

SOCIÁLNÍ ASPEKTY TRESTNÉ ČINNOSTI DĚTÍ A MLADISTVÝCH



V následujícím textu jsem se pokusila popsat některé jevy, které negativně ovlivňují vývoj dětí vyrůstajících v těch nejzaostalejších sociálně vyloučených romských komunitách. Podle zprávy, která je v České republice známa pod názvem „Gabalova zpráva“, vzniklo v České republice v minulých letech 80 nových sociálně vyloučených lokalit. To je závažné sdělení, s nímž je nezbytné začít okamžitě pracovat.

Text v žádném případě nevypovídá o české romské komunitě jako celku.

V souvislosti s přípravou svého příspěvku se mi propojily dvě události. Tou první je příběh nepatřičů nájemného - Romů, jejichž část přesídlilo město do nízkoprahového bydlení v jedné lokalitě na okraji města a část do více či méně vzdálených vesnic, v nichž početně posílily již existující sociálně vyloučené komunity. Diskuse, která se kolem tohoto případu rozvinula, zcela jasně vypovídá o tom, že si nikdo s řešením podobných problémů neví rady. Jedno je však zřejmé, vytěsnění společensky dezintegrovaných osob jinam problém neřeší, jen ho přesune tam, kde je na něj méně vidět, nebo kde se stane problémem někoho jiného. Zůstanou-li problémy jedinci mimo „očí“ veřejné správy a mimo pomoc sociální péče, stanou-li se z nich jen „případy dávkového charakteru“, tak jejich problémy dále narůstají a umocňují jejich propad do bezmáky a sociálního marasmu, jehož integrální součástí je i růst kriminality a dalších sociálně patologických jevů.

Ta druhá událost se vázala k mé návštěvě jednoho výchovného ústavu pro mládež v severních Čechách. V tomto ústavu je i oddělení pro děti s extrémními poruchami chování. Konkrétně se jedná o děti, které se dopustily vraždy nebo jiného mimořádně brutálního násilí. Při rozboru anamnestických údajů těchto dětí lze vysledovat celou řadu společných sociálních, rodinných i osobnostních charakteristik, které předznamenaly jejich kriminální vývoj.

Všechny tyto děti pocházejí z neuspořádaného rodinného prostředí, kde dospělí jsou nevzdělaní a nezaměstnaní. Jejich rodiny jsou závislé na dávkách sociálního zabezpečení, žijí u příbuzných, v ubytovných nebo v podnájmu. Více než polovina otců se o děti nezajímá, nebo vůbec nejsou uvedeni v rodném listě dětí. V rodinách těchto dětí se vyskytuje alkoholismus a kriminalita.

80 % těchto dětí navštěvovalo – před umístěním v ústavní péči – pedagogicko-psychologickou poradnu, u 70 % byly diagnostikovány poruchy učení, 60 % je diagnostikováno pro speciální školy a 70 % opakovalo 1–2x některý ročník základní školy.

Tyto děti byly jen výjimečně v ambulantní péči střediska výchovné péče, zato 80 % jich bylo vedeno v péči psychiatra a 50 % bylo psychiatricky hospitalizováno. 90 % bylo před umístěním do ústavu opakovaně šetřeno policií, u 90 % byla diagnostikována agresivita, u 100 % se agrese projevila. Až na výjimky utíkaly z domova, téměř všichni kouří a mají zkušenosti s drogami.

Všechny tyto děti jsou citově deprivované, žijí s pocitem, že nikam a k nikomu nepatří. Ve svém životě se snaží buď vyhovět

každému, jen proto, že se domnívají, že si tak získají kamarády, nebo naopak páchají trestné činy jako odvetu za to, že je nemá nikdo rád. Dalším společným znakem jsou extrémy v sebepojetí. Mají narušený vztah k dospělým a výrazně konfliktně prožívané vztahy s rodiči. Jsou anetické, emočně ploché, povrchní, bez empatie a emoční inteligence. Jsou hypersenzitivní, zvýšeně precitlivělé vůči své osobě. Mají zvýšenou tendenci k agresivním reakcím (obrana: útok, verbální, brachiální) a sníženou odolnost vůči psychické zátěži. Jejich typickým společným znakem je neschopnost se po delší dobu soustředit na určitou činnost, např. na práci.

70 % klientů s extrémními poruchami chování jsou Romové, přičemž se převážně jedná o děti, které vyrůstají v těch nejzaostalejších romských komunitách, tedy v prostředí, které jim neposkytuje šanci se bezkonfliktně integrovat do většinové společnosti.

Prostředí těchto komunit a jejich negativní vliv na sociální vývoj dětí představuje extrém, jehož důsledky však lze analogicky vysledovat i v případech dětí, které vyrůstají v rodinách z majoritní populace, které vykazují obdobné sociální charakteristiky. Rozdíl je ovšem v tom, že romské komunity jsou oproti sociálně deprivovaným rodinám z většinové populace větší, ve vztahu k majoritní společnosti uzavřenější, a tedy i odolnější vůči nápravným opatřením. A to je také důvod, proč jsem se rozhodla svůj krátký příspěvek věnovat dětem, které vyrůstají v sociálně vyloučených romských komunitách a jejichž život je prostředím těchto komunit zásadně negativně ovlivňován.

Nepublikovaný výzkum Výzkumného ústavu kriminologického při GP ČSFR z roku 1990, který byl zpracován pod názvem *Faktory ovlivňující kriminalitu mladistvých Romů* ve svých závěrech konstatoval:

- Že delikventní mladiství Romové jsou součástí celkové delikventní subkultury.
- Že charakteristiky jejich trestné činnosti se příliš neodlišují od kriminality neromských mladistvých.
- Že jejich motivační struktury a způsob provedení korespondují se stupněm inteligence a charakterem vzdělání.
- Že kriminalita mladistvých Romů je srovnatelná s kriminalitou mladistvých Neromů. Nese však v sobě jisté „segregační“ prvky. Specifika lze vysledovat v častějším zneužívání dětí k trestné činnosti, ve vysoké míře solidarity při skrývání pachatelů a ve svádění trestné činnosti na méně postižitelné jedince, např. na děti, mladistvé, mentálně postižené či těhotné ženy. Významný je i statisticky častější podíl Romů na trestné činnosti a na jiných pololegálních činnostech, jakými např. jsou překupnictví, prodej pašovaného zboží, převaděčství či kuplířství.

Osobně nemám tuto etnickou specifikaci příliš ráda, považuji ji za maximálně zjednodušující a zneužitelnou. Na druhou stranu je však potřebné se vysokým podílem Romů na páchání trestné činnosti zabývat a zkoumat nejen operativní poznatky policie, ale zejména příčiny a motivy páchání trestné činnosti, které často bezprostředně souvisí se sociálními podmínkami, v nichž mnohé romské děti vyrůstají. Proč tedy **jedinec páchá trestné činy**?

1. Jedinec **neví**, že jeho jednání je trestné.

2. Jedinec **ví**, že jeho jednání je trestné, ale **nedokáže se ovládnout**, aby je nekonal.

3. Jedinec ví, že jeho jednání je trestné, **dokázal by se ovládnout**, kdyby chtěl, ale on **nechce**. „Zisk“ z trestné činnosti je pro něho **přitažlivější**, než aby se dal odradit **rizikem potrestání**. Ziskem může být jak majetkový prospěch, tak i prestiž získaná v referenční sociální skupině.

4. Jedinec se ocitá pod tak **silným sociálním tlakem, který je schopen řešit pouze trestnou činností** nebo jinou obecně nepřijatelnou činností (např. prostitucí nebo žebrotou). V této souvislosti se hovoří o tzv. **sociální kriminalitě**, která bezprostředně neplyne z osobnostních nebo charakterových vad, ale z chudoby a minimálních možností tento stav změnit.

Podíváme-li se na trestnou činnost Romů, najdeme v ní kombinaci všech těchto příčin. A právě některým z nich bych se chtěla dále věnovat.

Výchovné problémy

Výchova probíhá v romských rodinách odlišným způsobem, než je tomu v rodinách ostatní české populace. Dětem je ponechávána mnohem větší volnost v jednání, hlavní výchovnou metodou je jistý tlak rodiny, čítající i několik desítek členů, který „nutí“ jednotlivce chovat se určitým, akceptovatelným způsobem v rámci té které komunity. Pravidla určující to, co je v rámci komunity „možné“, se situace od situace mění. Chaotické fungování rodin poznamenává jednání dětí, které chtějí-li něco dosáhnout – získat, jednájí buď pragmaticky, nebo nahodile podle principu pokus a omyl. To je také důvod, proč mnoho Romů jedná intuitivně a nedokáže své jednání kontrolovat, ovládat. Většina Romů nedokáže plánovat, předjímat následky svých činů – Romové žijí přítomností, budoucnost pro ně téměř nic neznamená. Důsledky těchto výchovných okolností zásadně poznamenávají dospělý život, v němž absenteje jakákoliv životní strategie, v níž například vzdělání zaujímá důležitou roli.

