

Selhání lidského činitele v silniční dopravě

Doc. PhDr. Karel Schmeidler, CSc., Mgr. Iva Hanzlíková, PhDr. Jan Weinberger

Každou třetí minutu dojde u nás v České republice k dopravní nehodě a každou desátou je někdo těžce zraněn. Na českých silnicích umírá ročně více než 1 300 lidí, dalších více než 5 tisíc je těžce poraněno, 30 tisíc lehce. Hmotné škody z více než 200 tisíc dopravních nehod převyšují částku 70 miliard českých korun a výrazně tak zasahují do státního rozpočtu. Dopravní nehodovost a z ní vyplývající úrazovost a úmrtí patří nepochybně k velmi závažným a aktuálním celospolečenským tématům. Souvisí především s nárůstem počtu osobních automobilů a motorových vozidel vůbec, který byl po roce 1989 velmi významný: ze 119 tisíc vozidel v roce 1989 na téměř 174 tisíc v roce 2003. Z hlediska posuzování dopravní nehodovosti je však ještě důležitější růst intenzity automobilové dopravy. Ta se ve velkých městech za sledované období více než zdvojnásobila.

Nedobrou situaci v oblasti dopravní nehodovosti dokumentují i počty pacientů brněnských nemocnic. Zhruba tři čtvrtiny z celkového počtu dvou a půl tisíce pacientů ošetřovaných vloni v Úrazové nemocnici Brno se zranilo při dopravní nehodě. Většinou to byli lidé v produktivním věku.

Z hlediska typu poranění následkem dopravní nehody jsou nejčastější zranění lehká, která představují 80-90 % všech zranění. Z hlediska trendu lze konstatovat, že po komunikaci v roce 1995 došlo k postupnému snižování počtu úrazů až do roku 1999. Tento pozitivní trend zřejmě souvisí se snížením nejvýše povolené rychlosti v obci na 50 km/hod. Od té doby však počet lehkých zranění opět postupně stoupá. Tento nárůst souvisí jednak s postupným snižováním tlaku represivních orgánů a především s nesprávnou interpretací zákona o „absolutní přednosti“ chodců. Naopak u těžkých zranění, která představují 10-15 % lze konstatovat od roku 1997 sice mírný, zato však trvalý pokles. Počet smrtelných úrazů, které tvoří 2-3 %, je konstantní. Porovnání vývoje počtu zraněných v Praze, Ostravě a Plzni odpovídá počtu obyvatel v jednotlivých městech. Zhruba čtyřnásobný počet poraněných v hlavním městě Praze oproti Brnu lze přičíst i efektu hlavního města a vyššímu stupni motorizace.

Neukázněnost řidičů vyjadřuje počet dopravních přestupků řešených Městskou policií Brno v letech 1996-2003. Zatímco v roce 1996 bylo řešeno okolo 40 tisíc přestupků, v roce 1999 jich byl už dvojnásobek. V následujících dvou letech došlo

sice k výraznému poklesu, ale od té doby po současnost počet řešených přestupků neustále přibývá. Loni pak dosáhl jejich počet již téměř 100 tisíc. Z těchto důvodů klade město Brno vedle represe důraz také na oblast prevence, a to zejména u mladé generace. Organizuje proto v oblasti školství preventivní akce zaměřené na bezpečnost v dopravě, přispívá na činnost BESIP a dětského dopravního hřiště v Lužánkách. Je potřeba poznamenat, že celkovou statistiku města Brna výrazně ovlivňuje situace na dálnici D1, která z hlediska nehod figuruje mezi nejhoršími úseky u nás a počtem 18 smrtelných zranění, 36 těžkých zranění a 199 lehkých zranění ve sledovaném období se výrazně podílí na celkové bilanci. Město Brno má proto v úmyslu po provedení analýzy obrátit se na kompetentní orgány s požadavkem na řešení této situace.

