

ZDENĚK STRÁNSKÝ

## PSYCHOLOGIE V PRAXI BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

**Klíčová slova:** bezpečnost dopravy, profesiogram řidiče, psychická způsobilost

### Úvod:

Rychlý rozvoj motorismu v naší republice, zejména po roce 1990 neustále narůstá. Tento trend lze posuzovat z různých hledisek. Pomineme-li výčet mnoha pro a proti, nelze obejít skutečnost, že silniční provoz je v současné době hlavní příčinou mnoha vážných úrazů často končících letálně. Podle údajů České pojišťovny jen v loňském roce na našich silnicích došlo k více než 210 tisícům nehod, při kterých zahynulo nebo bylo těžce zraněno přes 7000 lidí a vznikla škoda téměř za 7 mld. korun. Tyto negativní důsledky jsou téměř denně prezentovány televizní obrazovkou a doplňují „černou kroniku“ novinových zpráv. Současně vybízejí k různým preventivním opatřením, typu přizpůsobit jízdu počasí, stavu vozovky atd. až po řádný technický stav vozidla. Statistika však neúprosně dokazuje, že hlavní příčinou dopravních nehod je lidský činitel — více jak 90 % chybných úkonů a přestupků člověka. Z toho logicky vyplývá, že nejvýznamnějším faktorem bezpečnosti v dopravě je chování řidiče, jinak řečeno jeho psychická způsobilost pro řízení motorových vozidel. A právě psychologie jejímž předmětem zájmu jsou zákonitosti duševního života člověka, jeho vnímání, prožívání, chování i rozhodování je tou disciplínou, která pro bezpečnost dopravy může mnohé učinit. Jednou z aplikovaných psychologických disciplin je psychologie dopravní. Obecně lze rámec její činnosti vymezit jako studium chování účastníků dopravy a psychologických procesů, které toto chování evokují. Jejím posláním je identifikovat determinanty dopravního chování s cílem zvýšit bezpečnost v dopravě, jinými slovy vytvořit účinná nehodová protipatření. Uplatnění psychologie v dopravní praxi zahrnuje celou řadu aktivit ve studiu a analýze dopravního systému: člověk-dopravní prostředek-dopravní prostředí /zjednodušeně: řidič-vozidlo-silnice/.

V níže uvedeném pojednání se zaměříme na jeden z nejpodstatnějších úkolů dopravní psychologie, a tím je posuzování psychické způsobilosti pro řízení motorových vozidel. I když se první vyhláška o výcviku a dalším zvyšování odbornosti řidiče z povolání silničních motorových vozidel datuje od roku 1954 a první ucelené poznatky psychologie aplikované v dopravě byly zpracovány v publikaci Beny, Hoskovce a Štikara v roce 1962 „Psychologie a fyziologie řidiče“, konkrétní vstup s jednotnou metodikou se datuje z počátku 70. let.

## PROFESIOGRAFICKÝ ROZBOR ČINNOSTI ŘIDIČE Z POVOLÁNÍ

Činnost řidiče za volantem je velmi náročná a složitá. Zahrnuje stránku senzoricou, pohybovou, rozhodovací i osobnostní. Pro posouzení způsobilosti k řízení je třeba co nejpřesněji znát rozbor povolání řidiče z hlediska požadavků, které tato profese klade na psychické vlastnosti pracovníka. Výsledkem analýzy této činnosti je profesioigram. Pro představu níže uvádíme jeho zestručněnou charakteristiku.

### A. Všeobecná charakteristika: /Bakalář, 1992/

Řidičem z povolání je osoba, která řídí motorové vozidlo, přepravuje náklad nebo osoby na pravidelných i nepravidelných tratích. Zodpovídá za plnění přepravních úkolů, bezpečnost přepravovaných osob a nákladů, svěřený majetek včetně vozidla.

