7 (2023)

Dopravní psychologie

Zpravodaj
Asociace dopravních
psychologů
České republiky, z.s.

ADHD u rizikových řidičů

Doc. Jiří Štikar

Způsobilost k řízení vozidla u osob s psychickým onemocněním

Dopravní nehody a jejich oběti

Členové předsednictva ADP ČR, z.s.
PhDr. Alois Hudeček – předseda
PhDr. Martin Kořán, CSc. – místopředseda
PhDr. Jiří Bauer, Ph.D.
PhDr. Daniela Čajánková
PhDr. Dana Černochová, Ph.D.
Mgr. Libor Eliášek
PhDr. Vlasta Rehnová
PhDr. Lenka Šrámková, Ph.D.
PhDr. David Štěpánek
PhDr. Kateřina Vlasakudisová

Úvodní slovo

Vážené kolegyně a kolegové,
ADP slaví 33 let! Podařilo se nám posunout dopravní psychologii v ČR o velký kus dopředu. Jsme uznávaným sdružením a dobře spolupracujeme s Ministerstvem dopravy, policií, Asociací autoškol a dalšími. Aktivně se podílíme na bezpečnosti silničního provozu v České republice i na právních úpravách, které se jí týkají. Tento časopis je toho také důkazem! Co víc si přát? Myslím, že stále mámě spoustu práce před sebou. Já osobně se snažím dlouhodobě prosadit kontrolu dodržování bezpečných odstupů mezi vozidly hlavně na silnicích dálničního typu. Považuji nedodržení bezpečné vzdálenosti za z psychologického hlediska závažnější a nebezpečnější přestupek než mírné překročení povolené rychlosti. Další mou vizí jsou oblastní dopravněpsychologická centra. Do budoucna věřím, že se objeví mladí dopravní psychologové, kteří budou v naší činnosti úspěšně pokračovat a dopravní psychologii v ČR dále rozvíjet. Děkuji Vám za Vaši podporu a spolupráci.

PhDr. Alois Hudeček
Prezident ADP

Vážené dopravní psycholožky, vážení dopravní psychologové,
momentálně se v legislativním procesu Parlamentu České republiky projednává novela zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, a s ní spojené velké změny jak v oblasti preventivní (například řidičák na zkoušku či možnost řízení vozidel skupiny B od 17 let pod dohledem mentora), tak v oblasti represivní, kterou je po značně dlouhé době velmi významná úprava sankčního systému. V této souvislosti chci zmínit, že si cením spolupráce mezi všemi subjekty, které se aktivně podílejí na bezpečnosti silničního provozu a mezi které Asociaci dopravních psychologů řadím. Ze zkušenosti totiž vím, že právě v naší vzájemné komunikaci je klíč k dosažení společného cíle, tedy zvýšení bezpečnosti na našich silnicích. Přál bych si proto, aby vše nadále fungovalo jako doteď. Přeji vám mnoho dalších úspěchů při dosahování našeho společného cíle.

plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý, MBA
Ředitel Ředitelství služby dopravní policie

Asociace dopravních psychologů ČR, z.s.
www.dopravnipsychologovecr.cz
www.facebook.com/asociacedopravnichpsychologu

Novinky v zákoně o silničním provozu

V době, kdy vychází tento článek, tedy v květnu roku 2023, je před schválením novela zákona o silničním provozu (zákon č. 361/2000 Sb.), která s sebou nese několik nosných témat.

Pokud bych měl být konkrétnější, měla by přinést zjednodušení bodového systému a zpřísnění sankcí za nejzávažnější přestupky. Zavádí zároveň novinky, jako je povinný preventivní program pro začínající řidiče, kteří se dopustí závažného porušení pravidel silničního provozu, a také umožní řídit osobní automobil již od 17 let pod dohledem mentora. Pokud novela projde veškerým legislativním procesem, bude platit od roku 2024.

Co se týká „**nového bodového systému**“, jeho cílem je jasně rozlišit přestupky vážné od těch bagatelních. Přičemž právě závažnější přestupky bude postihovat přísněji. Nově budou pouze tři sazby bodů podle závažnosti, 6, 4 a 2. U závažných přestupků se zvyšují sazby blokových pokut na místě, ve správním řízení se zvyšují horní hranice sazeb pokut tak, aby bylo možné přihlédnout k vysoce nebezpečnému chování v silničním provozu. U závažných přestupků se prodlužuje i délka doby, po kterou řidič nesmí řídit. Cílem je citelně postihovat vědomé porušování předpisů, které ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu. Právě nebezpečné chování a porušování zákonů vysoko nad hranicí pravidel silničního provozu a zásad bezpečného (defenzivního) řízení, navíc porušování zcela vědomé, jsou jednou z nejvýznamnějších příčin ohrožování ostatních účastníků silničního provozu.

Rád bych se však vrátil ke zmiňovaným novinkám. První z nich je možnost řízení osobního vozidla od 17 let, kterou nazýváme **L 17**. Jedná se pouze o možnost, nikoliv povinnost, a otevírá tak cestu pro zodpovědné rodiče, jelikož řídit od 17 let bude moci řidič pouze v doprovodu tzv. mentora. Hlavním přínosem je, že začínající řidič řídí a získává řidičské schopnosti v reálném a kontrolovaném prostředí pod dohledem zkušeného a bezúhonného mentora. To znamená, že své první kilometry je pod dohledem „blízké“ osoby, která dohlíží na jeho chování a předává mu své zkušenosti získané během praxe. Po dovršení 18 let tato podmínka automaticky odpadne a řidič již bude moci řídit bez mentora. V tuto chvíli však bude mít své první kilometry například na nákupy, chatu, výlety, dovolenou ujety pod dohledem například některého z rodičů. Pro tento formát vzdělávání jsme se inspirovali v zahraničí, konkrétně byl náš model inspirován Německem, kde mají pozitivní výsledky v nehodovosti mladých začínajících řidičů.

Jako druhá novinka se představí dlouho očekávaný „**řidičák na zkoušku**“. O co se vlastně jedná? Půjde o speciální režim pro řidiče prvožadatele, tedy při prvním získání řidičského oprávnění. Tímto budou do tohoto procesu spadat všichni začínající řidiči, nejen mladí. Zjednodušeně půjde o systém, kdy se ve zkušebním období 2 let při spáchání závažného přestupku, za který dostanou zákaz řízení nebo šest bodů, musejí řidiči podrobit dopravně psychologickému pohovoru a školení začínajících řidičů.

Smyslem obou zmíněných nástrojů bude opětovná edukace řidiče, seznámení s riziky, nebezpečným chováním a jejich následky z pohledu dopravního psychologa a učitele autoškoly. Opatření budou uplatňována pouze na řidiče, kteří páchají protiprávní jednání. Není smyslem trestat plošně každého začínajícího řidiče. Zejména s podporou L 17 věříme, že se nehodovost a chování mladých začínajících řidičů zlepší.

Ing. et Bc. Milan Janda

Speciální oddělení dohledu

Speciální oddělení dohledu policejního prezidia (SOD) je organizační článek Ředitelství služby dopravní policie a je rozděleno na dvě samostatná oddělení.

Jedno z oddělení má sídlo v Praze a operuje převážně na území Čech. Druhé oddělení má sídlo v Prostějově, odkud vyjíždí na území Moravy a Slezska. Díky této dislokaci a územnímu členění mají oddělení své názvy, a to SOD Čechy a SOD Morava.

Příslušníci SOD se při své činnosti věnují dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu po celé České republice, převážně na dálnicích a silnicích, které jsou zařazené do evropské sítě mezinárodních silnic. Při této činnosti se policisté zaměřují na kontroly dodržování nejvyšší dovolené rychlosti jízdy, povinnosti poutat se bezpečnostním pásem, zákazu držení hovorového zařízení během jízdy, zákazu předjíždění, zákazu požívání alkoholických nápojů a omamných a psychotropních látek před anebo během jízdy apod. Pro výkon služby používají služební vozidla v barevném provedení Policie ČR, ale i vozidla pro skrytý dohled. Vozidla pro skrytý dohled jsou v civilním provedení, tedy nedávají svým vzhledem najevo svou příslušnost k policejním složkám a vypadají jako běžná vozidla. Policejní vozidla jsou vybavena technikou pro měření rychlosti jízdy vozidel a kamerovým systémem dokumentujícím protiprávní jednání řidičů. Policisté využívají vozidla pro skrytý dohled k odhalování řidičů, kteří nerespektují nejvyšší dovolenou rychlost jízdy, zákaz předjíždění, a svou jízdou a chováním ohrožují bezpečný provoz na dálnici.

Oddělení je dále zaměřeno na odhalování a potírání mezinárodních ilegálních závodů, jejichž účastníci projíždějí přes území ČR (např. Gumbal, Cannonball a Diamond Race). Těchto závodů se účastní řidiči s velmi výkonnými vozy, a proto dostali policisté do služby první policejní speciál z kategorie supersport, Ferrari 458 Italia, které bylo zabaveno jako výnos z trestné činnosti. Policisté využívají své Ferrari i k dohledu nad tuningovými srazy, na nichž dochází k nezákonnému chování účastníků, zejména v běžném silničním provozu mimo areál probíhající akce.

Dalším z úkolů speciálního oddělení dohledu jsou doprovody nadměrných nákladů. Jde o náklady, které svými rozměry a vahou mohou omezit, případně ohrozit bezpečnost silničního provozu. Svou velikostí může náklad dosáhnout maximálních limitů šířky pozemní komunikace anebo podjezdové výšky mostních konstrukcí. Pro svou velkou hmotnost se nadměrný náklad pohybuje výrazně nižší rychlostí jízdy, než je obvyklé. V některých úsecích přepravy se stává, že nadměrný náklad jede rychlostí chůze, protože potřebuje podjet nízký most. Pro zajištění bezpečnosti přepravy musí v některých případech nadměrný náklad doprovázet

policejní hlídka, která zastavuje a usměrňuje silniční provoz, aby nedošlo k dopravní nehodě či jiné škodě a silniční provoz byl plynulý.

V souvislosti se současnou geopolitickou a bezpečnostní situací v Evropě zajišťuje speciální oddělení dohledu společně s vojenskou policií doprovody armádní techniky a materiálu, jejichž přeprava je realizována po pozemní komunikaci. Vzhledem k množství techniky a charakteru přepravovaného materiálu je nutné zajistit jeho bezpečný průjezd tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Stejně tak je zajišťován doprovod policejních složek jiných států, které projíždějí Českou republikou.

Mezi dalšími doprovody, které policisté tohoto oddělení realizují, jsou převozy transplantačních orgánů, které převáží speciálně upravené sanitní vozy. Transport orgánů musí být rychlý a bezpečný, proto policejní hlídky usměrňují provoz a vynucují pro sanitní vozidlo právo přednostní jízdy.

K dalším činnostem speciálního oddělení dohledu patří prezentace služby dopravní policie. Policisté se pravidelně účastní prezentačních akcí souvisejících s Policií ČR, a dále vypomáhají tiskovému oddělení Policejního prezidia při tvoření reportáží a natáčení s televizními štáby.

nprap. Václav Bauer

Jiří Štikar
Pamětník počátků rozvoje dopravní psychologie u nás

Dne 17. března letošního roku docent Jiří Štikar oslavil 89. narozeniny.
Nedávno uvítal příležitost prožít si znovu svůj profesní život, když využíval vzpomínky a bohatý písemný archiv k sepsaní kapitoly o historii dopravní psychologie v České republice a ve střední Evropě.

Studium psychologie absolvoval na Univerzitě Karlově v Praze. Jeho učiteli byli profesoři Doležal, Stavěl, Příhoda, Tardy, Vondráček a další významní psychologové. Nejvíce ho ovlivnil profesor Doležal, u něhož pracoval již během studia jako pomocná vědecká síla. Díky němu se stal pokračovatelem a velkým zastáncem teorie pracovní činnosti a její regulace. Na tento přístup navazoval i ve svých dalších výzkumech včetně aplikace v dopravní psychologii.

Po absolvování studia nenastoupil na místo klinického psychologa, protože byl přijat doc. Ivanovem do Výzkumného ústavu bezpečnosti práce ROH (VÚBP). To mu umožnilo pracovat v oblasti psychologie práce podle jeho zájmu. První poznatky v praxi dopravní psychologie získal spoluprací s Ústředním ústavem železničního zdravotnictví, kde pracovalo pět psychologů. Ale i ve VÚBP se v roce 1955 začal odbor psychologie bezpečnosti práce zabývat výzkumem příčin nehod v silniční a městské dopravě. Tento výzkum popsala Simona Hoskovcová v medailonku profesora Hoskovce, a proto není třeba se k němu vracet.

Je ale třeba zmínit spolupráci s Jiřím Hoskovcem i s Jiřím Pourem, která vycházela z osobního přátelství. V profesním životě byl Jiří Štikar týmovým hráčem. Snad se to přeneslo ze sportu, kdy byl úspěšný v basketbalových prvoligových družstvech a poznal výhody práce v týmu pro celkový výsledek. O Hoskovcovi a Štikarovi se hovořilo jako o Hanzelkovi a Zikmundovi v dopravní psychologii, jejich spolupráce trvala celých 56 let. S Pourem vytvořili skupinu „*tri Jiri*“, jak jim říkali v Německu.

V 60. letech vyplynula nutnost komplexního vyšetřování psychické a pracovní způsobilosti osob, které se měly zabývat řízením vozidla profesionálně. J. Štikar s J. Hoskovcem a s dalšími spolupracovníky připravili soubor vhodných psychodiagnostických metod. Tato metodika byla validizována.

Později pracoval Jiří Štikar v Psychologickém ústavu UK. Další metodiky již vytvářeli psychologové Ústavu silniční a městské dopravy ve spolupráci s dopravními psychology z terénních pracovišť. Tyto metodiky dr. E. Bakaláře a spol. posuzoval Jiří Štikar pro oponentní řízení.

V dalších letech se výzkumná trojice zaměřila především na problematiku výcviku řidičů. Provedla řadu výzkumů ověřujících efektivitu výcvikových metod a postupů, zejména užití automobilových trenažérů. Vytvořili metodiku pro vícefázovou přípravu řidičů a řada zemí ji od nás převzala. Psychologie přispěla k tomu, že naše autoškolství v 60. a 70. letech patřilo k nejrozvinutějším ve světě, v mezinárodním srovnání se umístilo na 2. místě. V kanadském Montrealu v rozsáhlé výzkumné studii z roku 2016 uvedli, že výsledky tohoto výzkumu z 60. let byly počátkem evropských simulátorových výzkumů.

V loňském roce proběhla unikátní výstava (autor Robert Kotál) věnovaná historii a vývoji československého autoškolství v Národním památníku na Vítkově, zaměřená nejen na oblast vyučovacích pomůcek, ale právě i na způsob přípravy řidičů, metody a mezinárodní spolupráci. Zde bylo možné ocenit úsilí těchto tří dopravních expertů.
Publikovat začali v roce 1962, kdy společně s fyziologem docentem Benou vydali publikaci Psychologie a fyziologie řidiče, která podala u nás první rozsáhlý přehled o problematice dopravní psychologie. Zájem o ni umožnil její druhé rozšířené vydání. Práce na knize je tak pohltila, že v bytě docenta Beny, kde pracovali, málem zapomněli oslavit i Silvestra na konci roku 1961.

Následovala celá řada dalších publikací Jiřího Štikara, ať již monografií nebo ve spoluautorství s dalšími odborníky. Některé z nich byly přeloženy a vydány v zahraničí.

Některé odlišnosti v zaměření J. Hoskovce a J. Štikara přece jenom existovaly. Profesor Hoskovec měl větší zájem o problematiku obecné psychologie a historie psychologie. Docenta Štikara více oslovila oblast psychologie práce a inženýrské psychologie, nejen z toho důvodu, že několik let před ukončením svého působení na katedře psychologie vedl její oddělení. Rád přednášel a vedl či konzultoval diplomové, rigorózní a disertační práce studentů. Hodně z nich bylo zaměřeno na dopravní psychologii. Vždy zdůrazňoval teoretická a metodologická hlediska jako nezbytná východiska pro přípravu studentů i v rámci výzkumu a řešení dopravně psychologických praktických problémů.

Pro oblast dopravní psychologie byla vždy otevřena možnost publikovat v časopise Psychologie v ekonomické praxi. Tyto možnosti se ještě více posílily od roku 1994, kdy doc. Bureš předal Jiřímu Štikarovi vedení časopisu. Ten k redakčním aktivitám přizval Jiřího Hoskovce. Psychologie v ekonomické praxi se stala pod jejich vedením časopisem i pro dopravní psychology. Jiří Štikar v redakční práci využíval zkušenosti, které získal v 70. letech jako člen redakční rady časopisu Accident analysis and prevention, který vydávala Pensylvánská univerzita v Pergamon Pressu a editorem byl Frank A. Haight.

Jiří Štikar navázal také řadu přátelských kontaktů s dopravními psychology v Evropě i v zámoří, což přispívalo k cenné vzájemné výměně poznatků a zkušeností.