Vzdělání

Jak jsem uvedla, vzdělání jako investice dlouhodobého charakteru nezaujímá v hodnotovém systému Romů prakticky žádnou významnou pozici. Právě naopak. S ohledem na ekonomické zisky po jeho dosažení se vzdělání nejeví jako dostatečně efektivní a smysluplné. Ostatně, pro většinu Romů představuje škola nepřijemnou a nepřátelskou instituci, která do jejich života přináší jen zklamání a snižování sebehodnocení. Vlažný vztah ke vzdělání se promítá do laxního přístupu dětí ke školní docházce. Romské děti využívají sebemenších důvodů proč do školy nejít, a to se odráží ve vysokém počtu neomluvených i omluvených vyučovacích hodin. Bohužel, jejich rodiče je v tom svojí nedůsledností, ale i shodnými postoji, podporují.

V souvislosti se školní docházkou nelze opomenout ještě další problémy, které přímo či nepřímo ovlivňují sociální vývoj dětí a případné odstartování jejich kriminální kariéry. Jde zejména o záškoláctví, povalečství, toxikomanii, vandalismus, šikanu, výtržnictví ve škole i mimo ni. Tyto první projevy sociální patologie vedou v mnoha případech nejen ke kriminalitě, ale zejména k zastavení výchovně vzdělávacího procesu. Prožívání volného času v dětství formuje postoj i k využívání času v dospělosti. Pro děti, které nejsou vedeny k plnění školních i drobných domácích povinností a k zájmové činnosti, které školu prožívají v polobezvědomí a zřetelném nezájmu, se nestrukturovaný volný čas stává časovanou bombou, s jejímiž následky se mohou dříve nebo později setkat.

Nezaměstnanost

Úroveň a kvalita dosaženého základního vzdělání předznamenává zapojení mladistvých Romů do pracovního procesu. Český vzdělávací systém umožňuje všem dětem po skončení povinné školní docházky zařazení do učebních oborů nebo jiných vzdělávacích institucí středoškolské úrovně. To se týká i dětí ze sociálně deprivovaného prostředí. Problém ovšem je, že převážná většina z nich opouští školy již během prvního ročníku, aby zůstaly v péči sociálního dávkového systému.

Výsledky zjišťování, kolik mladistvých Romů pracuje, jsou tristní, protože v rámci této skupiny populace je až na výjimky nezaměstnanost téměř absolutní. Dlouhodobá nezaměstnanost, zejména mladých mužů, kteří rezignovali na svoji životelskou roli, v sobě zahrnuje obrovský kriminální potenciál. Absence pracovních návyků a neschopnost dlouhodobě se soustředit na smyslupl-

nou činnost snižují šance jedince uplatnit se na trhu práce. Alarmující skutečností je, že v některých romských rodinách se setkáváme s jevem, s nímž jsme se v druhé polovině 20. století nesetkali, a to s několikagenerační nezaměstnaností.

Dlouhodobá nezaměstnanost vede k vytváření alternativních životních strategií, jejichž cílem je zajištění finančních prostředků z jiných než z pracovních zdrojů. Konkrétně se jedná o závislost na dávkách sociálního zabezpečení, práci „na černo“, zadlužování či trestná činnost. Důsledky dlouhodobé nezaměstnanosti dále prohlubují marginalizaci jednotlivých osob i celých komunit, ovlivňují fungování bezprostředního sociálního společenství a pokřívají přehled o principech, na jejichž základech funguje majoritní společnost.

V souvislosti s nezaměstnaností je vhodné zmínit problém tzv. profesionální invalidity, která úzce souvisí s nízkou úrovní kvalifikovanosti romského obyvatelstva. Tyto osoby, pokud jim to zdravotní stav nedovoluje, nemohou vykonávat namáhavou fyzickou práci. Nekvalifikované, nepřilíhly fyzicky namáhavé práce je nedostatek, a zvláště v místech s vysokou koncentrací romského obyvatelstva žijícího na nízké sociální úrovni. Tak vzniká zvláštní druh „profesionální“ invalidity, tedy invalidity vyplývající jednak ze špatného zdravotního stavu a jednak z neschopnosti takové pracovníky kdekoli zaměstnat.

Předčasné rodičovství a nestabilní rodinné prostředí

Mimo sociálně nežádoucí jevy, které jsem již uvedla, se setkáváme s jevy dalšími – tzv. „normálními“, které přijdou-li ve správný čas, patří k běžnému životu. Jinak je tomu přijdou-li předčasně. To se především týká předčasného sexuálního života a rodičovství. Život dětí sociálně nezralých rodičů, kteří se neumějí nebo ani nechťejí o své děti starat, kdy nezletilé matky v rychlém sledu rodí další děti různých otců, kteří se buď ke svému otcovství neznají, nebo ho ignorují, je od narození poznamenán nedostatkem lásky a potřebné péče. Vyrůstají-li navíc v přeplněném a v hygienicky nevhodném prostředí, v němž jsou nepořádek, hádky, násilí, špatná strava a alkoholismus dennodenní realitou, pak nejen že získají naprosto nevhodnou představu o tom, jak má fungovat rodina, ale především převzou vzorce chování, které velmi negativně ovlivní jejich osobnostní vývoj a socializaci do širší společnosti.

Bydlení

S touto otázkou úzce souvisí problém bydlení v rámci sociálně vyloučených romských lokalit. Velká část těchto lokalit vznikla v místech, která byla z různých důvodů považována z hlediska bydlení za neatraktivní. Některé z těchto lokalit vznikly jako náhradní forma ubytování pro jednotlivce a rodiny, které z nějakého důvodu přišly o své předchozí, zpravidla kvalitnější bydlení, jiné žijí již řadu let ve zdevastovaných domech, statcích či bývalých zámečcích.

K prohlubující se izolaci těchto lokalit v mnoha případech přispívají obce, do jejichž teritoria stavby patří. Některé obce buď samy ke vzniku těchto lokalit aktivně přispěly, jiné zas ignorovaly příliv nových společensky nepřizpůsobivých osob do míst, která už obydlena podobnými osobami byla. Mnohé obce považují prostorovou segregaci problémových osob za efektivní a z bezpečnostního hlediska žádoucí. Důsledky této krátkozraké politiky jsou z hlediska členů sociálně vyloučených komunit mimořádně ohrožující, stejně tak ohrožující jsou ale i z hlediska většinové populace.

Jaké jsou nejčastější charakteristiky těchto lokalit? Jsou prostorově vyloučené a do značné míry sociálně a etnicky homogenní. Pokud se bytů týče, pak se jedná především o byty malometrážní, nekvalitní, nedostatečně vybavené a přeplněné a hygienicky někdy až extrémně nevhodné. Pro tyto lokality je příznačná i horší občanská vybavenost a dopravní obslužnost, což velmi negativně ovlivňuje školní docházku dětí a nakonec i zaměstnávání dospělých.

Zadlužování

Dalším problémem, se kterým se v rámci sociálně vyloučených komunit setkáváme, je zadlužování. Dvě nejčastější formy jsou dluhy z neplacení nájemného a dalších poplatků souvisejících s bydlením a půjčování si finančních prostředků od bankovních i nebankovních subjektů, případně fyzických osob (lichvářů). Další dluhy vznikají z neplacení výživného, pokut, zdravotního pojištění



či splátek na zboží (např. elektroniku). Zadlužení, z něhož se rodiny prakticky nemohou dostat, lze charakterizovat jako dluhové pasti. Osoba, která se v takové pasti ocitne, není motivována pracovat, protože o výdělek ze zaměstnání by ji připravili lichváři, exekutoři, případně firmy, které se zabývají vymáháním dluhů. Důsledkem této situace je dále se prohlubující marasmus, v němž parazitismus a kriminalita mají své místo.

Trestná činnost

Normy, které formují chování většinové populace, vymezují kriminalitu jako něco „co se nedělá“ a co je sankcionováno trestním kodexem. Společnost sdílí určité postoje či odsudky, které, pokud nejsou výchovou vypěstovány vnitřní zábrany konat trestnou činnost, regulují lidské chování strachem z trestu a z odsouzení. A nejen to. Strach ze zatčení, vazby, vězení, obava z ostudy a ze ztráty sociální pozice, výrazné zhoršení osobních i rodinných materiálních podmínek a vážné ohrožení stability rodinného života – to vše jsou bariéry, které regulují chování lidí a umožňují jim žít relativně bezpečný život v konsenzu s ostatními členy společnosti. Tyto bariéry však v některých romských komunitách nepůsobí.