### B. Pracovní prostředí-charakteristika práce:

1. Pracovní prostředí: prostor vozidla, jeho konstrukce a funkce
2. Úroveň práce: převážně charakter neřemeslné činnosti s častým výskytem zautomatizovaných operací. Jedná se o střední, situačně někdy i těžší fyzické vypětí. Neuropsychické zatížení je kolísavé s občasným vysokým neuropsychickým zatížením. Nebezpečí ohrožení monotonií.

Dalšími položkami v této části jsou:

- pracovní poloha a pracovní tempo,
- proměnlivost pracovních úkolů,
- bezpečnost práce a pracovní ohrožení,
- klimatické a mikroklimatické podmínky,
- délka a rytmus práce a odpočinku,
- společenské pracovní podmínky.

### C. Tělesné požadavky:

- věk, výška, síla svalů, odolnost vůči vnějším vlivům,
- ostrost zraku, schopnost vnímat barvy, sluchová schopnost,
- zručnost, obratnost, schopnost zvládnout pohybové cykly.

### D. Všeobecné nároky na psychické vlastnosti a procesy:

1. Vlastnosti vnímání a chápání, požadavky na paměť: schopnost rychle vnímat, chápat a přizpůsobovat se novým situacím, schopnost si zapamatovat a vybavit zákl. údaje o vozidle, dopravní situaci. . .
2. Pozornost: vysoké nároky na vlastnosti pozornosti: koncentrace, distribuce, selektivita, postřeh. .

3. Všeobecné požadavky na vlastnosti myšlení:průměrné pružné a logické myšlení, schopnost realizovat běžné úkoly, orientace v úkolech, schopnost organizovat vlastní práci a operativně ji řešit. . .

#### E. Základní psychicko-osobnostní požadavky:

1. Pracovní pohotovost a snaživost:stimulace harmonogramem práce, vlastní iniciativa, motivace výdělkem. . .
2. Soustředěnost a důkladnost:mimořádné soustředění na provozně dopravní situaci, nerozptylovat se ani při její větší složitosti. . .
3. Sebedůvěra a náročnost na sebe: přiměřená sebedůvěra, výrazná náročnost na sebe při dodržování pravidel silničního provozu a dodržování disciplíny. .
4. Vitalita:schopnost překonávat překážky, vytrvalost i při překročení běžné zátěže. . .
5. Psychická odolnost:neklidné pracovní prostředí klade nároky na schopnost zvládat ev. enormní psychickou, emocionální i fyzickou zátěž. . .
6. Některé další vlastnosti:práce je individuální, vyžaduje sebekontrolu s důrazem na svědomitost, rozvážnost, samostatnost a klid. Rozvážné předvídání reageance druhých lidí i při nenadálých situacích, vysoká úroveň volních vlastností. . .

#### F. Požadavky sociálně psychologické:

1. Vztah k okolí a vystupování:schopnost navazovat kontakt se sociálním okolím, přiměřený stupeň sociability, dobrý osobní vzhled, korektní a sebejisté vystupování. . .
2. Úroveň vztahů ke spolupracovníkům a nadřízeným:vzájemná kooperace, meziosobní snášenlivost, schopnost podřizovat se reálným požadavkům nadřízených, přiměřená citlivost na kritiku. . .

#### G. Vědomosti a kvalifikace:

Profesionální kvalifikace, řidičský průkaz dané třídy, vyučení v některém příbuzném povolání automechanika, pravidelné školení, speciální znalosti v různých druzích dopravy

Uvedený výčet fyzických i psychických dispozic může vyvolávat dojem o jakési osobnostní dokonalosti, kterou by měl oplývat každý účastník silničního provozu, a tedy co šofér, to dokonalá bytost.