Během jeho profesního života ho těšilo, že má ve své rodině pokračovatelku v úsilí o rozvoj dopravní psychologie a že i nejmladší generace, vnučka Marie, má zájem a chuť v rodinné tradici pokračovat.

PhDr. Jana Štikarová, Ph.D.

Na fotce: tri Jiri

Co je také cílem dopravní výchovy na školách, aneb co to je dopravní charakter…?

Autor se chce krátce podělit o pár postřehů a myšlenek ze své více než desetileté zkušenosti s výukou předmětu Dopravní výchova na pedagogické fakultě v kontextu se zkušenostmi dopravního psychologa.

Volitelný předmět **Dopravní výchova** byl nabídnut studentům Fakulty přírodovědné, humanitní a pedagogické Technické univerzity v Liberci před více než deseti lety. Předmět Dopravní výchova je obsažen v Rámcových vzdělávacích plánech učitelů Základních škol (RVP) a může být implementován do řady předmětů – matematiky, fyziky, zeměpisu, jazyků atd.

Dlouhodobě se tento volitelný předmět setkává s velkým zájmem studentů.

Obsahuje tematické bloky zaměřené na:

1. Základní pojmy a cíle dopravní výchovy dětí a mládeže. Znalost pravidel silničního provozu, bezpečné chování v dopravním prostředku (autosedačky, bezpečnostní pásy).

2. Dopravní psychologie – systém člověk – dopravní prostředek – dopravní prostředí. Dopravní nehody – příčiny dopravních nehod, vývoj nehodovosti. Děti jako účastnící a oběti dopravních nehod. Organizace BESIP, podíl výchovy a školy na dopravní výchově a prevenci dopravních nehod. Železniční doprava, metro, letecká a vodní doprava – zásady chování a pohybu v nich.

3. Dopravní výchova dětí v předškolním věku, vytváření návyků, vztah k okolí a k lidem, opatrnost, ukázněnost. Vlastnosti, které ovlivňují reakci dětí při vybraných dopravních situacích, výcvik prospěšný jejich bezpečnému pobytu venku, resp. v silničním provozu.

4. Dopravní výchova žáků 1. stupně základních škol – bezpečná cesta do školy, žák jako chodec a účastník silničního provozu, pravidlo vidět a být viděn, bezpečná místa pro hry, sáňkování, lyžování atp.

5. Dopravní výchova žáků 2. stupně základní školy – zásady správného chování chodce a cyklisty, užívání cyklistické přilby. Pravidla pro bezpečnou jízdu na in-line bruslích, skateboardu a koloběžce. Podceňování nebezpečí u starších dětí. Dětská dopravní hřiště – význam, použití.

6. Výuka a výcvik pravidel silničního provozu pro žáky-cyklisty. Povinné vybavení jízdního kola. Způsob přivolání první pomoci při dopravní nehodě, ošetření drobných poranění.

7. Exkurze – dětské dopravní hřiště, praktické ukázky dopravní výchovy na hřišti, použití reflexních materiálů. Dopravní výuka jako hra, přehled publikací pro děti, rodiče, učitele.

Jaké jsou ale skutečné představy a očekávání studentů o obsahu předmětu?

Naučme děti dopravní značky, naučme je jak přecházet vozovku, naučme je pravidla na křižovatkách atp. To jsou prvotní představy studentů o dopravní výchově. Většina studentů vlastní nějaké řidičské oprávnění, především skupiny B. Málokdo z nich má vzhledem k věku ale větší řidičské zkušenosti, občas se nějakému jedinci již přihodilo, že pozbyl na nějakou dobu řidičské oprávnění a musel navštívit dopravního psychologa.

A tak jsou studenti na prvním semináři zaskočeni otázkou z psychologie, na kterou by student humanitních oborů měl znát alespoň přibližnou odpověď: ***Co je to charakter a co je temperament?*** Tady většinou nastává v posluchárně mlčení, někdo si vzpomene na pojmy od klasika – staříčkého pana Hippokrata: cholerik, flegmatik atd. (ano, je to v osnovách středoškolských základů humanitních věd). Málokdo okamžitě „vystřelí" s odpovědí, že temperament je o dynamice osobnosti a že současná psychologie nabízí celou řadu teorií.

S definicí charakteru je to u studentů daleko horší, a tak je třeba sáhnout po odborné publikaci, v tomto případě vezmeme k ruce Velký psychologický slovník autorů Hartl, Hartlová (2010), kde je pojem charakteru definován mimo jiné takto:

… „mravní hodnota osobnosti, projevuje se zejména ve vztazích k lidem, práci, sobě samému, k překonávání překážek, k přírodě. Struktura je závislá na pevnosti či pružnosti vazeb jednotlivých vlastností, postojů a hodnot. Jeden z řady autorů (F. Krueger, 1874–1948, německý filozof a psycholog) považuje charakter za jádro osobnosti, které je zdrojem odpovědného jednání a hodnocení."

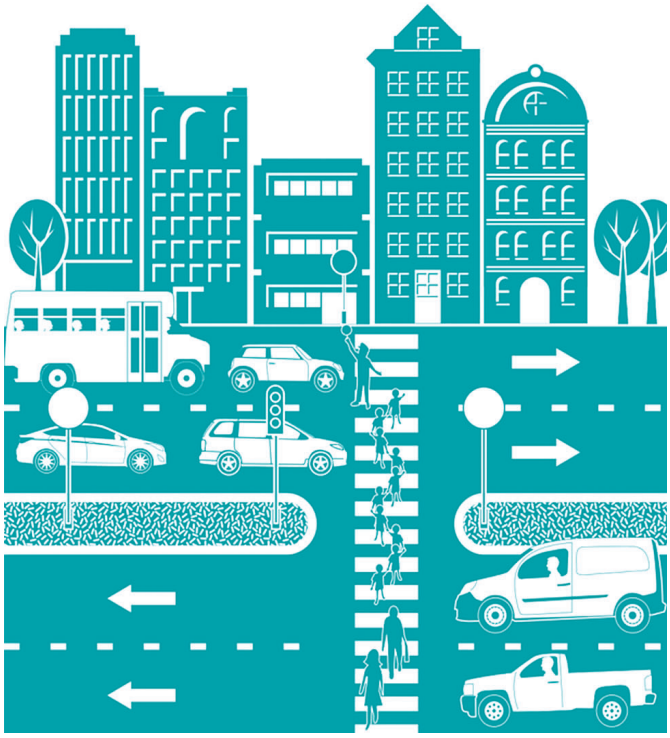
A jak to souvisí s dopravní výchovou?

Cílem dopravní výchovy, vedle známých pravidel, jako je znalost dopravních značek a chování v dopravním provozu, by mělo být především formování dopravního charakteru žáků, tedy respektování pravidel,i když se mi třeba nelíbí, a jejich dodržování.

Tohoto, zdá se ideálního, stavu nelze ale dosáhnout bez pomocí rodičů, řidičů. A tak by měl pedagog na schůzce informovat rodiče o tom, že žáci mají v osnovách dopravní výchovu, a požádat je, aby se pokusili být svým dětem příkladem, tj. dodržovat pravidla silničního provozu. Učení u dětí mladšího školního věku probíhá nápodobou a identifikací se vzory a jedním z rozhodujících vzorů jsou rodiče.

Nahlédněme do knihy Karla Havlíka „*Psychologie pro řidiče*" (Havlík, K., Psychologie pro řidiče, Praha, Portál 2005, ISBN80-7178-542-3), kde autor, dlouholetý dopravní psycholog, na stranách 130–132 uvádí:

Dítě ponejvíc napodobuje osoby, s nimiž se ztotožňuje. Role otce se stává zejména pro chlapce závaznou. Táta je příkladem svému synovi bez ohledu na to, zda si to uvědomuje. Vychováváme a formujeme charakter dítěte především ve chvílích, kdy na výchovu vůbec nemyslíme. Děti citlivě vnímají i atmosféru ve vozidle. Rozhovor, gesta, mimika i případné slovní napadání s významným ťukáním na čelo namířené proti ostatním účastníkům provozu registrují a pak je v obdobných dopravních situací reprodukují.
Některé děti otce vyzývají k předjetí, dokonce k závodění či k riskantní jízdě, jak to vidí v televizních honičkách. Podlehne-li řidič vábení, připravuje svému potomkovi problémy v jeho budoucí dopravní kariéře.



Dopravní výchova na školách se tedy nemá opírat o pouhé deklamování předpisů obohacených o příklady ze života, instruktáže o správném chování a jízdy na dopravním hřišti. Měla by se stát jednou z forem k souhrnnému přetváření osobnosti dítěte a k podpoře vlastností, které se stanou základem dopravního charakteru, tedy základem disciplinovaného a zároveň pružného jednání.

Pokud se to alespoň z části učitelům a rodičům podaří, bude v praxi méně dopravních nehod, přestupků, méně řidičů hříšníků, kteří zaměstnávají nás, dopravní psychology.

A jak je to s dopravním charakterem nás, dopravních psychologů?

Nabízím krátký test převzatý ze zmiňované publikace pana doktora Havlíka. Nevím, z jakých pramenů doktor Havlík čerpal, zdroj neuvádí, případně, zda test vytvořil sám. Proto se neptejme na jeho validitu, ale výsledek berme spíše jako podnět k zamyšlení (samozřejmě pokud si na otázky odpovíme pravdivě).

PhDr. Ing. Milan Hrdina

Test „Znáte svůj dopravní charakter“

Vyvážený dopravní charakter bývá předpokladem k vyváženému dopravnímu chování.

Vyberte si tedy zda ANO/NE:

1. Jste značně nejistý/nejistá, musíte-li náhle odbočit na neznámou objížďku? .....
2. Zlobíte se, zhasne-li řidiči před vámi na křižovatce motor? .....
3. Nejste si příliš jistý/jistá, jedete-li ve vozidle bez spolujezdce? .....
4. Riskujete, když to dovolí dopravní podmínky? .....
5. Často se rozčilujete nad jednáním druhých motoristů? .....
6. Míváte chuť to druhému řidiči „ručně vysvětlit“? .....
7. Hádáte se s jinými řidiči? .....
8. Rozladíte se, když vás předjede slabší vozidlo? .....
9. Máte obavu, že vám ve vozidle něco selže? .....
10. Zuříte, když vůz před vámi jede pomalu a vy ho nemůžete předjet? .....
11. Máte pocit nelibosti, jestliže vás předjede řidič/řidička? .....
12. Nevíte si hned rady, stane-li se vám drobná nehoda? .....
13. Dáváte se strhnout druhými řidiči k soutěžení/závodění? .....
14. Často překračujete povolenou rychlost? .....
15. Přejel/přejela jste již nějaké zvíře, ačkoliv bylo možné uhnout? .....
16. Pokoušíte se v každém případě předjet kolonu? .....
17. Když vás někdo v noci riskantně předjede, zapnete dálková světla? .....
18. Houkáte na řidiče, kterého považujete za nemotoru? .....
19. Předjíždíte krátce před úsekem, kde chcete odbočit? .....
20. Nezastavíte u nehody a neposkytnete první pomoc? .....

Vyhodnocení:
Za každou odpověď ANO získáte jeden bod. Body sečtěte.

Výsledek:
0–7 bodů: máte vyvážený dopravní charakter

8–12 bodů:výsledek může naznačovat určitou disharmonii v dopravním charakteru

13 a více bodů: může jít již o nevyvážený dopravní charakter, který by mohl zapříčinit selhání

Dopravní nehody a jejich oběti

Dobře si pamatuji a vybavuji, jakým překvapením bylo pro účastníky 8. kongresu Fit to Drive, který se konal v červnu 2008 v pražském hotelu Don Giovanni, sdělení pana George Galli-Atkinsona, otce dcery usmrcené náhle při dopravní nehodě. Mezi mnoha dopravními psychology, dopravními policisty, právníky a dalšími dopravními experty vystoupil otec, aby upozornil na smutek a žal, který zažil on a jeho rodina jednoho večera, když se jejich dcera nevrátila z lekce baletu, protože řidič, který vjel na chodník, usmrtil ještě dalšího chodce a přejel jejich dceru Livii. Pan Galli-Atkinson se nejen podělil s odborníky o svůj subjektivní pohled na bezprecedentní usmrcení své dcery a dopad této události na další život celé rodiny, ale rovněž upozornil, že úmrtí na silnicích jsou zbytečná a vyhnutelná zabití (homicide). Podle něj by mohly být ušetřeny miliony Eur ve zdravotnictví a urgentní péči, kdyby byla politická vůle a zájem na snižování závažných dopravních nehod. Doporučil se soustředit na tři základní elementy ke změně řidičských postojů, a sice na zpřísnění legislativy, posílení dopravních zákonů a edukaci řidičů. Vzpomínám si i s kolegyní Vlastou Rehnovou, jaký ohlas mělo toto vystoupení na odbornou veřejnost v sále, zejména když se na závěr jeho emotivního projevu na projekčním plátnu objevil obrázek mladičké Livie Galli-Atkinson.

I v České republice existují otcové a matky s podobně tragickým životním osudem, kteří přišli o své děti při dopravních nehodách, či děti o své rodiče. Bohužel nejsou zváni na podobná odborná fóra. Nicméně naše odborné semináře či náš Zpravodaj se opakovaně zabývají problematikou obětí dopravních nehod. Pravidelní účastníci našeho semináře ADP si možná vybaví mé přednášky na toto téma, či rozhovor s Mgr. M. Blatnou (Zpravodaj ADP č. 2/2018), která popsala cíle a práci zapsaného spolku ČSODN (Českého sdružení obětí dopravních nehod), spolupráci s nejrůznějšími institucemi a hlavně konkrétní postupy poskytování psychologické pomoci obětem dopravních nehod. Podobně i ve Zpravodaji č. 3/2019 popsala právnička ČSODN, JUDr. M. Čejková, spolupráci s tímto občanským sdružením, a zejména jak toto sdružení pomáhá bezpočtu pozůstalých vyrovnat se se ztrátou blízké osoby a snaží se je vrátit do běžného života.

Počet usmrcených účastníků závažných dopravních nehod na našich silnicích se v posledních letech sice snižuje, stále však vysoko překračuje počty v motoristicky vyspělých státech (Švédsko, Norsko, Velká Británie) a tudíž počty příbuzných a rodinných příslušníků dramaticky ovlivněných touto událostí a dlouhodobě prožívající posttraumatické stresové reakce a někdy i dlouhodobou posttraumatickou stresovou poruchu, jsou stále poměrně vysoké.

V listopadu 2022 u příležitosti Mezinárodního dne obětí dopravních nehod jsem se zúčastnil společenské akce ČSODN, na níž byla představena publikace „*Dopravní nehody a jejich oběti*“. Tato poměrně útlá knížka sepsaná členy ČSODN a dalšími odborníky je ojedinělým titulem na našem knižním trhu a řadí se mezi publikace, které se mohou stát velice užitečnou pomůckou pro dopravní psychology.

Jedná se o společné dílo jednak odborníků v oblasti dopravy (advokáta, který popisuje zastupování klientů, kteří přišli o někoho ze svých nejbližších v souvislosti s dopravní nehodou, státního zástupce se specializací na trestnou činnost v dopravě, který se věnuje stíhání nedbalostních trestných činů v dopravě, starokatolického duchovního, dopravního psychologa a zdravotnického záchranáře, který popisuje okolnosti dopravních nehod svýma očima), jednak autentické a nepřenositelné zážitky osob ze ztráty někoho blízkého při dopravní nehodě. V úvodu napsal předseda správní rady nadace T-SOFT ETERNITY, která knihu vydala, pan Michal Vaněček, že v knize se probírají osudy lidí, jejichž blízcí zahynuli v důsledku dopravní nehody. Podrobnější popis, vznik a fungování Českého sdružení obětí dopravních nehod, z.s., včetně důležitých kontaktů na některé pomáhající organizace, zpracovaly dlouholeté členky ČSODN, psycholožka Mgr. M. Blatná, odborný garant za psychologickou činnost, a Mgr. J. Neusarová, PhD, psychosociální poradkyně ČSODN a zástupkyně tohoto spolku v Evropské federaci obětí silničního provozu a Evropské chartě silniční bezpečnosti. Zasvěcenou předmluvu sepsal pan prof. MUDr. Pavel Pafko, DrSc., který své sdělení nazval Dopravní nehody očima lékaře a popsal, že v případě úmrtí při dopravní nehodě se nejbližších příbuzných týkají závažné psychické problémy, a přidal velmi osobní zkušenost, kterou zažil coby mladý chirurg. Sám jsem v úvodní kapitole sepsal osobní důvody, které mne přivedly k dlouhotrvající spolupráci s ČSODN a rovněž jsem se pokusil popsat některé rizikové faktory na straně řidičů coby příčiny dopravních nehod.