Mnozí členové těchto nejzaostalejších komunit se po celý život dostávají do situací, které lze řešit trestnou činností. Chudobu, absenci vzdělání a nízkou kvalifikační úroveň, nedostatek pracovních příležitostí a často i předsudky okolní společnosti řeší způsobem, který není v jejich okolí neobvyklý a ani odsuzovaný – trestnou činností.

Pro Roma nepředstavuje pobyt ve vězení sociální sestup, a není to ani ostuda (rodiče i sourozenci byli také někdy zavřeni). Jeho materiální podmínky – strava a bydlení – se často ve vězení nijak podstatně nezmění (možná právě naopak) a ani na materiální pod-

mínky rodiny to nemá vážný vliv. A konečně, jeho rodina ho přece neopustí „jen“ proto, že je zavřený.

S tímto konstatováním úzce souvisí jeden z důvodů pro páchání trestné činnosti Romy, a to je konflikt mezi rodovými zájmy a zájmy širší společnosti. Nepomoci bratrovi, byť i při trestné činnosti, je pro Roma větší prohřešek, než poškodit společnost, které stejně nerozumí a ke které má často z domova vypěstovaný nepřátelský vztah. Nejhorší ovšem je, že páchání trestné činnosti a občasné pobyty ve vězení se stávají integrální součástí modelu chování některých romských rodin.

Mnohé romské děti vyrůstají v prostředí, ve kterém se od nejútlejšího dětství dovídají nejen jak se zachovat, jsou-li zatčeny a odsouzeny, ale hlavně jak beztrestně obcházet zákon. S tímto přístupem pak bezprostředně souvisí i stále častější zneužívání romských dětí dospělými k páchání trestné činnosti (do 15 let nejsou trestně odpovědné), k vytypovávání objektů trestné činnosti a k dalším deklasujícím a demoralizujícím činnostem.

Hovoříme-li o kriminalitě, tak se nelze vyhnout poznámce o zapojení členů sociálně vyloučených komunit do organizovaného zločinu. Organizovanému zločinu se daří v neuspořádaném právním prostředí, tam, kde jsou oslabeny státní instituce a jejich kontrolní a podpůrné mechanismy, kde neformální struktury, instituce, autority, pravidla i systém odměn a sankcí nad formálními institucemi dominují. Tato situace je akcelerována sociálním nedostatkem, chudobou, nízkou vzdělanostní úrovní. Vymezuje-li se navíc toto společenství vůči okolnímu světu etnicky, kulturně či ideologicky, je jeho sociální izolace ještě hlubší. V tomto prostředí nachází zločin příznivé podmínky a přirozené zázemí jak po stránce logistické, tak i personální.

Sociální kontakty s majoritní populací

Dalším kriminogenním faktorem, který negativně působí v rámci sociálně vyloučených komunit, jsou i některé sociální kontakty s majoritní populací. Otevřenost romských komunit využívá početná skupina kriminálních a asociálních jedinců, kteří, neakceptovaní svým původním sociálním prostředím, nalézají uvnitř romských společenství dostatek sociálních vazeb i své místo. Jejich příslušnost k majoritní populaci jim zaručuje jisté výlučné postavení a snadnou existenci. Tito asociálové ochotně přijímají komunitní způsob života romských rodin a parazitují na nich. Problémem ovšem je, že tyto kontakty předkládají Romům zkreslený obraz o obecných normách a pravidlech chování; patologizují je a deklasují v očích ostatní veřejnosti.

Další, svým způsobem vlivnou skupinou, i když co do počtu ne příliš početnou, jsou romantici a hyperliberálové, kteří utvrzují Romy v mylné iluzi, že mají právo brát si, a to třeba i nelegálním způsobem, to, o čem si myslí, že jim společnost dluží. Snahy veřejných institucí sjednat nápravu v některých oblastech (např. v otázce péče o děti, narušování veřejného pořádku, či neplacení nájemného) deklarují jako porušování základních lidských práv a diskriminaci romské komunity jako celku. Problémem ovšem je, že tyto diskuse dále vzdalují Romy od ostatní společnosti jako něco zvláštního, nebezpečného, čemu je lépe se vyhnout, případně vytlačit někam, kde na to není vidět. Tyto diskuse dále odsouvají Romy na okraj společnosti a vlastně tak stvrzují jejich pozici jako sociálně determinovaného etnika.

Neřešená situace v sociálně vyloučených komunitách přináší ještě další nebezpečí. Dlouhodobou sociální frustraci provází odpor k většinovému společenství a občanská nespokojenost s politickým systémem a jeho představiteli. Zůstane-li toto téma dlouho na okraji zájmu státu, může se stát problémem politickým, jehož mohou zneužít různé extrémní politické síly.

Na příkladu nejzaostalejších romských komunit jsem se snažila nabídnout pár námětů k zamyšlení nad tím, jaký vliv mají nepříznivé sociální podmínky pro rozvoj kriminálního chování jednotlivce i skupin. Ze své zkušenosti vím, že tomu tak je, a že chceme-li se společensky nežádoucími jevy a s kriminalitou efektivně bojovat, musíme začít právě tam, kde se jí nejvíce daří. Mezi izolovanými, zaostalými, nevzdělanými a sociálně deprivovanými lidmi.

Mgr. Jitka GJURIČOVÁ
Ilustrační foto Jiří NOVÁK

PSYCHOLOGICKÉ ASPEKTY BEZPEČNÉ JÍZDY

PhDr. Mgr. Václav LUKEŠ,
soudní znalec,

specializace klinická, forenzní a dopravní psychologie



Po krátkém období stabilizace nehodovosti dochází opět k nárůstu závažných a smrtelných dopravních nehod. Ty se nevyhýbají ani řidičům bezpečnostních sborů. Dle průzkumů i statistik se na tomto negativním jevu podílí řada faktorů (Havlík, 2005). Mezi ně patří především tzv. lidské selhání. Na silnicích se objevují stále častěji mladí řidiči do 20 let věku, bez delší praxe v řízení na složitějších a silných vozích. Častěji také řídí vozidlo lidé starší 60 let, kteří nerespektují povinné návštěvy a vyšetření u lékaře. Snižuje se zodpovědnost a ochota dodržovat předpisy téměř u všech vrstev populace.

Tato stať přináší základní informace, které by mohly zvýšit kvalitu dopravního chování řidiče.

Příklad místo úvodu

Soukromý podnik požádal psychologa o provedení expertizy na jednoho svého řidiče. Tento člověk v posledním roce zavinil drobnější nehody, které byly řešeny v přestupkovém řízení. Veškeré nehody byly skutečně nezávažné, ale v součtu již významné. Celkem šestkrát v posledním roce došlo postupně k utržení blinkrů, uražení nárazníku, kliky u dveří atd. Proto si zaměstnavatel vyžádal posudek.

Po psychologickém vyšetření bylo zjištěno, že řidič je 40 let starý, nikdy vážněji nestonal, neměl úrazy hlavy ani bezvědomí. Normálně se vyvíjel, na vrstevníky se dobře adaptoval, nikdy neměl kázeňské problémy. Na pracovišti byl oblíben, trestán nebyl. Měl tři zdravé děti, manželství bylo spokojené, bez konfliktů. Jeho intelektové schopnosti byly mírně nadprůměrné, měl dobré vědomosti o řízení a technice, disponoval dobrou zrakovou pamětí, rychle reagoval, dobře slyšel i viděl.

Vzhledem k tomu, že standardní vyšetření příčiny nehody neobjasnilo, byl vyšetřen i na determinacním přístroji a speciálními technikami na zjištění funkce centrální nervové soustavy (Hoskovec, 1973). Při vyšetření byly zjištěny drobnější poruchy v koncentraci pozornosti a zvyšování chybnosti úkonů v čase (v zátěži). Druhý test naznačoval, že se jedná o drobné poruchy CNS typu abusu alkoholu či drog (Fuchsová a kol., 1976).

Po bližším rozboru jednotlivých nehod bylo zjištěno, že ke všem jeho nehodám došlo vpodvečer nebo večer, při horším osvětlení, většinou na konci delší cesty. V té době byl již unaven a podceňoval rozměry vozidla.

Později po analytickém pohovoru bylo zjištěno, že se jedná o řidiče, který již dva roky, od ukončení dálkového studia vysoké školy, denně bere Fenmetrazin 3–6 tablet (jedná se o lék, který je návykový, po odeznění jeho povzbuzujících účinků nastupuje depresivní nálada a útlum). O jeho návyku nikdo na pracovišti nevěděl, jeho manželka rovněž ne. Nejednalo se o narkomana v pravém slova smyslu, ale o setrvání návyku z doby studia, kdy byl vyčerpán zaměstnáním i učením a začal užívat excitancia. Došlo však přesto k drobnějším poruchám CNS, které se projeví zejména v situaci únavy a zátěže.