Většina z nás, kteří jsme byt jen občasnými účastníky tohoto provozu, nabýváme přesvědčení opačné. Setkáváme se sociálním exhibicionismem, agresivitou, drzostí apod. Neúprosnou realitou jsou potom výše naznačené následky. Nutno však konstatovat, že povinnému psychologickému vyšetření k způsobilosti řízení se podrobují pouze řidiči z povolání, přičemž nehodovost zapříčiňují většinou řidiči amatéři-bohužel hlavně mladí. Příčinou není jen jejich malá zkušenost, ale zejména osobnostní nevyzrálost, přeceňování svých schopností a sklon k riskování. Nehodovost se samozřejmě nevyhýbá ani řidičům z povolání, kde příčiny bývají multifaktorální povahy: nutnost jezdit za jakýchkoliv meteorologických podmínek, v časové tísní, aktuálního, ne vždy dobrého psychického nebo fyzického stavu apod, nevyjímaje však i příp. deterioraci některých

psychických funkcí až po nevhodnou osobnostní strukturu pro tento druh povolání.

## 2. CHARAKTERISTICKÉ RYSY OSOBNOSTI ŘIDIČŮ

Osobnost řidiče je kromě jeho tělesných, smyslových a dovednostních předpokladů velmi důležitým činitelem bezpečnosti silničního provozu. Z tohoto hlediska jsou činěny pokusy postřehnout některé charakteristické rysy řidičů, co do jejich chování vyplývajícího z jejich temperamentu, charakterových vlastností, motivační struktury apod. — jinými slovy snaha řidiče tzv. typologizovat. Pokusy o interakční typologii řidičů, většinou vychází z jejich pozorování při jízdě, registraci způsobů jízdy, signalizování atd.

Někteří badatelé na základě svých výzkumů se pokusili o určitou typologizaci řidičů. Mc Guire /in Štikar, Hoskovec, 1995/ dělí řidiče, dle jejich vlastností a z toho vyplývajícího jednání do šesti skupin:

1. Dobře přizpůsobení: jsou vyvedeni z míry jen zřídka a rychle se vzpamatují. Respektují pravidla silničního provozu. Většinou nemají nehodu, ani nezpůsobují porušení předpisu.
2. Řidiči mající duševní problémy, jsou však společensky odpovědní a ovládají se. Jsou to buď lidé mírné povahy, nebo si osvojili způsob, jak ovládat své chování. Nemívají nehody.
3. Řidiči mající duševní problémy, společensky taktéž odpovědní, bývají však občas vyvedeni z míry a nejsou schopni vždy kontrolovat své jednání.
4. Řidiči mající duševní problémy, jsou pod jejich stálým vlivem, se sklonem k ustavičnému rozrušení. Mají vysoký počet nehod, i když k nim přicházejí často neúmyslně.
5. Řidiči se stálou tendencí k nespolečenskému a asociálnímu chování. Jsou to stálí narušovatelé dopravních předpisů, kteří mívají velkou nehodovost.
6. Různí: Epileptici, diabetici, duševně defektní. Jejich chování je nepředvídatelné. Při řízení se jejich jednání může pohybovat mezi dobrým a velmi špatným.

S. W. Quenalt /in Štikar, Hoskovec 1995/ rozdělil řidiče do čtyř skupin, kde kromě jejich pozorování při jízdě, co do rychlosti, předjíždění apod. vzal v úvahu i jejich nezvyklé manévry a používání zpětného zrcátka:

1. „Bezpeční řidiči“: nechají se dvakrát tak častěji předjíždět, než předjíždějí, nevyskytují se u nich nezvyklé manévry a používají zpětného zrcátka.
2. „Nerovnátní“: vyskytují se u nich nezvyklé manévry, hlavně ve spojitosti s předjížděním a míjením. Zrcátko používají občas.
3. „Disociačně aktivní“: přítomnost nezvyklých manévru, hlavně spojených s předjížděním, používání zrcátka velmi řídké. Mají tendenci k nepředvídatelnému a netrpělivému jednání.
4. „Disociačně pasivní“: nezvyklé manévry, hlavně spojené s míjením stojících vozidel, řídké používání zrcátka. Většinou jsou sami předjížděni než předjíždějí. Mají tendenci být netrpěliví a neteční a projevovat při řízení ustálený postoj bez ohledu na situaci, ve které se nacházejí.

Neméně zajímavou, poněkud zjednodušující typologii uvádějí Chorvát F. a Orlík J. : /1980/

**Řidič-ZÁVODNÍK:** rozhodujícím rysem tohoto řidiče je touha předvést sobě i okolí, že dokáže něco více, než je průměr, a že je tedy schopen ostatní překonat. Má radost z maximálně možné rychlosti a zručného manévrování a zvládnání relativně riskantních situací — bez vědomého hazardování.

**Závodník-HAZARDÉR:** svoji bravúrnost jízdy předvádí bez ohledu na ostatní řidiče, porušení předpisu o maximální rychlosti a neohrožení jiných účastníků provozu, bez ohleduplnosti a disciplinovanosti. Všichni jsou mu „povinni“ uvolňovat cestu, chodci včas a svižně uskočit. Svévole si osobuje právo porušovat předpisy.

**Řidič-EXHIBICIONISTA:** volant jej přímo fascinuje, řízení auta je splněním jeho životního cíle a ambicí. Nechce vědomě nikoho poškodit nebo zranit, pouze se předvádět, zejména je-li majitelem toho výkonnějšího vozidla.

**Řidič-STÍHAČ:** rekrutuje se zejména z mladšího ročníku, s potřebou utvrzovat nebo zvyšovat si své sebevědomí. Vyznačuje se razantním vystartováním, příliš rychlou jízdou, riskantním předjížděním a prudkým zabrzděním. Nemůže-li před sebou jedoucí vozidlo předjet, považuje to téměř za porážku. Běda je-li sám předjet, neštítí se „faulů“, jen aby nemusel kapitulovat.

**Řidič-UHÁNĚČ:** oproti stíhačům jej natolik nezajímá, zda je někdo před ním nebo ne, potřebuje pouze rychlost, která jej opájí a ukájí jeho touhu po rychlém tempu jízdy. I když nikam nespěchá, rád překonává na stejné trati své časové rekordy. Opojen rychlosti často ztrácí soudnost a v mírné zatáčce nezvládne řízení.

**Řidič-BÁZLIVEC:** zpravidla pro ostatní účastníky provozu nepřijemný. Protože si sám nedůvěřuje, tak svůj strach promítá do tzv. rozumné opatrnosti. Projevuje se to nejen pomalou jízdou, ale i nerozhodností při řešení situací, které vyžadují jasné a rychlé rozhodnutí a jednání. Často také zareaguje zbrkle, což může být i příčinou kolize a nehody.

I když typologizovat člověka je vždy nedokonalé a nejednoznačné, přesto je nutno vzít v úvahu, že jednou z determinant neadekvátního chování v silničním provozu je struktura osobnostních rysů. Stálými charakteristickými rysy osobnosti je míněn vrozený nebo v dětství nabytý způsob chování, tělesný typ, intelektová, sensorická a psychomotorická kapacita a struktura osobnosti. Tyto faktory jsou většinou konstantní, mají tedy relativně stálou úroveň. V úvahu je nutno vzít i faktory vývojové, které jsou nejčastěji spojeny s věkem. Rozdílná četnost a charakteristika nehod u osob rozdílného věku je známa. Mladiství při vyšší tělesné zdatnosti a lepší psychomotorické koordinaci budou více riskovat, také i v důsledku menší zkušenosti. Naproti tomu starší řidiči při své zkušenosti mohou selhávat vzhledem k deterioraci některých duševních funkcí. Přechnodně variabilními faktory může být i krátkodobá nemoc a únava, účinek farmak, dočasné stavy deprese, rozčilení a pod. Tyto faktory mohou za určitých okolností zvýšit pravděpodobnost nehody, i když daná osoba patří do kategorie „bezpečných“ řidičů.

Všeobecně lze konstatovat, že řidiči s větším počtem nehod, jsou lidé převážně excentričtí, impulzivní nebo psychopatičtí, kteří jsou emocionálně nestálí, společensky málo přizpůsobiví, bez respektu k autoritě.

Řidiči tzv. „beznehodoví“ /resp. nehody bez jejich provinění/ jsou osoby vyrovnanější, disciplinovaní, společensky přizpůsobivější, s vyšší úrovní duševní vyspělosti.

### 3. PSYCHICKÁ ZPŮSOBILOST PRO ŘÍZENÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL

Při posuzování způsobilosti člověka k řízení motorových vozidel je třeba nejprve přihlídnout k jeho zdravotnímu stavu. Dle vyhlášky Min. zdravotnictví je taxativně uvedeno, které choroby nebo poruchy jsou příčinou zdravotní neschopnosti řídit motorové vozidlo, např. stavy po úrazech CNS, epilepsie, cukrovka s očními a nervovými komplikacemi, těžší formy endokrinního onemocnění, různá psychotická onemocnění, závislost na alkoholu a jiných návykových látkách a pod. Za tím účelem je nutno si vyžádat od ošetřujícího lékaře „Výpis ze zdravotní karty“. Dalšími nezbytnými tzv. objektivními zprávami jsou

„Výpis z evidence karty řidiče“/Dopravní inspektorát policie/

„Zpráva z předcházejícího pracoviště“ /ev. současného zaměstnavatele/, příp. „Zpráva z autoškoly“.

Spolehlivé zjištění a posouzení anamnestických dat má velký význam pro získání uceleného pohledu na vyšetřovanou osobnost. V rámci psychologického vyšetření se psycholog zaměřuje prostřednictvím doporučených psychologických metod na posouzení úrovně všeobecných rozumových a speciálních schopností a výkonnostní kapacitu, což mu v podstatě nečiní potíže, protože jejich kvalitu lze převážně poměrně exaktně kvantifikovat.

Zkušenosti v procesu posuzování řídičské způsobilosti přinášejí stále více důkazů o tom, že spíše než inteligence a reakční časy, pokud nejsou výrazně snižené, jsou to právě negativní stránky řídičovy povahy, příp. psychické anomálie a poruchy, které jsou příčinou nehodovosti. Nevhodný soubor povahových rysů lze vystopovat v jeho osobnostním profilu, sociálně interakčním a motivačním chování. Za kontraindikační aspekty v osobnostních rysech se považuje emocionální labilita, maladaptivnost, agresivita, egocentrismus s nadměrně zvýšeným sebevědomím, hypersenzitivita, snadná vydražditelnost, netolerantnost, netrpělivost a chronická nespokojenost. Dále je to bázlivost, anebo naopak bezstarostnost, lehkomyšlnost, nezodpovědnost, neschopnost zvážit důsledky svých činů, s nedostatkem sebedisciplíny. Ve sféře sociálně-interakční: jedinci s vyhraněnými antisociálními postoji a tendencemi, s výraznou potřebou se prosazovat, se znaky sociálního exhibicionismu a agresivity anebo naopak velmi submisivní snadno ovlivnitelní, lehce zastrašitelní.

V motivačním zaměření: jedinci s rizikovým chováním při jízdě, s negativními postoji k bezpečnosti své i druhých, se suicidálními tendencemi. Výběr metod pro získání údajů o osobnostním profilu řidiče je jednak doporučován v příslušné metodice a jednak, a to třeba zvláště zdůraznit, je pro již zkušenějšího klinika nejlepší volbou ta metoda, se kterou má vlastní dobré zkušenosti, co do její validity.

Jako užitečné se ukazuje použití osobnostních dotazníků IHAVEZ, ev. SPIDO /O. Mikšík, 1985/ a to z toho důvodu, že byly již ověřeny v rozsáhlých šetřeních

v souborech řidičů ČSAD, MHD, řidičů s právem přednosti v jízdě, vojenských řidičů, ale také i vybraných skupin řidičů problémových. V osobnostním profilu „nehodářů“ /dle Mikšíka/ se projevují oproti ostatním účastníkům provozu určité příznačně se prosazující rysy, které se vyskytují buď ve výraznosti jednotlivých ukazatelů nebo v určitém komplexu.

