

Rehabilitace problémového řidiče

projekty SLECH, ANDREA, SUPRIME

PhDr. Vlasta Rehnová
a kolektiv CDV, ADP, VS ČR

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
vlasta.rehnova@cdv.cz



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Projekt SLECH

**Sledování chování řidičů a možnosti jeho
cílené nápravy - SLECH**

projekt VaV Ministerstva dopravy ČR

č. 1F54L/091/160



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Projekt SLECH výsledky

Systematický přehled a kategorizace dopravních přestupků dle jejich četnosti, závažnosti vzhledem ke vzniku dopravní nehody a charakteristice jejich pachatele

Metodika rehabilitačního programu pro řidiče motorových vozidel s problematickým průběhem řídičské praxe

Návrhy efektivních legislativních opatření



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Projekt SLECH- filozofie

- Přijaty bodový systém hodnocení řídičské praxe zahrnuje **pouze část represivní**.
- Střediska bezpečné jízdy – **důraz na techniku jízdy je kontraproduktivní** a nevhodný pro problémové řídiče (doporučení DGTREN – projekt HERMES – **ne polygony**)
- Posuzování zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel je zaměřeno převážně na složku **somatického zdraví**, duševní složka je pojmána jako nepřítomnost závažné duševní nemoci či poruchy
- K selhání řídiče (lidského faktoru) dochází převážně z důvodů **psychologických**
- Sankční opatření u problémových řídičů nevedou k žádoucí úpravě rizikového a nepřizpůsobivého dopravního chování, **riziko recidivy**
- Prokazatelný účinek systematické práce s problémovými řídiči motorových vozidel (zahraniční zkušenosti)
- Legislativní opatření postupně zaváděná – nutné **systémové opatření**
- Dopravně psychologická činnost dle velmi volných regulí („neregulí“)**!



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Problémový řidič

- Termínem problémový řidič je označován řidič motorového vozidla, který **není schopen vyhovět požadavkům na bezpečné dopravní chování**.
- **Dopouští se nápadně častěji vážných dopravních přestupků (sbírá trestné body)** aniž by sám pro sebe vyvodil nebezpečnost a asociálnost takového jednání. Není sám bez odborné pomoci schopen své dopravní chování korigovat a uvést do souladu jak se zákonem, tak s neformálními pravidly vytvořenými řidičskou populací.
- Příčinou problémového dopravního chování je **zřídka nevyhovující zdravotní stav či diagnostikovaná duševní nemoc**.
- Dopravně psychologické vyšetření mnohem častěji odhaluje **nedostatky v osobnostních rysech**, jako jsou celková sociální nezralost, egoismus, záliba v soupeření (respektive kompenzovaný pocit méněcennosti), deformovaný životní žebříček hodnot, neuspokojivé interpersonální vztahy, celkově desintegrovaná osobnost.
- Často bývá odhalena i deteriorace základních psychických funkcí, organické poškození centrálního nervstva (úraz, otrava, degenerativní proces, **alkoholismus a drogová závislost**, razantní léčba prvotní somatické choroby, vývojová vada, nádorové onemocnění apod.).
- Běžná lékařská prohlídka nemůže tyto faktory zjistit, speciální vyšetření např. oční nebo neurologické odhalí jen evidentní důsledek.



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Rehabilitace problémového řidiče

- Řidičská rehabilitace jako psychologická, terapeutická a vzdělávací intervence zaměřená na konkrétní osobu s cílem umožnit jí další (a bezpečnější) účast v silničním provozu jako řidič.
- Usiluje o změnu problémového chování jedince, které vedlo k dopravnímu přestupku (či trestnému činu v dopravě), a směřuje k formování postojů a osvojení způsobů chování nutných pro bezpečné řízení s cílem minimalizovat opakování přestupků v budoucnosti.
- Je zaměřena na neschopnost jedince-řidiče dodržovat pravidla a zákony zavedené kvůli bezpečnosti společnosti s cílem obnovit způsobilost k řízení a činit rozumná rozhodnutí
- Cílem rehabilitace řidiče je i zlepšování interpersonální komunikace, zejména s ohledem na interakci s ostatními účastníky provozu
- *Obecný proces socializace, internalizace pravidel a ochota se jimi řídit, adekvátní hodnotový žebříček, motivace, potřebné schopnosti, dovednosti a psychologické vybavení*



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Rehabilitační kurzy

Rehabilitační kurzy jsou konkrétními formami cílené intervence, provozovanými za stanovených podmínek.