Vzhledem k tomu, že většinu autorů a autorek (kromě rodin a přátel zesnulých při DN) osobně znám ze setkání sdružení, nejsou pro mne popisované události nové, naopak některé se probírají při setkáních s novými členy, kteří hledají pomoc a útěchu po nenadálé ztrátě blízkého člověka při dopravní nehodě. Jsou velmi cennou sondou do duševního světa lidí, kteří při dopravních nehodách přišli o důležité členy rodiny, po nichž navždy zbydou jen vzpomínky. Jedná se o psychoterapeutický efekt příběhů jiných lidí, kteří prožili stejné utrpení při ztrátě blízkého člověka. Z jejich neštěstí vzešla pozitivní změna, posttraumatický růst u některých pozůstalých. Zejména jsou důležitá sdělení „matek zakladatelek“, které projevily nezdolnost, nepodlehly dlouhému dopadu

posttraumatické stresové poruchy a naopak popisují okolnosti, které je přivedly na myšlenku založit v roce 2004 podpůrnou skupinu osob postižených stejným osudem, vědomy si toho, že „*nikdo nemůže lépe rozumět a pochopit co prožíváme, než ten, kdo to sám prožil*“. Tyto autorky se nesmířily se skutečností – odborně se to popisuje jako **SOCIALIZOVANÉ NESMÍŘENÍ S TRAUMATIZUJÍCÍ UDÁLOSTÍ** a spojily své úsilí k založení svépomocného sdružení, které se postupem času stalo užitečnou institucí, pomáhající obětem a příbuzným obětí DN. Toto sdružení vedle psychosociální a emoční podpory poskytuje obětem DN i právní a organizační pomoc a zapojuje se do preventivních aktivit účastí na různých projektech. Někteří členové Českého sdružení obětí dopravních nehod participují při nejrůznějších preventivních akcích (The Action, Close To, Ne/zvratné osudy, Kolečko, Dožij se dvaceti), velmi podrobně líčící zejména školní mládeži individuální tragédie, které se udály jim či jejich rodinným příslušníkům při (obvykle) nezaviněné dopravní nehodě.

Přímé spojení s dopravními psychology vyústilo v zapojení ČSODN v roli aplikačního garanta v projektu Komplexní systém psychologické ponehodové péče v ČR, který se realizuje na CDV, v.v.i. a na němž participuje i ADP. Od roku 2018 je sdružení členem Evropské federace obětí silničního provozu (FEVR), která hájí práva a zájmy poškozených při dopravní nehodě. ČSODN spolupracuje s mnoha státními institucemi a organizacemi neziskového sektoru.

Uvedená publikace by se mohla stát praktickou příručkou pro dopravní psychology, kteří jednak provádějí psychologickou péči a podporu obětem dopravních nehod, jednak mementem pro ty kolegy, kteří neprovádějí dopravněpsychologické vyšetření příliš odpovědně a umožní svým konáním, aby se do dopravního provozu vrátili řidiči po odebrání řidičského oprávnění, kteří nesplňují všechny požadavky na bezpečnou jízdu. Dále by se tato publikace mohla stát užitečnou příručkou pro všechny, kteří působí jako lektoři v Centrech bezpečné jízdy v programu Start Driving pro mladé a začínající řidiče, či pro ty, kteří se hodlají zabývat prováděním dopravněpsychologických pohovorů dle Novely zákona č. 361/2000 Sb., s vloženou částí řidičského oprávnění na zkoušku, aby posluchačům názorně předestřeli, jaké mohou být důsledky rizikového dopravního chování, které ve svém konečném důsledku vede k zavinění závažné dopravní nehody s fatálními následky, které si obvykle na celý život odnáší nejen rodina oběti, ale i viník této nehody. Proto by se mohla stát užitečnou pomůckou pro všechny dopravní odborníky, kteří mají zájem o zvýšení bezpečnosti v dopravě. Díky konkrétním osudům lidí, do jejichž životů zcela nenadále a nečekaně zasáhla závažná životní událost, která navždy a zásadně změnila jejich další život, je četba knihy také velmi poutavá. Knihu doporučuji k přečtení a zamyšlení, kdykoliv sedáme do auta či v okamžiku, kdy rozhodujeme o vrácení řidičského oprávnění někomu, kdo může být rizikový řidič.

Někdy je dobré mít před jízdou i při ní na paměti parafrázovaný nápis z brněnské kapucínské krypty:
„Co jste vy, byli jsme i my. Co jsme my, můžete být vy“.

PhDr. Martin Kořán, CSc

Dopravní nehody a jejich oběti
České sdružení obětí dopravních nehod.
Praha: Maxdorf 2022, 1. vydání

Způsobilost k řízení vozidla u osob s psychickým onemocněním

Německé vydavatelství Kirschbaum vydává literaturu se zaměřením na dopravu. Kromě publikací z technické a právní oblasti, zde najdeme také publikace s tématy z dopravní psychologie a medicíny. Jednou z nich je kniha, která se zabývá způsobilostí k řízení vozidla u psychicky nemocných osob. Vzhledem k tomu, že podobná souhrnná publikace na toto téma v češtině neexistuje, předkládáme zde stručný výběr informací z knihy Fahreignung bei psychischen Erkrankungen (*Způsobilost k řízení vozidla u psychických onemocnění*) tohoto vydavatelství, které mohou být pro psychology a lékaře, kteří se zabývají řidičskou problematikou, zajímavé.

Zodpovědnost za rozhodnutí, zda jedinec v konkrétní situaci při zvážení svého aktuálního zdravotního stavu usedne za volant, leží především na něm samém. K tomu však musí disponovat potřebnými znalostmi. Lékaři by tedy měli poskytovat informace o omezeních způsobených nemocí nebo užíváním léků. Náležité poučení by měli poskytnout rovněž lékárníci, zvláště u volně prodejných přípravků. V rámci posuzování způsobilosti k řízení vozidla je důležité zjistit, zda příznaky nemoci či účinky terapie jsou relevantní pro bezpečné řízení vozidla a zda jsou kompenzovány případné výkonové deficity. Pro stanovení prognózy má podstatný význam, jestli pacient vykazuje dostatečný vhled do situace, spolehlivě dodržuje léčbu a dokáže kriticky zhodnotit svůj aktuální zdravotní stav.

ORGANICKÉ PSYCHICKÉ PORUCHY (DEMENCE)

Osoby postižené demencí vykazují 2–5krát vyšší riziko dopravní nehody než zdraví senioři, přesto více než 40 % osob, které trpí demencí, řídí vozidlo. Tito nemocní při řízení zabloudí mnohem častěji než stejně staří jedinci, zapomínají používat bezpečnostní pásy, mají větší obtíže při interpretaci dopravního značení a dopouštějí se závažnějších chyb než zdraví řidiči.

Stanovení způsobilosti k řízení vozidla závisí na typu a stupni závažnosti syndromu demence. U těžkých a středně těžkých demencí je způsobilost k řízení vozidla vyloučena. U lehkých demencí a u mírné kognitivní poruchy (MCI) je někdy způsobilost možná, ale musí být přezkoušena a opakovaně přísně kontrolována. Je třeba mít na paměti, že i lehký stupeň demence zahrnuje v kritériích kromě omezení každodenních aktivit také kognitivní deficity, které mohou ovlivnit bezpečné řízení vozidla. Tyto osoby musí být poučeny o dopravně relevantních aspektech jejich onemocnění a toto poučení musí být zadokumentováno.

U některých typů demencí – zvláště v počátečních stádiích – mohou být v popředí příznaky, které nemají závažný dopad na způsobilost k řízení, zatímco jiné typy způsobilost omezují. Jedná se o postižení v oblasti pozornosti, exekutivních funkcí, kognitivní flexibility a schopnosti reagovat. Alzheimerova forma demence je v počátečním stadiu charakterizována poruchou paměti na aktuální události. Uváděné studie však zjistily, že si tito pacienti nepamatují pravidla silničního provozu či dopravní trasy a mají dvojnásobné množství skoronehod z důvodu zhoršeného prostorového vidění než zdraví jedinci. Kromě toho mají pacienti s Alzheimerovou demencí snížený náhled nemoci a své řidičské schopnosti přeceňují. U ostatních forem demencí dochází velmi brzy ke ztrátě způsobilosti řídit vozidlo. Neschopnost náhledu, která skrývá rizikový potenciál, se projevuje zvlášť u pacientů s frontotemporální demencí. Proto je doporučováno zřeknout se řízení co nejdříve.

Pro posouzení způsobilosti k řízení vozidla je možné použít pozorování dopravního chování při praktické jízdě. Nevýhodou této metody je omezená standardizace a náhodný, tedy často nedostatečný, výskyt kritických situací. Kromě toho nebývá tento postup klinickým zařízením dostupný. Jako snadněji proveditelná metoda k odhalení kognitivních deficitů se nabízí standardizované neuropsychologické testové baterie a psychodiagnostické metody s ohledem na řidičské schopnosti. Pokud řidič nedosáhne potřebných výsledků v psychodiagnostických metodách, ale uspěje v praktické jízdě, mohou být důvodem řidičské zkušenosti, předvídavé chování, dobrý odhad rizika, avšak také možná méně náročné podmínky praktické jízdy. Někteří autoři doporučují pro zvýšení senzitivity a specifity doplnit psychodiagnostické metody a rozhovor také zkouškou na jízdním simulátoru.

PSYCHICKÉ PORUCHY VYVOLANÉ UŽÍVÁNÍM PSYCHOAKTIVNÍCH LÁTEK

Ve vysoké míře ohrožuje bezpečnost silničního provozu řízení vozidla pod vlivem alkoholu a drog. Prevence škodlivého užívání a závislostí je tedy také prevencí dopravní nehodovosti. V této oblasti platí v Německu jiná pravidla než v České republice. Lékařský posudek představuje opatření ke stano-

vení diagnózy a také v případech, kdy se jedinec nedopustil žádného dopravního přestupku pod vlivem alkoholu nebo psychoaktivních látek, ale vykazuje příznaky škodlivého užívání nebo závislosti. V tomto posudku lékař zhodnotí diagnostická kritéria a také kompenzační možnosti (např. léky, rehabilitace) s ohledem na způsobilost k řízení vozidla.

Medicínsko-psychologické vyšetření je požadováno, když jedinec spáchá dopravní přestupek nebo nehodu pod vlivem psychoaktivních látek nebo existují skutečnosti, které vyvolávají pochybnosti o způsobilosti k bezpečnému řízení vozidla. Toto vyšetření slouží ke stanovení prognózy dopravního chování. Je požadována abstinence po dobu jednoho roku. Během tohoto období jsou evidovány doklady o dodržování abstinence, prováděné podle předpisem stanoveného kontrolního programu. Medicínská část obsahuje somatické vyšetření a laboratorní nálezy (moč, krev, vlasy). Do psychologické části patří především rozhovor, který je zaměřen na zjištění užívání psychoaktivních látek v osobnostním a biografickém kontextu řidiče a na posouzení změny konzumace těchto látek a životního stylu z hlediska udržitelnosti zvolených strategií. Pro posouzení psychické výkonnosti jsou používány psychodiagnostické metody. Závěr medicínsko-psychologického vyšetření stanovuje pozitivní nebo negativní prognózu dopravního chování, případně doporučení účasti v rehabilitačním programu, tedy v kurzu pro znovuzískání řidičského oprávnění.

Uživatelé drog nejsou způsobilí bezpečně řídit vozidlo. Zvláštní posouzení vyžadují osoby závislé na opioidech se stabilní substituční léčbou. Autoři uvádějí, že v jednotlivých případech je možné stanovit způsobilost k řízení, pokud to ospravedlňují zvláštní okolnosti (více než jednoletá dodržovaná substituční terapie, psychosociální integrace, důkaz o neužívání dalších psychoaktivních látek např. alkoholu, průběžné kontroly, vyjádření ošetřujícího lékaře apod.).

PORUCHY SCHIZOFRENNÍHO SPEKTRA A JINÉ PSYCHÓZY

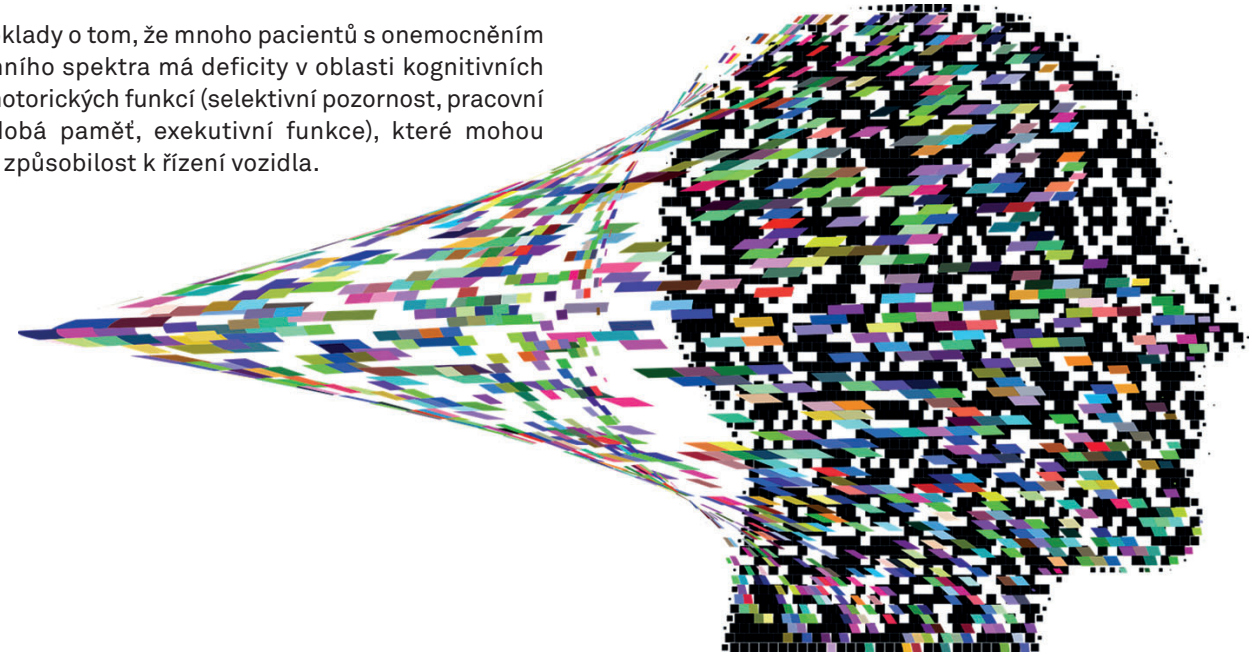
Existují doklady o tom, že mnoho pacientů s onemocněním schizofrenního spektra má deficity v oblasti kognitivních a psychomotorických funkcí (selektivní pozornost, pracovní a dlouhodobá paměť, exekutivní funkce), které mohou ovlivňovat způsobilost k řízení vozidla.

Autoři uvádějí, že zhruba dvě třetiny farmakologicky léčených pacientů nesplňuje výkonová kritéria pro řízení vozidla, přestože jsou ve stavu s ustálenou medikací. Autoři uvádějí výsledky studie prováděné s neléčenými pacienty, která ukázala, že výkonové deficity relevantní pro řízení vozidla byly pozorovány u asi 58 % jedinců. To oslabuje námitku, že snížená výkonost je primárně způsobena farmakologickou léčbou.

V akutním stadiu nemoci s produkcí psychotických příznaků, které mohou významně změnit vnímání reality okolí nebo sebe sama, je způsobilost k řízení vozidla vyloučena. Po odeznění tohoto stadia je třeba zodpovědět otázku potenciálně snížené výkonnosti. Kromě deficitů paměti a pozornosti mohou nastat poruchy psychomotoriky, jejíž významné zpomalení (např. katatonní symptomatika) způsobilost k řízení rovněž vylučuje. Současně je třeba zjistit sebenáhled pacienta, jeho schopnost posoudit vlastní aktuální zdravotní stav a jeho vlastní zodpovědnost zřeknout se řízení v situacích zhoršení nemoci. O stanovení způsobilosti k řízení je možné uvažovat pouze u držitelů řidičského oprávnění skupiny B, kteří řídí vozidlo pro soukromé účely. Pro řízení vozidel ostatních skupin řidičského oprávnění je u osob, které prodělaly poruchu schizofrenního spektra, obnovení způsobilosti zamítáno.

AFEKTIVNÍ PORUCHY

Autoři uvádějí pokyny k posuzování způsobilosti k řízení vozidla u těchto pacientů vzhledem ke skupině řidičského oprávnění. U první skupiny (řidičské oprávnění skupiny B, užití vozidla pro soukromé účely) je způsobilost vždy zamítána v případech těžkých depresivních stavů, které jsou spojeny s psychotickými příznaky, akutním rizikem sebevraždy a ve všech manických epizodách. U těchto stavů jsou psychické schopnosti natolik změněny, že existuje významné riziko nebezpečného dopravního chování. Avšak také formy s lehčím průběhem mohou znamenat omezení způsobilosti.