Vzhledem ke včasnému podání žádosti o vyšetření bylo možné doporučit léčbu a zabránit i další příští nehodě.

Možnosti využití psychologie v dopravě

Psychologii jako jednu z filozoficko-biologických věd můžeme definovat jako nauku o duševním životě. Z této definice je patrné, že psychologie mimo jiné sleduje základní psychické jevy, tedy procesy a stavy, které v člověku probíhají a které řídí jeho činnost (Štikar a kol., 1981). V jednom ze svých oborů psychologie sleduje speciální část lidské činnosti, a to tzv. dopravní chování, tedy chování řidiče při řízení vozidla, při nehodě v náročné dopravní situaci atd. V současné době je psychologie vyzbrojena množstvím důležitých poznatků a informací, které by mohly účelně řešit řadu problémů v dopravě a řízení vozidel vůbec (Hoskovec, 1966).

Pokud psycholog řeší některou otázku dopravy, využívá k tomu mimo jiné i vlastní diagnostický proces, realizovaný s řidičem, a informace z něj získané (Jeronim, 1981). Prakticky vždy je možné určit rychlost reakcí řidiče, rozlišování zrakových a sluchových signálů, jeho vyrovnanost, agresivitu, způsob reagování v konfliktu, stav jeho korových funkcí apod. Z těchto informací je potom možné vytvářet závěry a zhodnocení celkových řídicích schopností.

V praxi potom může psycholog pomáhat řešit tyto okruhy problémů:

- a) výcvik nových řidičů
- b) úprava dopravní situace (křižovatky, značky...)
- c) výběr potenciálních nehodářů (Dekoj, 1981)
- d) objasňování „nejasných“ dopravních nehod a jejich znalecké posuzování (Sloposký, 1981)

V poslední době se ukazuje, že celkové řešení otázek způsobnosti řídicí je stále problémem, a že právě zde může psycholog uplatnit svou odbornou i vysoce společenskou angažovanost. Stále složitější situace v dopravě a počet nehod je požadavkem na angažovanost i jiných odborníků, jako např. lékařů, dopravních inženýrů atd. Příspěvek jednotlivých odborníků i institucí je ale různý.

O potřebě psychologického vyšetření se stále jen spíše diskutuje, zatímco zdravotní prohlídka každý již považuje za samozřejmost. Psychologické vyšetření ale zatím nemá tradici, jeho kvalita kolísá podle zájmu jednotlivých odborníků i pracovišť, není právoplatné ani závazné, pokud není přímo vyžádáno soudem (Bakalář, 1982). Povinné je zatím jen pro řidiče skupin a podskupin C, D, ale není zcela jisté, zda i zde nebude ze zákona vypuštěno.

Samozřejmě došlo ke zlepšení, jak dokazuje např. počet publikovaných prací z oboru, přesto ale zatím nutnost psychologického vyšetření není doceněna.

Praxe ukazuje spíše odmítavá stanoviska jedinců i organizací. Účast psychologa je oceňována často negativně. Tak např. zajímavý starší výzkum z ÚMSD v Praze dokazuje, že veřejnost je spíše proti psychologickému vyšetření řidičů. Nejvíce negativní stanovisko zaujímají právě řidiči-profesionálové, které by totiž negativní závěr psychologa přímo vyřadil z možnosti řízení vozidel. Nejkladnější postoje zaujímají ženy-matky, které projevují

strach o své manžele-řidiče a děti, a proto jsou ochotny podpořit povinnost vyšetření před předáním řidičského průkazu. Podobné stanovisko zaujímají i příslušníci P ČR ve výkonu, méně již ve správním aparátu.

Závěry výzkumu dokazují, že cesta je zřejmě v legislativním upravení povinnosti vyšetřit psychologicky řidiče. V některých zemích je to již zcela běžné a výsledky na nákladech na léčení a nehodách zcela jasně nejen ukazují vysoké úspory ekonomické, ale i na lidských životech (Tortosa, 1989).

Účast psychologa při výcviku nových řidičů

Účast psychologa v oblasti výcviku a výchovy řidiče je již v řadě zemí běžnou záležitostí, u nás však je zatím spíše výjimečná. Výcvik řidiče v autoškolě nebo dříve během vojenské základní služby je vždy náročná záležitost, a to nejen finančně, ale i časově. Proto je účelné, pokud je celkového procesu účasten i psycholog. Učitelé autoškol často uvádějí řadu problémů s různými typy řidičů, různé rychlosti osvojování návyků atd. Zde by právě psycholog mohl přispět k vytváření optimálních způsobů výuky a výcviku jedinců i kolektivů, podílet se na úpravě názorových pomůcek a trenažérů, a přitom respektovat schopnosti a fyziologické možnosti žáků. Oprávnění zásahu psychologa v této oblasti plyne z možnosti získat přehled o jednotlivých vlastnostech a schopnostech konkrétních žáků.

Účast psychologa na úpravě dopravní situace

Psycholog se může podílet na úpravě konkrétní dopravní situace jednak z hlediska fyziologických možností vnímání řidičů, jednak z hlediska bezpečnosti dopravy. V poslední době dochází totiž ke zvyšování informovanosti řidičů během jízdy cestou výstavby nových značek na vozovce či nad vozovkou. Přitom tuto oblast zatím zabezpečují převážně odborníci „technických“ oborů. Často se to odráží i v tzv. „přehuštní“. Například při vjezdu do Brna po dálnici bylo v roce 2004 na úseku 500 m vozovky umístěno celkem 41 značek různých druhů a významu. Z hlediska vnímání je ale zjištěno, že při průměrné 80km rychlosti je možné za dobu průjezdu vnímat a adekvátně zpracovat maximálně 20 značek a informací z nich plynoucích (Škandera, 1985).

Účast psychologa a jeho možnosti jsou potom v konkrétní úpravě situace, k vytipování základních značek, v možnosti vytvoření návrhu nového barevného značení atd.

Účast psychologa při výběru řidičů na různé typy vozidel a při typování nehodových řidičů

Psychologové se v poslední době velmi dobře prosazují v oblasti výběru řidičů - specialistů (Mikšík, 1977).

Velkou tradici v této oblasti má AČR a její specializovaná pracoviště, tzv. lékařsko-psychologická pracoviště vojenských nemocnic, která mimo jinou psychiatricko-psychologickou činnost nalézají též práci právě ve výběru řidičů. V AČR jsou psychologicky a lékařsky vyšetřeni prakticky všichni vojáci navržení na řízení OT, tanku či nákladního vozidla. Psychologickou cestou jsou po vyšetření vyloučeni ti, kteří nemají potenciální předpoklady k výkonu této profese. Jedno pracoviště vyšetří stovky řidičů ročně a vyřadí z nich mnoho desítek řidičů, kteří nemají patřičné předpoklady, jsou méně bystří, labilní, agresivní, pomalu reagují, trpí poruchami atd. Tito lidé nejsou potom již zařazováni do výcviku řidičů, ale na jiné vojenské profese, kde se normálně uplatní. Efekt celého procesu je potom ve vynaložených úsporách na výcvik řidičů, kteří by později stejně byli tzv. „problémovými“ řidiči, a v časové úspoře. Zanedbatelný není samozřejmě ani efekt v oblasti snížení dopravních nehod. Celkové vyšetření trvá dnes asi 4 hodiny. Je prověřena paměť, vytrvalost, odolnost vůči zátěži, kvalita rozhodování v konfliktech atd.

Podobnou problematiku v civilním sektoru řešil léta zejména Ústav silniční a městské dopravy v Praze se svými pobočkami v krajských městech. Psychologickou sekci organizoval zejména Bakalář. Ústav vypracoval několik celostátně užívaných metodik vyšetření různých typů řidičů. Tyto metodiky pomáhaly eliminovat z dopravy jedince bez adekvátních schopností k řízení (Bakalář, 1991). Pracoviště bylo vybaveno řadou přístrojových technik, které umožňují přesnější stabilní diagnostiku psychických funkcí. V poslední době bylo pracoviště vytíženo i výzkumnými úkoly

a začalo úspěšně zasahovat i do oblasti řízení tramvají a jiných hromadných prostředků vůbec.

Řidiči – nehodáři

Další možnost využití psychologie je v oblasti typování potenciálních nehodářů, tedy těch, kteří zatím nehodu neměli, ale jsou více než jiní k nehodám disponováni.

