovaná depresia, utrpeli aj váženejšie fyzické zranenia a vo väčšej miere boli obmedzené vo svojich každodenných aktivitách. Uvádza sa, že medzi najčastejšie psychické problémy patrí depresia, fóbia/úzkosť a posttraumatický stres (PTSP). Miera duševných porúch po dopravných zraneniach bola v niektorých štúdiách hlásená až v rozmedzí 30–50 %. Ak sa tieto symptómy neliečia, existuje vysoká pravdepodobnosť, že prejdú do závažnej duševnej poruchy, ako je depresívna porucha, posttraumatická stresová porucha (PTSP), panická porucha a generalizovaná úzkostná porucha. Vodiči áut po dopravnej nehode po dobu päť rokov hlásili výrazne väčšie obavy o osobnú bezpečnosť, obavy zo šoférovania, vyčerpanie a negatívne fyzické a psychické symptómy ako vodiči, ktorí nemali dopravnú nehodu.

Závažným problémom je úzkosť pri šoférovaní

Prvé výskumy sa takmer výlučne zameriavali na vplyv nehôd motorových vozidiel a na následné skúsenosti s posttrau-

matickou stresovou poruchou, ako aj na úzkosť, strach a fóbiu z jazdy. Riziko vzniku úzkostnej poruchy po dopravnej nehode je 4-krát vyššie u ľudí, ktorí mali pred nehodou už existujúcu úzkostnú poruchu. 67 % ľudí, ktorí boli účastníkmi dopravnej nehody, malo v priebehu 6 mesiacov po nehode príznaky úzkostnej poruchy. Priemerná prevalencia úzkostnej poruchy u ľudí, ktorí boli účastníkmi dopravnej nehody, je 23 %. Výskumy identifikovali tri široké oblasti úzkostného správania pri šoférovaní: prehnané bezpečnostné/opatrné správanie, úzkostné výkonnostné deficity a nepriateľské/agresívne správanie pri šoférovaní.

Niektorí ľudia môžu pociťovať úzkosť len v špecifických jazdných situáciách alebo okolnostiach, ako sú určité poveternostné alebo dopravné podmienky, alebo ich úzkosť môže byť súčasťou širšieho modelu vyhýbania sa agorafóbie alebo traume. Niektorí opisujú miernu úzkosť alebo neochotu šoférovať, zatiaľ čo iní uvádzajú úplné vyhýbanie sa riadeniu alebo jazde vo vozidle a mnohí ďalší sú niekde medzi týmito extrémami. Stále viac sa venuje pozornosť tomu, či strach a úzkosť počas jazdy ovplyvňujú bezpečnosť na cestách. Niektoré výskumy zistili zvýšené chyby v hodnotení jazdy na ceste u osôb so strachom zo šoférovania v porovnaní s kontrolnou skupinou, a to napriek žiadnym rozdielom v účasti na nehode. Štúdia v Nórsku so 4 448 vodičmi, ktorí mali nehodu, však uviedla, že najvyššie riziko bolo spojené s úzkosťou.

TERAPIA PSYCHOTRAUMY

Terapia psychotraumy vyžaduje špecifický prístup, ktorý zohľadňuje základné črty PTSP – narušenie kapacity CNS adaptívne spracovávať informácie a z toho vyplývajúce dysfunkčné uloženie traumatických spomienok v pamäti, ako aj poškodenie schopnosti prežívať bezpečie v prítomnosti. Vzhľadom na to terapiu psychotraumy delíme na tri fázy: stabilizáciu, konfrontáciu s traumou a integráciu, novú orientáciu. Vo všetkých fázach je potrebné posilňovať vlastné zdroje pacienta.

Existuje viacero terapeutických prístupov ako napríklad Kognitívno-behaviorálna terapia, ktorá sa zameriava na identifikáciu a zmenu negatívnych myšlienkových a vzorcov správania, EMDR (Eye Movement Desensitization and Reprocessing): Je integratívna metóda spracovania traumatických zážitkov s využitím špecifického spôsobu konfrontácie s traumou. Somatická terapia: sa zameriava na liečbu traumy prostredníctvom práce s telom. Psychodynamická terapia, ktorá sa zameriava na skúmanie toho, ako minulé skúsenosti, vrátane traumatických, ovplyvňujú súčasné myšlienky, pocity a správanie.

Okrem týchto terapeutických prístupov existuje aj mnoho ďalších stratégií, ktoré môžu byť užitočné pri zvládaní traumy, ako napríklad: Relaxačné techniky, Autogénny tréning podľa J. H. Schultza, Mindfulness – sústredenia sa na prítomný okamih bez posudzovania. Podpora blízkych, podpora rodiny a priateľov.