O bezpečné účasti v silničním provozu lze uvažovat po odeznění manické epizody a odpovídajících příznaků těžkých depresí a při kontrolované pravidelné medikaci, kdy je nepravděpodobný výskyt recidiv. Pokud se manické a depresivní epizody objevují v krátkých intervalech a další průběh nemoci je obtížně předvídatelný, je rovněž problematická prognóza bezpečného dopravního chování. U druhé skupiny (řidičské oprávnění ostatních skupin, řidiči z povolání) je požadována remise onemocnění. Při výskytu více depresivních a manických epizod je zpravidla způsobilost k řízení vozidla vyloučena.

Autoři doporučují při posuzování způsobilosti k řízení vozidla provést také psychologické vyšetření se zaměřením na výkonnost psychických funkcí s ohledem na výzkum, který uvádí, že 10–20 % pacientů před propuštěním z ústavní léčby za podmínky farmakologicky ustáleného stavu nesplňovalo z hlediska psychické výkonnosti minimální požadavky. Zejména deficity pozornosti a exekutivních funkcí představují část residuální symptomatiky.

NEUROTICKÉ PORUCHY, PORUCHY VYVOLANÉ STRESEM A SOMATOFORMNÍ PORUCHY, PORUCHY OSOBNOSTI

Tato skupina poruch zahrnuje úzkostné, fobické a disociativní poruchy, reakci na stres, a somatoformní poruchy. Autoři konstatují, že o souvislosti těchto poruch se způsobilostí k bezpečnému řízení vozidla je v literatuře málo informací. Lze nalézt doporučení pro osoby s úzkostnou poruchou, u kterých by při posuzování měly být zohledněny případné deficity kognitivních funkcí, psychomotorický neklid, suicidální myšlenky, depresivní nálady či zřetelné poruchy chování. Osoby v situaci akutní reakce na stres, traumatu, panické ataky nebo fobie ve vztahu se silničním provozem by se měly zřeknout řízení vozidla. Omezení způsobilosti nasvědčuje úzkost z řízení vozidla, poruchy pozornosti, zvýšená únava, zvýšené napětí, permanentní vzpomínky na traumatizující událost, které ruší zaměření pozornosti na řízení vozidla a disociativní stavy v průběhu jízdy. U této skupiny poruch je třeba zhodnotit relevantní anamnestické údaje, psychopatologické příznaky a psychickou výkonnost.

Poruchy osobnosti jsou charakterizovány přetrvávajícím, neměnným a hůře adaptabilním osobnostním stylem, který se může projevovat v různých psychických oblastech, např. afektivitě, sebekontrole, myšlení nebo vytváření sociálních kontaktů. Některé symptomy (např. impulzivita, přetrvávající nezodpovědnost a nerespektování sociálních norem, pravidel a povinností, nízká frustrační tolerance, disociativní stavy, příp. zneužívání psychoaktivních látek) mohou vést k omezení či zamítnutí způsobilosti k řízení vozidla. Za důležitý příznak lze považovat impulzivitu, která může souviset s bezohledným chováním, sníženou seberegulací a způsoby chování, které vedou k dopravním nehodám. Za rizikovou skupinu je považována především disociální porucha osobnosti, při posuzování způsobilosti k řízení vyžadují pozornost také emočně nestabilní poruchy osobnosti. Zvláště agresivní chování je často spojováno s riskantním řízením vozidla.

Autoři odkazují na kapitolu v německé směrnici k posuzování způsobilosti k řízení vozidla, která může být posuzovatelům nápomocná. Je zde uvedeno, že osoby, které vykazují vysoký agresivní potenciál s prosazováním vlastních zájmů a sklonem k výraznému impulzivnímu jednání, které závažným způsobem poškozují práva druhých, nejsou k řízení vozidla způsobilé, což odkazuje v jisté míře na symptomatiku poruch osobnosti. Zdůvodnění spočívá v tom, že silniční provoz je sociální oblast, která vyžaduje neustálou pozornost a vzájemnou ohleduplnost zúčastněných osob.

PORUCHA INTELEKTU A PORUCHY AUTISTICKÉHO SPEKTRA

Za deficit inteligence je považován stav, kdy úroveň psychických funkcí neodpovídá věku daného jedince. Poruchy autistického spektra jsou charakterizovány poruchou interakce, poruchou komunikace a ulpívavými způsoby chování a aktivitami.

Obě tyto poruchy jsou samostatnými kategoriemi, ale autistické symptomy bývají pozorovány u osob s poruchou intelektu a porucha intelektu se objevuje u jedinců s poruchou autistického spektra.

Podle pokynů v německé směrnici je za dolní hranici pro řidiče vozidel řidičského oprávnění skupiny B pokládán IQ 70, pro řidiče ostatních vozidel je tento limit IQ 85. S ohledem na stanovení způsobilosti k řízení vozidla je důležité mít na paměti, že na kontinuu mezi mentálním postižením a normálním vývojem leží tzv. poruchy učení, které se vzhledem k IQ pohybují mezi 70–84. K námitce, že úroveň IQ 70 je vzhledem k nárokům současného dopravního provozu nastavena příliš nízko, autoři zdůrazňují, že při posuzování způsobilosti k řízení vozidla je třeba vždy individuálně a komplexně určit rozsah a závažnost příznaků, aby bylo možné zhodnotit možnosti kompenzace v případě jakýchkoli deficitů relevantních pro dopravní chování. To začíná podrobným zjištěním úrovně intelektuálního výkonu a končí zvážením osobnostních rysů a souvisejících psychických a/nebo somatických poruch. Vzhledem k tomu, že jednodimenzionální IQ testy zachytí inteligenci jen z jednoho hlediska a někdy dostatečně nerozlišují v dolním rozsahu, je nezbytné podrobné testování. Neměla by se brát v úvahu pouze samotná hodnota IQ, nýbrž jednotlivé složky inteligence a zejména ty, které souvisí s dopravním chováním a bezpečností jízdy. Patří sem např. úlohy na prostorovou představivost, kombinatorní myšlení a sociální inteligenci. Za příznivé osobnostní vlastnosti lze považovat schopnost zhodnotit riziko, vysoká motivace k dodržování pravidel, sociální porozumění včetně schopnosti ohleduplného chování k ostatním a vysoká afektivní a emocionální stabilita (např.

nízká tendence nechat se vyprovokovat chováním ostatních). Vzhledem ke snížení sociálních kontaktů a specifikům vnímání je spíše nepravděpodobné, že by lidé s dětským autismem měli snahu získat řidičské oprávnění. V případě atypického autismu by měly být dodrženy body uvedené výše pro osoby s poruchou intelektu. Lidé s Aspergerovým syndromem se v zásadě mohou zúčastnit motorizovaného silničního provozu. Je-li přesto nutné posoudit způsobilost k řízení vozidla, měl by mít posuzovatel znalosti o klinickém obrazu a příznacích této poruchy, aby nedošlo k chybnému úsudku, například v důsledku problémů s interakcí při vyšetření.

PORUCHY POZORNOSTI A HYPERAKTIVITA (ADHD) V DOSPĚLÉM VĚKU

Příznaky ADHD tvoří 3 skupiny: nepozornost, impulzivita a/nebo hyperaktivita. Vzhledem k tomu, že u nemalého počtu řidičů se tato porucha vyskytuje, je relevantní se jí zabývat.

Symptomy, které mají vliv na bezpečné řízení vozidla, jsou: možný deficit dlouhodobé, selektivní a rozdělené pozornosti, snížená schopnost plánovitého jednání, impulzivní chování, zvýšený sklon k riskantnímu chování, špatná organizace času. Autoři odkazují na studie, které dokládají kumulované problematické dopravní chování řidičů s ADHD. Tyto osoby mají vůči zdravým osobám 2–6krát vyšší riziko účasti na dopravní nehodě, častěji překračují povolenou rychlost jízdy, častěji jsou viníky dopravních nehod, nedodržují zákaz řízení nebo řídí vozidlo pod vlivem alkoholu nebo drog. Přestože ze statistického hlediska je s touto diagnózou spojeno zvýšené riziko dopravní nehody, neznamená automaticky nezpůsobilost k řízení. Symptomatika a její závažnost je velmi individuální a rozdílná. O omezení způsobilosti lze uvažovat zpravidla tehdy, když se řidič dopouští opakovaných a nápadných přestupků proti dopravním předpisům. Rozhodující je, zda toto problematické dopravní chování skutečně vyplývá z podstaty ADHD. V dopravněpsychologickém vyšetření je třeba se zaměřit zvlášť na dlouhodobou pozornost, především v monotónních podmínkách, roztržitost, kontrolu impulzů a možnou kombinaci s užíváním psychoaktivních látek.

PSYCHOFARMAKA

V posledních letech se navrací do středu zájmu otázky vlivu léků na dopravní bezpečnost. Probíhají studie, které se zabývají např. zjišťováním, kolik řidičů užívajících různé léky způsobí dopravní nehodu. Psychofarmaka jsou indikována nejen u psychiatrických chorob, ale také u psychosomatických onemocnění, poruch spánku, bolestivých stavů apod. Některé informace pocházejí z výzkumu DRUID, financovaného EU, který poskytl klasifikační označení rizika s ohledem na bezpečné řízení vozidla. Obecně je však v této oblasti nedostatek studií.

Antidepresiva: Podle citované metaanalýzy je riziko dopravní nehody při užívání antidepresiv až trojnásobně vyšší. Výraznější je u starších osob a roste se zvyšující se dávkou. Záleží také na tom, zda se jedná o jedince na začátku léčby nebo jedince se stabilní medikací, u kterých je toto riziko většinou menší. Záleží však také na typu léčiva. Některá antidepresiva vykazují menší vliv na psychické funkce ve vztahu k řízení vozidla než jiné typy.

Stabilizátory nálady: U této skupiny léků chybí dostatek výsledků ohledně jejich vlivu na dopravní bezpečnost.

Antipsychotika/Neuroleptika: Laboratorní i simulátorové výzkumy naznačují, že pacienti, kteří užívají tzv. atypická antipsychotika, vykazují lepší výsledky v oblastech výkonnosti související s řízením vozidla než pacienti léčení konvenčními neuroleptiky.

Trankvilizéry a hypnotika: Tato skupina léků představuje zvýšené riziko pro bezpečné řízení vozidla. Benzodiazepiny jsou hodnoceny s ohledem na konkrétní preparát, dávkování a dobu medikace koeficientem 1,5–5,5 coby násobkem relativního rizika způsobení dopravní nehody. V kombinaci s alkoholem se tento rizikový potenciál zvyšuje v průměru na 7,7. Zdá se, že adaptace na benzodiazepiny toto riziko podstatně nesnižuje.

Antidementiva: Vzhledem k různým typům a závažnosti stavů demence je rovněž u této skupiny léků k dispozici málo poznatků, pokud jde o vliv na bezpečné dopravní chování. Pacienti s lehkým stupněm onemocnění z této farmakologické léčby profitují, u pacientů se středním a těžkým stupněm demence je způsobilost k řízení vyloučena.

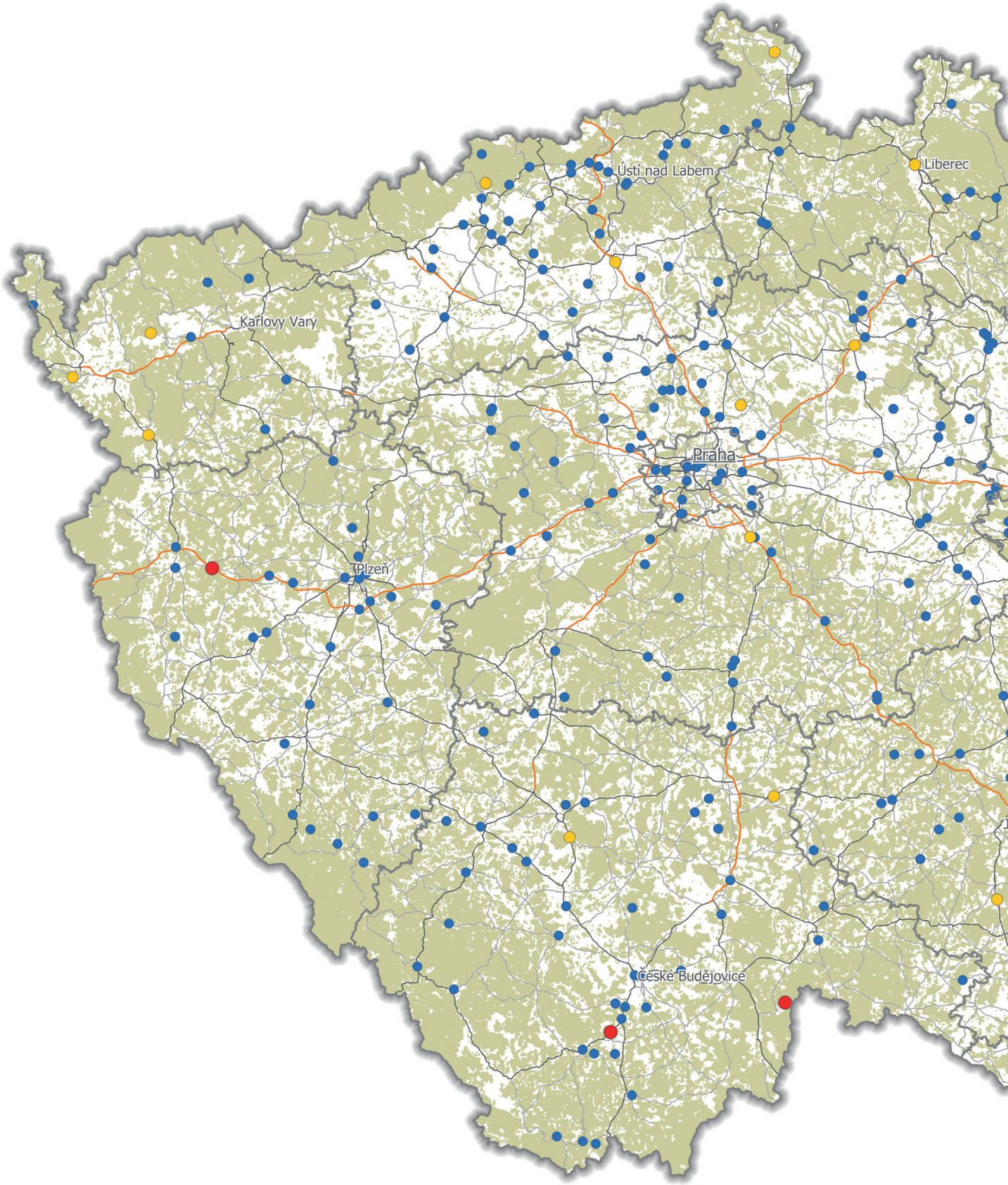
Psychostimulancia: Podle německých předpisů je vzhledem k řízení vozidla užívání psychoaktivních látek zakázáno. Z právního hlediska se to však týká pouze látek, které nejsou považovány za léky a jsou získávány ilegálně, nikoliv na lékařský předpis. U některých léků podávaných z lékařské indikace nebylo zjištěno zhoršení relevantních kognitivních funkcí. Způsobilost k řízení však může být omezena na začátku terapie, při změně dávkování a změně medikamentu.

Kanabis: Riziko způsobení dopravní nehody při jízdě pod vlivem této látky se zvyšuje 1,9krát (v jiné studii 3krát), v kombinaci s alkoholem vzrůstá v průměru na 8,4násobek.