Proč selháváme za volantem

Viníkem dopravních nehod je téměř vždy člověk, technika se na nich podílí pouze několika procenty. Existují řidiči, kteří jsou k nehodám náchylní? Každý řidič dělá chyby. Některý prostě nezná předpisy, pozornost jiného je snížena nebo se věnuje něčemu jinému než řízení vozidla, někdo reaguje opožděně, a další jednoduše špatně zvládá samotné řízení vozu, nezískal potřebné řidičské dovednosti. Někteří lidé pijí před jízdou alkohol nebo užívají medikamenty nebo látky, které snižují způsobilost k řízení motorového vozidla. Příčinou nehody však může být i aktuální depresivní či úzkostná epizoda, a samozřejmě také činnost nesouvisějící s řízením, jako volání z mobilního telefonu, obsluhování rádia nebo CD, upravování se před zpětným zrcátkem, hledání v mapě, konzumace jídla a pití, kouření, věnování se spolujezdkyni (spolujezdci) a další.

Řada příčin přitom může způsobit stejný negativní výsledek. Například alkohol, drogy, léky, ale i třeba únava, negativní psychické naladění či silná bolest mají za následek deformované vnímání, sníženou sebekontrolu a větší tendenci k riskování. Špatné vyhodnocení situace může způsobit i strach, panika či vztek - řidiči v takovémto rozpoložení vidí nebezpečí i tam, kde objektivně není. Stres vede k podrážděnosti a impulzivním reakcím.

Nezapomínejme ovšem ani na další faktory rizikovosti jako je pokročilý věk, odrážející se téměř ve všech oblastech poznávání, vnímání a motoriky řidiče, a zhoršující tak schopnost rychle a efek-

tivně zpracovávat informace, účinně distribuovat pozornost a obstát při řešení neobvyklých situací. Svou roli může hrát také nižší inteligence, ztěžující mimo jiné pochopení či zapamatování pravidel silničního provozu a schopnost pružně a adekvátně reagovat na nové situace.

Já tě potrestám

Existují ovšem i řidiči, kteří nemusí mít depresi, neřídí opilí a jejich pozornost, znalost předpisů i pozornost a inteligence jsou v normě. Přesto jsou označováni jako rizikovní či nebezpeční. Mezi vlastnostmi těchto řidičů dominuje nízká zodpovědnost za vlastní činy, hostilní postoje vůči lidem, emocionální labilita, nepředvídatelnost jejich reakcí, nízká frustrační tolerance a odolnost vůči stresu, špatná sebekontrola, sklony k podrážděnosti a agresivita. Chování řidiče lze za agresivní označit jednoduše tehdy, pokud zvyšuje riziko kolize a je motivováno netrpělivostí, nepřátelstvím nebo pouze snahou o získání času, přáním dorazit k cíli dříve než ti ostatní.

Agresivita za volantem je jednoznačně rizikovým faktorem. Agresivní řidiči obvykle překračují dovolené rychlosti, bezpečné vzdálenosti, nerespektují dopravní předpisy, kličkují, neumožňují ostatním řidičům zařadit se do jízdního pruhu a nevhodně používají dálková světla nebo zvuková znamení. Někdy dochází k verbálním či neverbálním útokům směřovaným k dalším účastníkům dopravy, nezdrženliví lidé neváhají použít i fyzické násilí.

Agresivní řidiči bývají často nevhodně zaujati chováním dalších účastníků dopravy, respektive mají potřebu trestat tyto řidiče za chování, které se jim nelíbí. Pokud například takový řidič získá pocit, že auto za ním jede příliš blízko jeho auta, šlápně prudce na brzdu, aby totéž musel udělat i řidič za ním. Jestliže se mu zdá, že jej jiný řidič předjede příliš riskantním a nevhodným způsobem, udělá totéž jemu, popřípadě mu ještě posvítí do zrcátka. Když někdo jede na jeho vkus příliš pomalu, trochu jej „povoze“; například tím, že jede těsně za ním atd.

Mít pěkné „nadupané“ auto je znakem společenské prestiže. Někteří lidé mohou svůj vůz vnímat jako důležitou součást své image a potažmo i identity. Existuje však i jeden nebezpečný mýtus o relaxování za volantem. Přesvědčují nás o něm například rozhovory se známými osobnostmi v médiích. Populární osobnosti se svěřují, že když mají špatnou náladu nebo jsou nervózní a potřebují se odreagovat, jdou si prostě zajezdit. S takovými praktikami nemůžeme souhlasit. Nejen, že se nejedná o lék na depresi či podráždění, ale ti, kdo mají před usednutím do vozu negativní emoce, jsou mno-

hem náchylnější k rizikovému chování při jízdě a svým psychickým stavem a stylem řízení ohrožují ostatní účastníky silničního provozu.