V nasledujúcich kazuistikách chceme priblížiť aké následky môže mať dopravná nehoda a ako môže ovplyvniť kvalitu života.

• Prvá kazuistika

V prvej kazuistike ide o mladého chlapca vo veku 19 rokov, ktorý vyrastá v disharmonickom rodinnom prostredí a je zjavné, že obaja rodičia sa uchádzajú o jeho priazeň, ktorú sa aj snaží zneužívať. Rodina je finančne dobre zabezpečená a majú jediné dieťa. Od svojich 15 rokov jazdí na mopede. Teraz však nahovoril matku, aby mu kúpila veľký motocykel SZUZUKI GSL-S1000. Mal z toho veľkú radosť. Popisuje svoje zážitky: teraz na tom jazdím a idem aj 180 km za hodinu a aj viac. Idem ako víchor, mám z toho dobrý pocit. Nebojí sa, lebo dobre jazdi na motorke. Opakovane hľadá nejaké výhovorky, napr., že je to rovná cesta, že tam chodí málo aut. Je to vedľajšia spojovacia cesta medzi dvoma dedinami. Po viac ako dvoch mesiacoch prichádza a udáva, že havaroval. Zlomila sa mu jedna ruka, jednu nohu mal narazenú a mal pohmladeniny aj na hrudníku. Išiel veľmi rýchle a to nezvládol, takže stratil kontrolu nad motocyklom. Mal šťastie, lebo nikto vtedy nešiel ani pred ním, ani za ním, takže okrem neho sa nikto sa nezranil. Motocykel celkom sa zničil, ani do opravy ho nedali. Našťastie išlo jedno auto a zobrali ho na pohotovosť. Bol liečený na traumatologickej ambulancii, následne na psychiatrickej ambulancie, lebo po nehode sa zajakáva a teraz chodí na rehabilitáciu. Po siedmych rokoch udáva, že na motocykli doteraz nejazdí. Jazdí len na osobnom aute. Doposiaľ nerád spomína na nehodu.

Touto kazuistikou sme chceli poukázať, že napriek tomu, že zákon to dovoľuje, treba individuálne prehodnotiť, či dospelému chlapcovi možno jeho prianiu vyhovieť. Adolescenti majú zníženú schopnosť odhadnúť rýchlosť a aj vzdialenosť. Majú užšie zorné pole, ešte sú sociálne a emočne nedostatočne zreli nato, aby v dostatočne miere vedeli odhadnúť rizikové situácie, pritom majú sklony aj k impulzívnym prejavom správania. Mnohí autori dospeli k záveru, že mladí vodiči nedokážu plne identifikovať rizikové situácie a ľahko sa do nich dostanú. Je pre nich väčším problémom podceňovanie rizikových situácií než predvídanie nebezpečenstva. Myslia si, že svet je bezpečný a im sa nemôže nič stať, chýba im vedomie zodpovednosti a nie sú schopní správne predvídať následky svojho konania.

• Druhá kazuistika

Druhá kazuistika opisuje, ako dopravná nehoda môže ovplyvniť kvalitu života celej rodiny. Ide o trojčlennú rodinu, ktorá prežila dopravnú nehodu a ešte pred tým ich jediný syn samostatne tiež bol účastníkom dopravnej nehody. Ani jedna dopravná nehoda nebola nimi zapríčinená.

Išli na hlavnej ceste a z bočnej cesty na križovatke (v tvare T) narazilo do nich s veľkou rýchlosťou auto. Šoféroval otec a pri ňom sedel syn. Matka sedela vzadu za manželom. Matka

