

I když bodový systém není samospasitelný a po všech stránkách dokonalý, je jeho psychologický význam nepochybnitelný. Prokazují to statistická fakta o jeho využívání v motoristicky vyspělých zemích EU. Ovšem míra účinnosti systému závisí nejen na jeho konstrukci a na objektivně zvolených bodových kritériích, ale na řadě dalších komponent v systému člověk – vozidlo – dopravní prostředí a dopravní podmínky, které tvoří tzv. dopravně-bezpečnostní koš, jehož naplněním efektivita bodového systému vzrůstá.

Centrum psychologie práce pro jihozápadní Čechy vytvořilo zmíněný koš obsahující seznam doporučení. Uvádíme některé návrhy podložené bezmála čtyřicetiletou praxí v oboru a vyplývající z pohovorů i výsledků výzkumů zhruba dvaceti tisíc dopravně psychologicky vyšetřovaných řidičů všech věkových kategorií a řidičských oprávnění.

- **Psychologická účinnost bodovacího systému** stoupá s důkladnou znalostí jeho zásad motoristickou veřejností, opakovanými a důslednými dopravně-bezpečnostními kontrolami, nejen typu Kryštof, s přesným hodnocením prohřešků a s možností po nejméně ročním bezúhonném provozu vymazat trestné body.

- **Byrokracie** zatím brzdí prevenci a ponechává prostor k opakovaným prohřeškům proti silničnímu zákonu. Pokud následuje ihned po dokázaném provinění citelný trest včetně zadržení řidičského průkazu a až dodatečně se záležitost vyřídí na dopravních odborech, je psychologický a výchovný účinek velmi významný.

- **Psychologický efekt trestu** nespocívá pouze v ukládání citelných sankcí, udílení trestných bodů nebo v okamžitém zadržení a odebrání řidičského průkazu. Represe je sice také prevencí, ovšem efektivní je i pozitivní přístup – veřejné ocenění řidičů bez nehod např. odznakem, vlajčkou, viditelným označením vozidla apod.

- **Osvědčeným preventivním prostředkem** u absolventů autoškoly je vydávání řidičského oprávnění na zkoušku. Úvaha o dopravně-psychologickém a neurologickém vyšetřování adeptů o ŘP je opodstatněná. Vyšetření vyloučí nevhodné zájemce s poruchami osobnosti nebo schopností, kteří dnes zabíjejí sebe nebo ostatní účastníky silničního provozu.

- **Dopravní bezpečnosti** prospěje návrat k pracovním normám aplikovaným zejména při pře-

chodu profesionálního řidiče na dálkovou autobusovou a mezinárodní kamionovou dopravu. Zatímco v minulosti se např. na náročnou cisternovou a těžkotonažní přepravu i na hromadnou přepravu osob, dostávali řidiči s nejméně pětiletou bezúhonnou praxí a po absolvování dopravně-psychodiagnostického vyšetření, dnes řídí kamiony a dálkové i linkové autobusy řidiči bez náležité praxe a zpravidla hned po získání oprávnění pro nákladní vozidla. Citované normy jsou například v platnosti u renomovaných dopravních firem v zemích EU. Čeští řidiči mohou u těchto firem nastoupit až po předložení dokladu o bezúhonné praxi a kladném výsledku dopravně-psychologického vyšetření v ČR.

- **Dnes je možné, aby například řídil autobus osmnáctiletý muž nebo žena, kteří získali v podnikovém rychlokursu oprávnění skupiny B a vlastnili pouze řidičský průkaz skupiny B a s osobním autem najeli sotva dvacet tisíc kilometrů nebo nic.**

- **Finančně odměňovat a udílet veřejné uznání** řidičům z povolání vždy po ujetí půl milionu a více km bez nehod a publikovat jejich úspěch v médiích.