Psycholog Leon James z univerzity v Havaji je přesvědčený, že agresivní chování za volantem je celosvětovým problémem; na základě spolupráce s dopravními psychology v Německu, Velké Británii, Dánsku, Holandsku nebo Švýcarsku odhaduje, že na vzniku až 80 % všech dopravních nehod způsobených lidským faktorem se podílejí právě agresivní složky v chování řidičů.

Rizikový řidič a psychologické teorie

Dopravní psychologie se zabývá subjektivními tendencemi řidiče k rizikovému chování.

Sklon k riskantnímu chování mají velmi různorodé osobnostní zdroje, jako je malá odpovědnost vůči druhým, nedostatečně vyvinutá schopnost anticipace, vyhledávání situačního vzrušení a sklony k dobrodružnosti, sklon k předvádění se, nereálná sebejistota nebo kompenzace pocitu méněcennosti.

McNally a Stone (2001) navrhuji hypotézu o chování typu A. Jejím základem jsou poznatky o chování lidí, kteří jsou náchylní k onemocnění ischemickou chorobou srdeční. Autoři této teorie, Friedman a Rosenman, charakterizovali představitele chování typu A jako dravé, citlivé, impulzivní, se silnou snahou o výkon, s tendencí riskovat a soutěžit.

Jiným způsobem, jak již zavedenými psychologickými termíny vystihnout rizikové řidiče, je Zuckermanova teorie o sensation seekers, neboli o vyhledávacích vzrušení, výrazných vjemů a adrenalinových zážitků. Takoví lidé potřebují a vyhledávají vysokou hladinu stimulace neboli situačního vzrušení. U řidičů se tato potřeba projevuje vyhledáváním rychlosti, soutěžením, riskantními manévry, předváděním se atd.

Dalším vysvětlením chování nebezpečného řidiče může být podle psychologa L. Jamese nedostatek emocionální inteligence, nízký stupeň morálního vývoje či nepřátelský postoj vůči druhým lidem.

Jednou z podmínek pro získání řidičského průkazu je lékařské potvrzení o zdravotní (tělesné) způsobilosti. Lékař ověřuje smyslové funkce - sluch, zrak, barvocit a celkový zdravotní stav. Lékaři však zpravidla nepoužívají jednotnou metodiku, často nerozlišují odlišné zdravotní nároky jednotlivých kategorií řidičského oprávnění. Důvodem toho je skutečnost, že MZD dosud nezpracovalo prováděcí právní předpis upravující podmínky zdravotní způsobilosti, rozsah lékařské prohlídky a odborného vyšetření, nemoci,

vady nebo stavy, které vylučují nebo podmiňují zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel, jak předpokládá § 84 a následující zákona č. 361/2000 Sb., O provozu na pozemních komunikacích. Lékař pak, vzhledem ke svému vzdělání, metodickému a přístrojovému vybavení není kompetentní k ověřování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel. K tomu jsou vybaveni (jednotnou metodikou a technikou) svým vzděláním, specializací a praxí dopravní psychologové. Toto konstatování míří i do řad psychologů, protože někteří kolegové se cítí být kompetentní k provádění dopravně psychologických vyšetření (pracují obvykle na objednávku, a proto své činnosti takto nazývají) bez toho, aby detailně znali psychické nároky na řidiče jednotlivých kategorií řidičských oprávnění, nezabývali se dopodrobna kritérii jejich úspěšnosti a neúspěšnosti atd. Nemají teoretické ani praktické znalosti z oboru dopravní psychologie, neabsolvovali postgraduální studium, nemají k dispozici metodiku a neabsolvovali desítky dopravně psychologických vyšetření, zpětných vazeb a konzultací pod odborným vedením zkušeného dopravního psychologa v průběhu nejméně tříleté praxe v oboru. S výše uvedenými praktikami některých našich kolegů psychologů nemůžeme souhlasit, i když jsou obecně v souladu s živnostenským zákonem. Tak jako například lékař alergolog neprovádí vyšetření zraku, neměl by psycholog určité specializace a zaměření „fušovat“ do činnosti jiných psychologických odborností. Nejen kliničtí psychologové mají svá pravidla pro výkon práce

klinického psychologa, podobná pravidla mají i dopravní psychologové. Kolegové z jiných oborů tak mohou prováděním, v jejich případě takzvaných dopravně psychologických vyšetření, výsledky své práce i poškodit dobré jméno Asociace dopravních psychologů. Etická pravidla by zde měla platit stejně pro všechny psychology.