mala zlomeninu ľavého ramena. Od tej doby má posunuté rameno. Operovaná nebola, nakoľko dostala na tom mieste trombózu. Od tej doby chodí na ortopédiu, ale naďalej má problémy s ramenom. Nevie ju poriadne zdvihnúť len asi 20–30 cm. smerom hore a do boku – vľavo – vpravo. Hodnotené je to ako trvalé následky. Bola aj na neurologickom vyšetrení, kde zistili, že má tam poškodené nervy. Dva prsty na ľavej ruke má necitlivé. V dôsledku trvalých následkov ju invalidizovali. Udáva že stále bola oporou v rodine a teraz s tou rukou nevie nič robiť. Predtým ona sa starala o manžela a syna a aj o svokrovcov a teraz oni sa musia starať o ňu. Asi polroka nevedela si ani sadnúť do auta, hoci aj ako spolujazdec. Aj keď išli pomaly napríklad len 50–60 km/h. Stále zasahovala do šoférovania a hovorila, že nech ide pomalšie. Aj teraz, keď vidí, že ide z boku auto, tak radšej zastane, alebo celkom spomalí, lebo tak sa bojí. Stále sa jej vynára myšlienka, že sa stane to isté, ako keď havarovali a príde na ňu hneď strach. Má problémy aj so zaspávaním, po tej havárii mala aj zlé sny. Nevie zaspáť, často sa budí a potom premýšľa, prečo sa to stalo a prečo práve im. Je stále nervózna, ale musela sadnúť zase za volant. Má na starosti svokrovcov, o ktorých sa musí starať. Manžel je chorý, syn je tiež po autonehode. Takže musela začať šoférovať ona, aby zvládla starostlivosť o rodinu. Nerada šoféruje, ale musí. Jazdí však len v mieste trvalého bydliska – malé mesto.

Otec udáva, že auto po havárii nebolo pojazdné. Udáva, že všetci boli v šoku. On mal zlomenú ruku. Po tej havárii chodil na psychiatriu. Dlho však trvalo, kým sa vyrovnal s tým šokom. Dlhšiu dobu sa bál sadnúť si za volant. T.č. jazdí na aute, ale veľmi dáva pozor. Podľa možnosti ide pomalšie. V noci sa častejšie budí. Keď nemusí, tak nešoféruje. Ľahko sa unaví. Predtým bol viac aktívnejší. Teraz doma skoro nič nerobí, nevládze.

Syn udával, že sa veľmi preľakli, všetci traja, lebo to auto išlo veľmi rýchlo, hoci to bola križovatka a boli na hlavnej ceste. Rok predtým tiež utrpel úraz pri autonehode ako prísediaci. Narazili na strom a na betónový plot. Havarovali v zákrute, ktorú šofér nezvládol. Bol hospitalizovaný na traumatológii. Bolesti však pretrvávajú naďalej. Od tej doby má strach, keď si má sadnúť do auta. Sám nechce šoférovať, stále je tam aj spolusediaci. Už pri prvej havárii sa veľmi preľakol a predpokladá, že následky toho druhého úrazu preto tak ťažko zvláda. Keď má ísť s autom, tak ráno je mu už zle. Na dlhšiu cestu však nechodia, ani on, ani otec, len nakupovať po meste, alebo za lekármi. Ani jeden z rodičov nechce šoférovať.

Zhrnutie

Jednoznačne sa dá tvrdiť, že traumy po nehode majú dlhotrvajúci dopad a je otáznosť, či niekedy prejde na takú úroveň, že spomienka na nich nevyvolá negatívny emočný náboj.

PhDr. Lenka Fekeová

Zdroj: Fekeová, L. (2024). *Trauma po dopravnej nehode u vodičov, Specializační vzdělávání v dopravní psychologii, Univerzita Palackého: Olomouc.*

Dopravní výchova na základních školách v okrese Brno-město a Brno-venkov

Mgr. Zuzana Zachová pracuje několik let jako školní psychologka. Ve své praxi pečovala o žáky s různými typy obtíží a zajímala se o to, zda osobnostní rozvoj, o který při práci s dětmi ve škole usiluje, může sloužit jako prevence rizikového chování v dopravě, ať už v roli chodce, cyklisty nebo řidiče. Cílem jejího výzkumu bylo zmapovat podobu dopravní výchovy na vybraných základních školách v okresech Brno-město a Brno-venkov se zaměřením na její silné a slabé stránky, a dále zjistit, jakým způsobem by mohli školní psychologové přispět efektivitě dopravní výchovy. Pro účely svého výzkumu oslovila čtyři základní školy ve zmiňovaných okresech, na kterých působí v rámci školního poradenského pracoviště mimo jiné také školní psycholog. Mapování podoby dopravní výchovy bylo realizováno prostřednictvím polostrukturovaného rozhovoru s pedagogy, příp.

s koordinátory dopravní výchovy na dané škole. Během výzkumných rozhovorů byl pořizován audiozáznam na nahrávací zařízení, o němž byli všichni zúčastnění informováni předem a vyslovili svůj souhlas. Tyto záznamy sloužily pouze pro účely tohoto výzkumu a následně byly smazány. Rozhovory byly zaměřeny na následující výzkumné otázky.

Jakým způsobem je dopravní výchova zakomponovaná do školních vzdělávacích programů základních škol?