- **Opakování autoškoly u osob s naplněným bodovým rejstříkem, doplnit lékařským, neurologickým a hlavně dopravně-psychologickým poradenstvím prováděným zkušeným psychologem, případně psychotréningem, např. na koncentraci pozornosti, reagování, předvídavosti, atd., protože je prokázáno, že ani vynikající absolvovalí autoškoly není zárukou bezpečné jízdy.**

- **Vrácení řidičského průkazu, zejména osobám s opakovanými nehodami, soudně trestaným, vyloučeným alkoholiem aj., podmiňovat pozitivním výsledkem lékařského a dopravně-psychodiagnostického vyšetření, což se osvědčilo např. v NSR, Francii aj.**

- **Zpřísnit dnešní modifikovaný způsob udílení bonusů pojišťovnami za celou dobu bezúhonné řidičské praxe, bez ohledu na příslušnost nebo věrnost ke konkrétní pojišťovně. Prokazatelně rizikovým motoristům podstatně zvýšit sazby a jejich výši snižovat po každém roce provozu bez nehod z vlastní viny a tím výchovně působit na dopravní charakter.**

- **Nadále zvyšovat aktivní a pasivní bezpečnost konstrukcí vozidel, zvláště s přihlédnutím k nejnovějším psychologickým poznatkům z hlediska vnímání a pozitivního vlivu na psychiku, např. pokud jde o barvy interiéru a exteriéru vozidel, tvaru a umístění ovladačů, přístrojové desky, čitelnosti dat aj.**

- **Zkvalitnit dopravní prostředí – zvláště vertikální a horizontální značení, které mnohde neodpovídá dopravně-psychologickým poznat-**

kům a jeho nevhodnost, neúplnost, nedostatečné rozlišení, může přispívat k selhání řidičů.

- **Zavedení zdvojeného značení, proměnlivých značek, barevného horizontálního značení, černobílých svodidel, akustických a optických brzd apod., především na rizikových úsecích dopravních tepen.**

- **Urychlit výstavbu dálnic, dvoupruhových rychlostních silnic a obchvatů a zkvalitnit dopravní prostředí na dosavadních dálnicích podle nejnovějších poznatků dopravního inženýrství a inženýrské psychologie.**

- **Při organizování činností dopravních hlídek na silnicích nezapomínat na psychologické zásady přidělování kontrolovaných úseků. Mnohdy stačí, aby byli policista či policejní vozidlo na vybraném úseku opakovaně, třeba i krátce viděni, aby se u řidičů vytvořil "podmíněný reflex obezřetnosti," který přispěje k obezřetnější jízdě i v době, kdy policie hlídkovat nebude.**

- **Úkolem Městské policie, která má dnes více pravomocí, mnohde zůstává pokutování za nesprávné parkování a nasazování botiček. Městská kasa se sice plní, ale bezpečnosti silničního provozu to příliš neprospěvá. Volání po účinné a koordinované spolupráci republikové dopravní policie s policií městskou dosud nebylo zcela vyslyšeno.**

- **Zavádění nové techniky v dopravně-bezpečnostním systému není zatím dostatečné. Kamery na křižovatkách nestačí. Efektivní by byly ruční radary a realizace automatického radarového systému řízeného počítačovým centrem, jako je tomu např. ve Francii.**

- **Realizovat pestřejší a účinnější dopravně-bezpečnostní prevenci za přispění sdělovacích prostředků, zejména televize, a to nejenom zobrazováním tragických událostí, ale pozitivními příklady, např. medailonkem o řidiči milionáři apod.**

- **Navrátit povinnému školení řidičů z povolání odbornou úroveň, která mu náleží, opět např. zařadit do vyučování dopravní psychologii, která objasní příčiny selhávání, únavy, mikrospánku a může poskytnout řidičům účinné rady spojené s antistresovým a psychohygienickým programem.**

- **Prohloubit spolupráci mezi dopravní policií, pojišťovnami, praktickými lékaři a dopravními psychology i BESIPem.**

- **Provádět důslednou odbornou i dopravně-psychologickou analýzu úseků s častými nehodami a realizovat selektivní hlídkování dopravních policistů na potenciálně nebezpečných místech vozovek a železničních přejezdů, např. u přechodů, na křižovatkách, u základních škol, dětských hřišť, sportovišť, atd.**

Karel HAVLÍK
Autor je dopravní psycholog,
který napsal knihu
Psychologie pro řidiče
Ilustrační foto
Václav ŠEBEK

NESELHÁVÁ BODOVÁNÍ, ALE CELÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM

