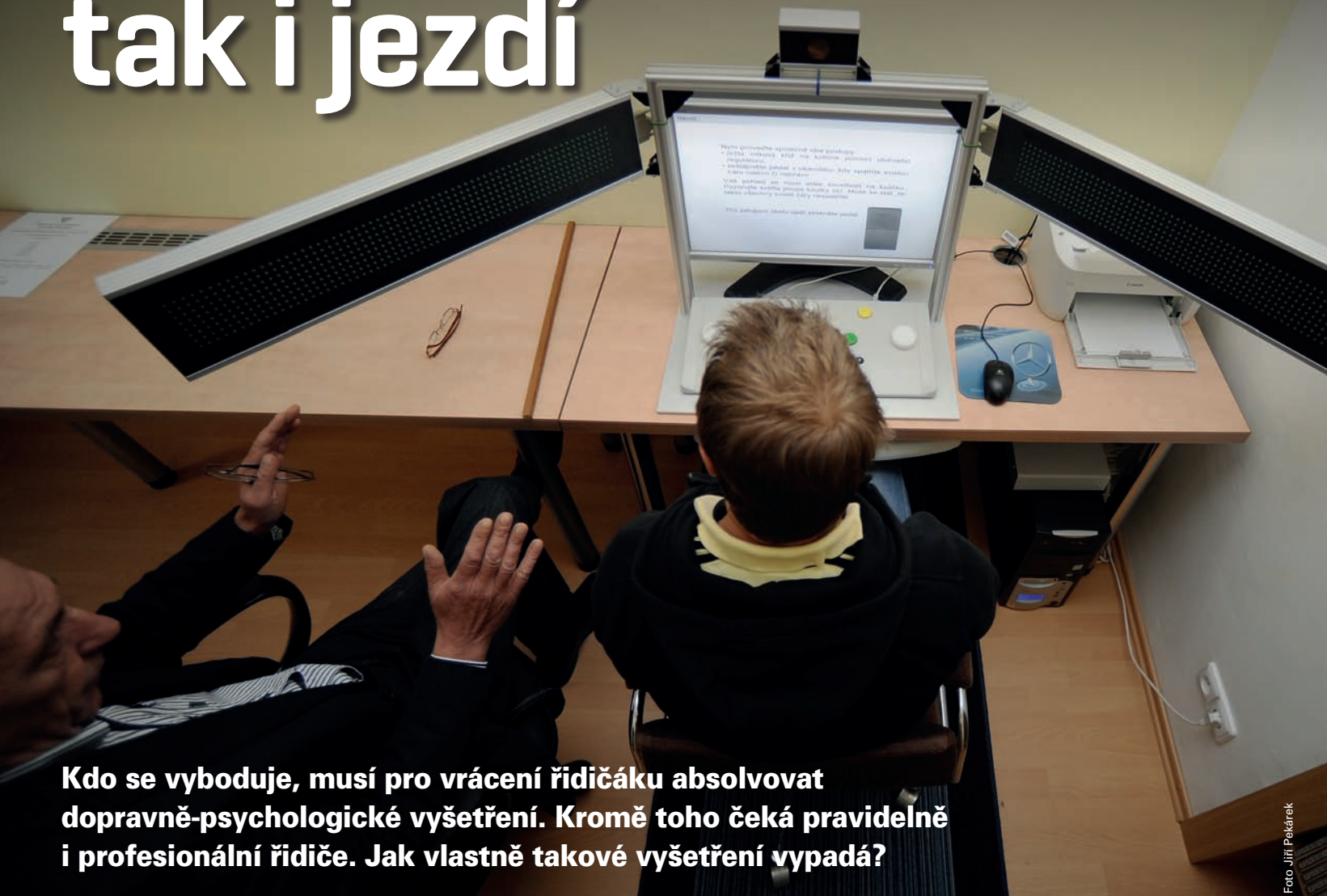


Jak člověk žije, tak i jezdí



Kdo se vyboduje, musí pro vrácení řidičáku absolvovat dopravně-psychologické vyšetření. Kromě toho čeká pravidelně i profesionální řidiče. Jak vlastně takové vyšetření vypadá?