V návrhu novely zákona č. 247/2000 Sb. O získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, je navrhována povinnost absolvovat dopravně psychologické vyšetření řidičů profesionálů, prozatím však pouze některých kategorií (např. řidiči autobusů, řidiči vozidel taxislužby, řidiči používající výstražných zvukových zařízení). Podle našeho názoru by tam měli být zařazeni i řidiči nákladních vozidel, zejména kamionů a vozidel přepravujících nebezpečné náklady. Právě zde může vozidlo při havárii působit i jako zbraň.

V poslanecké sněmovně se v současné době projednává návrh na zavedení hodně diskutovaného bodového systému, který někteří poslanci vnímají jako příliš represivní. Také nám zde chybí například práce s problémovými řidičem. Tento se „vyboduje“, po roce absolvuje v autoškole kurz, případně složí zkoušky. Příčinou dopravních nehod však nebývá jen odborná nezpůsobilost k řízení motorových vozidel. Nikdo se však zatím nezabývá tím, proč takový řidič nerespektuje pravidla silničního provozu, proč nerespektuje zákony. V Německu, Rakousku a dalších zemích pracují Medicínsko-psychologická centra. Ověřuje se zde tělesná a duševní



Nehoda v Praze na Národní třídě. Foto © inet

způsoblost těchto delikventů k řízení motorových vozidel. Také funguje dopravně psychologické poradenství. Absolvování vyšetření nebo cyklu dopravně psychologických konzultací je i podkladem pro odepsání dvou bodů z centrálního registru řidičů (toto je však možné pouze jednou za 2 roky) a závěry slouží také například pro rozhodnutí o dlouhodobém odebrání řidičského oprávnění psychicky nezpůsobilým řidičům.

Mezi metodami ke zjišťování řidičské způsobilosti se nejčastěji objevují testy pozornosti a koncentrace, vizuální a verbální paměti, zkoušky prostorové orientace, reakčních schopností, adaptability vůči psychické zátěži a samozřejmě diagnostika osobnosti.

Další cestou k omezení rizikového chování řidičů může být cílená informační kampaň v médiích, celospolečenská diskuse uvažující například o omezení či úplném zákazu potenciálně „rizikových“ reklam, zejména na „rychlá“ auta. Většina televizních reklam totiž adoruje modely řidičského chování neslučitelné s bezpečností (znáte nějakou, kde propagovaný vůz neuhání krajinou?). Tématem do diskuse je také povinnost absolvovat celoživotní kurzy bezpečného jednání v silničním provozu, ale také řidičský průkaz na zkoušku, dvoufázový výcvik řidičů-noviců a rehabilitační kurzy řidičů-přestupkářů a také nabídka dopravně psychologického poradenství.

Kromě jednorázových akcí spojených s chytáním provinilců (řidičů-přestupkářů; např. policejní akce Kryštof) je tedy třeba realizovat další, možná efektivnější, i když rozhodně složitější a delší cestu, jak omezit počet vážných dopravních nehod způsobených agresivními řidiči a tak snížit i počet zabitých a zraněných účastníků silničního provozu.

Nesmíme zapomínat i na všeobecný postoj velké části populace k zákonům, k jejich respektování, který se projevuje i dopravě. Praxe v ČR zatím ukazuje na mnoha příkladech, že nedodržovat zákony se vyplácí. Zde je třeba provést ještě mnoho práce v oblasti legislativy, vymahatelnosti práva atd. Svoji roli zde sehrávají i negativní příklady, často osob na nejvyšších místech. Nejde však jen o právo, to nemůže postihnout realitu života ve všech detailech. Jde také o etiku a morálku obyvatel naší země, na kterou přes honbu za zisky většinou nezbývá moc místa. K současnému stavu přispělo také nedoceňování výchovy v rodině, například mimoškolních aktivit dětí (zánik mnoha společenských a zájmových organizací, kde děti často zdarma trávily svůj volný čas) i oslabená pozice školy a kantorů atd.