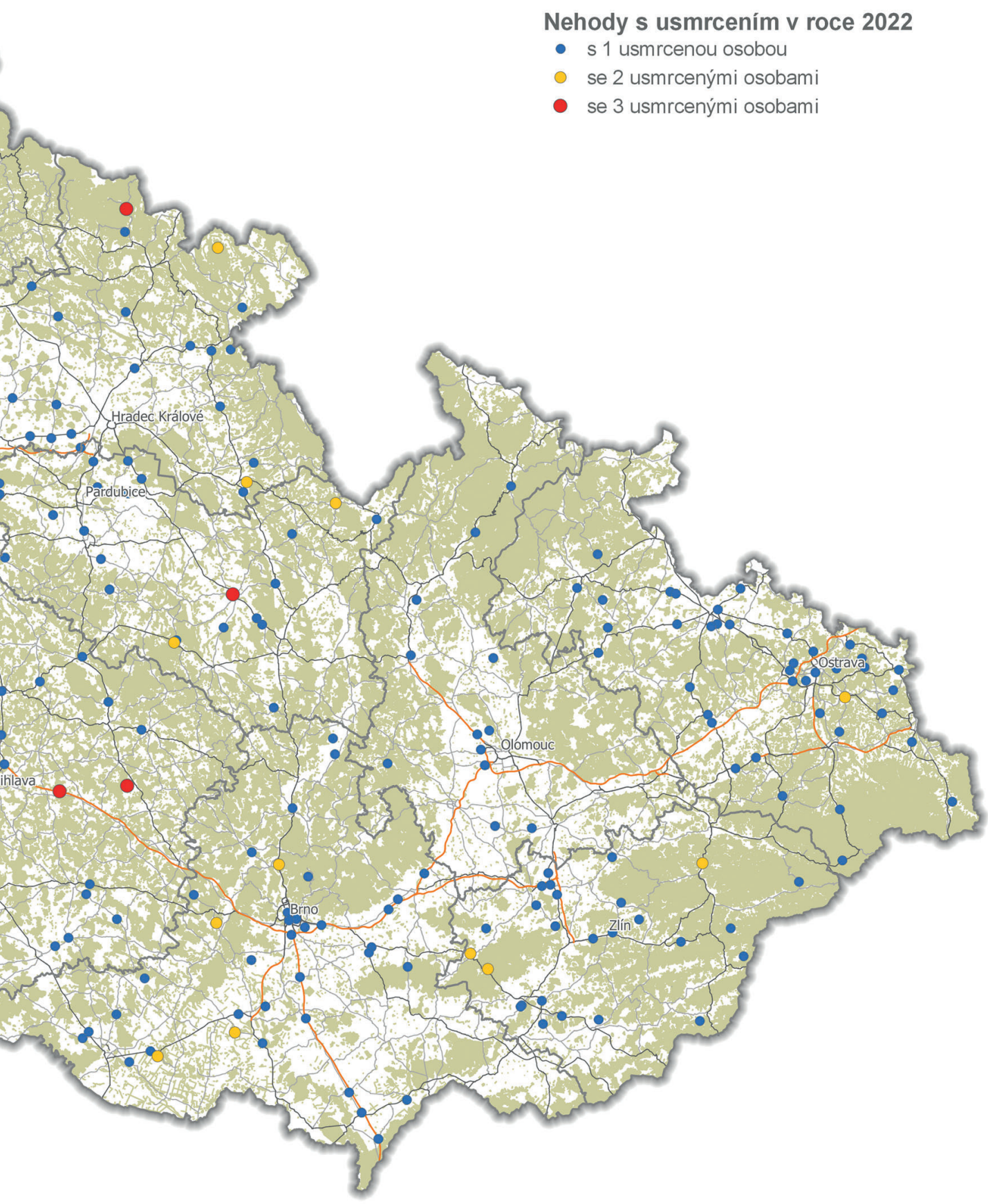
Volně prodejné léky: U těchto léků nejsou k dispozici žádná data, která by informovala o jejich vlivu na omezení způsobilosti k řízení vozidla. Výzkum DRUID však upozorňuje na mírný až závažný vliv antihistaminik a léků k tlumení migrenózních bolestí na bezpečné dopravní chování. Osoby, které užívají tyto preparáty, by si měly vyžádat informaci u lékaře nebo lékárníka.

PhDr. Dana Černochová, Ph.D.

Zdroj: Laux.G., Brunnauer.A., Graw.M. (Eds.)(2019) Fahreignung bei psychischen Erkrankungen, Leitfaden für Verkehrsmedizin und Verkehrspsychologie, Bonn: Kirschbaum Verlag


Ústí nad Labem
Liberec
Karlovy Vary
Praha
Plzeň
České Budějovice

Mapa dopravních nehod s následky na životě v roce 2022



Alois Hudeček 33 let v čele ADP ČR

Probírám se staršími fotografiemi z dřívějších seminářů dopravních psychologů z let, kdy ještě nebyla založena ADP, a na mnoha z nich je vidět tvář pozdějšího prezidenta ADP, pana PhDr. A. Hudečka. Jako pamětník listuji dokumenty z počátku devadesátých let, z nichž je zřejmé, že to byl on, kdo navrhl v lednu 1990 na pracovní poradě na ÚSMD (Ústavu silniční a městské dopravy v Praze – pro ty mladší členy ADP, tehdy metodické centrum všech dopravně psychologických pracovišť v ČSR mimo armádních psychologických výběrových oddělení) založení Asociace dopravních psychologů. Ze Zakládající listiny Asociace dopravních psychologů z 5. června vyplývá, že se tato myšlenka uskutečnila a i po 33 letech v čele s prezidentem Hudečkem ADP ČR funguje a má stále co dělat ve prospěch dopravních psychologů, ať již se jedná o lobbování mezi poslanci či vedoucími pracovníky MD kvůli našim připomínkám k návrhům zákonů, které se vztahují k dopravně psychologickému posuzování způsobilosti k řízení, či při organizování a zajišťování hladkého průběhu každoročních odborných seminářů v Prostějově.

Ve spolupráci s tehdejším proděkanem FF UP a pozdějším děkanem, panem doc. PhDr. Vladimírem Řehanem, dohodl pan prezident A. Hudeček postgraduální studium dopravní psychologie na Katedře psychologie FF UP, které bylo zahájeno v září 1992 a jednalo se o počátek dlouholeté úspěšné praxe, která přispěla k systematickému zkvalitnění postgraduální výuky nových dopravních psychologů. Od té doby absolvovalo toto studium několik stovek zájemců.

Obdivuhodná je Hudečkova schopnost navazovat kontakty, ať již s činiteli z veřejné správy, tak i s některými vedoucími činiteli Policie ČR, jejichž pomoc využívá pro prosazování zájmů a potřeb dopravní psychologie. Téměř od počátku svého působení v čele ADP jednal dr. Hudeček jménem ADP s poslanci a dalšími vrcholnými politiky (např. již roku 1990 navázal kontakt s tehdejším ministrem vnitra ČR JUDr. Sokolem, aby ho seznámil s programem ADP a nabídkou na zpracování legislativní úpravy činnosti dopravních psychologů, včetně příslušných vyhlášek a prováděcích směrnic).

Na schůzích výboru opakovaně referoval o svých aktivitách a kontaktech mezi vedoucími pracovníky MD, poslanci Parlamentu ČR a dalšími důležitými činiteli, se kterými komunikoval o problematice zlepšení aktivní i pasivní bezpečnosti (vidět a být viděn, odstupy mezi motorovými vozidly, včasné používání výstražných světel, instalace „testpunktů“ pro dodržování bezpečné vzdálenosti apod.).

V letech 2010–2011 získal prezident ADP ČR, PhDr. A. Hudeček, status poradce ministra dopravy, zejména pro oblast legislativy týkající se psychologického vyšetřování řidičů. Jako člen mezirezortní komise MD ČR a MV ČR navrhl a prosadil formou poslaneckých návrhů novelu zákona 361/2000 Sb., zákon 133/2011 Sb. a zákon 101/2013 Sb., který stanovuje zákonnou povinnost DPV u vybodovaných řidičů a řidičů, kteří spáchali závažný dopravní přestupek. V těchto letech dodal pro tuto mezirezortní komisi řadu podkladů, které se postupně podařilo prosadit do praxe (např. zefektivnění a racionalizace bodového systému, řidičský průkaz na zkoušku, zintenzivnění výchovy či převýchovy řidičů, problematika bezpečných odstupů, kontrola dodržování bezpečnostních přestávek u řidičů z povolání, návrh úpravy světelné signalizace semaforů – „blikající zelená“, zrušení povinnosti preventivního neurologického vyšetření včetně EEG u řidičů z povolání, znovunavrácení povinné dopravní výchovy do škol, psychologická rehabilitace problémových řidičů v centrech bezpečné jízdy, zkvalitnění autoškolství apod.).

Velmi důležitou součástí aktivit PhDr. A. Hudečka byla spolupráce se slovenskými dopravními psychology již od dob společné federace, kdy se konaly odborné semináře dopravních psychologů jeden rok v ČR a druhý rok v SR. Tato spolupráce se rozšířila zejména po roce 2011, kdy se čeští dopravní psychologové zapojovali do odborných aktivit slovenských kolegů, např. Transport Psychology Trends, na které byl dr. Hudeček zván jako velmi čestný člen, a naopak PhDr. K. Kleinmann, předseda Slovenské Asociace dopravních psychologů, byl opakovaně čestným hostem našich odborných seminářů.

Závěrem bych mohl říci, že PhDr. Aleš Hudeček byl a stále je tím, kdo udržoval a nastavoval vysoký standard dopravní psychologie v době předrevoluční a naplno jej pomáhal rozvíjet v době porevoluční. A podobně jako v senátu by někdy v budoucnosti mohla v Národním domě v Prostějově viset pamětní deska: „PhDr. Aleš Hudeček se zasloužil o rozvoj dopravní psychologie v ČR".

PhDr. Martin Kořán, CSc.
Místopředseda ADP ČR

Když jsem před zhruba patnácti lety poprvé na univerzitě slyšela o oblasti dopravní psychologie, skloňovalo se jméno PhDr. Hudečka ze všech nejvíce. Netrvalo dlouho, než jsem pochopila, že v České republice dlouhodobě patří mezi nejvýraznější a nejvýznamnější osobnosti při tvorbě a prosazování dopravněpsychologické legislativy. Když jsem se rozhodla dopravě i profesně více věnovat, byl Alois Hudeček jasná odpověď na otázku, za kým si přijít pro názory. Jak sleduji jeho působení, vidím, že ochotně své zkušenosti sdílí i nyní. Jak se studenty, kteří žádají o praxi, tak i s kolegy, a to nejen na každoročním semináři dopravních psychologů, který má od roku 1995 současnou podobu díky němu. Jeho neutuchající entusiasmus při rozvoji dopravní psychologie by mu mohlo mnoho mladších kolegů závidět. Zároveň oceňuji snahu přinést toto téma na půdu poslanecké sněmovny, která, ať chceme nebo nechceme, je naším důležitým partnerem v prosazování správných postupů v našem oboru. Pracoval na rozvoji dopravní psychologie vždy a pracuje na něm i dnes. Za výše zmíněné i za (doufám, že nejen) 33 let v předsednictvu ADP mu patří velké díky.

PhDr. Lenka Šrámková, Ph.D.

Posuzování zdravotní a psychické způsobilosti k řízení vozidla

Stejně jako v předchozích letech také v roce 2022 uspořádala Asociace dopravních psychologů ČR, z.s. společný seminář dopravních psychologů a lékařů, který byl zaměřen na posuzování způsobilosti k řízení vozidla.

Na rozdíl od roku 2021, kdy bylo nutné vzhledem k epidemiologické situaci převést seminář do online verze, v roce 2022 již bylo možné, aby se účastníci z řad psychologů a lékařů, kteří se zajímají o problematiku řidičů, setkali osobně v posluchárně filosofické fakulty Univerzity Karlovy v Praze. Hojná účast svědčí o tom, že akce přináší užitečné informace a je vítanou platformou pro výměnu zkušeností. Těší nás pozitivní ohlas a rádi budeme pokračovat v této započaté tradici společných setkání také v roce 2023.

Na semináři vystoupili lékaři z oboru geriatrie, neurologie a psychiatrie, dopravní a kliničtí psychologové i pracovník ministerstva dopravy. Přinášíme zde přehled jejich vystoupení.

Zdravotní a psychická způsobilost k řízení motorového vozidla (formální náležitosti) Novinky v oblasti práce s řidiči

Ing. Bc. Milan Janda

Ing. Bc. M. Janda z Ministerstva dopravy ČR přednesl souhrn legislativních pravidel pro posuzování zdravotní a psychické způsobilosti k řízení vozidla a seznámil posluchače s novinkami, které jsou v předpisech připravovány pro řidiče-začátečníky a řidiče s problematickým dopravním chováním.

Vyhláška č. 277/2004 Sb. (o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel) Praktický pohled na seniora za volantem

MUDr. Zuzana Šnajdrová

Přednáška MUDr. Z. Šnajdrové byla velmi prakticky zaměřená. Přednášející popsala podrobně jednotlivé části vyhlášky a doplnila je konkrétními pokyny lékařů z příslušných oborů. Přednášku doplnila kazuistikou řidiče v seniorním věku, který žádal prodloužení řidičského oprávnění.

Kognitivní poruchy a způsobilost k řízení vozidla

MUDr. Jolana Kotoučová

Přednáška obsahovala kazuistiky dvou neurologicky léčených pacientů, u kterých vzniklo podezření na nezpůsobilost k řízení vozidla. MUDr. J. Kotoučová podrobně popsala příznaky a projevy pacientů i výsledky vyšetření.

Posouzení závislosti na alkoholu u řidičů

MUDr. Lucie Bundárová

MUDr. L. Bundárová uvedla diagnostická kritéria a markery pro diagnózu závislosti, osoby oprávněné k podání podnětu k odebrání řidičského oprávnění pro podezření na závislost a problematiku ilustrovala kazuistikou pacienta, u kterého byla z tohoto důvodu vyslovena nezpůsobilost k řízení vozidla.

Způsobilost k řízení motorových vozidel u pacientů v paliativní péči

MUDr. Jakub Seget

Přednáška byla věnována širokému spektru pacientů, u kterých je cílem kontrola symptomů, důraz na kvalitu života a empatický přístup. Při posuzování zdravotní způsobilosti k řízení vozidla je třeba zvažovat příznaky nemoci, vliv léků a sebenáhled pacienta.

Posuzování způsobilosti k řízení vozidla u psychiatrických pacientů

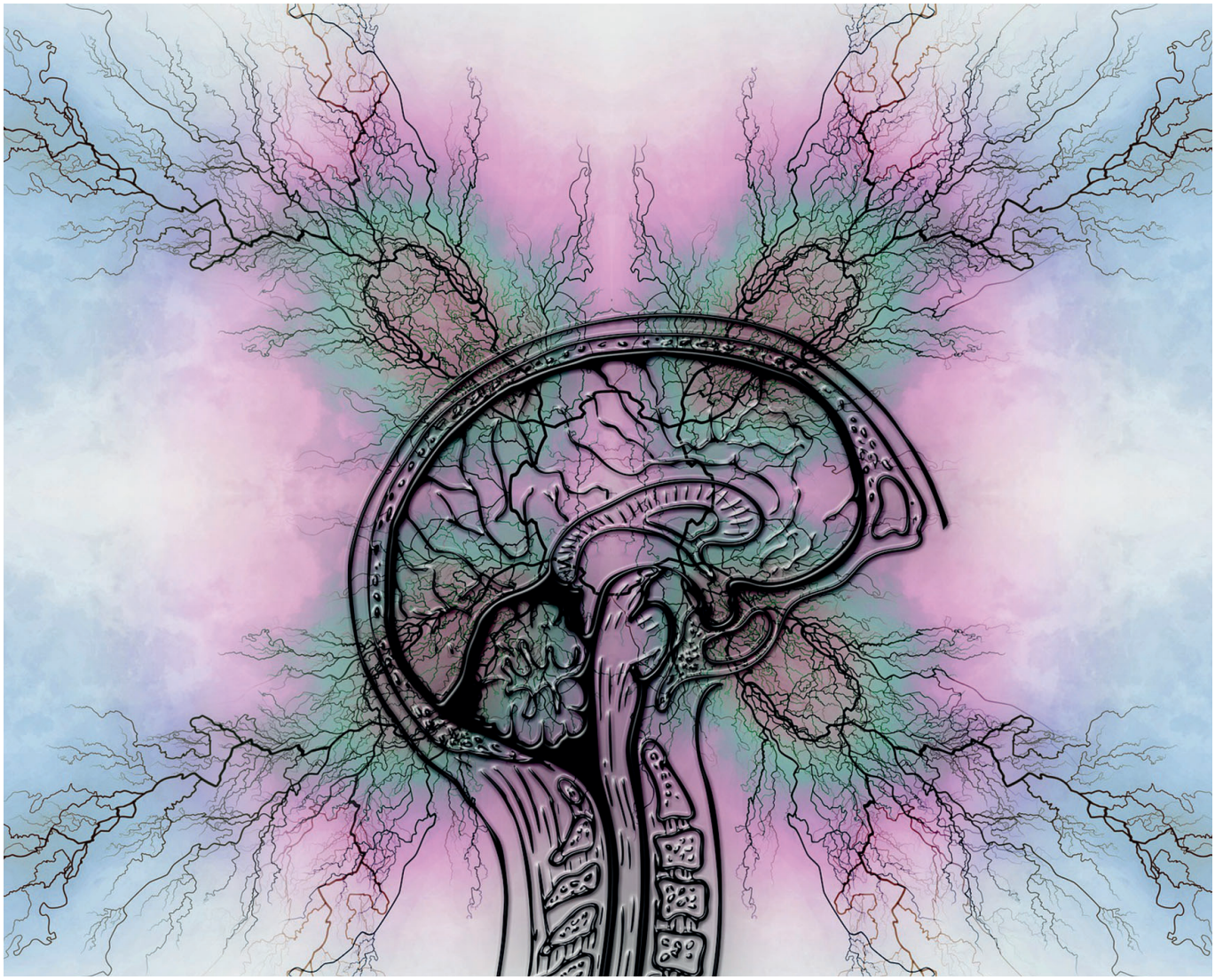
Mgr. Denisa Dokulilová

Mgr. D. Dokulilová popsala psychologické posouzení způsobilosti k řízení vozidla u pacientů některých psychiatrických kategorií.

Problematika psychologického vyšetření u cizinců

Mgr. Hynek Cígler, Ph.D.

V poslední době přibývají žádosti o dopravněpsychologické vyšetření cizinců, kteří neovládají češtinu. Přednášející ve svém vystoupení zmínil psychometrická rizika při tomto vyšetření. Popsal postup adaptace a standardizace psychodiagnostických metod pro lokální použití, možné rozdíly při vyšetření cizince českým testem a doplnil svá doporučení pro tyto situace.