Lze je rozdělovat na individuální – skupinové, krátkodobé – dlouhodobé, s dobrovolnou – povinnou účastí.

Účinným postupem je skupinová diskuse a sebereflexe podporovaná učením a poskytováním adekvátních informací.

Vedoucí kurzu působí jako moderátor (facilitátor), který vytváří atmosféru důvěry a otevřenosti, dále vede diskusi a skupinové procesy ve směru, který usnadňuje změnu.

Skupinové rehabilitační kurzy či semináře jsou vhodné i pro práci s řidiči po dopravních nehodách.

Individuální přístupy, jejich použití a trvání závisí na terapeutickém procesu a na závažnosti individuálních problémů.

Absolvování (úspěšné) některé z forem rehabilitačního opatření je podmínkou pro navrácení řídicího oprávnění, které bylo odebráno kvůli ztrátě způsobilosti k řízení motorových vozidel (dosažení limitního počtu trestných bodů, alkohol, drogy či závažný trestný čin v silniční dopravě) v řadě evropských zemí.

Rovněž tak je součástí systému dobrovolného zlepšení dopravního chování za účelem umazání (přičtení) bodů, a tím odvrácení ztráty řídicího oprávnění.



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Rehabilitační programy v zemích EU – SARTRE 3

	Bodový systém	ŘO na zkoušku	L/ P vyšetření - alkohol	Rehabilitační kurz – alkohol	Počet opatření
Rakousko		x	x	x	3
Belgie			x	x	2
Chorvatsko	x		x		2
Kypr	x		x		2
Česká republika	2006				NIC (do r. 2006)
Dánsko		x		x	2
Estonsko		x			1
Finsko	x	x			2
Francie	x				1
Německo	x	x	x	x	4
Řecko	x				1
Maďarsko	x	x	x	x	4
Irsko	x	x			2
Itálie	x				1
Nizozemsko		x	x	x	3
Polsko	x				1
Portugalsko	x	x	x	x	4
Slovensko		x	x		2
Slovinsko	x		x		2
Španělsko			x	x	2
Švédsko		x	x		2
Švýcarsko			x		1
Velká Británie	x			x	2
Celkem zemí	13	11	13	9	
% z 23 účastníků	56,5	47,8	56,5	39,1	



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Projekt SLECH – inspirační zdroje

- **Evropský program PASS - Psychological and Medical Assistance for Safe Mobility**
 - postižení všech základů bezpečného řízení (duševní, fyzické, postojové a chování)
 - zaměření na zlepšení a zajištění způsobilosti k mobilitě a na adekvátní kvalifikaci dopravních psychologů a dopravních lékařů.
- **Závěry Stálé komise dopravní psychologie při Evropské federaci psychologů práce a organizace – diagnostika a rehabilitace**
- **Projekt ANDREA**
- **Projekt SUPRIME**
- **Bezpečnost silničního provozu jako právo a odpovědnost pro každého, Blueprint for the EU's 4th Road Safety Action Programme 2010-2020**
- **Bodový systém jako efektivní preventivní nástroj, Speed Fact Sheet 02/08, ETSC**



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



PASS – Psychological and Medical Assistance for Safe Mobility

- **Psychologická a lékařská podpora bezpečné mobility- evropský program**
- **Zaměřuje se na:**
 - ✓ postižení všech základů bezpečného řízení (duševní, fyzické, postojové a chování)
 - ✓ na zlepšení a zajištění způsobilosti k mobilitě a
 - ✓ na adekvátní kvalifikaci dopravních psychologů a dopravních lékařů.
- **Podle této koncepce příčiny těžkých a smrtelných nehod můžeme najít především v lidském chování a subjektivní zkušenosti účastníků provozu.**
- **Modely rizika v dopravě nejsou založeny na technických faktorech, nýbrž na lidských faktorech**
- **Uživatelé motorových vozidel se specifickými osobnostními problémy či problémy v chování, nebo uživatelé, kterým bylo oprávnění odebráno za vážné přestupky, se mají raději léčit pomocí individuálních opatření dopravní psychologie, než být trestáni a vylučováni z provozu.**
- **Přitom mají být aplikována dopravně-psychologická opatření a ověřená opatření pro změnu postojů a chování.**