Jsou to následující:

- Nižší autoregulace osobnosti a vnitřní kontrola systému aktivit související se sníženou anticipací a odpovědností, s bezstarostností a tendencí spoléhat na náhodu.
- Emocionální vzrušivost a instabilita pramenící z výrazného prožívání situačních tenzí, snížená účinná kapacita rozumu emociogenními situačními vlivy a s tím spojené podléhání bezprostředně emocionálním účinkům situačních kontextů na psychiku
- Irregulovaná emocionalita, kdy spojení obou výše uvedených rysů má za následek rozvoj racionálně nekorigovaných, dezintegrovanych, emocionálně impulzivních struktur chování za emocionálně exponovaných momentů, vznikajících za provozu.
- snížená emocionálně přizpůsobovací variabilita, buď ve smyslu situačně vyvolané dezorientace, ztráty sebedůvěry a rozpadu integrovaného přístupu k „překvapivému“ vývoji situace, nebo ve smyslu neschopnosti přizpůsobit své aktivity nově vznikajícím okolnostem a ulpívání na rigidních, neúčelných schématech odpověďového chování

Konkrétní povaha těchto odlišností pak specifikuje individuálně příznačný profil „rizikové osobnosti“ v dopravě. V protikladu s těmito negativními vlastnostmi lze považovat za významné pro bezpečnost jízdy: emocionální stabilitu, nízkou emocionální vzrušivost, tendenci zachovávat i ve vyhocených situacích klid a rozvahu, sebeovládání a racionální řešitelský přístup se schopnosti modifikovat své jednání v souladu se situačními změnami.

Odbornou psychologickou veřejnost pravděpodobně zajímá, o jaké druhy psychologických technik a metod, sdružených v tzv. testových bateriích se jedná. Vzhledem k tomu, že autorské a licenční právo na jejich použití vlastní Asociace dopravních psychologů, neuvádíme je konkrétně /adresně/, ale pouze s jejich významem a cílem použití.

O osobnostních parametrech bylo již řečeno výše, včetně uvedení jednoho z testů /Mikšík, 1985/. V posuzování všeobecných rozumových a speciálních schopností se jedná o ověření úrovně, stavu a kvality vnímání pozornosti, paměti, senzomotorické koordinace, reakční pohotovosti a pohotovosti v rozhodovacích procesech, odolnosti vůči monotónnosti, únavě a různým stresogenním faktorům atd. Pro některá specifika v kategoriích řidičů jsou doplňkově sledovány a ověřovány např. právní povědomí, aspirační úroveň, mizantropie, prostorová představitost atd.

Závěry z psychologických vyšetření jsou uvedeny v tzv. „Zprávy. . .“, které se formálně i obsahově liší z hlediska příjemce, a to jedná-li se např. o zaměstnavatele, dopravní inspektorát, živnostenský úřad či zdravotnické zařízení.

#### 4. DOPRAVNÍ PSYCHOLOGIE V TŘETÍM TISÍCLETÍ

Dopravní psychologie patří mezi mladší odvětví psychologického výzkumu a aplikace. V našich podmínkách má však již svoji neopominutelnou historii zakotvenou především v předválečné éře průkopníků, tzv. psychotechniky. Počátky dopravní psychologie jsou již známy od založení Psychotechnického ústavu v roce 1922. V roce 1925 byl již tento ústav účasten na výběru pilotů a řidičů motorových vozidel československé armády.

Novodobější historie se datuje od 60. let, kdy začala vznikat celá řada psychologických pracovišť v rezortu dopravy. S potřebou sjednotit náplň jejich práce a zabezpečit jejich jednotné metodické vedení vzniká Ústřední dopravní institut a později Ústav silniční a městské dopravy /ÚSMD/. Úsek psychologie zde byl založen v roce 1969. ÚSMD je do dnešní doby vrcholným pracovištěm, koncepčně i metodicky ovlivňující činnost odborných pracovišť specializovaných na problematiku řidičů silniční a městské dopravy.

