



## Kurz

# Dopravněpsychologické vyšetření podle „Víceúrovňového modelu posuzování behaviorálních problémů u řidičů“©

---

## Základní informace o přístupu k vyšetření pomocí Víceúrovňového modelu

Základním východiskem předkládaného modelu je předpoklad, že jestliže máme predikovat rizikové chování řidiče v budoucnu, musíme pochopit důvody, které řidiče vedly k nedodržování zákonů a pravidel silničního provozu v minulosti. Klíčovou otázkou, na kterou v rámci vyšetření hledáme odpověď, tedy je, **proč** řidič nectí pravidla, **pomocí jaké intervence** je možné tuto situaci změnit a podle **čeho** poznáme, že nastala u řidiče změna vzhledem k bezpečnosti řízení.

K různým skupinám řidičů, kteří podstupují dopravněpsychologické vyšetření, je nutné přistupovat velmi individuálně. Zcela rozdílná jsou východiska pro posuzování profesionálních řidičů (posuzujeme jejich způsobilost pro výkon profese), rizikových řidičů (posuzujeme důvody rizikového chování a potenciál pro jejich změnu) nebo starších řidičů (zejména posuzujeme jejich výkonové vlastnosti a jejich dostatečnost pro bezpečné řízení).

Zatímco u profesionálních nebo starších řidičů je důraz kladen na jejich schopnost dodržovat zákony a ctít pravidla a předpisy obecně (u profesionálních řidičů zejména z pohledu



osobnostních vlastností – tj. kompatibilita jejich osobnostních vlastností s nároky profese, u starších řidičů zejména z pohledu výkonových vlastností), u rizikových řidičů (tj. řidičů, kteří podstupují dopravněpsychologické vyšetření z důvodu nedodržování předpisů) se již rozlišují různé úrovně/příčiny problémů (nedodržování předpisů). Pro každou úroveň tak existují konkrétní kritéria, čímž je zajištěno adekvátní řešení daného specifického problému. Ignorování rozdílů mezi různými vzorci chování by bylo v rozporu s nejnovějšími studiemi zaměřenými na problematiku relapsů po úspěšně absolvovaných dopravněpsychologických vyšetřeních.

Klíčovým východiskem je definovat kognitivní a emoční kontrolní mechanismy, jež mají za následek neschopnost respektovat pravidla a předpisy, jakož i obecně rizikové chování v silniční dopravě. K vyjádření těchto kognitivních a emočních kontrolních mechanismů byla zvolena hierarchická struktura. Podle ní může být porušení silničních předpisů „symptodem“ rozsáhlé základní dysfunkce odrážející míru sociokulturní adaptability dané osoby. Tato provinění však na druhou stranu mohou být také výsledkem nedostatečného vnímání a interpretace pravidel silničního provozu a následků jejich porušování. Následující hypotézy V1, V2 a V3 se liší závažností behaviorálních problémů. Hypotézy týkající se způsobilosti k řízení motorového vozidla je nutné odlišit od vědeckých hypotéz. V rámci procesu posuzování způsobilosti k řízení jsou hypotézy často formulovány tak, aby propojovaly diagnostickou klasifikaci a změnu v chování, jež je podmínkou kladného výsledku vyšetření.

V zájmu zdůraznění vzestupné závažnosti problémů jsou jednotlivé hypotézy uváděny v opačném pořadí.

**Hypotéza V3** popisuje klienty, jejichž problematické chování v dopravě se liší od jejich běžně projevovaných sociálních a psychických schopností. V tomto případě je nutné se zaměřit na procesy učení a rozlišování, na modifikaci určitých návyků a regulaci emočního stresu při účasti na silničním provozu. Konflikty v rámci V3 souvisejí s osou „klient – pravidla silničního provozu“, zatímco osobnostní struktura zůstává beze změny a přizpůsobivá.