Žadatel má tendence k sociální exhibici a riskování, ukazuje doktor Hudeček osobnostní profil jednoho z účastníků dopravně-psychologického vyšetření. Samozřejmě nevím, o koho jde, a vůbec ho neznám. Ale na silnici bych ho asi hned nepoznal. Přitom představuje pro účastníky provozu potenciální riziko.

Alois Hudeček je prezidentem Asociace dopravních psychologů ČR. Sedím za stolem v prostějovské pracovně (jako ordinace to tady totiž vůbec nevypadá) a začínám si uvědomovat, že stejné proklepnutí by bylo dobré pro každého žadatele o řidičák. Nebo možná pro úplně každého člověka. Dozví se o sobě totiž věci, které dosud netušil a v běžném životě se můžou hodit.

Vybodování, do ordinace!

Nečekejte, že u dopravního psychologa potkáte doktory v bílých pláštích

a na druhé straně šílence ve svěrací kazajce. Vše působí neformálně a většina disciplín vypadá jako zábavná hra. Člověk si ani neuvědomí, kolik toho na sebe prozradí. Třeba jak odolává stresu a únavě. Nebo jak se při obojím chová. A to nejdůležitější ze všeho – musí se projevovat hodnotový systém motoristy. Měl by zkrátka vědět, co je dobré, a co naopak špatné. Projeví se, jestli má předpoklady k bezproblémovému řízení motorového vozidla.

Podobného vyšetření se musí účastnit zájemce o řízení nákladního auta či soupravy nad 7500 kg (před zahájením profesní činnosti, v padesáti letech a pak

každých pět let), učitel autoškoly, ale také šoféři s dvanácti body v záznamu.

Paradoxní je, že se psychologovi až dosud vyhnují tací, co přišli o řidičák za alkohol (tedy za méně než 12 bodů). To se samozřejmě nelíbilo motoristům, kteří se vybodovali součtem bodů za „prkotiny“ typu nepřipoutání se pásy či mírné překračování rychlosti.

Jenže od letošního července bude platit povinnost pro všechny řidiče se zákazem řízení na šest měsíců a víc od obecního úřadu, ty se zákazem řízení vydaným soudem či takové, co se řízení vzdají dobrovolně v rámci alternativního trestu.

„Ještě ani neplatila zákonná povinnost dopravně-psychologického vyšetření pro vybodované, a už vznikly rychlokurzy dopravní psychologie pro rychlokvašky.“

Kdo je větší odborník?

Dvě stovky akreditovaných psychologů v ČR by tedy neměly mít o práci nouzi (jejich seznam najdete na http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Udelene+akreditace+k+provadeni+dopravne+psychologickeho+vysetreni.htm). Nikdo jiný od 1. 8. 2012 zkoušky dělat nesmí.

Jenže v tom je kámen úrazu – akreditovaných psychologů už je jako máku, ale motoristé vůbec nevědí, jak mají testy konkrétně vypadat. Důvodem je, že se mezi sebou akreditovaní psychologové hádají o tom, kdo má k práci větší oprávnění, a mnozí si jedou zkrátka po svém. „Ještě ani neplatila zákonná povinnost dopravně-psychologického vyšetření pro vybodované, a už vznikly rychlokurzy dopravní psychologie pro rychlokvašky,“ kroutí hlavou Alois Hudeček, prezident české profesní organizace, která je členem evropské federace psychologických asociací (EFPA).



Proto jsme dnes u něj v Prostějově, abychom viděli, proč stojí vyšetření 1500 (řidiči profesionálové) až 2500 (pro vybodované) korun a trvá nejméně čtyři až pět hodin. Bohužel existují i pracoviště, kde to zvládnou za čtvrtinu, a ještě argumentují voňavou kávičkou, svačinou zdarma či příjemnými psycholožkami. Někde ale neváhají ordinovat v panelákovém bytě, kde sedí účastníci proti sobě na židlích v obýváku. Alois Hudeček místo toho dává poukázku v hodnotě 1500 Kč na kurzy bezpečné jízdy v CBJ Ostrava.