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Statistika nehodovosti

Ročenka dopravní nehodovosti za r. 2008 – www.policie.cz

PŘEHLED NEHOD PODLE HLAVNÍCH PŘÍČIN – v %	ČR	Hlavní město Praha
Celkem nehod	160376	30251
Celkem usmrceno	992	38
Celkem zraněno	28385	2275
* Nepřiměřená rychlost		
Počet nehod	23353	1767
Tj. %	14,56	5,84
Usmrceno	434	9
Tj. %	43,75	23,68
Zraněno	8648	304
Tj. %	30,25	13,36
Počet nehod na 1 usmrcenou osobu	55,81	186,33
* Nesprávná předjíždění		
Počet nehod	2986	142
Tj. %	1,86	0,47
Usmrceno	69	2
Tj. %	6,96	5,26
Zraněno	1182	24
Tj. %	4,07	1,05
Počet nehod na 1 usmrcenou osobu	43,28	71
* Nedání přednosti		
Počet nehod	29111	8725
Tj. %	18,15	28,84
Usmrceno	153	6
Tj. %	15,42	15,79
Zraněno	6931	946
Tj. %	24,25	41,58
Počet nehod na 1 usmrcenou osobu	190,27	1454,17
* Nesprávný způsob jízdy		
Počet nehod	93985	18896
Tj. %	58,6	62,46
Usmrceno	296	12
Tj. %	29,84	31,58
Zraněno	9983	686
Tj. %	34,92	30,59
Počet nehod na 1 usmrcenou osobu	317,52	1574,67

Nesprávný způsob jízdy	
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjezd do protisměru	4780
Vyhýbání bez dostatečné boční vůle	4296
* Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	24961
Nesprávné otáčení nebo couvání	14845
Chyby při udání směru jízdy	680
Bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda	858
Náhle bezdůvodné snížení rychlosti jízdy	56
* Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	27119
Samovolné rozjetí nezajištěného vozidla	934
Vjezd na nepevněnou krajnici	1137
Nezvládnutí řízení vozidla	6416
Jízda (vjezd) jednosměrnou ulicí, silnicí	44
Jiný druh nesprávné jízdy	6425



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Dopravní přestupky - Kryštof 2005

Sledované přestupky v roce 2005 podle četnosti

	Počet	% ze všech zjištěných přestupků	% ze všech kontrolovaných vozidel
Kontrolováno vozidel	400 568		
Zjištěno doprav. přestupků	89 835		22,43
Prekročení rychlosti	38 794	43,18	9,68
Nevyhovující technický stav vozidla	13 229	14,73	3,30
Nepoužití bezpečnostních pásů	11 211	12,48	2,80
Jízda bez řidičského průkazu	1 114	1,24	0,28
Požitií alkohol. nápojů	1 009	1,12	0,25
Přestupky na železničních přejezdech	983	1,09	0,25
Jízda bez řidičského oprávnění	621	0,69	0,15
Nepoužití zadržných systémů	124	0,14	0,31
Porušení ADR*	96	0,11	
Porušení dohody AETR	1 267	1,41	
Bezpečnostní přestávky	497	0,55	



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Statistika nehodovosti

Ročenka dopravní nehodovosti za r. 2008 – www.policie.cz

PŘEHLED NEHOD PODLE STAVU ŘIDIČE (VINÍKA)		ČR
Celkem zaviněno řidiči MV		147358
* Dobrý		119741
T.J. %		81,27
Unaven, usnul		828
T.J. %		0,56
Pod vlivem léku, narkotik		109
T.J. %		0,07
* Pod vlivem alkoholu		6602
T.J. %		4,48
* Náhlá fyzická indispozice		147
T.J. %		0,10
* Nemoc, úraz apod.		16
T.J. %		0,01
* Invalida		53
T.J. %		0,04
Řidič při jízdě zemřel		12
T.J. %		0,01
Pokus o sebevraždu, sebevražda		4
T.J. %		0,00
Jiný nepříznivý stav		375
T.J. %		0,25