Ústav silniční a městské dopravy v Praze je také autorem dopravně psychologických vyšetřovacích metod. První metodiku pro vyšetřování řidičů u nás vydal v roce 1972 pod názvem „Metodika pro vyšetřování řidičů dopravními psychology“. Od té doby již vyšla třetí verze — dle ÚMSD „Alternativní metodika“. Pro informaci uvádíme jejich rozlišení barevným vyjádřením: „Bílá metodika“ rok vydání 1972, „Zelená metodika“ r. 1980, „Modrá metodika“ r. 1992. V posledně vydané metodice uvádí její autor, PhDr. E. Bakalář, index 9202. Určuje rok, kdy je odevzdaná do praktického používání / 1992/, index 02 znamená rok expirace /2002/, metodika má tedy nejméně 10-ti letou životnost.

Rovněž byla vytvořena Asociace dopravních psychologů /ADP/ jako stavovská organizace, registrovaná Ministerstvem vnitra ČR/VSP/1-2217/90-F. /Její poslání je sdružovat kvalifikované dopravní psychology, kteří se zabývají nejen vyšetřováním řidičů v silniční dopravě, ale i pracovníků v dopravě železniční. ADP stanovuje a kontroluje metodiky, normy a hodnotící kriteria pro posuzování psychické způsobilosti řidičů, organizuje výcvik dopravních psychologů v technikách a metodách jejich práce a organizuje vzájemnou supervizi práce členů ADP. ADP také žádá své členy používat při vyšetřování jednotnou a závaznou metodiku, obsahující baterii testů, z nichž každý prověřuje jednu nebo více rizikových oblastí. Dopravní psycholog musí také vlastnit laboratoř vybavenou příslušnou přístrojovou technikou, umožňující zjišťovat složitější reakční chování, kterému bývá v praxi přikládána značná důležitost. Přístrojové testy dávají také větší příležitost k pozorování vyšetřované osoby při práci a přispívají tak k větší validitě celkového psychologova úsudku. Aktuální přístrojovou technikou je „Determinační přístroj“ a „Ostravský dispozitiv“. Odbornost a kvalita činnosti dopravního psychologa je průběžně metodicky kontrolována stavovskou organizací ADP.

V třetím tisíciletí, v rámci styku s vyspělými státy Evropy i zámoří, bude nutno zdokonalovat metodiku tak, aby zodpovídala novým podmínkám v silniční dopravě. Dle Asociace dopravních psychologů je Česká republika zapojena do



projektu tzv. „SARTRE 2“ spolu s dalšími 19 zeměmi Evropy pod názvem „Projekt zjišťování sociálních postojů k riskování v silniční dopravě“. Cílem programu je přispět k bezpečnosti veřejné dopravy v zemích EU a s nimi sousedících zemích. Nejpregnantněji to na jedné z konferencí vyjádřil jeden z organizátorů G. Dobias z Francie, když v souvislosti s přijetím dalších zemí ze střední a východní Evropy řekl: /in Váš 1997/ „Je naší povinností pomoci těmto zemím zvládnout nárůst motorismu bez toho, aby za něj museli zaplatit obětmi na životech, jak již mnohé motorizované země zaplatily“. Jeho slova jen opět potvrzují již výše uvedené, že smyslem a posláním psychologického vyšetření je přispět k bezpečnosti v dopravě.

### ZÁVĚR:

Článek ve svém vymezení nepostihuje problematiku dopravní psychologie v celé její šíři. Dopravní psychologie se kromě silniční a městské dopravy týká rovněž dopravy železniční, letecké a lodní a novodoběji by to mohla být i doprava kosmická. Do problematiky dopravní psychologie rovněž patří i psychologické faktory výuky a výcviku, dopravní výchova, dopravní nehody, konflikty a jejich prevence a řada dalších sociálně psychologických aspektů v dopravě.

Smyslem článku, kromě dílčích informací, bylo i podnítit nové absolventy oboru psychologie v jejich rozhodování o budoucí životní profesní kariéře.