Bez peněz to nejde

O kvalitě by měla vypovídat i cena služby – kdo pracuje rychle a za málo, něco ošidil. Vybavení dopravního psychologa totiž něco stojí. Vždyť jen diagnostické zařízení, které mimo jiné odhalí kvalitu periferního vnímání (takzvaný Viena Traffic test system nebo také Schuhfried) stojí 360 000 korun. Je v něm totiž dvacet variant testů a nutně aktualizace se počítají na roky. Tato diagnostická technika je certifikovaná ve všech zemích EU. To se samozřejmě některým dopravním psychologům nelíbí a nechtějí do něj investovat. Výsledkem je, že ministerstvo dopravy nestanovilo přesné podmínky pro vybavení dopravně-psychologického pracoviště.

„Pokud zjistím, že má někdo periferní vnímání pod sto dvacet stupňů, nepodepíšu mu to, ani když ho oční lékař shledal bez potíží.“

Hudeček hned vysvětluje rozdíl mezi prostorovým viděním, které zjišťují oční specialisté (fyziologická funkce oka) a vnímáním. Vidění je totiž pouhý rozsah oka, naproti tomu vnímání je tím, co si mozek uvědomí, že oko vidělo. Jenže jakmile zatížíte mozek nějakým úkolem, není schopen všechno akcentovat.

Tyto poruchy se velmi často vyskytují již u řidičů po čtyřicátém roku. Oční lékař nemá nástroje, jak tuto čistě psychickou záležitost diagnostikovat. Proto obvykle projdou bez nálezu. „Jak jsou profesionálové zvyklí dívat se za volantem pořád dopředu, ochabne jim pozornost po stranách,“ vysvětluje psycholog. Říká se tomu tunelový efekt. Zajímavé je, že řidiči autobusů mají ještě vypracovanou pozornost na pravé straně perimetru, protože sledují prostor, kde nastupují cestující. „Pokud zjistím, že má někdo periferní vnímání pod sto dvacet stupňů, nepodepíšu mu to, ani když ho oční lékař shledal bez potíží,“ říká Alois Hudeček.

Dopravně-psychologické vyšetření

Úvod

Uvolníme atmosféru

Na některých ze šestice účastníků dnešního vyšetření je vidět, že by si dokázali představit v pondělí ráno lepší zábavu, než je přednáška o bezpečnosti silničního provozu. Jenže doktor Hudeček má rád zaujmout a nezřídká překvapí, všichni proto naslouchají. „Dopravně-psychologické vyšetření není všelék,“ překvapuje hned na úvod. „Berte ho jako STK sama sebe,“ vysvětluje s tím, že jde o sebepoznání. „Žádná technika neuhlídá řidiče, pokud není schopen uhlídat sám sebe. Cílem je tedy aktivizovat

ve vás vašeho vnitřního policajta,“ vysvětluje. Během dvaceti minut spadne z účastníků ostych a hojně s psychologem diskutují. Skoro se až divím, že jim dává tolik prostoru. „Na úvod je potřeba snížit napětí ve skupině,“ potvrzuje mi poté v soukromí Alois Hudeček a dodává, že dopravní psychologie je nejenom diagnostikou, ale rovněž trochu moderní farářovinou. Také musí posluchače na úvod uklidnit, dodat jim jistotu a zároveň na ně výchovně působit.

Poučné je to i pro mě. Od účastníků se dozvídám věci ze zákulisí profesionální dopravy. Jak jsou řidiči tlačeni k dodržování terorizujících norem dodávek „Just in time“ (vše v čase, bez skladování zboží), a jak jsou proto někdy tlačeni zaměstnavatelem nedodržovat bezpečnostní přestávky, ani kdyby nakrásně chtěli.

Tři otázky pro...

... Martinu Horníčkovou, majitelku školicího střediska řidičů a bezpečnosti práce v silniční dopravě v Šumperku



Co u vás musejí vybodovaní řidiči absolvovat před vrácením řidičského průkazu?

V autoškolce vlastně nemusejí nic. Ale právě ona je přihlašuje k závěrečným testům a jízdním zkouškám. K ničemu je nenutíme, i když v ceně mají kondiční jízdy. Jenže mnozí z nich k tomu přistupují jako mistři, takže po letech za volantem leckdy nesplní jízdní zkoušku. Jedou totiž, jak byli zvyklí, a to se komisaři nemusí líbit.

Když mají více skupin, musejí absolvovat jízdy na všech vozidlech?

Samozřejmě, stejně jako v autoškolce. Pokud třeba máte skupinu na auto i motorku, musíte splnit zkoušku na obojí.

Co je problémem současné výuky řízení?

