

# OTÁZKY PRO PSYCHOLOGA

*Odpovídá PhDr. Mgr. Karel Havlík*

## PSYCHOPAT NAPADL ŘIDIČE AUTOBUSU

**Jezdím autobusem v našem okrese již pětatřicátým rokem, ale to co se dnes na silnici děje nemá obdoby. Co je to za člověka, který zmlátil domažlického řidiče autobusu tak, že mu způsobil krvácení do mozku. Jak se agresivním řidičům bránit?**

K agresivnímu chování řidiče osobního vozu, který surově zbil třiašedesátiletého řidiče ČSAD na autobusovém nádraží v Domažlicích se nemohu vyjádřit. Vím o něm pouze z medií. Soudně znalecký posudek bude na obviněného nepochybně zpracován klinickým psychologem a psychiatrem. Mohu jen obecně poznamenat, že skutky tohoto ražení popisují učebnice psychopatologie a psychiatrie tak, že by mohlo jít o chování v afektu, který jedinec nezvládl a nechal se strhnout k násilnému jednání. **Afekt jako impulzivní a bouřlivý citový projev, který se často vybije nepřiměřenou agresivitou, se objevuje u osob s disociální nebo s hraniční poruchou osobnosti – dříve psychopatie.** Agresivita se u těchto řidičů přizdívaných „silniční pirátů“ také projevuje v bezohledném sebeprosazování, v riskantním předjíždění, v nepřiměřené rychlosti, v nedodržování bezpečné vzdálenosti, jízdou přes plnou čáru, „vybrždováním druhých“ atd. Nezřídká patří lidé tohoto typu, jak ukazuje moje dopravně psychologická praxe, k tzv. vybodovaným nebo soudně trestaným řidičům.

Na zvrácenou hru silničních agresorů bychom neměli přistupovat. Neměli bychom se nechat se vyprovokovat, nedráždit je, neoplácet stejné stejným a pokud možno nereagovat na jejich psychopatologické chování. Domažlický řidič se zřejmě snažil s útočníkem vyjít v klidu a po dobrém se dohodnout, tak jako během mnohaleté praxe jednal s cestujícími. **Z posudku dopravně psychické způsobilosti, který jsem před časem jako psycholog pro ČSAD vypracoval na napadeného řidiče, vyplynulo, že je přizpůsobivější, smířlivější, citlivější, obezřetnější s vyšší sebekontrolou i odpovědností a tendencí vyhýbat se konfliktům.**

## LÉKAŘ ŽÁDÁ POSUDEK JEN OD DOPRAVNÍHO PSYCHOLOGA

**Jako řidič z povolání jsem absolvoval podle zákona psychologické a neurologické vyšetření. Mohl jsem si vybrat psychologa podle svého gusta. To prý od srpna 2011 neplatí. Dopravně psychologické vyšetření mohou provádět, podle nedávno schválené novely o provozu na pozemních komunikacích, jenom dopravní psychologové.**

Máte pravdu. Dopravně psychologické vyšetření může nyní provádět pouze dopravní psycholog a psycholog, jemuž udělilo ministerstvo dopravy akreditaci. Akreditace je kromě jiného podmíněna příslušným vysokoškolským vzděláním včetně absolvování postgraduálního studia dopravní psychologie a nejméně tříletou praxí v oboru dopravní psychologie. **Pro lékaře má být dnes platný jedině písemný posudek od dopravního psychologa.**

Donedávna prováděli psychologické vyšetření řidičů i psychologové z oborů nesouvisejících s psychologíí práce a dopravy, např. kliničtí, forenzní, dětské atd., což se ukázalo jako problematické. **Dopravní psychologie je samostatný vědní obor.** V minulosti museli mít např. ČSAD, MHD aj. vlastní psychologické laboratoře. Dopravní psychologové procházeli

speciálním vzdělávacím programem organizovaným ÚSMD Praha a při vyšetřování aplikovali specifickou a výzkumy prověřenou testovací baterii určenou jen pro řidiče.

