

Z historie dopravně psychologického střediska ČSAD n.p. Plzeň

Dopravní psychologie se u nás začala v polovině šedesátých let minulého století uplatňovat u armády. Psychologické laboratoře zřizovaly vojenské nemocnice. V plzeňské vojenské nemocnici vyšetřovali počátkem sedmdesátých let i řidiče ČSAD. Díky hromadnému komplexnímu psychologickému posuzování vojenských řidičů nákladních a speciálních vozidel i tanků aj., klesla v armádě podstatně dopravní nehodovost.

První dopravně psychologická laboratoř pro řidiče z povolání v západních Čechách zahájila činnost v květnu 1975 v tehdejší národní podnik ČSAD Plzeň, který zaměstnával na pět tisíc řidičů nákladu, cisteren, MHD, autobusů a MKD v desítkách dopravních závodů na území dnešních krajů Plzeňského a Karlovarského.

V podnicích ČSAD a MHD mělo dopravně psychologické vyšetřování přispět k všestrannému zvyšování efektivity a bezpečnosti silniční dopravy. Stěžejním úkolem psychologa bylo, aby na základě výsledků vyšetření informoval vedení podniku o dopravním charakteru a z toho odvozeného dopravního chování řidiče v souladu s profesní náročností.

Při slavnostním otevření provozu nového střediska uvedl ředitel pražského Ústavu silniční a městské dopravy ing. B. Hanuš CSc.: „*Vzhledem ke své vybavenosti a personálnímu obsazení může tato laboratoř úspěšně realizovat požadavky zasedání ÚV KSČ z května 1974 o úkolech vědy a techniky v oblasti silniční dopravy. Nové psychologické pracoviště je jedním z nejlepších a nejlépe vybavených, které ÚSMMD metodicky řídí.*“

Z obsáhlého projektu psychologické laboratoře vyjímáme přehled úkolů dopravně psychologického střediska ČSAD:

Posuzování dopravně psychické způsobilosti se provádělo u:

1. nově přijímaných řidičů
2. stávajících řidičů, kteří dosud neabsolvovali dopravně psychologické vyšetření
3. zaměstnaných řidičů (kontrola) každých pět let anebo dříve podle požadavků vedení, psychologa a lékaře
4. uchazečů o řidičský výcvik skupiny C a D
5. učitelů autoškol
6. řidičů, kteří zavinili nebo se podíleli na dopravní nehodě
7. řidičů s opakovanou účastí na dopravních nehodách menšího rozsahu
8. zájemců o učební obor automechanik
9. absolventů učebního oboru automechanik
10. absolventů učebního oboru automechanik, kteří se hlásili na pozici řidiče
11. řidičů MHD a jiných dopravních podniků
12. řidičů ve věku nad 50 let podle doporučení vedení závodů a lékaře
13. pracovníků provozu s opakovanými úrazy
14. středně liniových řídicích pracovníků – dispečerů, garážmistrů, mistrů odborného výcviku aj.
15. řídicích pracovníků (dnes manažerů), o jejichž vyšetření požádá vedení podniku a závodů, lékař, dopravní inspektorát, prokuratura aj.

Psychologické poradenství se zaměřovalo na pracovníky:

1. s některými nedostatky ve schopnostech pro řízení
2. s některými nedostatky v dopravním charakteru a dopravním chování
3. v mimořádně náročných pracovních pozicích

4. s opakovanými drobnými dopravními nehodami a přestupky
5. s opakovaným úrazem
6. po déletrvajícím zejména psychosomatickém onemocnění
7. s konflikty na pracovišti
8. personálních oddělení, učitele autoškol, vedoucí pracovníky, funkcionáře sportovních a společenský podnikových organizací,
9. nacházející se v krizových situacích pracovních i soukromých, například řidič v rozvodovém řízení

Psychologické poradenství také přispívalo k zlepšování pracovního prostředí například z hlediska psychohygienického.

Pedagogicko psychologická činnost:

1. příprava a realizace přednášek z dopravní psychologie, psychologie práce, psychologie osobnosti, sociální psychologie, duševní hygieny včetně problematiky režimu práce a odpočinku, zátěže a únavy a způsobů psychické relaxace
2. podíl na sestavování učebních plánů pro školení vedoucích pracovníků, dispečerů, garážmistrů a dalších
3. příprava a realizace přednášek o dopravní psychologii pro odbornou i laickou veřejnost
4. publikování materiálů odborného nebo odborně – populárního charakteru v mediích
5. zpracování a překlady manuálů pro práci dopravních psychologů

Vědecko – výzkumná činnost:

1. problematika bezpečnosti práce – psychosomatická zátěž řidičů aj.
2. příčiny selhávání řidičů v různých podmínkách a u různých druhů doprav
3. problematika stabilizace a fluktuace zaměstnanců
4. ověřování projektivních metod v dopravní psychologii
5. další úkoly řešené ve spolupráci s ÚSMD Praha

Kapacita laboratoře se odhadovala nejméně na 700 vyšetřených osob ročně.