Dopravněpsychologické vyšetření na žádost lékaře

PhDr. Ing. Milan Hrdina

Autor představil kazuistiky řidičů v seniorním věku, kteří žádali o prodloužení řidičského oprávnění. Uvedl oblasti v legislativě, které určují postup při dopravněpsychologickém vyšetření na žádost lékaře.

Komplikované stáří v rukou řidiče

PhDr. Jitka Šebová Šafaříková, Ph.D.

Autorka popsala dilemata, která může psycholog řešit při dopravněpsychologickém vyšetření řidiče v seniorním věku. Přednášku doplnila třemi kazuistikami s podrobným popisem výsledků použitých psychodiagnostických metod.

Posttraumatická porucha u účastníků dopravních nehod

Mgr. Bc. David Červinka

Přednáška pojednávala o rizikových faktorech, nejčastějších příznacích a výskytu posttraumatické stresové poruchy u účastníků dopravních nehod u nejvíce ohrožených skupin.

ADHD u rizikových řidičů motorových vozidel

Mgr. Zdeňka Jiroutová, DiS.

Mgr. Z. Jiroutová popsala klinický obraz a neurobiologický základ syndromu ADHD. Kormě odkazů na několik zahraničních studií uvedla výsledky svého výzkumu, ve kterém zjistila, že nevyšší podíl osob s ADHD je ve skupině řidičů, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění pro nedodržení pravidel silničního provozu. Autorka popisuje problematiku podrobněji na následujících stranách 24 a 25.

PhDr. Dana Černochová, Ph.D.

ADHD u rizikových řidičů vozidel

ADHD PERZISTENTNÍHO TYPU JE AKTUÁLNÍM TÉMATEM NEJEN V KLINICKÉ PRAXI, ALE ZASAHUJE I DO DOPRAVNÍ PSYCHOLOGIE

V rámci odborné konference v říjnu 2022 na téma posuzování zdravotní a psychické způsobilosti k řízení motorového vozidla jsem se v rámci svého vstupu věnovala právě problematice perzistentního ADHD (pADHD).

Přednáška vycházela především z výzkumu, který byl realizován v roce 2019–2020 a byl zaměřen na ověření hypotézy zvýšeného výskytu pADHD mezi žadateli o navrácení řidičského oprávnění. Žadatelé o navrácení řidičského oprávnění byli v tomto kontextu považováni za rizikové řidiče. Z praxe je zjevné, že tuto skupinu ve většině případů tvoří lidé, kteří mají zákaz řízení motorového vozidla z důvodu porušování dopravních předpisů. Nejčastěji se jedná o přestupky, či trestné činy spojené s řízením pod vlivem alkoholu, jiných návykových látek a s rychlou jízdou.

Co pADHD je? Oficiálně můžeme o této diagnóze mluvit od roku 2013, kdy byl tento syndrom definován v DSM V, jako neurovývojový syndrom s počátky v dětství s možností přetrvání do dospělého věku. Jedná se tedy o psychiatrickou diagnózu s neurobiologickým základem s vysokým vlivem heredity. Základními symptomy jsou nepozornost, hyperaktivita a impulzivita v různých poměrech a projevech. Rozlišujeme pak ADHD s přemírou nepozornosti, s přemírou hyperaktivity a smíšený typ. Neurobiologický základ spočívá v lokálních oblastech mozku (především pravý frontální a prefrontální lalok, přední cingulát, bazální ganglia, mozeček), v neuronových sítích (prefrontálně-striatální, frontálně-limbická), v síťové aktivitě (hypo- či hyperaktivace) a v neurotransmiterech (hl. dopamin a noradrenalin).

Klinický obraz pADHD tedy zahrnuje tři oblasti: nepozornost, impulzivitu a hyperaktivitu

- Pro nepozornost je typické přerušování myšlenkového toku jinými myšlenkami, přehlcování pracovní paměti a neschopnost přisouzení důležitosti, díky čemuž se jedinec snaží vyřešit vše ihned.
- Impulzivita způsobuje rychlou iniciaci k aktivitě bez uvážení. Impulzivita má několik příčin, jedna z nich může být i bažení po odměně (podpora dopaminové transmise).
- Hyperaktivita se projevuje neklidem těla a mysli, např. excesivní mluvení, nakupování, nezastavitelnost. Dále můžeme pozorovat emoční nestabilitu, která má rychlou dynamiku, a krátké epizody změn nálad (i během jednoho dne), nesouvislé myšlení (bloudění myslí) či tzv. hyperfocus (přehnané zaměření na jednu věc).

I když je uváděno, že u pADHD bývá narušena exekutiva, bohužel se ve výzkumech prokázalo, že psychologické testování tímto směrem není vhodné pro samotnou diagnostiku syndromu. Mnohem vhodnější se jeví screening pomocí ASRS a následné ověření pečlivou anamnézou a diagnostickým rozhovorem, např. DIVA-5, ACE+, výkonová část testování by měla sloužit pouze k dokreslení klinického obrazu.

Zkoumáním evropské a především americké populace se dochází k závěru, že kvůli projevům pADHD je nositel ohrožen častým selháváním ve všech oblastech života (práce, vztahy, nakládání s financemi, vlastní sebeobraz atd.). Zejména se objevují obtíže s dodržováním termínů, plánů, dohod, dokončováním úkolů atd. Touhou po odměně (uspokojení) jsou predisponovaní k závislostem všeho druhu. Některé výzkumy také uvádějí výskyt častých domácích nehod a nehodovost v dopravě se zvýšenou úmrtností (např. Barkley & Cox, 2007). Léčebné možnosti spočívají pouze ve zmírňování symptomatiky, zejména tvorbou vhodných kompenzačních mechanismů, případně medikací (např. metylfenidát, atomoxetin). Mnoho dospělých může být takto dobře kompenzováno.

V rámci Vize Zero z roku 2019 je cílem bezpečnosti v silničním provozu pro současné období 2021–2030 především zaměření na problematiku rychlosti, používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů, řízení bez alkoholu a drog a jízdu bez rozptylování. Proto bylo pro mne otázkou, zda jsou lidé s pADHD ve skupině rizikových řidičů významněji zastoupení. Toto zjištění by mohlo vést k jemnější deskripci skupiny rizikových řidičů, a tak by mohlo být plánování prevence ve všech stupních přesnější a mohl by být konkrétněji zacílen psychologický postoj k ní.

V českých výzkumech se u (českých) pADHD jedinců nepotvrzuje vyšší výskyt užívání nikotinu a kokainu, tak jako v západním světě, především v USA, ale potvrzuje se zvýšené užívání konopných látek (THC) a špatné stravovací návyky. Mimo to byla také u konkrétního vzorku zaznamenána vyšší míra fyzické aktivity ((Weissenberger et al., 2018).

Z mého výzkumu vyplynulo několik závěrů, kdy jeden z významnějších je vyšší výskyt pADHD ve skupině zákazových řidičů. Skupina označená jako pADHD tvořila bezmála 20 % (relativní četnost výskytu) ve skupině zákazových řidičů oproti prevalenci v populaci, což jsou necelá 3 % v evropských zemích a v USA cca 5 %. Skupinu pADHD se zákazem řízení za návykové látky pak tvořilo zhruba 41,5 %, ve kterých se ve většině případech jednalo o konopné látky (THC). Dále se screeningový dotazník ASRS v prostředí dopravně psychologického vyšetření ukázal jako méně spolehlivý. Přesto v něm skupina pADHD skórovala průměrně vyšším počtem bodů než ostatní účastníci vyšetření. Snížená spolehlivost nejspíše souvisí se sebeposuzovací povahou dotazníku a účelovým chováním probandů při dopravně psychologickém vyšetření.

Na závěr mohu konstatovat, že diagnóza pADHD je v rámci dopravní psychologie riziková, zejména u „zákazových" žadatelů o dopravně psychologické vyšetření. Nutno zdůraznit, že na základě těchto zjištění nemůžeme každého nositele syndromu automaticky považovat za rizikového. Mé závěry mohou být přínosem k jemnější deskripci skupiny zákazových řidičů i podkladem k úvaze o vhodně zaměřené prevenci, která se týká např. výchovy nových řidičů, rehabilitačních kurzů pro rizikové řidiče, či souvisejících programů zaměřených na bezpečnost v dopravě. Výzkumnou výzvou je deskripce celé skupiny řidičů s pADHD v populaci, tedy zahrnutí i těch, kteří řídí bez deliktu a významných potíží.

Mgr. Zdeňka Jiroutová, DiS.

Řidiči na pomezí způsobilosti v dopravně psychologickém posuzování: Mixture model analýza

ÚVOD

Realizace posuzování psychické způsobilosti pro řidiče z povolání a řidiče, kteří získali 12 bodů v bodovém systému či mají z nejrůznějších závažných důvodů odebrané řidičské oprávnění, je významnou součástí praxe v našem oboru.

Bohužel zákon č. 361/2000 Sb. nabízí pouze možnosti závěru:
– psychicky způsobilý
– psychicky způsobilý s podmínkou
– psychicky nezpůsobilý.

Podle sledovaných kritérií, především míry zodpovědnosti, spolehlivosti, poučitelnosti, vztahu k respektování norem, emoční stability, úrovně sebeovládání a sebekritiky, však často nelze vyšetřované osoby zařadit pouze do černobílých kategorií způsobilosti–nezpůsobilosti. Předkládaný výzkum popisuje možné podskupiny řidičů na pomezí způsobilosti a diskutuje alternativní možnost vydávání posudků psychické způsobilosti s podmínkou časového omezení opětovným vyšetřením.

METODA

Výzkumný soubor

Výzkumný soubor tvořilo 1 183 řidičů podstupujících dopravněpsychologické vyšetření za účelem zhodnocení psychické způsobilosti z důvodů (podle zákona č. 361/200 Sb): řidiči vozidel s hmotností nad 7,5 t, řidiči, kteří získali 12 bodů v bodovém systému, řidiči s odebraným řidičským oprávněním za řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo drogy nebo za dopravní nehodu či závažný dopravní přestupek, dále řidiči pouze s řidičským oprávněním skupiny B ze zdravotních důvodů.
Výzkumný soubor se skládal především z mužů (92 %) a jeho průměrný věk činil 45,3 let (SD = 14,0). Rozložení věku řidičů v době vyšetření bylo bimodální s vrcholy kolem 30 a 50 let. Sběr dat a vyšetření provedla Jitka Šebová Šafaříková v letech 2016–2022.

MĚŘENÍ

Osobnostní charakteristiky

Osobnostní charakteristiky byly měřeny dvěma psychodiagnostickými metodami. První z nich byl Inventář dopravně relevantních charakteristik osobnosti (TVP; Hogrefe-Testcentrum, 2016), konkrétně dopravně specifické škály extraverze, emocionální stability, svědomitosti, přívětivosti, otevřenosti ke zkušenosti, bagatelizace a reaktance.

Druhým použitým nástrojem byl Freiburský osobnostní dotazník (FPI; Psychodiagnostika s.r.o., 1992). Z této metody byly analyzovány skóry škál emocionální stability/lability, depresivity, přecitlivělosti a vytrvalosti. Pro analýzu byly použity normované staninové skóry.
Metoda obsahuje dvanáct škál – psychosomatiky, agresivity, depresivity, trpělivosti, družnosti, vytrvalosti, podřízenosti, sebejistoty, sebekritiky, extraverze, emocionality a maskulinity.

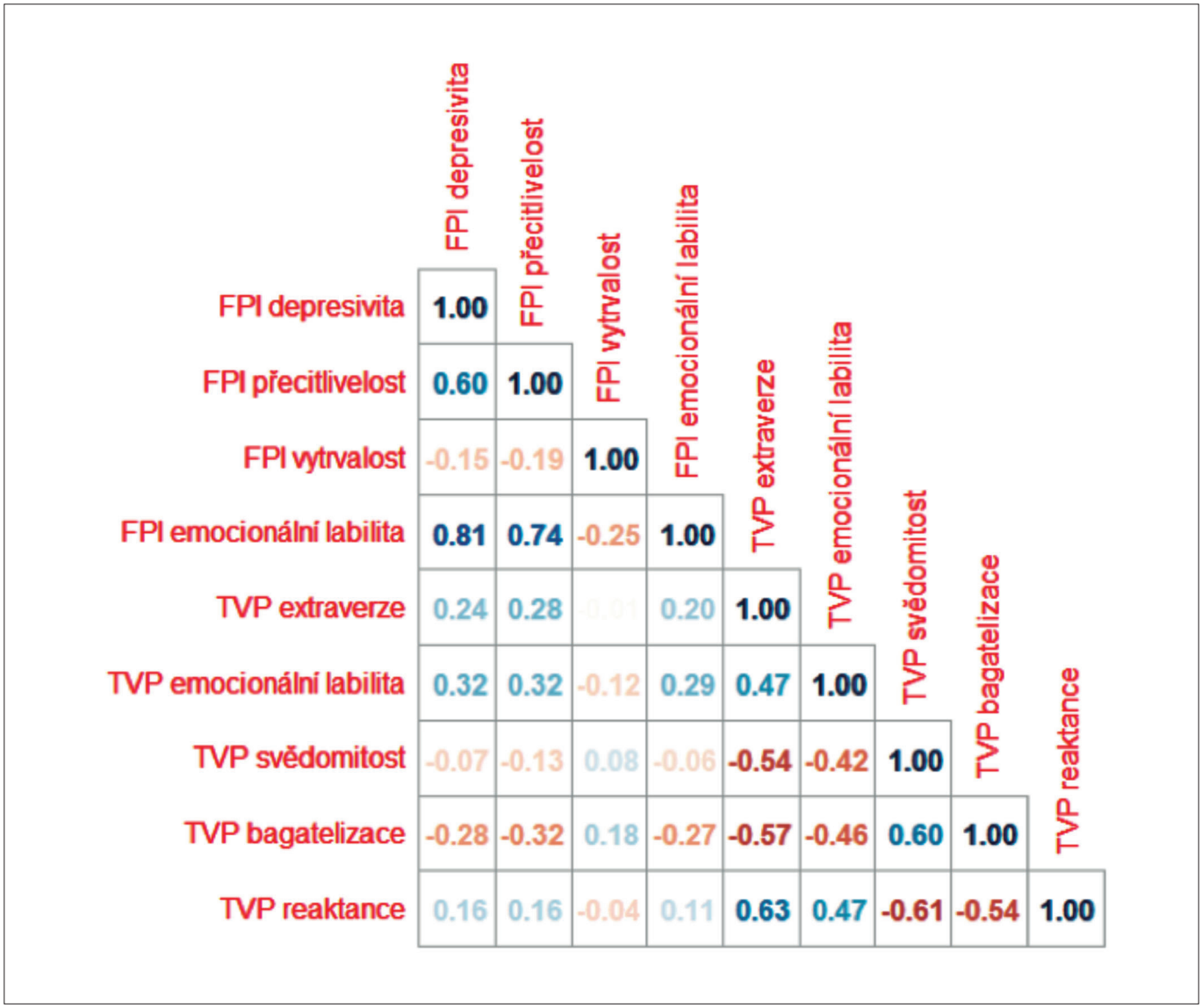
Způsobilost k řízení vozidla

Způsobilost k řízení vozidla byla psychodiagnosticky posouzena Jitkou Šebovou Šafaříkovou, která zároveň zaznamenala, zda měla výhrady k bezpodmínečnému odebrání způsobilosti.
Podle tohoto posouzení byl vzorek následně rozdělen do dvou skupin:
1. stanovení bez výhrad – psychická způsobilost,
2. stanovení s výhradou – tj. psychická způsobilost s podmínkou časového omezení (doporučené vyšetření po roce, dvou, třech, či pěti letech).

Statistická analýza

Obě skupiny řidičů byly srovnány ve sledovaných osobnostních charakteristikách za použití mixture modelů pro identifikaci možných podskupin ve skupině řidičů s výhradou.