Ze získaných informací vyplývá, že všechny zúčastněné školy mají dopravní výchovou lépe pokrytý 1. stupeň vzdělávání ve srovnání s 2. stupněm. Zde se opírají primárně o vzdělávací oblast Člověk a jeho svět. Na 1. stupni jsou výstupy dopravní výchovy zakomponovány nejčastěji do vyučovacích předmětů Člověk a jeho svět (Přírodověda a Vlastivěda) či Prvouka. Jsou to i Pracovní činnosti, kde děti vytváří dopravní značky, malují dopravní prostředky ve Výtvarné výchově, v Českém jazyce popisují různé dopravní situace, v Matematice se setkávají s dopravou ve slovních úlohách. První stupeň je pro dopravní výchovu úplně uzpůsobený. V rámci druhého stupně lze nějaké prvky najít v předmětu Občanská výchova, jež se opírá o vzdělávací oblast Člověk a společnost, dále v předmětech Výchova ke zdraví a Tělesná výchova, jež se opírají o vzdělávací oblast Člověk a zdraví. Dopravní výchovu lze zahrnout také do učiva o závislostech, kde je vysvětlován vliv návykových látek na vnímání reality a souvislosti s bezpečností v dopravě. Školy pořádají například projektové dny s dopravní tematikou, konají se dopravní soutěže, cyklovýlety. Jako součást dopravní výchovy lze rovněž označit poučení o bezpečnosti před konáním jakékoli akce mimo areál školy samotné.

Kdo se podílí na dopravní výchově žáků na základních školách?

Na většině zúčastněných základních škol není jmenován koordinátor dopravní výchovy, a její výuka a organizace tedy zůstává na každém vyučujícím zvlášť. Školy se značně opírají o externí spolupráci. Nejčastěji spolupracují s městskou či státní policií, pracovníky BESIPu, mobilními dopravními hřišti. Osvědčila se spolupráce s organizací Bezpečně na silnicích, jež je autorem Markétiny dopravní výchovy. K dispozici je soubor pracovních listů, ze kterých lze stále v rámci dopravní výchovy čerpat.



Jaké metody a pomůcky jsou využívány v dopravní výchově žáků na základních školách?

Nejčastěji se jedná o klasické výukové metody, kdy si pedagogové s dětmi o problematice povídají, využívají např. brainstormingu, nechávají děti pracovat ve skupinách na společných projektech,

ale také hrají různé scénky či zkusí praktický nácvik například první pomoci. O velkém množství dostupných pomůcek k dopravní výchově svědčí fakt, že na každé ze zúčastněných škol využívají trochu jiné učebnice, pracovní sešity či pracovní listy. Nejčastěji se jedná o materiály, které vydávají policejní složky nebo BESIP. Někde se osvědčily pracovní listy z Markétiny dopravní výchovy, jinde používají aplikaci Alfíček. Školy aktivně využívají interaktivní tabule a IT technologie. Pro praktický nácvik mají školy k dispozici reflexní prvky (vesty), obrázky s dopravními značkami, kužely pro sestavení překážkové dráhy, placky na vycházky (červená, zelená, „stopka“), figurínu pro nácvik první pomoci.

Jaké jsou silné a slabé stránky dopravní výchovy na základních školách?

Za silné stránky dopravní výchovy na svých školách považuje většina oslovených pedagogů spolupráci s externisty. Ať už se jedná o výuku na dopravních hřištích, nebo zapojení do různých externích projektů, např. Empík cyklista nebo Bezpečné Vánoce. Spoustu projektů si však také školy připravují samy. Pokud jde naopak o slabé stránky dopravní výchovy, školy přiznávají, že 2. stupeň ZŠ již není zdaleka tak dobře pokrytý dopravní výchovou jako ten první. Výuka se zde jeví nedostačující, tím spíše výuka praktická. K samotné náplni dopravní výchovy na 2. stupni by se mělo mnohem více prostoru věnovat etickému a morálnímu aspektu, rozvíjet u žáků toleranci a ohleduplnost. Někteří pedagogové upozorňují na nevhodné dopravní chování rodičů, kteří přivázejí děti do školy.

Co dělá děti jednou z nejohroženějších skupin účastníků silničního provozu z pohledu školního psychologa?