Využití se nachází zejména u větších organizací, které mají více řidičů a jedná se jim o to, aby náhlé, náročné, dlouhé apod. akce byly zabezpečeny těmi nejlepšími řidiči nejen co do praxe, ale i co do psychické způsobilosti. Takový postup by mohl být realizován i v rámci P ČR.

Zajímavý výzkum provedl Tošner (ÚMSD Praha 1979), který na základě vyšetření typických nehodářů zjistil, že osoby, které častěji zavinují dopravní nehody, mají ve srovnání s „nenehodáři“ některé typické rysy, které je možné diagnostikovat při psychologickém vyšetření. Tak např. typický nehodář (i třeba jen potenciální) je většinou nespokojen se zaměstnáním, často fluktuuje, má pocity neklidu, nejistoty, myslí, že je nedoceněn okolím, častěji má tzv. „nešťastné“ dětství. V manželství jsou tyto řidiči méně spokojeni, okolím jsou hodnoceni jako pasivní, trpí depesemí a nejistotou. K tomu, aby se vyprovokovali do optimální činnosti, potřebují více podnětů, málo předvídají nebezpečí a spoléhají spíše na náhodu. Často se sociálně exhibují (předvádějí se – viz řidič, který nenechá nikoho předjet). Tito lidé často konfliktní situace prožívají příliš emocionálně (hněv, vztek) a po nějakém konfliktu potřebují k zotavení více času než jiní (Řehořek, 1985).

Příklad

Ředitel jednoho OŘ PČR vybíral z několika řidičů řidiče pro své služební vozidlo. Vzhledem k tomu, že se jednalo o služební cesty i do zahraničí, šlo o cesty dlouhodobé a náročné. Proto bylo požádáno psychologické pracoviště o posouzení a výběr. Bylo navrženo pět řidičů, kteří měli dobrý zdravotní stav. Postupně prošli psychologickým vyšetřením a byli podle výkonů seřazeni do stupnice 1–5, kdy jednička = z hlediska psychické způsobilosti nejvyšší. Tři řidiči ze skupiny byli psychicky disponováni jako řidiči amatéři, svou jízdou bezpeční do 75 km v hodině.

OŘ dostalo písemnou zprávu, a tím z hlediska psychologa záležitost skončila.

Později, při náhodné návštěvě, dostal psycholog zpětnou informaci o další situaci. Vedení považovalo psychologické vyšetření za pouhou formalitu a na místo řidiče vozidla ředitele byl zařazen řidič označený jako „amatér do 75 km“. Později při jedné ze služebních cest na Slovensko, po 189 km nonstop cesty, došlo k velké havárii, když na rovném úseku cesty vozidlo vrazilo do stromu na straně ve směru jízdy a spolujezdec po převozu do nemocnice zemřel.

Při pozdějším soudním řízení byl vzat do úvahy i posudek psychologického pracoviště, kde bylo mimo jiné konstatováno, že zmíněný řidič pomaleji reaguje, při delší monotónní cestě na jednotvárném úseku silnice se dekoncentruje a k udržení v optimální činnosti potřebuje např. časté přestávky v jízdě, hovor se spolujezdcem atd. Jako řidič profesionál doporučen nebyl. Soud vynesl nepodmíněný trest.

Alkohol za volantem

V dostupné literatuře se objevuje řada informací o alkoholu a problematice alkoholismu. Zvláště těžké problémy se objevují u řidičů jedoucích pod vlivem alkoholu. Zahraniční i naše výzkumy shodně potvrzují, že pravděpodobnost nehody je při hladině 0,6 promile již 7x větší než u střízlivého člověka, při hladině okolo 1,2 promile již 31x větší a při hladině nad 1,5 promile je pravděpodobnost nehody 128x větší než u člověka, který nepil. Pro běžnou praxi je třeba pamatovat zejména na to, že i požití malého množství alkoholu může ovlivnit psychické funkce, a to především v těchto oblastech:

- 1) Zorný úhel alkoholizovaného řidiče se zmenšuje až do úhlu, který připomíná „vidění v tunelu“. Takový řidič pak neregistruje situaci na krajích vozovky.
- 2) Alkohol narušuje hloubkové vidění, důležité pro správný odhad vzdálenosti a rychlosti protijedoucích vozidel.
- 3) Podnapilý řidič nestačí rovnoměrně rozložit pozornost na více podnětů současně.

- 4) Pod vlivem alkoholu je oko citlivější na jasné světlo a snadněji dojde k oslnění.
- 5) Alkohol narušuje i barvocit, zejména vidění červeného světla. Dochází proto častěji k vjetí do křižovatky na červenou a nejsou registrována brzdová světla a označení překážek.
- 6) Podnapilý řidič špatně vnímá varovné pocity únavy, ospalosti a jiné potíže, pro které by jinak zastavil.
- 7) Po větším napití je zapotřebí i 24 hodin k úplnému odstranění alkoholu z organismu. Proto jsou časté tragické následky ranní jízdy po večerním pití, protože řidič s pocitem, že několik hodin spal, se domnívá, že je svěží, zatím co hladina alkoholu v krvi ho stále ještě ovlivňuje.
- 8) Alkohol ovlivňuje výrazně zejména reakční schopnosti, a to tak, že již při hladině 0,5 promile je možné počítat s téměř dvojnásobnou vzdáleností k zastavení vozidla (Vinš, 1982).

Činnost řidiče během jízdy

Dopravní nehody nebývají vždy zaviněny pouze alkoholem či požitou drogou, ale často vyplývají i z tzv. malicherností. Přesto se však u některých těchto věcí pozastavíme.

Ke správné orientaci řidiče je nezbytný častý pohled do zpětného zrcátka. Proto je nesprávné omezovat si výhled přes zadní sklo různými předměty nebo reproduktory rádia. Při každé změně rychlosti nebo směru jízdy řidič potřebuje nové informace o stavu vzadu za vozidlem. Přestože je to obecně známé, denně se setkáváme s podceňováním zrcátek. Řidiči často nekontrolují jejich nastavení, zejména řidiči referenti přeseďají do jiných vozů, aniž by upravili vnější a vnitřní zrcátka. Jsou nuceni se potom vyklánět doleva či nadzvedávat v sedadle, pokud kontrolují situaci vzadu, a tím nutně omezují manévrovací schopnost celého těla.

Dalším problémem bývá odhad bezpečné vzdálenosti. Všeobecně lze říci, že bezpečná vzdálenost je taková, při níž stačíme včas snížit rychlost jízdy, případně zastavit, jestliže to podmínky vyžadují. Podceňování této vzdálenosti se objevuje zejména u zkušených řidičů, kteří se často například při předjíždění dostávají až na dotyk za předjížděné vozidlo a teprve potom začnou předjíždět. Pro snažší orientaci méně zkušených řidičů a pro možnost typování bezpečné vzdálenosti při různých rychlostech, byla vyvinuta metoda „21–22“. Při této metodě se postupuje tak, že během jízdy za jiným vozidlem zvolíme nějaký pevný bod na kraji silnice (strom, patník) a od okamžiku, kdy vozidlo jedoucí před námi tento bod míjí, začínáme počítat sekundy systémem „jednadvacet-dvaadvacet“. Když se k tomuto bodu dostaneme dříve, než odpočítáme, není vzdálenost bezpečná. Uvedená metoda je téměř kyberneticky přesná, protože současně kalkuluje jak s naší rychlostí, tak i s rychlostí vozidla před námi, platí však pouze na suché vozovce (Škadera, 1982).

Dalším důležitým momentem je posazení řidiče a jeho poloha ve vozidle. Většinou jsou podceňovány poznatky o fyziologii těla, a zejména lidé s nesouměrnou postavou mívají potíže při ovládání vozidla. Tyto potíže jsou zaviněny tím, že neodpovídají proporce délky paží délkám nohou, takže nastavení sedadla a vzdálenost od volantu, která by byla optimální pro paže i nohy, se stává problémem. Obecně by mělo platit, že sedadlo má být tak nastavené, aby ruce držely volant v poloze „za 10 minut dvě“ nebo „devět hodin 15 minut“, přičemž paže mají být pouze lehce pokrčené v loktech a volně vyvěšené v ramenou. Není tedy správné držení vytrčenými pažemi, ani svěšenými pažemi v dolní části volantu.

Nohy by měly být v takové vzdálenosti od pedálů, aby byly celými stehny opřené o sedadlo a alespoň polovinou plochy chodidel ovládaly pedály. Výška sedadla určuje zároveň i výhled z vozidla a je možné zde využít pravidla sevrené pěsti. V podstatě se říká, že řidič by měl mít hlavu tak vysoko, aby se mezi střechem vozidla a jeho temeno vešla sevrená pěst.