Obrázek 1: Korelační matice škál TVP a FPI



	FPI depresivita	FPI přecitlivelost	FPI vytrvalost	FPI emocionální labilita	TVP extraverze	TVP emocionální labilita	TVP svědomitost	TVP bagatelizace	TVP reaktance
FPI depresivita	1.00								
FPI přecitlivelost	0.60	1.00							
FPI vytrvalost	-0.15	-0.19	1.00						
FPI emocionální labilita	0.81	0.74	-0.25	1.00					
TVP extraverze	0.24	0.28	-0.01	0.20	1.00				
TVP emocionální labilita	0.32	0.32	-0.12	0.29	0.47	1.00			
TVP svědomitost	-0.07	-0.13	0.08	-0.06	-0.54	-0.42	1.00		
TVP bagatelizace	-0.28	-0.32	0.18	-0.27	-0.57	-0.46	0.60	1.00	
TVP reaktance	0.16	0.16	-0.04	0.11	0.63	0.47	-0.61	-0.54	1.00

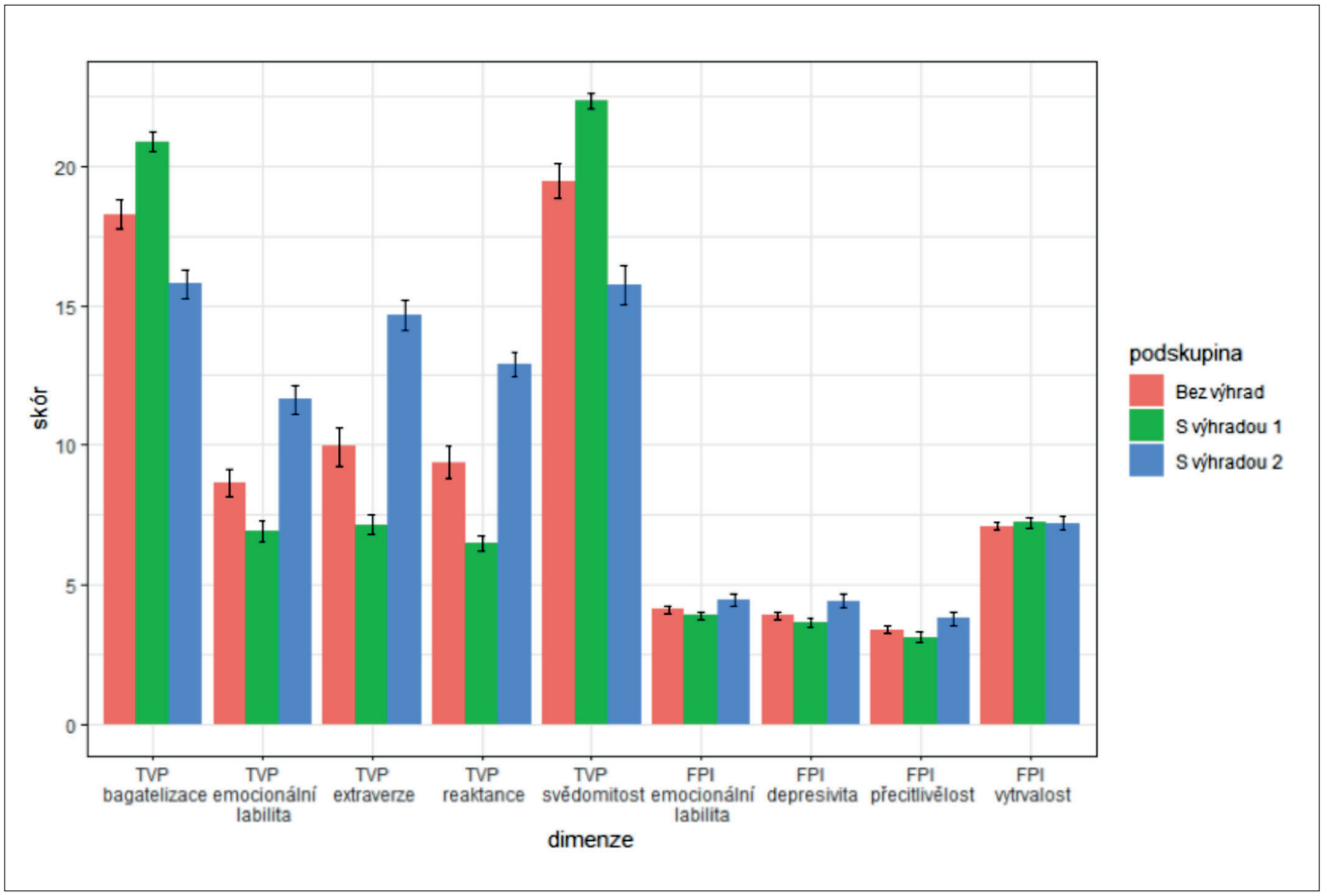
VÝSLEDKY

Obrázek 1 zobrazuje matici Pearsonových korelačních koeficientů mezi skóry osobnostních charakteristik napříč celým výzkumným souborem. S výjimkou FPI skórů vytrvalosti, které s ostatními skóry prakticky nekorelovaly, spolu v rámci jednotlivých dotazníků škálové skóry korelovaly vždy slabě až středně silně ($|r| = 0{,}42–0{,}81$). Korelace mezi škálami rozdílných dotazníků byly velmi slabé až slabé ($|r| < 0{,}32$).

SROVNÁNÍ SKUPIN

Výsledky mixture modelů ukázaly na možnost existence dvou podskupin ve skupině řidičů s výhradou, viz obrázek 2. První podskupinu (označená S výhradou 1) lze charakterizovat jako řidiče se zvýšenými skóry bagatelizace a svědomitosti, a naopak sníženými skóry emocionální lability, extraverze, reaktance, depresivity a přecitlivělosti. Většině z těchto řidičů byla dána výhrada z důvodu nedostatečné řidičské praxe. Druhá podskupina (označená S výhradou 2) je ve sledovaných charakteristikách opakem první, tito řidiči tedy získávají průměrně vyšší skóry emocionální lability, extraverze, reaktance, depresivity a přecitlivělosti, ale nižší skóry bagatelizace a svědomitosti. Naše rozdělení do podskupin ukazuje podstatné rozdíly ve všech sledovaných škálách TVP, nicméně slabé až zanedbatelné rozdíly na škálách FPI.

Obrázek 2: Průměrné staninové skóry souboru řidičů s rozdělením do podskupin



KAZUISTIKY

Kazuistický případ 1

Jedná se o 49letého muže, řidiče z povolání, 30 let u dopravního podniku, držitele řidičského oprávnění skupiny C a D.

Důvod psychologického posuzování – řidič vozidla s hmotností nad 7,5t

Má maturitu. Je rozvedený, žijící sám, má dvě dospělé děti, pečuje o své rodiče, má standardní zájmy (podle možností i času turistka, sport – volejbal). Zdravotní obtíže – prodělaný výhřez ploténky, cukrovka, mírná hypertenze. Příležitostné užívání alkoholu. Dosavadní dopravní přestupky – za rychlost, bez dopravních nehod. Tč. hledá smysl života ve své životní roli, postoj k pracovní roli: *„Nic jiného neumím, proto to tady do důchodu dodělám“*.

Výsledky posuzování psychické způsobilosti

Spíše dominantní, družný, maskulinní, průměrně sebejistý, racionální, pozitivně orientovaný na skupinu. V nestandardních situacích spíše nezásadovový, s tendencí nechat se ovlivňovat okolím, reakce na situace spíše váhavé, někdy až podrážděné, emočně vznětlivý, průměrně se ovládající.

V dopravním prostředí s tendencí k dominantnějším reakcím, emočně spíše labilnější, s vyšším sklonem k reaktanci. Průměrně zodpovědný, svědomitý, s logickým uvažováním, ale s nižším vztahem k respekování rizikových situací na silnici.

Závěr

Řidič má praxi v dopravě přes 30 let, najeto kolem 1 mil. km, s minimálními dopravními přestupky. Přesto jeho zdravotní i psychické prognóza je v pásmu lehkého průměru. Lze tak vysuzovat především ze závěru extraverze a mírné emoční lability v dopravě, vysoké reaktance a podceňování eventuálních rizik na silnici.

Hodnocení

Z výše uvedených důvodů lze daného řidiče zařadit právě do skupiny řidičů, kteří mají pouze průměrně adekvátní výsledky v psychologickém posuzování, z daného důvodu je výsledek posouzení psychické způsobilosti: **psychicky způsobilý s podmínkou časového omezení na tři roky** (podle stávajícího zákona č. 361/2000 Sb. §87a je pro osoby starší 50 let možné stanovit pouze psychickou způsobilost na pět let, nebo psychickou nezpůsobilost). Tento příklad psychologického vyšetření nám dává podnět k úvaze: řidič není nezpůsobilý, ale zároveň se nenachází v úrovni maximální způsobilosti.

Kazustický případ 2

Jedná se o muže, 32 let, žije s rodiči, nezadaný, bezdětný, s pracovní pozicí prodavače.

Důvod psychologického posuzování – odebrání řidičského oprávnění z důvodu řízení vozidla pod vlivem drog

Vztah k drogám velmi aktivní již od puberty a cca do 24 let intenzivní – marihuana, LSD, lysohlávky, pervitin. Jinak bez zdravotních obtíží. Užívání alkoholu příležitostné. Dopravní přestupky: 3/2021 dopravní nehoda – nepřizpůsobení jízdy stavu vozovky, nyní odebrané řidičské oprávnění – řízení vozidla pod vlivem drog. S partou o víkendu požíval pervitin – důvod *„trochu se odreagovat, se známými se poveselit", „hledám smysl života a experimentuji od mládí". „Že mám drogy a sedám za volant jsem si vůbec neuvědomil."*

Výsledky posuzování psychické způsobilosti

Spíše extravertní až svéhlavý v jednání, průměrně maskulinní, vytrvalý, spíše váhavý. Emočně výrazně nestabilní, se sklonem k úzkostnějšímu jednání, k nejistotě, k psychosomatickým obtížím.
Ve svém životě tíhne k nabuzování, bohémství, bezstarostnosti. Stále žije v období „zastydlé puberty". V nestandardních situacích tíhne k nedostatečné regulaci, pod vlivem momentálních okolností. V dopravním jednání s tendencí k dominanci, k emoční nestabilitě a ke zvýšené reaktanci, s průměrnou schopností vnímat rizika v dopravě.

Závěr

Vzhledem k tomu, že řidič měl poprvé odebrané řidičské oprávnění z důvodu řízení vozidla pod vlivem drog, zároveň se ale verbálně snaží prokazovat určitou snahu o nápravu svého chování, se zájmem hledat jiný styl života a postoje k dopravnímu chování, protože si je plně vědom, že řidičské oprávnění potřebuje dokonce i k výkonu pracovní pozice.

Hodnocení

Z výše uvedeného lze konstatovat, že **řidič je psychicky způsobilý s podmínkou časového omezení na tři roky**.
I tento příklad nám ukazuje příběh z praxe, kdy řidič není přímo v úrovni psychické nezpůsobilosti, ale můžeme mu nabídnout možnost se ponaučit a změnit svůj styl dopravního chování.

DISKUZE

Statistická analýza dat i kazuistiky ukazují, že může existovat heterogenní skupina řidičů na pomezí kritérií pro řidičskou způsobilost. U daných případů často diagnostikujeme emoční labilitu, zvýšený sklon k dominantnímu chování v dopravě, stále se vyvíjející vztah k respektu, k zodpovědnosti, k reaktanci. V návaznosti na to argumentujeme, že závěry dopravněpsychologického vyšetření pouze na úrovni psychická způsobilost/psychická způsobilost s podmínkou/psychická nezpůsobilost je příliš hrubé hodnocení.

Proto navrhujme upravit předpisy tak, aby novelizované znění umožňovalo podmínit psychickou způsobilost časovým omezením posudku.

PhDr. Jitka Šebová Šafaříková, Ph.D.
Mgr. Jaroslav Gottfried, Ph.D.

Statistika dopravní nehodovosti 2022

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

V roce 2022 Policie České republiky šetřila 98 460 dopravních nehod. Při těchto nehodách bylo 454 osob usmrceno, 1 734 osob zraněno těžce a 22 452 osob zraněno lehce. Celková hmotná škoda odhadnutá policisty na místě dopravní nehody dosáhla 7 542 milionů Kč

Porovnání základních ukazatelů s rokem 2021

Usmrcených osob bylo o 16 méně, tj. o 3,4 %. Těžce zraněných osob bylo o 110 více, tj. o 6,8 %, lehce zraněných osob bylo o 1 871 více, tj. o 9,1 %. Pokles je evidován u celkového počtu nehod (o 872 nehod, tj. o 0,9 %), nárůst pak u hmotné škody (o 823,8 mil. Kč, tj. o 12,3 %).

Počet osob usmrcených při nehodách za rok 2022 byl v období od roku 1961, od něhož policie disponuje souvislou statistikou dopravní nehodovosti, nejnižší. Naopak nejvíce osob bylo při dopravních nehodách usmrceno v roce 1969 (1 758 usmrcených osob).

Počet těžce zraněných osob při nehodách byl za rok 2022 druhý nejnižší. Nejvyšší počet těžce zraněných při dopravních nehodách byl vykázán také v roce 1969 (9 258 těžce zraněných).

Den v týdnu	Počet nehod	Rozdíl nehod oproti roku 2021	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených oproti roku 2021
Pondělí	15 509	138	75	8
Úterý	14 611	-167	73	16
Středa	14 727	-753	59	-6
Čtvrtek	15 127	-423	57	-18
Pátek	15 918	-614	70	2
Sobota	12 229	802	59	-10
Neděle	10 339	145	61	-8

Každý den Policie ČR šetřila v průměru 269,75 nehod, bylo usmrceno 1,24 osoby, 66,26 osob bylo zraněno. Co se týče odhadu hmotné škody, na každý den připadá v průměru škoda 20 663 095,07 Kč. Výše uvedené lze také interpretovat tak, že Policie ČR šetřila dopravní nehodu každých 5,34 minuty, každých 19,30 hodin došlo na pozemních komunikacích k usmrcení osoby a každých 21,73 minut byl zraněn účastník silničního provozu. Na každou hodinu připadá hmotná škoda ve výši 860 962,29 Kč a průměrná škoda připadající na jednu nehodu je 76 599,94 Kč.

Časové rozložení dopravních nehod

Nejvíce nehod se stalo v pátek (15 918), nejméně naopak v neděli (10 339). K nejvýraznějšímu nárůstu počtu dopravních nehod v porovnání s rokem 2021 došlo v sobotu. K nejvyššímu nárůstu usmrcených při dopravních nehodách došlo u úterních a pondělních nehod.

Nejvíce dopravních nehod šetřili policisté v pondělí 12. prosince 2022 (475 nehod), nejméně v neděli 6. února 2022 (113 nehod). Nejtragičtějším dnem v tomto období byl pátek 14. ledna 2022 a neděle 16. října 2022, kdy následkem dopravních nehod vyhaslo v oba dny 6 životů. V roce 2022 zaznamenali policisté celkem 111 dnů bez usmrcení při dopravních nehodách.

Osoby usmrcené při dopravních nehodách

V roce 2022 bylo při dopravních nehodách usmrceno 179 řidičů osobních automobilů, 74 chodců, 66 spolujezdců v osobním vozidle, další kategorie jsou uvedeny v tabulce. Nejvyšší nárůst počtu usmrcených byl zaznamenán u řidičů osobního automobilu (celkem o 18 usmrcených více). Naopak nejvýraznější pokles fatálních následků se projevil u řidičů motocyklů (o 23 usmrcených méně než

Počet usmrcených	Kategorie usmrcených osob	Rozdíl
179	Řidič osobního vozidla	18
74	Chodec	-16
66	Spolujezdec v osobním vozidle	4
55	Řidič motocyklu	-23
42	Cyklista	-1
12	Řidič nákladního vozidla	-7
5	Spolujezdec v nákladním vozidle	3
4	Spolujezdec na motocyklu	2
4	Řidič jiného motorového vozidla	2
3	Spolujezdec v nákladním vozidle s přívěsem	3
2	Řidič malého motocyklu	0
2	Řidič nákladního vozidla s přívěsem	2
2	Spolujezdec v nákladním vozidle s návěsem	2
1	Řidič nákladního vozidla s návěsem	-4
1	Řidič mopedu	1
1	Řidič traktoru	1
1	Řidič jiného nemotorového vozidla	1
0	Řidič osobního vozidla s přívěsem	-3
0	Cestující v autobusu	-1
454	**Celkem**	**-16**

Nehody podle zavinění	Počet nehod	Tj. % z celkového počtu nehod	Rozdíl nehod oproti roku 2021	Usmrceno osob	Tj. % z celkového počtu usmrcených	Rozdíl usmrcených oproti roku 2021
Řidičem motorového vozidla	78 373	79,6	-627	411	90,5	-21
Řidičem nemotorového vozidla	3 161	3,2	196	21	4,6	0
z toho dětmi	277	0,3	-43	0	0,0	0
Chodcem	947	1,0	182	13	2,9	1
z toho dětmi	316	0,3	36	1	0,2	1
Jiným účastníkem	175	0,2	28	1	0,2	1
Závadou komunikace	244	0,2	-35	0	0,0	0
Technickou závadou vozidla	293	0,3	-56	3	0,7	1
Lesní zvěří, domácím zvířetem	14 758	15,0	-591	0	0,0	-1
Jiné zavinění	509	0,5	31	5	1,1	3

v roce 2021). Chodců bylo při dopravních nehodách usmrceno o 16 méně než v roce 2021. Došlo tedy k výraznému poklesu fatálních následků hned u dvou kategorií zranitelných účastníků silničního provozu.

Dopravní nehody dle zavinění

Řidiči motorových vozidel zavinili 79,6 % dopravních nehod, při nichž přišlo o život 411 osob, což představuje pokles usmrcených oproti roku 2021 o 21 osob. Nejvyšší nárůst celkového počtu dopravních nehod byl zjištěn u nehod zaviněných řidičem nemotorového vozidla.