PŘEHLED NEHOD PODLE VNĚJŠÍHO OVLIVNĚNÍ ŘIDIČE (VINÍKA)		ČR
Celkem zaviněno řidiči MV		147358
* Nebyl ovlivněn		126427
T.J. %		85,81
Oslněn sluncem		414
T.J. %		0,28
Oslněn světlomety, jiného vozidla		68
T.J. %		0,05
Ovlivněn jednáním jiného účastníka		333
T.J. %		0,23
Ovlivněn při vyhýbání se zvířetím nebo domácím zvířatům		302
T.J. %		0,20
Jiné ovlivnění		343
T.J. %		0,23



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Nehody, u kterých nebyl zjištěn viník, místo nehody opustil

Hlavní příčina nehody	Počet nehod	% z celkového počtu nehod v této kategorii
Celkem	3 271	
Nepřiměřená rychlost	815	24,92
Nesprávné předjíždění	84	2,57
Nedání přednosti v jízdě	250	7,64
Nesprávný způsob jízdy	2 122	64,87
Alkohol u viníka	Nebylo možno zjistit	



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Statistika nehodovosti

Ročenka dopravní nehodovosti za r. 2008 – www.policie.cz

PŘEHLED NEHOD PODLE ŘIDIČSKÉ PRAXE	ČR
Celkem zaviněno řidiči MV	147338
Do 1 roku	
Počet nehod	15210
T.J. %	10,32
Nepřiměřená rychlost	3814
T.J. %	25,08
Nesprávné předjíždění	328
T.J. %	2,16
Nedání přednosti	2788
T.J. %	18,33
* * Nesprávný způsob jízdy	8280
T.J. %	54,44
Pod vlivem alkoholu	969
T.J. %	6,37
Od 1 do 2 let	
Počet nehod	30412
T.J. %	20,64
Nepřiměřená rychlost	5930
T.J. %	19,50
Nesprávné předjíždění	637
T.J. %	2,09
Nedání přednosti	6078
T.J. %	19,99
* * Nesprávný způsob jízdy	17767
T.J. %	58,42
Pod vlivem alkoholu	1576
T.J. %	5,18

Od 6 do 10 let	
Počet nehod	26641
T.J. %	18,08
Nepřiměřená rychlost	4395
T.J. %	16,50
Nesprávné předjíždění	484
T.J. %	1,82
Nedání přednosti	5466
T.J. %	20,52
Nesprávný způsob jízdy	16296
T.J. %	61,17
Pod vlivem alkoholu	1186
T.J. %	4,45

Bez příslušného oprávnění	
Počet nehod	2096
T.J. %	1,42
Nepřiměřená rychlost	834
T.J. %	39,79
Nesprávné předjíždění	37
T.J. %	1,77
Nedání přednosti	164
T.J. %	8,78
Nesprávný způsob jízdy	1041
T.J. %	49,67
Pod vlivem alkoholu	838
T.J. %	39,98

Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Dopravní přestupky a charakteristika řidiče

- **Problémy v oblasti zdravotní, zejména duševní způsobilosti dané osoby, trvalejší nepříznivé osobnostní rysy vedoucí k běžnému a úmyslnému riskantnímu dopravnímu chování.**
 - bezohledné dopravní chování – zde zejména ve vztahu k chodcům a nechráněným účastníkům silničního provozu, parkování na vyhrazených místech, nedodržení omezení jízdy pro některá vozidla apod.
 - riskantní dopravní chování, ohrožující ostatní účastníky silničního provozu – jízda na signál stůj (červené světlo na semaforu, pokyn policisty či osoby oprávněné řídit provoz), nedání přednosti v jízdě, ohrožení chodce na přechodu
 - vědomé, aktivní riskantní dopravní chování – především výrazné překročení povolené rychlosti, riskantní předjíždění, otáčení na dálnici nebo v tunelu, najetí na železniční přejezd překonáním fyzické zábrany
 - nesprávné chování účastníka nehody, tj. především ujetí od nehody, neprokázání totožnosti, neposkytnutí a nepřivolání pomoci



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Přestupky tříděné z hlediska možnosti efektivního dozoru