Vyšetřování probíhalo skupinově po deseti osobách a individuálně.

Personální obsazení:

1. vedoucí dopravní psycholog s rozšířenými znalostmi v oblasti klinické psychologie a psychologie práce a organizace
2. asistentka
3. administrativní pracovnice na půl úvazku

Externí spolupracovníci:

1. lékař s dopravní specializací
2. neurolog
3. psychiatr
4. technik

Projekt laboratoře o 40 stránkách vypracovaný v roce 1974 dále například obsahoval:

- pracovní náplň jednotlivých pracovních pozic
- kompetence a odpovědnost
- organizaci s řízení psychologického pracoviště
- rozměry a vybavení místností - jedna pro skupinové vyšetření, další pro vyšetření na přístrojích a další pro individuální vyšetření + čekárna a předsíň
- soubory psychodiagnostických metod pro různé druhy vyšetření,
- **přístrojová technika:**
 1. **ostravský diapositiv** pro ověřování a měření složitých rozhodovacích reakcí na podněty vizuálního a akustického charakteru včetně koordinace rukou a nohou řidiče v časové tísní a v překvapivých situacích. Zkušený psycholog získal také informace o některých vlastnostech osobnosti
 2. **vídeňský determinační přístroj** pro zjišťování a měření reakcí na vizuální podněty, selektivity, tenacity, koncentrovanosti a některých dalších dílčích aspektu reaktibility
 3. **tachistoskop** k prověřování vlastností percepce, zejména koncentraci pozornosti, přizpůsobivosti, flexibility, reakce na frustraci atd., při déle trvajícím pracovním zatížení
 4. **taping** pro měření rychlosti reakcí a jejich ovlivnitelnosti únavou
 5. **tremometr** ke zkoumání psychosomatických projevů úzkosti a neurotických příznaků a k ověřování psychomotorické koordinace oko – ruka včetně kvality a kvantity vizuálního vnímání atd.

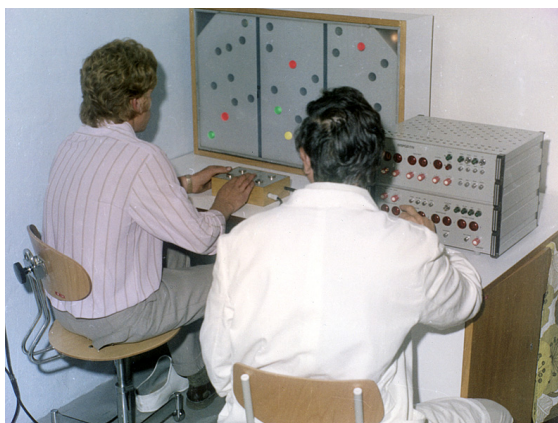
Projekt obsahoval kromě finančního rozpočtu také detailní plány místností, zasedací pořádek, časový rozvrh skupinového vyšetření pro jednotlivé druhy doprav, soubory aplikovaných psychodiagnostických metod, provozní řád a směrnici o činnosti psychologického střediska včetně základních personálních dotazníků, charakteristiky řidiče od vedoucího, záznam od lékaře, evidenci z dopravního inspektorátu aj.

Práci v dopravně psychologickém středisku, které v osmdesátých letech také provádělo vyšetřování řidičů plzeňské městské hromadné dopravy, ukončil jeho zakladatel PhDr. Mgr. Karel Havlík v roce 1990, zatímco jeho odborná asistentka paní Věra Moulisová zůstala a pokračovala v činnosti se začínající dopravní psycholožkou PhDr. Jitkou Kubátovou.

Provoz psychologické laboratoře ČSAD skončil s postupnou privatizací podniku na akciové společnosti Četrans a ČSAD autobusy asi v polovině devadesátých let.

V roce 2005 byl dr. Havlík požádán vedením společnosti ČSAD autobusy Plzeň o znovu zavedení dopravně psychologického vyšetřování řidičů v souladu s novým zákonem. Obnovení provozu dopravní psychologie v ČSAD dosud trvá a od roku 2005 absolvovalo komplexní a kontrolní dopravně psychologické vyšetření stovky řidičů.

Stejný postup zvolil i Četrans Plzeň kam byla převedena mezinárodní kamionová doprava původního n.p. ČSAD Plzeň a řidiči využívají dodnes služeb znovu otevřeného dopravně psychologického střediska.



Vyšetřování řidiče, který reaguje na světelné a akustické podněty na Ostravském dispozitivu v dopravně psychologickém středisku ČSAD Plzeň v Plzni – Doubravce.



Pohled na část místnosti pro skupinové vyšetřování řidičů. Uprostřed na stojánku je diaproyektor k promítání projektivních testů a instrukcí k testům schopností.



Individuální vyšetření řidiče Lüschevým subtestem barev pomocí originálních karet.



Vyšetřování reakcí řidiče na vizuální podněty Vídeňským determinačním přístrojem.