Pořadí	Nejčetnější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	Počet nehod
1.	Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	15 913
2.	Nesprávné otáčení nebo couvání	8 916
3.	Jiný druh nesprávné jízdy	7 784
4.	Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	5 383
5.	Nezvládnutí řízení vozidla	5 265
6.	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	5 156
7.	Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	4 509
8.	Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	3 419
9.	Nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!“	3 379
10.	Přejetí do protisměru	2 515

Nehody podle druhu	Počet nehod	Rozdíl nehod oproti roku 2021	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených oproti roku 2021
Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	27 787	-1 531	194	-20
Srážka s vozidlem zaparkovaným	22 619	468	11	0
Srážka s pevnou překážkou	21 572	-77	131	14
Srážka s chodcem	2 941	431	68	-13
Srážka s lesní zvěří	14 402	-587	0	-1
Srážka s domácím zvířetem	423	16	0	0
Srážka s vlakem	136	-8	14	3
Srážka s tramvají	468	40	1	1
Havárie	5 323	285	30	4
Jiný druh nehody	2 789	91	5	-4

Příčiny dopravních nehod

Co se týče příčin dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel, na počtu dopravních nehod se roce 2022 nejvýrazněji podílel nesprávný způsob jízdy (68,7 % nehod), při těchto nehodách bylo usmrceno 167 osob. Za nejtragičtější příčinu dopravních nehod lze označit nepřiměřenou rychlost, která se sice na počtu dopravních nehod podílí „pouze“ 15,4 %, ale usmrceno při těchto nehodách bylo 180 osob (tj. 43,8 % osob usmrcených při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel).

Nejčetnější příčinou nehod řidičů motorových vozidel bylo v roce 2022 nevěnování se plně řízení vozidla (20,3 % nehod), dále nesprávné otáčení nebo couvání (11,4 %) a jiný druh nesprávné jízdy (9,9 % nehod).

Nejtragičtějšími příčinami nehod řidičů motorových vozidel bylo v roce 2022 nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (19 % usmrcených osob), přejetí do protisměru (16,3 % usmrcených osob) a nevěnování se řízení (14,1 % usmrcených osob).

Dopravní nehody podle druhu

Nejčetnějším druhem nehody je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, jedná se zároveň o nejtragičtější druh nehody. Druhým nejtragičtějším druhem nehody je srážka s pevnou překážkou, při které došlo k usmrcení 131 osob. K nejvýraznějšímu poklesu počtu usmrcených osob došlo u srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem (o 20 osob).

Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu

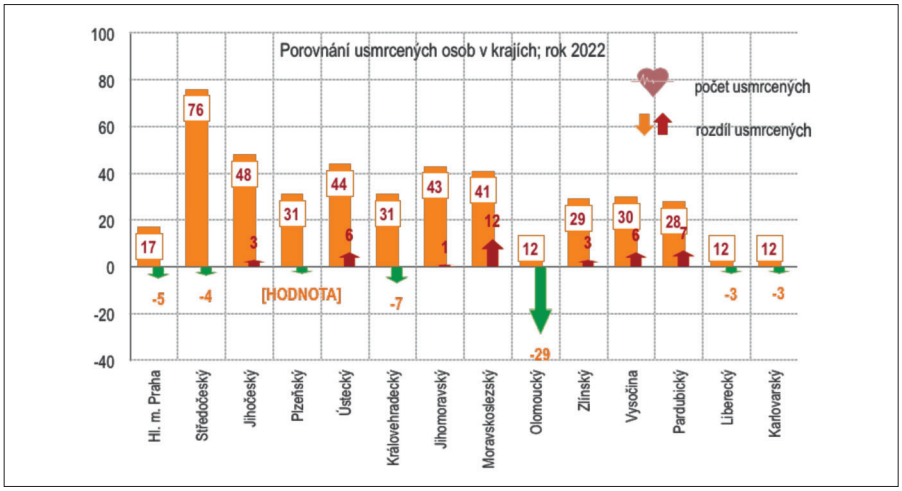
U 4 754 (nárůst o 302 nehod) bylo u viníka dopravní nehody zjištěno požití alkoholu. Při těchto nehodách došlo k usmrcení 46 osob. Drogy byly zjištěny u řidiče motorového vozidla v případě 277 dopravních nehod. V 70 případech byla u řidiče-viníka zjištěna přítomnost alkoholu a drog současně.

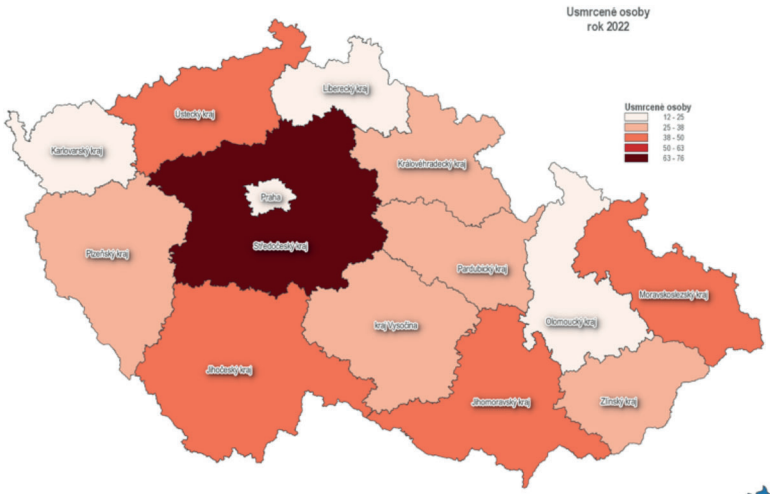
Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek	Počet nehod	Rozdíl nehod oproti roku 2021	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených oproti roku 2021
Alkohol u viníka do 0,24‰	150	-34	2	-1
Alkohol u viníka 0,24 až 0,5‰	331	43	1	-1
Alkohol u viníka 0,6 až 0,8‰	328	80	2	1
Alkohol u viníka 0,8 až 1,0‰	221	14	1	0
Alkohol u viníka 1,0 až 1,5‰	690	11	5	-2
Alkohol u viníka 1,5‰ a více	2 964	202	28	4
Alkohol a drogy	70	-14	7	4
Alkohol celkem	**4 754**	**302**	**46**	**5**
Drogy celkem	**277**	**-42**	**5**	**-3**

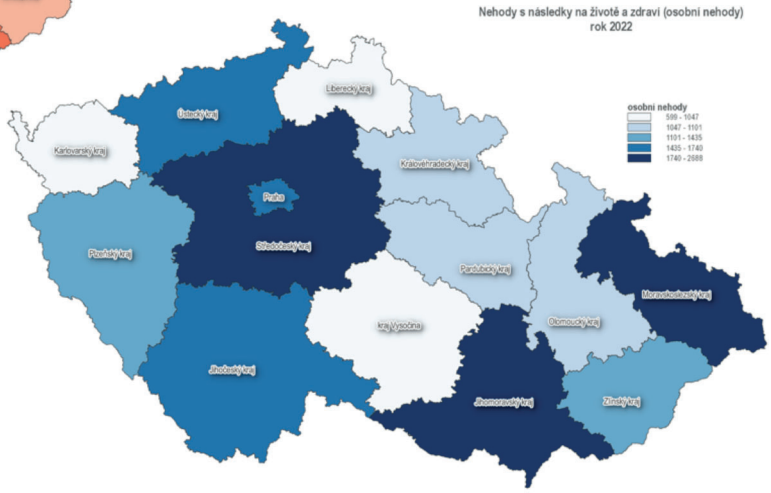
Dopravní nehody v krajích

K nejvyššímu počtu dopravních nehod došlo v roce 2022 na území hl. m. Prahy (15 475 nehod), následují kraje Středočeský a Ústecký.

V absolutním vyjádření byl u všech krajů s výjimkou Prahy, Plzeňského kraje a Ústeckého kraje vykázán nárůst počtu dopravních nehod. Co se týče usmrcených osob, nejvyšší nárůst v absolutním vyjádření byl zaznamenán v Moravskoslezském kraji, naopak v Olomouckém kraji byl zaznamenán pokles o 29 usmrcených osob ve srovnání s rokem 2021.







ZÁKLADNÍ PRAVIDLA SILNIČNÍHO PROVOZU V ČESKÉ REPUBLICE

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

Rychlostní limity

Rychlostní limit pro motorová vozidla s maximální hmotností do 3,5 tuny a pro autobusy mimo město je 90 km/h. Vozidla s hmotností nad 3,5 tuny mohou jet maximálně 80 km/h. Na dálnicích mohou jet motorová vozidla s hmotností do 3,5 tuny a autobusy rychlostí max. 130 km/h, na silnicích pro motorová vozidla max. 110 km/h, ostatní pak max. 80 km/h. Maximální povolená rychlost ve městě je 50 km/h; na dálnicích ve městě 80 km/h.

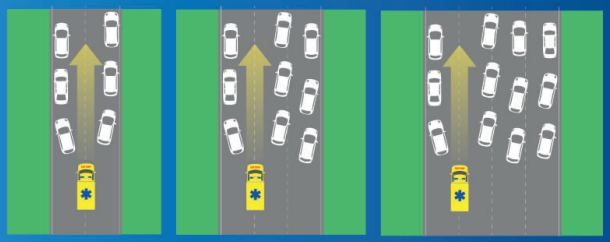
Oprávnění policistů v případě zjištění protiprávního jednání

Policie může na místě za dopravní přestupky ukládat a vybírat pokuty. Policista může v závažných případech zadržet řidičský průkaz. V případě, že není možné přestupek projednat na místě a je oznamován správnímu orgánu, může policista požadovat od přestupce složení kauce jako záruky, že se dostaví ke správnímu řízení. Pokud přestupce kauci nesloží, je policista oprávněn zajistit jeho vozidlo.

Jízda v pruzích v obci

V obci na pozemní komunikaci o dvou nebo více jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy smí řidič motorového vozidla užívat k jízdě kterýkoliv jízdní pruh.

Záchranářská ulička



Tramvaje při odbočování

Tramvaj, která při odbočování nebo jiné změně směru jízdy křižuje směr jízdy vozidla jedoucího po její pravé nebo levé straně, a dává znamení o změně směru jízdy, má přednost v jízdě.

Tři jízdní pruhy

Na pozemní komunikaci o třech jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy smí řidič přejíždět z levého jízdního pruhu do středního jízdního pruhu jen tehdy, neohrozí-li řidiče přejíždějícího do středního jízdního pruhu z pravého jízdního pruhu.

Kdy k dopravní nehodě volat policisty?

Zavolat policii je nutné, pokud viditelné poškození některého ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí přesáhne částku 100 000 Kč (cca 4 000 EUR) a vždy, když dojde ke zranění či usmrcení osoby nebo pokud dojde k poškození majetku třetí strany či pozemní komunikace.

POLICIE 158

Kruhový objezd

Řidič vjíždějící na kruhový objezd a při jízdě po kruhovém objezdu nedává znamení o změně směru jízdy. Naopak při vyjíždění z kruhového objezdu je povinen znamení o změně směru jízdy dát.

Jízda v pruzích mimo obec

V zásadě platí, že se jezdí v pravém jízdním pruhu. V ostatních pruzích může řidič jet jen tehdy, jestliže je to nutné k předjíždění, objíždění, otáčení nebo odbočování.

Obytné nebo pěší zóny

V obytné zóně a pěší zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 20 km/h. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům a dětem na vozovce, které nesmí ohrozit. Při vyjíždění z obytné nebo pěší zóny musí dát řidič přednost v jízdě všem vozidlům jedoucím po silnici.

Přechody pro chodce

Chodec má na přechodu přednost a řidič musí zastavit i v případě, že chodec teprve hodlá vozovku přejít. Pozor, tramvaj má přednost před chodcem i na přechodu.

Používání telefonu

Řidič se dopustí přestupku, když během řízení drží v ruce telefon nebo jiné hlasové nebo záznamové zařízení. Je však povoleno používat soupravy hands-free.

POLICIE	HASIČI	ZDRAVOTNÍCI	TÍSŇOVÁ LINKA
158	150	155	112

AUTOKLUB ČESKÉ REPUBLIKY

vizenula

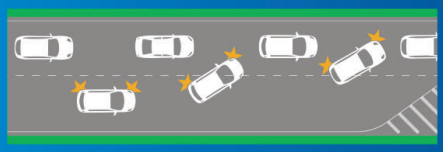
www.autoklub.cz www.policie.cz www.platformavize0.cz

Výše uvedené údaje jsou výňatkem ze zákona o provozu na pozemních komunikacích.

ZÁKLADNÍ PRAVIDLA SILNIČNÍHO PROVOZU V ČESKÉ REPUBLICE

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

Pravidlo zipu



Denní osvětlení vozidel

Motorové vozidlo musí mít za jízdy vždy rozsvícena obrysová a potkávací světla nebo světla pro denní svícení, pokud je jimi vybaveno.

Bezpečnostní pásy a dětské autosedačky

Cestující ve vozidle mají povinnost použít bezpečnostní pásy na všech sedadlech. Pro každé dítě do 150 cm nebo hmotnosti 36 kg se musí použít vhodná dětská autosedačka.

Zimní pneumatiky

V době od 1. listopadu do 31. března musí být motorová vozidla s výjimkou motocyklů vybavena zimními pneumatikami, pokud je na silnici souvislá vrstva sněhu, ledu nebo námrazy nebo se dá taková situace očekávat.

Užitečné fráze

Turn right/left	Zahněte doprava/doleva
Help!	Pomoc!
Call the police!	Zavolejte policii!
I don't understand.	Nerozumím
No parking!	Zákaz parkování
Outside delivery zone!	Mimo zásobování
Delivery zone!	Zásobování
Outside transport service!	Jen mimo dopravní obsluhu
Valid from...to	Platnost od... do...
Caution, change of priority!	Pozor, změna přednosti v jízdě
Give way to trams	Dej přednost tramvaji
Slippery road!	Za mokra
Detour!	Objížďka
Road works!	Práce na silnici
Entrance!	Vjezd
Exit!	Výjezd
Soft verge!	Nezpevněná krajnice
One way road!	Jednosměrná ulice
Accident!	Nehoda
No through road!	Průjezd zakázán
Police!	Policie
Firefighters!	Hasiči
Ambulance!	Záchranná služba

Výše uvedené údaje jsou výňatkem ze zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Alkohol u řidičů

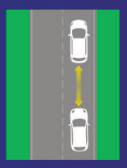
V České republice je nulová tolerance pro řízení pod vlivem alkoholu. To platí i pro cyklisty. Při případné kontrole jsou řidiči povinni provést dechovou zkoušku; v případě pozitivního výsledku testu jsou povinni podrobit se krevní zkoušce na zjištění množství alkoholu v jejich krvi.

Reflexní bezpečnostní vesty

Pokud řidič motorového vozidla v nouzové situaci mimo obec opouští své vozidlo, musí použít reflexní bezpečnostní vestu. To neplatí pro motocyklisty.

Vzdálenost mezi vozidly

Řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí za ním ponechat dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním. Doporučuje se zachovávat od vpředu jedoucího vozidla odstup odpovídající minimálně 2 sekundám jízdy.



Cyklistické přilby

Cyklisté mladší 18 let jsou povinni mít při jízdě nasazenu a řádně připevněnu cyklistickou přilbu.

Parkování v Praze

V Praze se nachází systém parkovacích zón pro rezidenty. Podrobné informace najdete na:

www.parkujvklidu.cz

Dálniční poplatky

Automobily s hmotností do 3,5 tuny musejí mít při jízdě po dálnici vylepen dálniční kupon. Ten sestává ze dvou částí, jedna část je vylepena na čelní sklo, druhou pak musí řidič uschovat pro případnou kontrolu. Na obou částech je nutné vyplnit registrační značku vozidla.

Ceny časových dálničních kuponů:

Roční - 1 500 Kč*
Měsíční - 440 Kč*
Desetidenní - 310 Kč*

*ceny platné pro rok 2020

Pro vozidla o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny je zavedeno elektronické mýtné.

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. jednacím VSP/1-2217/90-R. Zpočátku fungovala jako federativní sdružení českých a slovenských dopravních psychologů, po rozdělení federace vznikly dva samostatné nástupnické subjekty - Asociace dopravních psychologů ČR a Asociácia dopravných psychológov SR. Naše vzájemné kontakty však nebyly přerušeny, vzájemně vysíláme delegáty na pořádané akce, konzultujeme legislativu apod.
Asociace dopravních psychologů ČR, 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.
Posuzování zdravotní a psychické způsobilosti, 2023
Seminář Asociace dopravních psychologů,z.s. 2023
Podmínění psychické způsobilosti k řízení vozidla
Metodické stanovisko ministerstva dopravy
www.dopravnipsychologovecr.cz
Asociace dopravních psychologů - ADP
@asociacedopravnichpsychologu · Společnost
Poslat zprávu
Hlavní stránka
Fotky
Informace
Komunita
Tohle se mi líbí
www.facebook.com/asociacedopravnichpsychologu