O osobnostní profil „nehodářů“ se na základě dotazníků IHAVEZ a SPIDO pokusil Mikšík (1988). Zjistil, že mezi jejich výrazné rysy patří:

- nižší autoregulace osobnosti a vnitřní kontrola, související se sníženou anticipací a odpovědností, s bezstarostností a tendencí spoléhat na náhodu,
- emocionální vzrušivost a instabilita; podléhání bezprostředně emocionálním účinkům situačních kontextů na psychiku,
- iregulovaná emocionalita,
- snížená emocionálně přizpůsobovací variabilita; situačně vyvolávaná dezorientace, ztráta sebedůvěry a rozpad integrovaného přístupu k „překvapivému“ vývoji situace (spojená i s narušením osvojených dovedností) nebo ulpívání na rigidních schématech odpovědného chování.

Snaha zprůměrovat tyto rysy, a vytvořit tak jakýsi obecný profil rizikových řidičů by však mohla vést k zjednodušené interpretaci, a je proto stále nezbytné pracovat s individuální diagnostikou osobnostních předpokladů ve vztahu k určujícím kritériím úspěšného výkonu různých funkcí v systému dopravy.

Literatura:

- McNally, I. M. a Stone, M. (2001). *Cross-Cultural Models of Road Traffic Accident Risk: Personality, Behavioural, Cognitive and Demographic Predictors*. Preston, UK: University of Central Lancashire.
- Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J. (2003). *Dopravní psychologie*. Praha: Karolinum.
- Baštecká, B. a Goldman, P. (2001). *Základy klinické psychologie*. Praha: Portál.
- James, L. a Nahl, D. (2000). *Aggressive Driving is Emotionally Impaired Driving*. University of Hawaii.

Vláda zavádí nový systém pokut za překračování rychlosti

Britská vláda zavádí nový systém pokut pro přistřižené motoristy, kteří překročili povolenou rychlost. Pokuty se budou pohybovat v rozmezí 40-100 liber a podle bodového ohodnocení budou odstupňované podle výše překročení rychlosti - nižší pokuty budou za nižší překročení a vyšší za značné rozdíly od povolené rychlosti.

(Zdroj: *Highways*, říjen 2004)

(Telematika - odis)

Rychlostní rekord na železnici překonán

Rychlostní rekord na železniční síti České republiky krátce po poledni dne 18. listopadu 2004 překonala souprava Pendolino rychlostí 237 kilometrů v hodině mezi Vranovicemi a Podivínem na traťovém úseku Brno – Břeclav, který je součástí I. tranzitního železničního koridoru. Rychlost vyšší než 220 km/h byla tak poprvé dosažena na provozované trati. Rychlost 219 km/h byla doposud dosažena pouze na zkušebním okruhu ve Velimí, kde se obvykle rychlost a bezpečnost vlakových souprav testuje. Dnešním testem chce investor koridorových staveb, Správa železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC) dokázat, že koridory v úsecích, kde to směrové poměry dovolují, mají technické parametry na tuto rychlost.

„My jsme sice rekonstruovali a modernizovali železniční koridory pro rychlost 160 kilometrů v hodině podle původního zadání, ale dnes jsme dokázali, že I. tranzitní železniční koridor je modernizován tak kvalitně, že snese bez problémů takto extrémní rychlost,“ prohlásil dnes na místě rychlostní zkoušky Ing. Jan Komárek, generální ředitel SŽDC. Dodal, že test byl zaměřen i na bezpečnost provozu v této rychlosti. „Domnívám se, že všechny zkoušky prokázaly, že na koridorech bude provoz bezpečný jak pro cestující, tak pro přepravovaný náklad,“ řekl ředitel Komárek.

Modernizace I. koridoru, který spojuje Česko s metropolemi Slovenska, Maďarska, Rakouska a Spolkové republiky Německo, stejně tak, jako modernizace II. koridoru ve směru Polsko – ČR – Rakousko byla financována státem, bankovními úvěry a v neposlední řadě s přispěním fondů Evropské unie.

Modernizace I. koridoru i hlavní větve II. koridoru byla ukončena v letošním roce. I. koridor je důležitý především jako součást IV. panevropského multimodálního koridoru.

Investorem modernizace sítě tranzitních železničních koridorů v ČR je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

V současné době se připravuje zahájení prvních staveb v rámci modernizace IV. koridoru Praha – Horní Dvořiště – Linec a III. koridoru Praha – Cheb – Norimberk, které EU zařadila mezi prioritní evropské dopravní projekty.

(SŽDC)