### LITERATURA:

uváděny jsou publikace nejen použité pro tento materiál, ale pro zájemce o hlubší studium této problematiky i publikace další

1. Bakalář, E. , Tošner, J. : Využití diagnostiky v psychologii silniční a městské dopravy, Psychol. v ek. praxi, 4/88
2. Bena, E. , Hoskovec, J. , Štikar, J. : Psychologie a fyziologie řidiče, NADAS Praha, 1962
3. Blažek, I. : Stanovení sociálně-zdravotní a pracovní lékařské problematiky silniční a městské dopravy, ÚŽZ, Pha, 1971
4. Bureš, Z. , Vacíf, K. : Problémy a metody psychologické pro fesiografie, Psychol. v ek. praxi, 3-4/66
5. Čáp, J. : Pedagogickopsychologická hlediska v profesiogra fických metodách, Psychol. v ekon. praxi 4-5/70
6. Fandelová, E. , Sarmány, I. : Tendencia k riziku a osobnosť vodiča, Psychologie v praxi, 3-4/96
7. Friml, K. : Automobil a paragraf, NADAS Praha, 1966
8. Heinzl, Z. , Janoušková, N. : Studie vojenského řidiče, ÚVN, Pha, 70
9. Hoskovec, J. , Pour, J. , Štikar, J. : Psychologie a technika výcviku řidičů, NADAS Praha, 1966
10. Chorvát, F. , Orlík, J. : Za volantom človek, Šport Blava, 1980
11. Ivanov, A. a kol. : Výzkum podmínek ovlivňujících bezpečnost nákladní automobilové dopravy. VÚBP Praha, 1958
12. Kobliha, V. : Psychologické a sociální aspekty dopravního chování řidičů z hlediska bezpečnosti sil. dopravy, ÚMSD Pha, 77
13. Křivohlavý, J. : Psychologie dopravy, ČVUT Praha, 1969
14. Mikšík, O. : Zjišťování a hodnocení psychické integrovanosti předpokladů a procesu desintegrace osobnosti. MNO Praha, 1985
15. Pardel, M. a kol. : Bezpečnost za volantom, UTEL Blava, 1988

16. Raiskup, J. :Rozhodovací proces při volbě dopravního prostředku, Katedra psychol. FFUK Praha, 1972
17. Réti, L. :Stres za volantom, Osveta Martin, 1988
18. Rošková, E. :Riziková v kontexte osobnostných determinant objektívnych ukazatelov dopravného správania vodiča, Psychologie v ek. praxi, 3-4/96
19. Štikar, J. , Hoskovec, J. :Přehled dopravní psychologie, UK, 95
20. Václavík, V. a kol. :Řízení motorových vozidel, SPN Pha, 88
21. Váš, P. :Materiál k špecializovanému kurzu dopravnej psychológie, Asociácia doprav. psychológov, Blava, 1997
22. Výrost, J. :Počítačová verzia batérie pre diagnostiku psychickej sposobilosti vodičov, Psych. v ek. praxi, 3-4/96
23. Zinger, :Pět sekund pred haváriou, Alfa, Blava, 1987
24. METODIKY:K dispozici pouze členům ADP/
- a/ Heinzl, Z. , Hoskovec, J. , Štikar, J. : Metodika vyšetřování řidičů dopravní psychologie /tzv. "Bílá"/ÚMSD Pha, 72
- b/ Bakalář, E. :Alternativní metodika dopravně psychologického ADP, Praha 1980
- c/ Bakalář, E. :Metodika vyšetřování a posuzování řidičů mo vyšetřování řidičů z povolání /"Zelená"/ADP, Pha 80
- d/ Bakalář, E. :Metodika vyšetřování a posuzování řidičů motorových vozidel dopravními psychology /"Modrá"/ ADP, Pha 92

### ABSTRACT:

The purpose of the article is to proclaim the importance of psychology of transport for the issue of motor traffic safety. Personality of the driver and his capability of driving is emphasized as the most important factor of the traffic safety