**Dodávám, že podle novely § 87a je dnes povinen podrobit se dopravně psychologickému vyšetření každý řidič, který žádá o vrácení řidičského oprávnění podle §123d. Lékař tedy nesmí udělit zdravotní doporučení bez psychologického posudku nejen profesionálovi, nýbrž od nynějška i řidiči – amatérovi, který byl tzv. vybodován nebo soudně trestán za vážnou dopravní nehodu nebo přišel o ŘP na déle než rok.**

V zákoně zůstalo, že řidič z povolání musí být psychologicky vyšetřen na počátku profesní činnosti a pak v 50 letech a dále každých pět let. Neurologické vyšetření a vyšetření na EEG není již povinné. **Povinností lékaře však je nařídít dopravně psychologické vyšetření dříve než určuje zákon při podezření na změnu psychické způsobilosti. Rovněž právem i povinností dopravního psychologa je doporučit, ve shodě s lékařem, dřívější termín kontrolního psychologického vyšetření.**

## **PROFESIONÁLNÍ ŘIDIČI BY MĚLI ODCHÁZET DŘÍVE DO DŮCHODU**

**Nečasova vláda hodlá plošně prodloužit věk odchodu do důchodu z dnešních 62 na 67 až 73 let. Co vy na to jako psycholog?**

Prodlužující se délku života a psychosomatickou způsobilost k práci nelze mechanicky srovnávat. **Kalendářní věk není zdaleka tak důležitý jako věk mentální a biologický.** Stárnutím organismu ubývá schopností k výkonu povolání a úbytek fyzické a psychické kapacity je individuálně nestejný a různý i podle pohlaví a profese. U někoho je proces stárnutí rychlejší a u jiného pomalejší. Fyzické opotřebování člověka je zřetelné u náročných povolání jako například horník, hutník nebo požárník. Psychické opotřebování je vysoké zejména v profesích s nadměrnou duševní zátěží jaká je například u řidičů exponovaných doprav, leteckých dispečerů, pilotů, strojvůdců, vojáků na misích, výkonných policistů aj.

I proto musejí profesionální řidiči absolvovat zákonem dané dopravně psychologické vyšetření každých pět let po dovršení 50 let. V minulosti byl u řidičů ČSAD cyklus vyšetření ještě kratší. Dopravní psychologové tehdy navrhovali pro řidiče náročných doprav snížení věku odchodu do důchodu na 57 let!

Naše praxe prokázala, že po padesátce se u většiny řidičů **prodlužuje čas nutný k přiměřené pohybové odpovědi (reakci) na světelný nebo zvukový podnět, zužuje se zorné pole, vzrůstá citlivost na oslnění, zhoršuje se adaptace oka na šero a tmou, myšlenkové procesy se zpomalují a nastávají potíže s rozhodováním**

**První příznaky stárnutí začínají úbytkem zrakové ostrosti a sluchové kapacity. U řidičů nad 55 let ochabuje rychlost a přesnost reakce. Po šedesátce dochází k výraznějšímu poklesu psychosomatické výkonnosti a u mnohých řidičů se přidružují problémy se vstřípivostí paměti, s fixací myšlení a se stresovou odolností.** Zdravotní a tělesný stav obtěžují symptomy chorob stáří – bolesti kloubů, páteře a zad, srdeční a oběhová onemocnění, vysoký nebo kolísavý krevní tlak, revmatismus, poruchy metabolismu, prostaty aj. **Autobusoví řidiči například častěji trpí, v porovnání s řidiči nákladu, vysokým krevním tlakem i jako důsledek stresu z výjimečné odpovědnosti.** V zájmu objektivit uvádím, že mnozí řidiči s třicetiletou bezúhonnou praxí nepostrádají schopnost některé nedostatky úspěšně kompenzovat a mohou dobře vykonávat povolání ještě ve věku 65 let. Většina však končí s prací kolem šedesátky. **Pokud by se měla stanovit nová hranice odchodu do důchodu pak by měla být odlišná, v zájmu zdraví a bezpečnosti lidí, v souvislosti s náročností a délkou vykonávané profese. Politická a ekonomická kritéria by neměla být v rozporu s kritérii medicínskými zejména psychosomatickými.**

## KOJENCI NEPATŘÍ DO JESLÍ

Evropská unie je v mnohém pro nás prospěšná, ale občas mám dojem, že někteří její úředníci uvažují ve shodě s totalitními režimy. Důkazem je nápad, že dvouletá batolata mají být odkládána do mateřských školek. V třetí říši a v Sovětském svazu odkládali kojence nedlouho po narození do jeslí. Vynutila si to prý kolektivizace, rasová čistota a válka. Po vzoru SSSR se u nás rozvinula péče o děti v jeslích v padesátých a šedesátých letech. Experiment skončil na zásah ÚV KSČ, která uznala argumenty renomovaného pediatra prof. Švejcara a dětského psychologa prof. Matějčka. Jak na dokládání miminek a batolat dnes pohlíží psychologická věda?