Oslovené školní psycholožky popisují celou řadu specifíků dětí v různém věku, které je mohou v současném dopravním prostředí dělat zranitelnými, a v řadě z nich se také shodují. Patří sem např. úroveň psychomotorického vývoje. Dále nezralost vnímání, vlivem kterého dítě nedokáže správně odhadovat rychlost a vzdálenost pohybujících se aut, navíc jim v tomto ohledu také chybí zkušenost. Rovněž je pro ně problematické vnímání vlastního těla v souvislosti s okolím. Malý vzrůst sám o sobě pak může způsobovat, že je v provozu není dobře vidět. V neposlední řadě jsou zmiňovány také osobnostní charakteristiky typické pro dětskou skupinu, jako je roztěkanost, impulzivita, hravost a soutěživost, či naopak zvýšená úzkostnost. Specifickou skupinu dětí tvoří adolescenti se svými vývojovými zvláštnostmi. Školní psycholožky zde zmiňují především rizikové chování ve skupině, tendenci k experimentování, zkoušení nového, „sahání po nebezpečí“, vč. experimentování s psychoaktivními látkami.

Co si představuje školní psycholog pod pojmem „dopravní výchova“?

Oslovené školní psycholožky nahlíží na dopravní výchovu jako na nezbytnou prevenci nežádoucího, rizikového chování na silnicích. Z jejich pohledu se jedná o systematické vedení dětí k povědomí o správném chování v dopravě, přičemž dopravní výchova by měla být ze široka integrována do vzdělávání jako součást osobnostního rozvoje. Z hlediska cílů dopravní výchovy jsou zmiňovány následující body: osvojení pravidel silničního provozu a principů, které je potřeba v provozu ctít, výchova dětí k ohleduplnosti, toleranci, respektu,

morální a společenské odpovědnosti, slušnosti, opatrnosti, zodpovědnosti za sebe i za druhé, v konečném důsledku pak dosažení co největší bezpečnosti na silnicích pro všechny účastníky provozu. Je nezbytné, aby dopravní výchova měla své počátky už v rodině, a to už od nejranějšího věku.

Jak nahlíží školní psycholog na bezpečné chování v silničním provozu?

Pro bezpečný pohyb v silničním provozu vnímají oslovené školní psycholožky jako stěžejní dostatečnou informovanost a znalost pravidel, která je však přiměřená věku, ohleduplnost, slušnost, toleranci a respekt k ostatním, odpovědnost, schopnost komunikovat s ostatními účastníky silničního provozu, předcházet konfliktům, vyhýbat se rizikovému chování, být si vědom svých možností, seberegulovat své chování, dále schopnost plánovat, předvídat nebezpečí, pružně reagovat na nečekané situace.

Jakým způsobem může školní psycholog svým působením na školách přispět k efektivitě dopravní výchovy a současně ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu?

Školní psycholožky vidí potenciál svého působení při skupinové práci s třídními kolektivy i při práci individuální s jednotlivými žáky. V rámci práce s třídními kolektivy, jež tvoří podstatnou součást náplně práce školního psychologa, je podle nich možné dopravní výchovu zakomponovat například do tématu práce s hodnotami, pravidly, emocemi, rozvoje empatie, spolupráce a komunikace, obecně pak vedení dětí k sebereflexi, tedy také uvědomění si důsledků vlastního chování, což je téma, se kterým se v životě neustále setkáváme, tedy nejen v dopravě.

Autorka si je vědoma limitů, které tato práce představuje. Plynou z volby kvalitativního výzkumu a z omezeného výzkumného vzorku. Je tedy obtížné výsledky zobecnit a převést do jiného prostředí. Výsledky tohoto výzkumu však nasvědčují tomu, že jedním z možných zdrojů řešení je působení školních psychologů na základních školách. Ukázalo se, že školní psychologové mají velmi dobrou znalost vývojových specifíků dětí a dokáží je aplikovat i na oblast dopravního chování. Upozorňují na nutnost širší integrace dopravní výchovy do vzdělávání v podobě osobnostního rozvoje. Nemá tak být rozvíjena pouze znalost pravidel silničního provozu, ale je třeba podporovat u dětí i rozvoj osobnostních kvalit, klást důraz na etický rozměr, mezilidský i celospolečenský aspekt dopravního chování.

PhDr. Dana Černochová, Ph.D.

Zdroj: Zachová, Z. (2022). Dopravní výchova na základních školách v okrese Brno-město a Brno-venkov, Specializační vzdělávání v dopravní psychologii, Univerzita Palackého: Olomouc

Osobnost řidičů překračujících nejvyšší povolenou rychlost

Závěrečná práce Mgr. Evy Šragové je věnována vztahu mezi rychlostí a dopravní bezpečností. V úvodní kapitole je uvedeno zdůvodnění práce s ohledem na profesní zaměření autorky. V teoretické části je věnována pozornost pachatelům dopravních přestupků souvisejících s překročením maximální povolené rychlosti na českých silnicích. O nutnosti přizpůsobit rychlost jízdy hovoří zákon č. 361/2000 Sb.