Instruktorská obec stárne. Mladí do oboru nechtějí a staří už se neradi vzdělávají a mnohdy ustrnuli ve vývoji. Takže přetrvává mínění, že by měl mít instruktor technické vzdělání. Jenže k čemu je to dnes, když si na autě nic neopravíte? Potíž je naopak v tom, že je stále nová legislativa, kterou řidiči neznají. Osobně vidím budoucnost třeba ve větším rozšíření kondičních jízd a kurzů pro seniory.



Anamnestický dotazník

Kolik piju kávy?

Po tři čtvrtě hodině končí debata a přijde čas na zapojení mozkových závitů. Účastníci dostanou anamnestický dotazník. Kromě obligátních osobních údajů musejí například podepsat, že nejsou pod vlivem alkoholu, léků, drog či jsou přiměřeně vyspalí. Po dotazech na řidičská oprávnění a nehody přicházejí otázky typu: Kolik šálků černé kávy denně vypijete? Užíváte léky? Kouříte? Jak byste vylíčili svou povahu? Můj první dojem je nasnadě – každý chce přece vypadat lepší a nenapíše o sobě, že jezdí

utahaný a obden s opicí na zádech, ne? „Když si někdo vymýšlí, hned to poznáme,“ odporuje doktor Hudeček s tím, že to vše přispívá do celkového osobnostního profilu žadatele. Kromě toho každý podpisem stvrdil, že veškeré údaje jsou pravdivé a úplné. „Vyšetření je právním důkazem toho, že je člověk zodpovědný za své jednání,“ vysvětluje psycholog jinými slovy, že za bouračku si každý může jen vlastní hloupostí. „Objektivní příčiny dopravních nehod totiž neexistují,“ končí.



Kdo jiný by měl dělat dopravního psychologa než člověk s praxí za volantem kamionu? Doktor Hudeček s ním projel ČR i Evropu

a na roky s návesem za zády rád vzpomíná. Díky tomu si hned získá posluchače z řad profesionálních řidičů. Zkrátka poznají, že od něj neuslyší jen nudnou teorii. Snaží se bořit mýty, že kdo jede pomalu, ten je opatrný a dobrým řidičem. A kdo jede rychle, musí být nebezpečný až agresivní. I rychlá jízda v mezích zákona totiž může být defenzivní a bezpečná.

Jak získá psycholog praxi s kamionem?

V sedmdesátých letech jsem nastoupil jako podnikový psycholog do ČSAD Ostrava. V rámci výzkumných úkolů jsem mohl sám řídit i do zahraničí. Za volantem jsem si tehdy vydělal víc než jako psycholog. Po ČR i Evropě jsem v liazu najezdil minimálně sto tisíc kilometrů. I teď se rád svezu tahačem. Nedávno v Mercedesu Actros.

Co vám to dalo?

Přestože je to víc než dvacet let, z vlastní zkušenosti vím, o čem mluvím. Pamatuji si například, co prožívá řidič, když má za zády naložených pětadvacet tun mokrého dřeva a najednou mu praskne levá přední pneumatika.

Co je podle vás největším nešvarem českých šoférů?

Nedodržování bezpečného odstupu a pravidelných přestávek. Jen vůl nedrží bezpečný odstup od auta před sebou. Většina českých řidičů ale vůbec neví, co to je. Kdyby lidé jezdili v bezpečných odstupech, byla by na dálnicích jen polovina nehod. Dodržování bezpečnostních přestávek je kontrolováno pouze u řidičů profesionálů, ale i amatéři by si přestávky měli dělat. Doporučuji po dvou hodinách, hlavně při delších jízdách například k moři, protože na takovou jednostrannou stereotypní zátěž nejsou zvyklí.

Co když ale za volantem skutečně nejsem unaven?

Řidič profesionál může jet maximálně čtyři hodiny bez přestávky, ale únava přijde i daleko dříve. Nedá se překonat, není žádný jiný lék než odpočinek. Někdy stačí deset minut. Jakmile jsem v liazce začal řídit bez citu, byla to první informace o únavě. U starých aut jsme byli pořád ve střehu. Dnes mají řidiči plnoautomaty s tempomatem. Je to výhoda, ale vyžaduje daleko vyšší sebekontrolu. Je zcela normální například u řidičů autobusů, že únava přijde po jedné či dvou hodinách řízení. Jediný lék je zastavit, obejít vůz.