- **Nejefektivnější dozor lze vykonávat nad přestupky, které lze změřit, zadokumentovat a co nejvíce objektivně posoudit s vyloučením subjektivního ocenění jejich závažnosti:**
- **Technické a provozní nedostatky**
- **Překročení povolené rychlosti** (náhodné silniční kontroly, dnes i permanentní měření kamerami v nebezpečných úsecích, tunelech apod.)
- **Nezastavení na signál „stůj“** (náhodné silniční kontroly, stálý dozor pomocí kamer, fotodokumentace přestupku)
- **Zjištění ovlivnění řidiče alkoholem** (náhodné silniční kontroly, cílené kontroly např. po skončení rizikových akcí, diskoték apod., kalibrované detektory).
- **Nesprávné zastavení, parkování, nerespektování zákazu jízdy pro některá vozidla** (náhodné silniční kontroly, cílené kontroly v kritických dnech a na kritických komunikacích, upozornění třetí osobou apod.)
- **Nepovolené manévrování s vozidlem v tunelu** (vybavení kamerovým systémem)



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Přestupky tříděné z hlediska možnosti efektivního dozoru

- **Sledovatelné přestupky:**
- **Nepřipoutání se bezpečnostními pásy, neupoutání dětí v zádržných systémech** (náhodné silniční kontroly, šetření dopravní nehody, omezené možnosti fotodokumentace kamerového systému)
- **Držení telefonického přístroje či jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce či jinak omezujícím způsobem**
- **Obtížně sledovatelné přestupky** přímo v provozu, mimo dosah záznamových zařízení, zpravidla jsou identifikovány následně jako příčina dopravní nehody:
- **Nedání přednosti v jízdě**
- **Riskantní předjíždění**
- **Nepovolené manévrování s vozidlem** (na dálnici, v křižovatce, na mostě apod.).
- **Ohrožení chodce na přechodu, při odbočování na vedlejší komunikaci.**
- **Přestupky nebezpečné, avšak téměř nesledovatelné:**
- **ovlivnění aktuální tělesné a duševní způsobilosti řidiče únavou, aktuální nemocí** (chřipka, angína, sezónní alergie) a užitím léků (předepsaných i zneužívaných, tlumících ale i povzbuzujících).
- **Ujetí řidiče od zaviněné nehody.**



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Přestupky tříděné z hlediska efektivity sankcí

- **Neefektivnější** u záměrně a vědomě páchaných přestupků, dobře sledovatelných, zadokumentovaných a veřejným míněním považovaných za nebezpečné a ohrožující ostatní účastníky silničního provozu - rychlost, ovlivnění řidiče alkoholem
- **Efektivní** u těch přestupků, kde řidič není přesvědčen o užitečnosti daného pravidla (příkazu), ale pravděpodobnost kontroly a výše sankce ho donutí pravidlo dodržovat – poutání se bezpečnostními pásy, upoutání dětí v zádržných systémech, celodenní a celoroční svícení
- **Méně efektivní** u těch přestupků, kde řidič není přesvědčen o nebezpečnosti páchaného přestupku a zároveň možnost dozoru je malá – telefonování za jízdy či jiné rozptýlení řidičovy pozornosti.
- **Málo efektivní** u těch přestupků, které jsou páchany s vědomím určitého rizika, ale s přesvědčením, že ho řidič zvládne, zároveň pravděpodobnost přistižení je velmi nízká – nedovolené vjetí na železniční přejezd, nedání přednosti v jízdě, riskantní předjíždění, otáčení a couvání na nepovolených místech.
- **Téměř neefektivní** u přestupků spočívajících v momentálním selhání řidiče, u nichž je cílený a systematický dozor téměř nemožný – nedání přednosti v jízdě a podobné přestupky zaviněné nepozorností, nesoustředěním, náhlou zdravotní indispozicí apod.