Nepřiměřená rychlost je chápána dvojím způsobem:

1. Překročení předepsané rychlosti stanovené pravidly nebo dopravní značkou.
2. Nepřizpůsobení rychlosti řidičovým schopnostem, okolnostem či podmínkám jízdy. Nemusí dojít k překročení předepsaného rychlostního limitu.

Nepřiměřená rychlost jízdy s sebou přináší vysoké riziko dopravní nehody a závažného následku této nehody. Při pohledu na konkrétní typy nepřiměřené rychlosti, dominuje nepřizpůsobení rychlosti jízdy stavu vozovky (náledí, výtlukům, blátu, mokrému povrchu apod.). Jako druhý nejčastější problém se uvádí nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatáčky, výškovému profilu, šířce vozovky apod.) V důsledku nehod zapříčiněných jízdou nepřiměřenou rychlostí v letech 2011–2021 zemřelo do 24 hodin od nehody 2 390 osob, dalších 7 733 bylo těžce zraněno a 67 944 bylo lehce zraněno. Oběťmi byli v 60 % případů samotní viníci nehod. Více než 77 % smrtelných následků se potom odehrálo mimo zastavěné území města/obce (v extravilánu). Evropská rada pro bezpečnost v dopravě (ETSC) již v roce 1995 vydala dokument, v němž rozčlenila proměnné mající vliv na volbu rychlosti jízdy do tří skupin: 1. infrastruktura a vozidlo, 2. provoz a prostředí, 3. lidský faktor. Tento dokument je stále aktuální a dodnes používán. Autorka se věnovala ve svém výzkumu faktorům na straně

řidiče. Výzkumnou metodou byl dotazník složený ze 17 vlastních otázek a 55 položek dotazníku TVP. Výzkumný soubor tvořilo 357 osob ve věku 18–66 let. Autorka si je vědoma určitých limitů tohoto výzkumu a věnuje jim pozornost v diskusi. Nejčastější důvod překročení rychlosti byla situace předjíždění, druhým v pořadí bylo „zapomínám hlídat tachometr“. Dalšími důvody byl spěch, limit v daném místě byl považován za nesmyslný, slabý provoz. Pro statistické zpracování byl zvolen lineární model, který vysvětloval proměnnou „počet překročení rychlosti za posledních 30 dnů“ pomocí škál dotazníku TVP, pohlaví a věku. Z výsledků regresní analýzy vyplývá, že z osobnostních faktorů se nejvýrazněji projevuje neuroticismus. Neurotičtí jedinci překračují rychlost významně častěji než jedinci s vyšší emoční stabilitou. Stejný efekt byl pozorován u extravertů. Extravertní jedinci překračují rychlost významně častěji než introvertní. Četnější překračování předepsané rychlosti se pojí se zvýšenými skóry bagatelizace. Další dvě osobnostní vlastnosti – přívětivost a svědomitost – působí opačně než předchozí: vyšší míry těchto vlastností snižuje počet překročení rychlosti. Jedinou osobnostní vlastností, u které se neprokázal vliv na překračování povolené rychlosti jízdy, byla otevřenost ke zkušenosti. Velmi významným prediktorem frekvence překračování rychlosti je pohlaví, muži se dopouštějí daných přestupků významně častěji než ženy. Bylo zjištěno, že překračování povolené rychlosti není subjektivně spojováno s takovým rizikem, které na základě objektivních dat skutečně představuje. Doporučením je více edukovat veřejnost o rizicích, která se s tímto chováním pojí.

PhDr. Dana Černochová, Ph.D.