Některé dopravní nehody vznikají i vlivem nesprávného užívání ochranných (slunečních) brýlí. Obecně platí, že brýle by se měly užívat pouze při nebezpečí čelního nebo šikmého bočního oslnění sluncem či odrazem ze sněhu. Používání brýlí při normální viditelnosti nebo za šera je nevhodné, protože v každém případě rámeček brýlí omezuje viditelnost do stran a oko nutí k tomu, že sleduje pouze prostor ohraničený tímto rámečkem. K tomu je nutné přičíst ještě možnost zranění oka při případném nárazu úlomkem skla.

Neužívání mobilu během jízdy je samozřejmostí.

Časté nehody bývají zaviněny kouřením při jízdě. Působí zde dva samostatné faktory. Nikotin zužuje cévy, vytváří pocit ospalosti a únavy, navíc hoření cigarety v uzavřeném prostoru snižuje obsah kyslíku, takže nepřímo způsobuje utlumení činnosti centrální nervové soustavy. Druhý negativní faktor je možnost vlastního oslnění při zapalování cigarety, zejména za šera a při snížené viditelnosti. Mimo to zde vznikají případné úlekové reakce při odpadnutí popela na tělo nebo šaty (Tesařík, 1982).

Příklad

V zimním městci došlo na silnici II. třídy poblíž Temelína k závažné dopravní nehodě. Bez zjištěných příčin sjel řidič vojenského nákladního automobilu do pravého příkopu a čelně narazil vozidlem do stromu. Spolujezdec byl smrtelně zraněn. Řidič utrpěl otřes mozku, tržnou ránu na hlavě a další zranění. Vozovka byla suchá, čistá, viditelnost velmi dobrá. Vozidlo jelo rychlostí asi 60 km za hodinu. Jeho technický stav byl velmi dobrý. Řidič před nehodou nebyl omezován ani ohrožován jinými vozidly. Bylo zahájeno vyšetřování.

Při psychologickém vyšetření řidiče bylo zjištěno, že se jedná o vojáka základní služby, který byl převelen na stavební výpomoc asi měsíc před nehodou. Před událostí neměl žádné duševní ani zdravotní potíže. Řidič uvedl, že před jízdou spal asi osm hodin, byl dostatečně odpočatý, jízdě se věnoval a nemůže vysvětlit, jak došlo k nehodě. Později byl znalecky zkoumán a zjistilo se, že pochází z úplné rodiny a nikdy neměl žádné duševní potíže. Řidičský průkaz získal rok před nehodou. Autoškola mu šla velmi lehce, dopravní nehodu dříve neměl. Do dne nehody najel na nákladních vozidlech asi 2000 km. Později, při analýze jeho denního režimu, se svěřil, že jako voják prvního ročníku je ubytován na pokoji s druhoročníky, kteří zde mají televizi. Večerní klid nastával v pokoji až okolo druhé hodiny ranní. Potom ještě musel uklízet nedopalky a zbytky jídla. Mimo to byl vojáky nucen pracovat s nimi na výkopech, přestože byl zařazen jako řidič. Byl tedy permanentně nevyspalý a fyzicky unavený.

Den před nehodou spal asi tři hodiny. Při zahájení jízdy se cítil unavený, ale jinak v dobré kondici. Jeli asi padesát kilometrů pro písek. Na místě nakládky se naobědval. Při zpáteční cestě došlo k havárii.

Lékařské vyšetření nezjistilo žádné oběhové choroby ani diabetes. Nikdy také netrpěl neurologickým onemocněním. Psycholog zjistil, že má kvalitní rozumové schopnosti, bez úbytku, který by byl podmíněn organickým poškozením centrální nervové soustavy. Rychlost reakcí na světelné a zvukové podněty byla rovněž v normě, kvality pozornosti velmi dobré. Osobnosti patřil mezi klidné vyrovnané typy, s dobrou autoregulací. Psychiatr ani psycholog nezjistili u řidiče žádnou duševní chorobu.

Posudek na řidiče byl uzavřen s tím, že nehoda byla s vysokou pravděpodobností podmíněna krátkodobou poruchou bdělosti, tzv. mikrosnápkem, a to v důsledku dlouhodobé spánkové deprivace. Tento stav si řidič sám nezavinil a vzhledem k svému postavení u útvaru si nemohl zajistit vhodnější podmínky ubytování.

Vyšetřovatel bral expertizu v úvahu, ověřil si podmínky u útvaru a potvrdil, že řidič byl skutečně dlouhodobě vystaven spánkové deprivaci. Později byl i exkulčován (Šulc, Vorel, 1984, Vacura, 1978).

Únava, monotónie a zdravotní stav

Nejdůležitějším faktorem při řízení motorového vozidla je pozornost, čili schopnost soustředění na situaci i v delší době. Fyziologickou podstatou pozornosti je vznik velkého centra podrozdělení v mozku, kterému říkáme dominantu. Toto centrum soustřeďuje většinu vzruchů v určité době, kontroluje, ovládá a rozhoduje o činnosti člověka. Centrum pozornosti je udržováno v aktivitě přísunem nových podnětů, je ovlivňováno zdravotním stavem apod. Veškeré změny pozornosti potom negativně působí na celé chování řidiče, a tím vytváří mimo jiné i podmínky k jeho selhání. Z faktorů, které ovlivňují pozornost, jsou nejdůležitější napětí, únava, monotónie, zdravotní stav.

Za **napětí** můžeme považovat různé stresové a konfliktní situace, které vznikají u řidiče před jízdou a během jízdy. Každá zátěžová situace negativně ovlivňuje nejen psychiku, ale i srdeční činnost, činnost cév a tepen, krevní tlak. Například experiment firmy Fiat prokazuje, že i přechod z rovné silnice na kopcovitý

terén se zatáčkami vytváří zátěžovou situaci u méně zkušených řidičů a tepová frekvence se zvyšuje až na 90–110 tepů za minutu. Jiné zátěžové situace s projevy napětí jsou tvořeny náhlou či neočekávanou situací v dopravním provozu. Při řešení této situace jsou pak zejména labilní a méně zkušené řidiči ovlivňováni napětím. Jednájí proto méně přiměřeně, chaoticky, impulzivně.

Únavě podléhá každý řidič, bez ohledu na praxi. Podstata únavy plně vysvětlena ještě není, ale můžeme popsat alespoň její příznaky. Projevuje se ubýváním výkonnosti, objevují se bolesti v zádech, ospalost, pálení očí, bolest krční páteře a předrážděnost. Tento stav často vyvolává stav, kdy zkušenější řidiči jedou tzv. na jedno oko. Jinak řečeno vědomě relaxují při jízdě, často i krátkými spánkovými stavy. Z hlediska bezpečnosti se proto doporučuje zařazovat přestávky při delších jízdách a v těchto přestávkách se rozvíčovat zejména kroužením paží a hlavy a rozcívávacími cviky, jako jsou dřepy, krátké poklusy, předklony, záklony. Je dobré vědět, že u většiny lidí obecně platí, že pozornost je zpravidla menší v časných ranních hodinách, zvyšuje se mezi desátou a jedenáctou, snižuje se po obědě a zvyšuje se zejména ke konci pracovní doby. Statistika prokazuje, že nehody zaviněné únavou při usnutí bývají nejčastější mezi 24. a 5. hod.

Únava může být tak silná, že i během jízdy dojde ke krátkému zaspání, při kterém samozřejmě řidič neovládá vozidlo, takže může vzniknout závažná dopravní nehoda. Řidiči často uvádějí, že tento stav byl vyvolán únavou či dlouhou jízdou, mluví o tzv. **mikrospánku**. Z hlediska psychiatrie a neurologie lze však za mikros pánek považovat pouze patologickou poruchu vědomí, vyvolanou např. epileptickým stavem, poruchami u diabetika, selháním srdeční činnosti či dlouhodobou předchozí spánkovou absencí (tj. stav, kdy člověk nespál alespoň 24 hodin před tím). Mikrospánek jako takový se vyskytuje velmi zřídka a veškeré ostatní stavy jsou zcela běžná fyziologická zaspání. Předtím lze vždy registrovat příznaky blížejiho se spánku, zejména zavírání očí, rozmazané vidění, únavu, zpomalené reakce atd. Tyto příznaky však lze při normálním zdravotním stavu registrovat, takže řidič by měl vyvodit patřičné závěry a nepokračovat v jízdě. Zkušený řidič by měl vždy počítat i s tím, že spánek může vyvolat i přehřátá kabina, špatné větrání nebo kouření či přesycení ze stravy.

Spánkové stavy mohou být až ve formě tzv. hypnagogických stavů, které se často podobají až hypnóze a jsou vyvolávány zejména **monotónií**. Jako monotónie působí všechny rytmické, méně intenzivní, pravidelně se opakující podněty. Uspávavě tak může působit chod stěračů, pravidelné střídání patníků na krajnicích, tichá hudba či dlouhá jízda v jednotvárné krajině či na dálnici.