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Efektivnosti sankcí – dotazníkové šetření

- **Odborníci** přisuzují největší účinnost těmto sankcím:
 - **zákaz činnosti**
 - **odebrání řidičského oprávnění**
 - trest odnětí svobody.
 - uložení finančních postihů nejméně účinné.
- **Rehabilitační kurzy** jsou nejúčinnější nápravný prostředek u **jízdy bez použití bezpečnostních pásů a nepoužívání zádržných systémů**, téměř neúčinné v případě jízdy bez řidičského oprávnění a jízdy s vozidlem s nevyhovujícím technickým stavem.
- **Řidiči** přisuzují sankcím obecně větší účinnost než odborníci:
 - **zákaz činnosti**
 - **odebrání řidičského oprávnění**
 - trest odnětí svobody.
 - uložení finančních postihů jako nejméně účinné.
- **Rehabilitační kurzy** jsou nejúčinnějším nápravným prostředkem u jízdy bez použití zádržných systémů, u nedání přednosti upravené značkou „Dej přednost v jízdě“ a u nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky. Za málo účinné je označili u jízdy bez řidičského průkazu a jízdy pod vlivem drog.



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Zhodnocení českého bodového systému

- **Odstrašující složka funguje**
- **Bodování řidiči v r. 2008/2009 (stav k 30.11.2008/2009):**
 - ✓ **9,42% / 10,15% z registrovaných řidičů má alespoň 1 trestný bod**
 - ✓ **36,3% / 32,9% z nich má 2 trestné body (největší skupina)**
 - ✓ **0,223% / 0,365% má 12 trestných bodů (z celkového počtu řidičů)**
 - ✓ **86,4% / 81,1% bodovaných řidičů si odepsalo 4 trestné body za 12 měsíců nebodované řidičské praxe, tj. 13,6% / 18,8% bodovaných řidičů pokračovalo v přestupkové řidičské praxi**
 - ✓ **280 / 1859 bodovaných řidičů využilo kurzu bezpečné jízdy k odepsání 3 trestných bodů, nejčastěji „držitelé“ 9,10,8, a 7 trestných bodů (od 1.9.2008 do 30.11.2009), ale také 20 řidičů se třemi a méně trestnými body.**



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Zhodnocení českého bodového systému

- Nejvíce postiženou skupinou přidělem trestných bodů a dosažením limitu 12 trestných bodů jsou začínající řidiči (krátká praxe) v kombinaci s věkem 21-22 let / 25 let muži, 30 let ženy.
- **U 4% vybodovaných řidičů dochází k recidivě, tj. po navrácení ŘO se opět vybodují, ve 43 případech dokonce potřetí.**
- **24% z vybodovaných řidičů jsou osoby, které nikdy nebyly držiteli řidičského oprávnění!**
- (Zdroj: Bodování řidiči, Informace o stavu bodového systému v České republice, Analýza dvanáctibodových řidičů, Ministerstvo dopravy, Praha, listopad 2008, listopad 2009)
- Složku rehabilitační český bodový systém obsahuje zatím v ne optimální podobě nápravných kurzů dle zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb., respektive Hlava II Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, kteří mají zaznamenány v registru řidičů body za jednání zařazené do bodového hodnocení, § 16-21.



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Hlavní zásady práce s rizikovým řidičem

- **Bodový systém** je opatření vhodné při „detekování“ a vyřazování zvýšeně rizikových řidičů (pro jejich častou recidivu či závažnost dopravních přestupků), ovšem **sám o sobě je neúčinný při prevenci rizikového chování**.
- Jako neúčinnější forma zásahu jeví **psychologická rehabilitace**, protože:
 - Rizikové chování řidičů nespočívá v neznalosti pravidel silničního provozu či nevládnutí základních řidičských úkonů,
 - Problém spočívá v jejich uvědoměném nerespektování (nejen) pravidel, v jejich dopravní nebezpečnosti, nepřizpůsobených postojích a mnohdy asociálním až agresivním chování.
 - Nedostatečný či zcela chybějící náhled na asociální charakter jejich počínání.



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Poznatky z evaluačních projektů SUPRIME, ANDREA:

- Kombinace rehabilitačního opatření s odebráním ŘO má větší efekt
- Přednostně před všemi opatřeními je **analýza klientových problémů**
- **Empatický přístup** (chápat) je nutný, konfrontační jednání by mělo být vyloučeno. Nepříjemná a léčebná opatření působí jen na osoby bez schopnosti kontrolovat své jednání
- Rehabilitační programy, které nabízejí prostor pro **individuální práci** a jsou vedeny moderátorem jsou úspěšnější
- Vypracování **osobní strategie** vyhnout se recidivě v budoucnu
- Řízení přes odebrání řidičského oprávnění musí být **urychleně přerušeno** (zabránění negativního učení)
- Rehabilitační opatření by mělo být zahájeno **co nejdříve** (od prvních trestných bodů), než se upevní negativní návyky (noví řidiči!)