Zdroj: Šragová, E. (2022). *Osobnost řidičů překračujících nejvyšší povolenou rychlost, Specializační vzdělávání v dopravní psychologii, Univerzita Palackého: Olomouc*

Příklady faktorů ovlivňujících volbu rychlosti jízdy

Na straně infrastruktury a vozidla	Na straně provozu a prostředí	Na straně řidiče
Infrastruktura: šířka gradient (sklon terénu) směrové oblouky (zatáčky) přilehlé okolí odbočky vodorovné dopravní značení povrch vozovky Vozidlo: typ poměr výkonu a hmotnosti maximální rychlost komfort při rychlé jízdě	Provoz: hustota skladba účastníků provozu převládající rychlost Prostředí: počasí stav povrchu vozovky denní světlo × tma pouliční osvětlení svislé dopravní značení rychlostní limit vynucování předpisů – enforcement (hlídky, radary, ...)	věk pohlaví reakční čas postoje vyhledávání vzrušení akceptace rizika vnímání rizika střízlivost vlastnictví vozidla okolnosti cesty (účel apod.) spolucestující ve vozidle

1

I ŽIVOT ZACHRÁNCE JE NA SILNICI V OHROŽENÍ. MYSLI NA SVOJE BEZPEČÍ!

Místo nehody je nebezpečné nejen pro zraněné. Zastav na bezpečném místě, co nejbližší krajnici, zapni výstražná světla, zatahni ruční brzdou, oblékni si reflexní vestu a označ nehodu výstražným trojúhelníkem. Zajišť bezpečnost na místě nehody tak, abys neohrozil život svůj, tvých spolucestujících, zraněných, ostatních přítomných a projíždějících. Pak se teprve můžeš vrhnout do záchrany zraněných. Nezapomeň na autolekárníčku a mobilní telefon – budeš je potřebovat!!



6 NEJEN TI, CO KŘÍČÍ O POMOC, JÍ POTŘEBUJÍ CO NEJRYCHLEJI.

Je důležité správně vyhodnotit závažnost poranění osob. U život ohrožujících zranění máš na poskytnutí první pomoci jen pár minut, někdy i vteřin. Zranění v akutním ohrožení života, bývají většinou potichu.

7

POKUD VYKRVÁCÍ, UŽ MU ŽIVOT NIKDO NEZACHRÁNÍ.

Pokud zraněný masivně krvácí, na nic nečekej a krvácení zastav přímým stlačením prsty v ráně. Bojuješ o vteřiny. Chraň sám sebe, použij gumové rukavice z lékárničky, kterou máš u sebe.



8 NENECH HO ZEMŘÍT JEN PROTO, ŽE SE S NÍM BOJÍŠ POHNOUT.

U každé závažné dopravní nehody je vysoké riziko poranění páteře, ale strach záchránce z případného dalšího poškození nesmí ohrožovat život zraněného.

Nejprve zjisti stav vědomí zraněného a to přímo na místě kde se nachází; pokud nereaguje na žádný podnět, je v bezvědomí. Tento stav je nutné řešit co nejrychleji. Je důležité, aby zraněný v bezvědomí dostatečně dýchal. Pokud dýchá, není potřeba s ním hybat.

Pokud nedýchá, musíš mu zaklonit hlavu a zvednout bradu; uvolníš tím dýchací cesty. Zjisti stav dechu pohledem a poslechem po dobu 10 vteřin. Během této doby se musí zraněný alespoň 2krát nadechnout. Pokud zraněný v bezvědomí začal dýchat, je potřeba mu udržovat volné dýchací cesty do příjezdu profesionálních záchranářů.

S poraněním páteře máš šanci na život, bez kyslíku nikoliv.

2 U ZACHRAŇOVÁNÍ MUSÍŠ BÝT VIDĚN, JINAK MŮŽEŠ BÝT DALŠÍ OBĚTÍ.

Za snížené viditelnosti je místo nehody několikanásobně nebezpečné pro všechny. Reflexní prvky mohou v takovou chvíli zachránit život.

3

MYSLI TAKÉ NA BEZPEČÍ SVÝCH BLÍZKÝCH, NEŽ ZAČNEŠ ZACHRAŇOVAT ZRANĚNÉ.

V místě a blízkém okolí nehody by se měli pohybovat pouze záchránce. Ostatní, včetně tvých spolucestujících, se musí vzdálit do bezpečí, nejlépe mimo silnici - za svodidla.

5

NEPOKLÁDEJ TELEFON, NEBUDEŠ V TOM SÁM.

Volej na tísňovou linku 155 nebo 112. Řekni operátorovi, kde se nehoda nachází, stav a počet zraněných a automaticky aktivují ostatní složky záchranného systému. Nezavěšuj a telefon si přepni na hlasitý odposlech, abys mohl zahájit záchranu. Operátoři ti budou oporou a poradí ti, jak poskytnout první pomoc zraněným. Pokud to je třeba, operátor bude s tebou v kontaktu až do příjezdu profesionálních záchranářů. Hovor ukončuje vždy operátor!