Pro správné ovládání vozidla je základní podmínkou i odpovídající **zdravotní stav**. Sami dobře víme, že i prosté chřipkové onemocnění či silná rýma ovlivňují naši náladu, takže jsme při řízení nervóznější, agresivnější, a samozřejmě snižují i průměrnou reakci a rozhodování. Zvláště negativně při řízení vozidel působí farmaka. Veškeré léky, nevhodné k užívání v dopravě, jsou označeny trojúhelníkem, avšak přesto zejména labilnější řidiči si léky ordinují sami, a to zejména před delšími jízdami.

Schopnost manévrovat vozidlem výrazně ovlivňují zejména tělesné nemoci. Zde je však situace celkem dobře řešena zdravotními předpisy, takže lidé těžce nemocní jsou instruováni, jakým způsobem užívat své léky a v jakých situacích nesedat za volant. Těžší situace je u diabetiků, kde nelze nikdy zcela vyloučit vznik hypoglykemického komatu. U diabetiků existují i stavy krátkodobých poruch vědomí či pouze snížené pozornosti, při kterých vznikají závažné dopravní nehody.

Závažným problémem jsou duševní nemoci, zejména proto, že řada z nich nemůže být při běžné lékařské prohlídce zjištěna. Tak se za volant dostávají osoby psychopatické, agresivní, nezdrženlivé, epileptici či lidé s nenávistí vůči společnosti.

Manévrování za jízdy

Nejvíce chyb v řízení motorových vozidel z psychologického hlediska nacházíme při vlastním manévrování s vozidlem, tedy při reagování člověka.

Nejvíce problémů se vyskytuje v souvislosti s **přiměřenou rychlostí jízdy**. Jsou známy různé výzkumy, na základě kterých byla snížena maximální povolená rychlost v obci, např. v Rakousku i u nás na 50 km v hodině. Zajímavé jsou informace, které ukazují, jak řidiči vnímají a respektují značky omezující

rychlost jízdy. Obecně se zjistilo, že na tyto značky reaguje zhruba 90 % řidičů, zatímco 10 % je zcela ignoruje, takže dál pokračují v tempu, které si sami zvolili. Ze skupiny řidičů, kteří značky respektují, však téměř 80 % snižuje rychlost pouze podle své úvahy, ne však na hranici určenou značkou. Z tohoto hlediska jsou zajímavá i celosvětová srovnání, která ukazují, že příslušníci různých států různým způsobem tyto značky respektují. Například Finové v 80 %, „Jugoslávci“ v 55 %...

Pro řidičskou praxi platí, že tyto značky je třeba respektovat, obzvláště však na trasách, které jsme ještě nejezdili, takže neznáme průběh zatáček či typ křižovatek. Některé výzkumy přímo potvrzují, že tyto značky nerespektují spíše lidé, kteří i jinak ve svém životě a v osobnosti jsou spíše rychlí, cílí, agresivní a dominantní.

Řada nehod vzniká také zasluhou chyb při **předjíždění**. Z roboru 4603 nehod při předjíždění bylo zjištěno, že tyto nehody zavinují především mladí řidiči, zejména proto, že nesignalizují vybočení, předjíždějí na nevhodném místě a příliš vybočují do levého pruhu. V pracovních dnech se často stává, že k předjíždění nutí pomalé kolony nákladních aut či pomalejší vozidla jedoucí do kopce. Koncem týdne pak vznikají nehody spíše zaviněné pomalejšími řidiči, kteří vyjíždějí na víkend a provokují rychlejší řidiče k nevhodnému předjíždění nevhodným způsobem, na rizikovém místě.

Neuškodí proto, pokud si zopakujeme známá pravidla chování, která by měla být dodržena při každém předjíždění. Předjíždějící řidič se ještě v dostatečné vzdálenosti za vozidlem přesvědčí pohledem do obou zpětných zrcátek, že za ním nejede žádné vozidlo. Ukáže směrovkou, že bude předjíždět, přitom dodržuje bezpečnou vzdálenost za vozidlem nejméně 5–10 metrů. Pozvolna vybočí ke středu vozovky, zkontroluje situaci před sebou v levém jízdním pruhu, znovu zkontroluje pohledem do zrcátek situaci vzadu (Rošková, 1995). Zvýší rychlost, zejména užitím nižšího rychlostního stupně, rychle a plynule ukončí předjíždění. Po předjetí nepřibírá ani nezastavuje.

Určité potíže se vyskytují i u zkušených řidičů při **brzdění**. Je třeba si uvědomit, že reakční doba člověka je poměrně velmi dlouhá a od zpozorování překážky až po zahájení brzdění proběhne doba, určená fyziologickými možnostmi člověka, často až jednu sekundu a více. K tomu je ještě nutné přičíst asi čtvrt sekundy na sešlápnutí brzdového pedálu. Z toho vyplývá, že při dobrém zdravotním stavu a okamžité registraci překážky jede vozidlo stejnou rychlostí nejméně 1,6 s, a teprve potom začíná zpomalovat rychlost. Proto se různé brzdné dráhy pohybují od 30 až do 80 metrů již při rychlostech nad 60 km/hod. Těžštěm problému se potom stává odhad vzdálenosti a v této souvislosti připomínáme již uvedené pravidlo „21–22“.

Dopravní nehody často vznikají i při **couvání**. Zde dochází spíše jen k poškození vozidla, a to zejména proto, že se couvá i v omezeném prostoru, nebo když rozhled řidiče je omezen. Proto je třeba vždy zaujmout takovou polohu těla, která umožní maximální rozhled dozadu. Potom teprve překontrolujeme celou situaci, couváme co nejpomaleji a pokud možno nespolehneme jen na zpětná zrcátka.

Řada chyb se objevuje zejména u mladších řidičů při tzv. **úhybných manévrech**. Situaci můžeme rozdělit do dvou skupin, a to když řidič spatří překážku v dostatečné vzdálenosti před sebou, a ve druhém případě, objeví-li se překážka nečekaně.

V první situaci je účinné, když řidič ihned při spatření překážky začne brzdít tak, aby nedošlo k překročení meze přilnavosti kol k povrchu vozovky. Na mokré nebo kluzké vozovce brzdíme přerušovaně. V přiměřené vzdálenosti před překážkou přerušíme brzdění a je nutné stočit volant do směru vyhnout se překážce. Aby se využilo celé smykové tření pro vedení předních kol, je nutné při tomto manévru sešlápnout spojku, zejména na ledovce.

Při objevení nečekané překážky platí pravidlo, nikdy nepřipustit čelní střet a hledat spíše možnosti úniku než brzdový pedál. Vždy je účelnější a výhodnější sjet třeba do příkopu nebo i obrátit vozidlo na střechu než čelní střet s jiným vozidlem nebo se stromem. V těchto případech je nutné brzdít citlivě, aby nedošlo ke smyku, a vždy hledat prostor pro úhybný manévr, čili objetí, zatočení, vybočení.

Důležité je chování řidiče, pokud je již jasné, že **střetnutí** s jiným vozidlem či překážkou je **nevyhnutelné**. Byla provedena obsáhlá anketa s kaskadéry z povolání a z analýzy více než 5000 srážek vznikla pravidla, která je nutno dodržovat, jestliže chceme zvýšit naději na přežití při srážce. Je třeba:

- položit se do bezpečnostních pásů co nejvíc vpřed, aby přilehly a tělo nemohlo být nárazem vrženo dopředu (platí jen u pevných pásů, u navíjecích je nutné naopak zamáčknout se do sedačky!),

- napnout všechny svaly, zejména břišní, aby tělo působilo jako tlumič nárazů,

- paže a nohy nenatahovat dopředu, ale lehce je ohnout,

- hlavu vtáhnout mezi ramena a celkově zaujmout polohu „schouleného novorozence“,

- pouze levá noha se opírá o podlahu, pravou necháváme až do okamžiku střetu na brzdovém pedálu a přerušovaně brzdíme.

Rada dopravních nehod vzniká i při tzv. **aquaplaningu**. Jedná se v podstatě o nebezpečný jev, při kterém pneumatika nestačí za rychlé jízdy v kalužích vytlačit vodu do stran, vytvoří se před ní jakýsi vodní klín, který vnikne pod pneumatiku a přední kola vozidla se tak vznášejí několik milimetrů nad zemí, takže vůz je neovladatelný. Stává se to zejména ve velkých kalužích. V těchto situacích doporučují závodní jezdci

- sejmout nohu z plynového pedálu a natočit volant do přímého směru,

- pokud máme motor se silným brzdným účinkem, sešlápnout spojku,

- nikdy nebrzdít dřív, dokud vozidlo samo nezpomalí, až přední kola mají opět dotyk s vozovkou (pokud zabrzdíme předčasně, blokuje pouze zadní kola, protože přední jsou mimo dotyk s vozovkou, takže vozidlo se zvedne ještě výše a hrozí větší nebezpečí přetočení do nežádoucího směru).