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



K účinnosti rehabilitačního opatření

- Program musí být přizpůsoben cílové skupině
- Vedoucí kurzu musí být dostatečně kompetentní (vzdělání, praxe), vytvořit profesionální vztah klient-trenér (i s nedobrovolnými klienty)
- Důležitá metoda vlastní reflexe (nejen školské vzdělávání), individuální intervence
- Mezi jednotlivými sezeními by měl být odstup
- Velikost skupiny cca 10 - 12 osob
- Transparentní a objektivní výběr osob
- Zajištění kvality státem: program musí být vydán ve formě manuálu, přesné stanovení nutné praxe a vzdělání trenérů, evaluace programu



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Neúčinná až kontraproduktivní opatření

- Jen jedna forma opatření, která je aplikována i v případě recidivy.
- Příliš velká skupina (20 osob), pokud se nejedná o formu semináře
- Nehomogenní skupina, pokud se týče typu potíží.
- Načasování opatření až po polovině získání/ztráty trestných bodů, natož těsně pod hranici vyhodování.
- „Škola smyků“ jako forma nápravy nebezpečného dopravního chování je odborníky považována za kontraproduktivní (zvýšení sebevědomí)
- Pouhé potrestání odnětím svobody je slabé opatření vzhledem k budoucí recidivě.
- Nedostatečná odborná příprava psychologů, natož žádná specializace
- Absence vyhodnocovacích (evaluačních) mechanismů



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Navržená Metodika - Zásady:

Účinné rehabilitační programy obsahují následující prvky:

- analýza problematické řidičské praxe – výpis z EKŘ , typ přestupků
- aktivní účast
- vypracování osobní strategie vyvarování se páčání přestupků v budoucnu
- evaluace účinnosti okamžitá/krátkodobá/dlouhodobá
- práce s homogenními skupinami (z hlediska charakteru páchaných přestupků)
- v případě recidivy volit vždy náročnější opatření



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Účel poradenských a rehabilitačních opatření:

Dobrovolná účast:

- individuální konzultace s dopravním psychologem
- poradenská intervence dopravním psychologem na základě výsledků dopravně psychologického vyšetření za jiným účelem
- jednodenní seminář

Nařízené rehabilitační opatření jako podmínka pro navrácení řidičského oprávnění (vyplývá ze zákona):

- vícedenní rehabilitační kurz
- cílené dopravně psychologické vyšetření + následné opatření

Alternativní trest pro méně závažné delikty jako podmínka pro vyhnutí se odnětí svobody (schvaluje a nařizuje soudce):

- vícedenní rehabilitační kurz

Dobrovolné absolvování rehabilitačního opatření v případě žádosti o zkrácení trestu zákazu řízení motorových vozidel (schvaluje a nařizuje soudce):

- vícedenní rehabilitační kurz



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Doporučené formy rehabilitačních opatření

Konzultace, pohovor s dopravním psychologem. Účast dobrovolná.

Jednorázový (jednodenní) dopravně psychologický seminář. Účast dobrovolná, limitovaný počet účastníků 15 osob. Účastníci jsou aktivní, diskutují, na závěr vypracují stručný elaborát (dle osnovy, kontrolní otázky).

Dopravně psychologické vyšetření, účast povinná, na základě jeho výsledků psycholog rozhoduje o dalším postupu !Dopravně psychologické vyšetření samo o sobě není rehabilitačním opatřením!.

Rehabilitační kurzy, účast povinná, zařazení do typu dle doporučení dopravního psychologa, preferovány jsou kratší, ale intenzivnější kurzy. Velikost skupiny je limitována do 12 účastníků.

Individuální forma rehabilitace bude indikována dle uvážení psychologa na základě výsledků dopravně psychologického vyšetření. Následně přeřazení do skupinového rehabilitačního kurzu bude na zvážení psychologa, doporučena je kombinace obou forem.