Pokud vezou lidi a je jim to hloupé, ať se třeba podívají do motoru. Profesionálně říkají, že každý kočí na kola si močí. To je prověřená zkušenost, že fyziologické a psychické potřeby se nedají ošidit.

Jaká vidíte pozitivní a negativní bodového systému?

Z hlediska dopravní psychologie má být preventivně-výchovný. U nás je hlavně sankční. Bodový systém je pouze tehdy efektivní a výchovný, když je převážnou částí řidičské populace akceptován jako spravedlivý.

Co konkrétně je podle vás špatné?

Nevýchovný je třeba v tom, že o přidělených bodech nevím. Po nějakých osmi by měla řidiči přijít obálka s varováním, aby se nad sebou zamyslel. Vždyť poštovné zaplatil už v předchozích pokutách. Body by měl navíc dostat až za závažnější překročení pravidel.

Jsou všechna dopravně-psychologická pracoviště stejně vybavená?

Bohužel ne! Hlavně neexistuje žádná kontrola od ministerstva dopravy a prováděcí předpis je velmi obecný. I kvalita akreditovaných psychologů je rozdílná. Dobrá polovina z nich nesplňuje podmínky zákona. Někteří nemají ani požadovanou tříletou praxi v dopravní psychologii. Vzniklo to tím, že ministerstvo dopravy nemělo zájem ustanovit akreditační komisi s odborníky. Pracoval jsem na přípravě legislativy, ale z původního návrhu zbylo pouze osekání torzo.

V čem?

Původní návrh pracoviště počítal minimálně s třemi místnostmi. Výsledkem jsou dvě místnosti plus čekárna nebo recepce. Pravděpodobně si někdo spletl dopravně-psychologické vyšetření s návštěvou zubního lékaře. Na-prosto vypadla kontrolní činnost či prezenční knihy, což může vést ke korupčnímu jednání. Také není určeno, co vše musí psycholog diagnostikovat. Pro zajímavost by podle mého měl mít každý ordinaci řádně zabezpečenou. Vždyť jsou v ní archivovány osobní záznamy.

Když s posudkem nesouhlasím, mohu jít jinam?

Můžete, náš posudek je jen podkladem pro ošetřujícího lékaře. Ten ho dokonce ani nemusí respektovat, když například u řidiče vyhodovaného za alkohol napíšu, že by měl být pod dohledem, a přistě se k němu má přistupovat přísnějším metrem. Ale tady z okolí mám zkušenost, že praktičtí lékaři naše závěry respektují, a naopak je s námi konzultují.

Máte povinnost upozornit úřady na člověka, který by neměl řídit?

Tuto povinnost má podle zákona jen ošetřující lékař. Ale nevezmu si to na zodpovědnost, proto v některých případech posílám kopii závěru na patřičná místa.

Test vizuální paměti

Byla tam pneumatika?

Pokud rádi hrajete pexeso a trénujete vizuální paměť, tohle je přesně pro vás. Každý z účastníků obdrží jiný arch papírů s výtiskými kresbami předmětů: třeba mravencem, autíčkem nebo řetězem. Celkem třicet obrázků. Pak už je to stejné. Máte minutu na zapamatování a poté musíte zapsat na papír co nejvíc věcí. Potíž je v tom, že jak jste nervózní a psychika pracuje, po nějakých deseti nevíte, co na obrázku bylo. „Došla mi inspirace,“ odkládá propisku šestadvacetiletý Michal. Po čtyřech minutách prý začíná psát věci, které patrně na papíru neviděl.