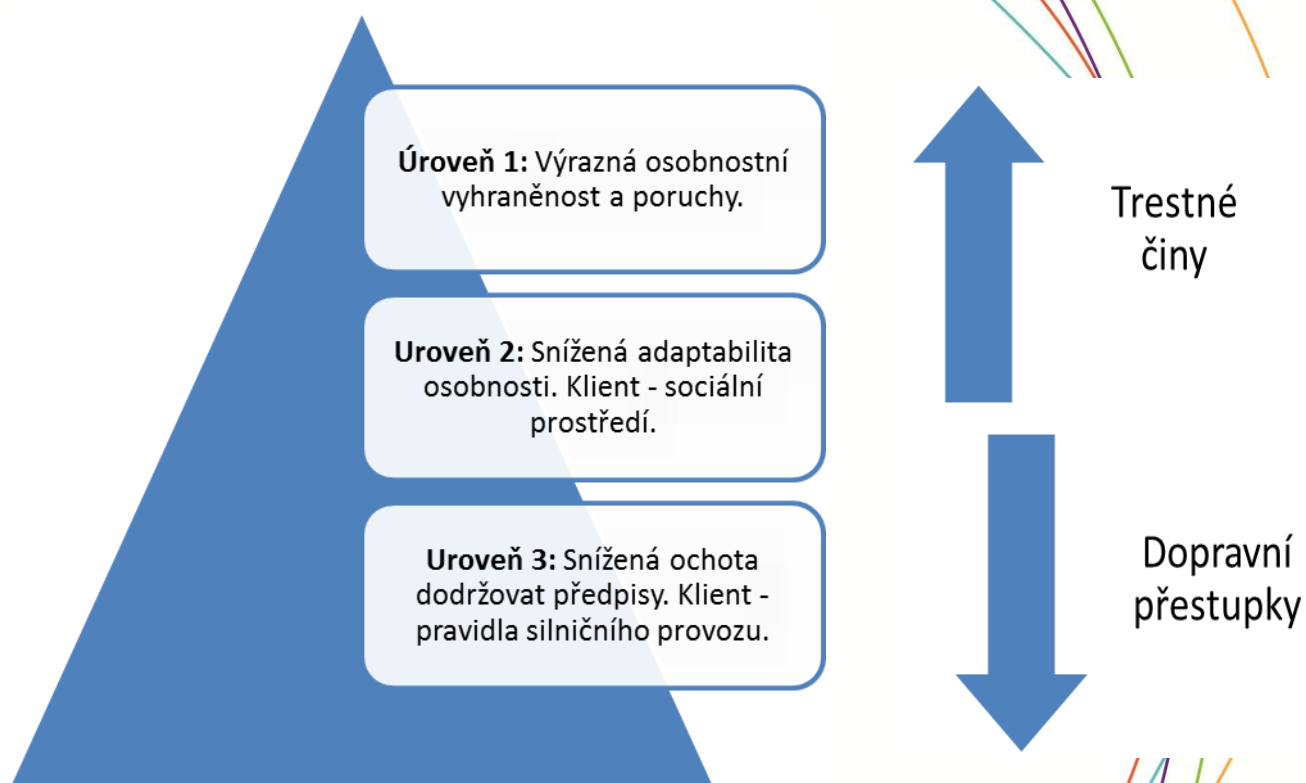
**Hypotéza V2** se zaměřuje na skupinu osob se středně závažnými problémy. Přestože se dopustily dopravních přestupků a trestných činů, jejich účast na silničním provozu lze popsat jako aberantní a neadekvátní obzvláště v intencích jejich emoční regulace nebo v důsledku nepřiměřených emočních reakcí. Jinými slovy, behaviorální problémy, jež vedou k dopravnímu přestupku, se projevují v obecné schopnosti klienta kontrolovat emoce a ve



vztahových vzorcích. Osoby, které lze zařadit pod hypotézu V2, si také často stěžují na konflikty a stres v jiných sociálních kontextech. Jejich vzorce chování se vyvinuly do silných návyků a vedou k deficitům v řízení podle předpisů a obecně v jejich schopnostech učit se z chyb. V konečném důsledku tato skupina osob není schopna adekvátně reagovat na negativní zážitky a vykazuje proto sníženou schopnost dodržovat v dopravě pravidla a předpisy. Tito lidé své chování nezmění, ani když utrpí újmu nebo způsobí újmu druhým, prožijí nějakou negativní sociální nebo psychologickou situaci nebo se stanou účastníky nehody. Konflikty u hypotézy V2 jsou charakterizovány osami „klient – sociální prostředí“ a „klient – pravidla silničního provozu“.

**Hypotéza V1** popisuje osoby se závažnými poruchami přizpůsobení a osobnosti, což jsou problémy s výraznými důsledky z hlediska dodržování pravidel a předpisů. Vychází se zde z předpokladu, že dopravní přestupky v tomto případě vyjadřují poruchu emočního a sociálního vývoje dané osoby, které se během let upevnily a vyžadují terapeutickou práci. Tyto hlubší problémy již mohly v minulosti vést k celé řadě přestupků a provinění. Těžiště konfliktu nyní spočívá v osobě samé spíše než ve vztahu dané osoby ke svému okolí. Příslušná osoba vykazuje problémy v různých sociálních kontextech a tyto problémy již nějakou dobu trvají.

# INSTITUT PSYCHOLOGICKÝCH SLUŽEB



Graf 1. Tři úrovně behaviorálních problémů u řidičů.

V návaznosti na popis různých oblastí problémů je na místě doplnit poznámku o cíli, jehož se dopravněpsychologické posouzení způsobilosti k řízení snaží dosáhnout. Možných důvodů pro spáchání přestupku v budoucnu existuje celá řada, stejně jako je mnoho způsobů, jimiž se lze takového přestupku dopustit. Není proto realistické předpokládat, že příslušní klienti se v příštích letech žádného přestupku nedopustí. Tato diagnóza by spíše měla počítat s tím, že v budoucnu pravděpodobně dojde k závažným a kumulativním přestupkům. Znamená to, že těžiště vyšetření tkví v otázce, zda lze problematické vzorce odhalit a zda je již klient schopen tyto vzorce také vnímat a uvědomovat si je. Dalším důležitým bodem je proměnlivost a její stabilita, tak aby posuzovatel mohl vyloučit nepřipustné ohrožení způsobované klientem účastnícím se silničního provozu.