Varovný dopis – zde zatím suplováno osobně vyžádaným výpisem z evidence trestných bodů.

Krátká intervence v rámci lékařské péče, dopravně psychologického vyšetření za jiným účelem (např. §87a) Zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích). Zkušený dopravní psycholog je schopen provést krátkou intervenci, poradit, případně si vyžádat kontrolní pohovor.



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Kritické skupiny řidičů

Řidiči s problémovou řídičskou praxí, kterým již byly přiděleny trestné body.
- prevence, umazání trestných bodů (dobrovolná účast)

Vybodování řidiči
- doporučení na základě dopravně psychologického vyšetření (účast povinná)

Rehabilitace řidičů potrestaných odnětím svobody (účast dobrovolná)

Rehabilitace řidičů v podmínce („alternativní trest“, vyškolení peer-mentorů,
účast dobrovolná)

Žadatelé o zkrácení trestu zákazu činnosti řízení motorových vozidel (účast dobrovolná)



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Specifické skupiny nevhodné k účasti v systému řídičské rehabilitace:

- vyloučení chronických alkoholiků a závislých na drogách a jiných psychotropních látkách – nejprve úspěšná léčba
- starší řidiči se zhoršenou řídičskou praxí v krátkém časovém období – nejprve diagnostika
- závažná somatická onemocnění, po úrazech hlavy – nejprve diagnostika
- řidiči po závažné nehodě, která není uzavřena
- nespolupracující (jdou si do kurzu jen pro potvrzení) – varování, vyloučení



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Metody a kritéria ověřování účinnosti

Ověřování účinnosti probíhá ve dvou rovinách

- účinnost opatření k nápravě konkrétního problémového řidiče
- účinnost opatření v obecnější rovině (statisticky).

Ověření účinnosti konkrétního opatření na nápravě konkrétního řidiče je podmínkou pro vydání potvrzení o absolvování daného rehabilitačního kurzu za účelem umazání trestných bodů nebo navrácení řídičského oprávnění. (např. cílený dotazník, jednotný, písemný elaborát, písemný záznam o aktivitě účastníka)

V případě diagnostiky a rehabilitačních kurzů (individuální rehabilitace) je ke zvážení orientační přešetření, zda jako povinnou podmínku nebo na základě uvážení psychologa.

Vyhodnocení dlouhodobějšího efektu daného opatření je nutno vypracovat systém dotazování na následnou řídičskou praxi účastníků:

- Vyžádání si závazku poskytnutí potřebných informací o následné řídičské praxi (datované přestupky a udělené trestné body) nebo souhlasu s nahlížením do evidence řídičů/evidence trestných bodů jako podmínky účasti v kurzu je jednou z možností.
- Přístupu do evidence řídičů pro pověřené pracovníky metodického pracoviště. Podmínkou tohoto ověřování je anonymní statistické zpracování dat bez zveřejňování výsledků konkrétního řidiče či vyvozování negativních dopadů na jeho řídičské oprávnění.

Doporučený časový odstup prvního ověření je alespoň 6 měsíců, dlouhodobé sledování až tři roky.



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010



Podmínky uplatnění v praxi

Vypracovaná metodika je pojata jako systémové opatření, jakékoliv vytržení z kontextu dramaticky sniží její očekávaný přínos

Legislativní podpora je nezbytná.

Vyškolení týmu specialistů pro rozjezd fungování tohoto systému

Akreditovaná pracoviště považují autoři této metodika za klíčové opatření, rehabilitaci problémových řidičů musejí provádět erudovaní odborníci

Odborný dozor, rozvíjení metodiky, vyhodnocování:

Krajská centra / Metodické pracoviště jsou navržena na základě zhodnocení současné praxe, kdy nikdo nikomu neodpovídá, nezodpovídá za použité metody ani za výsledky a jejich interpretaci

Státní dozor:

Garance aplikace tohoto opatření na úrovni ministerstva, a to podle vzoru garance Ministerstva školství a mládeže akreditačního postupu psychologů působících v jeho rezortu (po dvou letech praxe nijak neupravené), požadavek PASS



Pracovní seminář k rehabilitačním projektům
Brno, 31. března 2010