Ve zmíněných režimech se vycházelo z ideologických představ, které se u nás tehdy nazývaly „ženská emancipace.“ Děti se považovaly za určitou zátěž v prosazování této „emancipace“ a věřilo se, že kolektivní výchova upevní jejich víru v systém. Dokonce se zavrhovalo i kojení. Nedostatek mateřské péče zejména citového pouta matka – dítě mohl vyvolat u citlivějších batolat deprivaci. Děti citově trpěly. U mnohých se to později odrazilo i v duševní nerovnováze a častější nemocnosti. **Psychosomatickému zdraví dětí, jak dnes tvrdí psychologická a medicínská věda, prospívá láskyplná komunikace matky s dítětem už před narozením, šetrný porod a hlavně neoddělování novorozence od matky. Nezbytností je, a to miminka v jeslích postrádala, plné kojení trvající nejméně půl roku podle potřeby dítěte. Častý tělesný a psychický kontakt s potomkem (mazlení, povídání, nošení atd.) spolu s přiměřenou mírou stimulace přispívají k rozvoji smyslů, intelektu, psychomotoriky aj., Batolata potřebují citovou péči rodičů a ohleduplné, léč důsledné vymezování výchovných hranic. Nesmírně důležitý je život dítěte v rodině do tří let věku, aby se vytvořil nosný vztah s hlavní pečující osobou a naplňovaly jeho základní potřeby lásky, bezpečí, jistoty, porozumění.** Kvalita tohoto spojení ovlivňuje duševní rovnováhu, psychosomatiku a kvalitu příštích vztahů, které dítě v životě naváže včetně důvěry v okolí a vlastní zdravé sebedůvěry. Rodiče by si měli uvědomovat, že dítě je **boží dar**, o který se mají svědomitě starat a později odevzdat světu v dobrém stavu. Odkládat dvouleté a mladší děti do společných zařízení, byť hygienicky a odborně vybavených, je dnes v rozporu s přirozenými potřebami a zájmy dětí. Stát by měl proto preferovat péči v nejpřirozenějším prostředí dítěte.

## PROČ MUSÍ VYBODOVANÝ ŘIDIČ NA PSYCHOTESTY?

**Celá léta nebylo třeba dělat psychotesty pro vybodované řidiče a nyní to zákon nařizuje. Považuji to za další trest pro potrestané řidiče. Copak nestačí lékařská prohlídka, když člověk žádá o vrácení řidičského oprávnění?**

Nestačí, protože lékař zkoumá tělesné zdraví a smyslovou způsobilost – zrak a sluch. Není však schopen, vzhledem k svému vzdělání, odpovědně posoudit psychickou způsobilost k řízení motorového vozidla. Psychická způsobilost, zjednodušeně řečeno, představuje soubor specifických schopností a vlastností pro přiměřeně prováděnou činnost řidiče.

Pouze dopravní psycholog je kompetentní a má příslušné psychodiagnostické metody k ověření této způsobilosti. Ovšem u vybodovaných řidičů jde o víc. Psychodiagnostika je rozšířena a prohloubena.

**Psycholog by se měl vyjádřit k příčinám selhávání nepřizpůsobivého řidiče a především objektivně zjistit zda by mohl nadále selhávat anebo zda je schopen nápravy. Vyšetření**

je dražší, protože psycholog musí aplikovat metody složitější a pro něho interpretačně i časově náročné, například projektivní.

**Klíčovým smyslem vyšetření je tedy zabránit, aby se v dopravním provozu vyskytovali řidiči, kteří ohrožují zdraví a životy druhých lidí i své vlastní. Ostatně jinak by nemělo vyšetřování smysl.**

Dosavadní zkušenosti z dopravně psychologického vyšetřování žadatelů o vrácení řídičského oprávnění naplňují hypotézu, že kořeny selhávání vyrůstají z narušené osobnostní struktury vlastností a méně již z nedostatečných schopností.