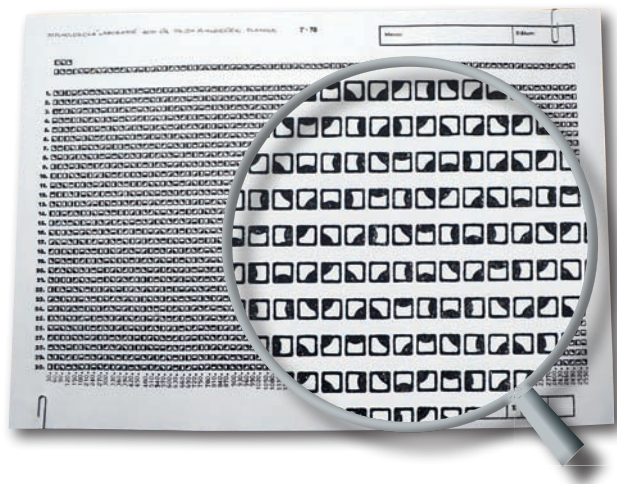


Bourdonova zkouška dlouhodobé koncentrace pozornosti

Zapeklité čtverečky

„Tohle je největší pakárna,“ přesně vystihuje další disciplínu majitelka autoškoly Martina Horníčková. Sedí vedle mě na židli a mezi dnešními uchazeči o vyšetření jsou i její frekventanti. Každý z účastníků dostane velký arch papíru s třiceti řádky a celkovými 2550 čtverečky. Říká se mu Bourdonův test. Na papíře se nachází několik typů vnitřních obrázků ve čtvercích. Třeba černý čtvrtkruh při jednom z rohů nebo plůkruh u strany. Každý čtvereček musíte v hlavě zpracovat. Jeden z typů podtrhnete, druhý přeskrtáváte. Jenže zkuste si totéž dělat pět minut v kuse na čas! Princip je v tom, že se člověk musí naprosto soustředit, především pracovat v klidu a třídit informace na významné a nevýznamné. Když se vynervuje, dělá chyby. Přeskakuje řádky či vynechává sloupce. Pracuje se podle příkazů z magnetofonu a na každý řádek je jen omezený čas, což klidu nenahrává. „Za půl hodiny tím vyvoláme stejnou zátěž, jaká se rovná až čtyřem hodinám výkonu,“ vysvětluje doktor Hudeček, v čem tkví zkouška.

Upozorňuje na specifika starších šoférů, která potvrzují psychologické výzkumy. „Pokud je po padesátce práce kvalitní, celkový výkon nehraje zásadní roli,“ dodává. Jeho slova hned dokládá jeden z mladých účastníků. Pro ulehčení totiž nepostupuje čtvereček po čtverečku, ale vždy si vyškrtá nejdřív stejný typ a pak se soustředí na další. Potíž je v tom, že je to sice jednodušší, ale na úkor vyrovnané kvality. „Když čtverečky vynecháváte a přeskakujete, je to, jako byste v autě řadil bez spojky,“ zaráží ho doktor Hudeček a výstižně podotýká, že „oko není blbec, oko musí všechno vidět“.



Vidím za roh

Na řadu přichází test prostorového vnímání. Když zabliká čárka na světelné tabuli nalevo, zmáčknu levý pedál. Pokud napravo, tak pravý. Přitom si musím na monitoru hlídat bublinu v zaměřovači. Tohle snad zvládne i cvičená opice, říkám si. Jenže po osmi minutách toho mám dost, únava se dostavuje. Ve dvou případech jsem chyboval a tři zablikání vůbec neregistroval. „Výsledek je v normě, za volant tedy můžete. Ale levou stranu prostorového vnímání máte o něco horší než pravou,“ říká doktor Hudeček. Druhou částí testu je tachistoskopické vyšetření. Na obrazovce se nakrátko objeví ulice, a když zmizí, musíte zaškrtnat, co na ní bylo [semafor, cyklista, chodec...]. Přichází modelové situace. Vjíždím do křižovatky a musím zmáchnout tlačítko právě v době, kdy už bych do ní kvůli blížícímu se autu nevjížděl. Stačí chvíli pozorovat účastníky a hned je jasné, že každý chce vypadat lépe a mačka tlačítko daleko dřív, než jak ve skutečnosti jezdí. „Z psychologického hlediska to je v pořádku. Ví totiž, co je správné,“ vysvětluje psycholog.