10

A PAMATUJ JEŠTĚ NA JEDNO: I V PŘÍPADĚ, ŽE DOPRAVNÍ NEHODU ZPŮSOBÍŠ TY, NEZNAMENÁ TO, ŽE ZRANĚNÝM NEMŮŽEŠ ZACHRÁNIT ŽIVOT. NEZTRÁČEJ HLAVU.

Podrobnější informace ke správným postupům záchrany života při dopravních nehodách včetně resuscitace dětí nalezneš na www.tytozvladnes.cz



9

KDYŽ NEDÝCHÁ ANI PO ZÁKLONU HLAVY, JE JEDINÁ ŠANCE NA ZÁCHRANU SRDEČNÍ MASÁŽ.

Pokud zraněný nedýchá normálně nebo si nejsi stavem dechu jistý, je potřeba zahájit srdeční masáž. Tu nelze provést ve vozidle. Pokud je zraněný ve vozidle, pokus se ho vyprostit. Podáří-li se ti jej vyprostit, polož zraněného na zem a začni stlačovat hrudník do hloubky 5 – 6 cm a frekvencí 100 – 120 stlačení za minutu. Proškolený záchránce může po každých 30 stlačeních hrudníku provést 2 umělé vdechy.

Zvládl jsi to. Na místo nehody přijeli profesionální záchranáři. Především všechny potřebné informace o nehodě prvnímu zasahujícímu týmu. V tuto chvíli tvá aktivní role končí. Na místě nehody vždy zasahuje více záchranářské techniky, případně i vrtulník. Zdrž se v bezpečné vzdálenosti a řiď se pokyny záchranářů.

VĚDĚT, ZNAMENÁ PŘEŽÍT. „TY TO ZVLÁDNEŠ“

DOPRAVNÍ NEHODA...? „TY TO ZVLÁDNEŠ“



www.tytozvladnes.cz

Dne 1. 1. 2025 vstoupila v platnost novela Vyhlášky č. 277/2004 Sb.

Na tomto místě uvádíme odkazy na některá vybraná znění tohoto předpisu.

V § 6 tohoto předpisu je uvedeno, že nezbytným rozsahem lékařské prohlídky a pravidelné lékařské prohlídky je potřebné odborné vyšetření provedené lékařem příslušné specializované způsobilosti, klinickým psychologem **nebo dopravním psychologem podle § 87a až 87c zákona** vyžádané posuzujícím lékařem v případě, že u posuzované osoby je nezbytné vyloučit podezření na nemoc, nebo zjistit stadium nemoci uvedené v příloze č. 3 této vyhlášky, nebo jiné nemoci, které by mohly omezovat zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel.

§7 přikazuje osobě, která odborné vyšetření provedla, aby **předala informace o závěrech odborného vyšetření posuzujícímu lékaři**, který odborné vyšetření včetně zjištěných závěrů nebo odborných vyjádření v celém rozsahu zjištěných skutečností zaznamená do zdravotnické dokumentace.

V Příloze 3 v části VII. této vyhlášky jsou vyjmenovány **nemoci, vady nebo stavy způsobující duševní onemocnění vylučující nebo podmiňující zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel**.

► **Mezi vylučující patří (s rozlišením na skupinu 1 a 2) např.** neurokognitivní poruchy podle stupně závažnosti, mentální retardace, pervazivní vývojové poruchy s poruchou intelektu, psychiatrická onemocnění, závažné formy poruch osobnosti

► **Mezi podmiňující, vyžadující odborné vyšetření, patří (s rozlišením na skupinu 1 a 2) např.** neurokognitivní poruchy mírného stupně s neuropsychiatrickými příznaky, neurokognitivní poruchy odpovídající lehké demenci (podmínkou je odborné vyšetření dopravním psychologem), pervazivní vývojové poruchy bez poruchy intelektu, jiná duševní onemocnění v remisi, závažné neurotické poruchy, závažné formy poruch osobnosti a chování, poruchy psychického vývoje.

Je zde stanovena podmínka pravidelné lékařské kontroly a upozornění na možnost využití harmonizovaných kódů.



Asociace **dopravních** psychologů České republiky, z.s.

o nás

Kontakty

O nás

Dopravněpsychologické
vyšetření

Vzdělávací program
dopravní psychologie

Další služby

Zpravodaje

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

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

[Seminář ADP v roce 2025](#)

[Portál dopravy](#)

[Metodické stanovisko
ministerstva dopravy](#)



www.dopravnipsychologovecr.cz



Asociace dopravních psychologů - ADP

www.facebook.com/asociacedopravnichpsychologu