Většina nehod nezkušených řidičů vzniká při jízdě v zimě. Většinou jezdí nad rámec svých možností a dochází proto často ke smyku. Z psychologického hlediska doporučujeme dodržovat tato pravidla:

- při jízdě v zimě myslet na to, že na každou akci související se změnou rychlosti a směru jízdy potřebujeme víc času,

- vždy před jízdou očistíme skla zvenku i zevnitř, a tím zlepšíme výhled,

- jezdit zásadně pomaleji než v létě, spoléhat se jen na vlastní rozhled a ne na informace spolujezdce,

- dodržovat mimo město větší vzdálenost za vozidlem, oproti běžným pravidlům minimálně „21–22–23“,

- myslet zejména na to, že v zimě je silnice užší a odhad šířky a vzdáleností vůbec je náročnější; pro předjíždění, otáčení a i jiné manévry máme většinou méně místa než jindy.

Na závěr této kapitoly je účelné připomenout, že závažná dopravní nehoda může vzniknout i při **poškození pneumatiky** („píchnutí“). Je rozdíl, pokud vznikne defekt vpředu či vzadu, zejména závažný defekt je na levé přední pneumatice, protože vůz má potom tendenci vyjet vlevo, čili hrozí střetnutí s jinými vozidly. V tomto případě je účelné mít zafixováno, že je nutné sevřít volant v základní poloze (za deset minut dvě), nebrzdít, ale pouze ubrat plyn, snažit se udržet žádoucí směr vozidla a teprve po statistném snížení rychlosti jemně přibrzďovat a zajet na vhodné místo ke krajnici. Pokud začneme brzdít příliš brzy, je nebezpečí smyku.

Podobná situace může vzniknout při **selhání brzd**. Při poruše kapalinových brzd je dobré rychle zapumpovat brzdovým pedálem, aby se získal potřebný tlak. Pokud se nepodařilo obnovit účinek provozu brzdy, začneme brzdít ruční brzdou. Snažíme se snížit rychlost vozidla postupným řazením až na druhý stupeň, a využít přírodních možností, tj. vyjetí z vozovky do straně, do vedlejší silnice, bočně přibrzdit o zeď či svodidla atd. Základní pravidlo opět praví: nepřipustit čelní střet.

Osobnost řidiče a jeho chování

Expert z oboru silniční dopravy usuzují, že na všech dopravních nehodách se podílel lidský faktor – tedy selhání řidiče – asi v 70 %. Z psychologického hlediska lze vytypovat několik typů řidičů, přičemž je zajímavé, že tito řidiči se chovají při řízení tak, jako se chovají i v jiném svém životě, v rodině a ve společnosti:

a) Dobře přizpůsobený, společensky zodpovědný, klidný, vyrovnaný. Tento typ většinou nemá nehody a vědomě neporušuje předpisy. V manželském soužití nemívá konflikty, na pracovišti je

oblíben, má hodně kamarádů, širokou zájmovou oblast, snadno vychází s lidmi ve svém okolí.

b) Společensky zodpovědný, uzavřenější, přemýšlivý, hloubavý. Tento typ má nehody málokdy, neporušuje předpisy, bývá však pomalý, příliš se obává, při řízení vozidla často zpomaluje provoz a nepřímou zavinuje nehody tím, že dává přednost v těch situacích, kdy ji má sám.

c) Společensky zodpovědný, avšak méně vyrovnaný, takže se nechává vyprovokovat svým okolím a potom demonstruje schopnosti. Je nebezpečný zejména v situacích, kdy jede se společností, na které mu záleží a u které si chce zvýšit prestiž.

d) Společensky nezodpovědný, impulzivní, bez úcty k autoritám a společenským normám. Jedná se o typ řidiče, který je agresivní při řízení, je extrémně soutěživý a volant a vozidlo mu pomáhají kompenzovat jeho různé komplexy. V rodinném soužití jsou tito řidiči většinou konfliktní, často se rozvádějí, mívají méně kamarádů, projevuje se u nich tendence k alkoholismu, na pracovišti nebývají oblíbení, často se vyvyšují a podceňují ostatní.

Shrnutí pro řidiče

V krátkosti jsme se pokusili podat přehled základních psychologických poznatků o řízení motorových vozidel. Na závěr si tedy dovolujeme i pro zkušené řidiče shrnout tato pravidla:

a) Před jízdou vždy provedeme kontrolu vozidla (brzdy, náplně, světla, průhlednost skel, huštění pneumatik...).

b) Za volant sedáme vždy odpočinutí, nikdy ne pod vlivem léků a alkoholu.

c) Při delších jízdách zařazujeme pravidelné přestávky, pokud možno se vyhybáme jízdám v noci a zbytečným jízdám v dopravních špičkách.

d) Jezdíme přiměřenou rychlostí a nevystavujeme se zbytečnému riziku pro zdánlivý časový zisk.

e) Dodržujeme bezpečnou vzdálenost.

f) Nevynucujeme si přednost na křižovatkách.

g) Před vrcholem stoupání a v zatáčkách nevyjíždíme do levého pruhu.

h) Jezdíme vždy ve správném jízdním pruhu, odbočení řádně signalizujeme.

ch) Pravidelně kontrolujeme provoz za sebou, zejména před zahájením nějakého manévru se svým vozidlem.

i) Neodkládáme natrvalo vyhlášku o pravidlech silničního provozu a občas se k ní vracíme.

LITERATURA

Bakalář, E. - Tošner, J.: Využití diagnostiky v psychologii silniční dopravy. *Psychologie v ekonomické praxi*, 1982, XVII, č. 4, s.193.

Bakalář, E. - Rehnová, V.: K návrhu na doplnění vyhlášky č. 87/64 Sb. *Psychologie v ekonomické praxi*, 1991, č. 1, s. 89 a dále.

Dekoj, S.: Nevhodné chování pracovníků ČSD. *Psychologie v ekonomické praxi*, 1981, r. XVI, č. 4, s. 187 a dále.

Fuchsová, A. a kol.: Vliv algeny, alkoholu a jejich kombinace na psychomotorické schopnosti a osobnost řidiče. *Čs. psychologie*, 1976, č. 5, s. 459.

Havlík, K.: *Psychologie pro řidiče*. Portál, Praha 2005.

Hoskovec, J. - Štikar, J.: *Psychologické kompendium pro pracovníky v silniční dopravě*. BESIP, Praha 1973.

Hoskovec, J. a kol.: *Výcvik řidičů a psychologie*. NADAS, Praha 1966.

Jeroním, V.: Slovo má psycholog - vyšetření řidičů MV. *Bezpečnost*, 1981, č. 32, s. 5 a dále.

Mikšik, O.: Využití dotazníku SPIDO ve výběrovém řízení. *ÚMSD, Praha 1977*.

Rošková, E.: Rizikovitost a rizikové chování řidičů v dopravě. Bratislava, FFUK, 1995, kandidátská práce.

Řehořek, R. - Hudcovic, M.: Účast starších osob v silničním provozu a jejich nehodovitost. *Kriminalistický sborník*, 1985, č.10, s. 585-590.

Vinš, V.: Zamyšlení nad jedinou sekundou. *Svět motorů* 1982, č. 33, s.6-7.

Škadera, M.: Co je mrtvý úhel a oblast vidění. *Kriminalistický sborník*, 1985, č. 8, s. 508 a dále.

Štikarová, J.: K posuzování dopravních konfliktů. *Psychologie v ekonomické praxi*, 1999, č. 3-4, r. XXXIV, s.161-172.

Štikar, J. a kol.: *Psychologie bezpečné jízdy*. NADAS, Praha 1981.

Tesařík, J.: *Nebezpečné soboty*. *Bezpečnost*, 1982, č. 1, s. 4 a dále.

Tortosa, F.: *Psychologie a silniční bezpečnost ve Španělsku*. Zaragoza 1989 (překlad).

Vacura, J.: *K postupu při zjišťování příčin náhlé ztráty bdělosti*. *Kriminalistický sborník*, 1978, č. 6, s. 375-378.

Vorel, F. - Šule J.: *Skutečnosti a zdánlivé změny vigilance řidičů*. *Čs. psychologie*, XXVIII, 1984, č. 4, s. 335-338.

Vorel, F. - Šule J.: *Zkušenosti ze znaleckého posuzování poruch bdělosti*. *Kriminalistický sborník*, 1984, č.1, s. 59-64.