Determinační přístroj

Barvička na barvičku



„Jakmile se rozsvítí bílá kontrolka, zmáčknete bílé tlačítko, při modrém modré a tak dál s dalšími barvami,“ vysvětluje hned na úvod doktor Hudeček. Vypadá to snadno, jenže frekvence přeblikávání barevných kontrolky se neustále zrychluje. K tomu se přidávají zvuky. Při zaslouchnutí vysokého pískavého tónu stisknete pravou klapku, při nízkém hlubokém levou. Aby toho nebylo málo, zakrátko přijdou na řadu pedály pro rozsvícení dalších kontrolky. Na koncentraci je toho dost a dost. Jako v autě. Měří se správné, špatné a opožděné reakce. „Když jeden uteče, nevadí,“ uklidňuje psycholog Michala, který znejistěl po chybě a ztratil na okamžik koncentraci. „Pokud uděláte chybu, je důležité pokračovat a nevracet se k ní, stejně jako na silnici,“ vysvětluje. Přístroj s tlačítky přitom není žádným mladíkem, vyroben byl už v roce 1985. Pořád však v principu nikdo nic lepšího nevymyslel a všechno novější



a dražší je jen jeho evolucí. Tenhle funguje skoro třicet let a vystřídaly se na něm tisíce šoférů. Až na rozpadlá tlačítka, která se musela vyměnit, prý naprosto bez chybíčky. Mimochodem frekvence zjišťování všech psychomotorických funkcí se při testu neustále zrychluje – třetí rychlost už je úmyslně na hranici lidských schopností, aby prověřila reakce v kritické situaci.

Anketa mezi účastníky:

- 1 Proč jste na dopravně-psychologickém vyšetření?
- 2 Jaký je váš názor na něj?
- 3 Co pro vás bylo nejtěžší?



Jakub, 28 let

- 1 Potřebuji potvrzení jako profesionální řidič.
- 2 Je to poučné pro mě samotného. Zavedl bych to povinně pro všechny, co mají auto jako zbraň v ruce. A povinně pro starší řidiče.
- 3 Zaškrťování čtverečků. Byl to záběr na psychiku, bolela i ruka. [„Tento problém má skoro každý, tím se to de facto nuluje,“ vysvětluje později Hudeček].



Michal, 30 let

- 1 Vybudoval jsem se.
- 2 Má to smysl. Řídím auto soukromě a jezdím i služebním.
- 3 Čtverečky. Asi jsem je dobře nezvládl.



Tomáš, 50 let

- 1 Živím se řízením, takže musím.
- 2 Význam to má, ale stejně potkávat na silnicích psychopaty, kteří tam nemají co dělat. Otázkou zůstává, nakolik je vyšetření dokáže odhalit.
- 3 Periferní vnímání.



Zdeněk, 56 let

- 1 Profesní školení.
- 2 Je to dobré. Aspoň vím, na čem jsem. Řekli mi, na co dát pozor.
- 3 Všechno bylo stejně těžké. Překvapilo mě, že poznali mírně zúžené periferní vnímání, i když jsem si to občas uvědomoval.



Michal, 26 let

- 1 Začínám jako profesionální řidič, takže je to pro mě povinnost.
- 2 Měl by to absolvovat každý řidič. Třeba by nebylo na silnici tolik agresivních šoférů.
- 3 Zátěžová zkouška, tedy čtverečky. Musím na sobě ještě pracovat, říkal doktor.

Pohovor

Nakonec přichází to nejdůležitější: vyhodnocení a seznámení účastníků s výsledky jejich snažení. Většina splní. Kdo ne, má možnost opakování. Pro všechny je ale společné, že teď poznali svoje slabiny a mohou na nich zapracovat. Na silnici i v životě.

V čem se zlepšit?



Víte, že...

... dopravně-psychologické vyšetření nemusejí absolvovat řidiči, kteří jezdí nákladními vozy soukromě bez honoráře? Kromě toho také šoféři vozidel požární ochrany, policie, vězeňské služby, zpravodajských služeb či ozbrojených sil.

... od července budou mít zaměstnavatelé povinnost platit profesionálním řidičům dopravně-psychologické vyšetření? Až dosud zaměstnavatel mohl, ale nemusel. ... akreditovaným dopravním psychologem se může stát jen absolvent magisterského studia v obou psychologie, postgraduálního studia a s tříletou praxí? Kromě toho musí mít k výkonu profese předepsané vybavení.

... pro profesionální řidiče vozidel nad 7,5 tuny už neplatí povinnost absolvovat vyšetření na EEG? Neurologické vyšetření totiž málo smysl jen u šoférů, kteří prodělali například úraz hlavy či mrtvici. Dělat ho preventivně bylo neekonomické. Jeho zrušením se tak podle odhadů ušetřilo až 600 000 000 Kč.