

Řidičské dovednosti a vliv psychoaktivních látek

Nebezpečí psychoaktivních látek při řízení motorových vozidel spočívá principiálně v omezení až eliminaci schopností řidiče ovládat vozidlo.

Schopnost řídit motorové vozidlo, resp. procesy, které musí řidič nepřetržitě a plnohodnotně zvládat, jsou dále popsány lapidárně a jen v základním rozsahu pro zachování přehlednosti.

MOTOROVÉ VOZIDLO

Z hlediska klíčového rozdílu v ovládní můžeme motorová vozidla rozdělit na dvoukolová a vícekolová. Každé motorové vozidlo v základu ovládáme plynem, brzdou a volantem (dále také „triáda“), resp. řídítky.

Principiální znevýhodnění při řízení motocyklu, oproti řízení automobilu (bez ohledu na počet kol) spočívá v nutnosti udržovat rovnováhu a citlivěji pracovat s těžištěm.

FYZIKA

Každé motorové vozidlo je předurčeno k pohybu. Pokud je pohyb vozidla ovlivňován řidičem, hovoříme o jízdě – řízení vozidla.

Newtonovy pohybové zákony

ovlivňují jízdu a působí bez rozdílu na všechna tělesa. Jedná se o tělesa živá (člověk, jeho orgány, zvířata...) i neživá (vozidlo, předměty ve vozidle, náklad...).

Zjednodušeně lze konstatovat, že těleso setrvává v klidu – nepohybuje se, pokud na něj nepůsobí žádná síla. Pokud se těleso (vozidlo) rozpohybuje působením gravitace či motoru, pohybuje se rovnoměrně a přímočaře. Pokud na jeho pohyb působíme plynem – zrychluje, pokud brzdou – zpomaluje a volantem (řídítky) měníme směr jeho pohybu.

Pamatujme tedy, že vozidlo z principu zachovává přímočarý pohyb a pokud jej vychylujeme ze směru, tak jej v nadsázce znásilňujeme.

V praxi to znamená, že pokud při průjezdu zatáčkou jedeme příliš rychle v závislosti na hmotnosti vozidla, na míře natočení kol a působení adheze – „dostaneme“ smyk. Dojde tedy k tomu, že vozidlo přestane zatáčet a opouští zatáčku v přímočarém rovnoměrném pohybu.

Pohybová energie

má hodně společného s odstředivou silou. Zjednodušeně lze konstatovat, že čím rychleji pojedeme a/nebo vozidlo bude těžší, tím delší budeme mít brzdovou dráhu a větší problém se směřováním vozidla, respektive udržením vozidla v zatáčce.

Jízda

K jízdě jsou nezbytné klíčové ovladače vozidla, jejichž prostřednictvím regulujeme přenos hnací, brzdové a řídící síly (triáda) přes pneumatiky na povrch. Pokud nedokážeme přenést

na povrch uvedené síly v harmonickém poměru – přivedíme si smyk a/nebo neudržíme vozidlo ve zvolené stopě. Důsledkem je přejetí do protisměru, příkopu atd.

ČLOVĚK

Nehoda

je fenomén, kterého se všichni obáváme. Abychom dokázali efektivně vzniku nehody bránit nebo mírnit její následky, je nezbytné si definovat její podstatu: jakákoliv forma nárazu.

V principu naráží pohybující se těleso do nepohybujícího a pohybující se tělesa vzájemně do sebe.

To znamená vozidlo do vozidla, vozidlo do pevné překážky, vozidlo do povrchu, člověk do vnitřku či vnějšku vozidla, orgány do tělesné schránky, pád stojícího motocyklu atp.

Jeden z klíčových předpokladů zabránění nehody (nárazu) tkví v zamezení protnutí nebo těsnému přiblížení drah pohybujících se těles.

Principiálně nehodě zabráníme vyhnutím, zpomalením nebo zrychlením, respektive progresivní kombinací těchto základních elementů ovládní vozidla (triády).

Pokud se žádné těleso nepohybuje, nemůže dojít k nárazu, tedy k nehodě.

Nárůst rychlosti vozidla klade vyšší nároky na kognitivní procesy řidiče a jeho celkovou schopnost ovládat vozidlo. Následky nezvládnutí ovládní vozidla se s nárůstem rychlosti progresivně zvyšují.

Zranění

nastává v důsledku nárazu. Nejčastěji se jedná o viditelné narušení tělesné schránky.

Často se podceňují následky neviditelného poškození vnitřních orgánů, kostí atp.

Percepce, rozhodovací procesy a ovládní vozidla

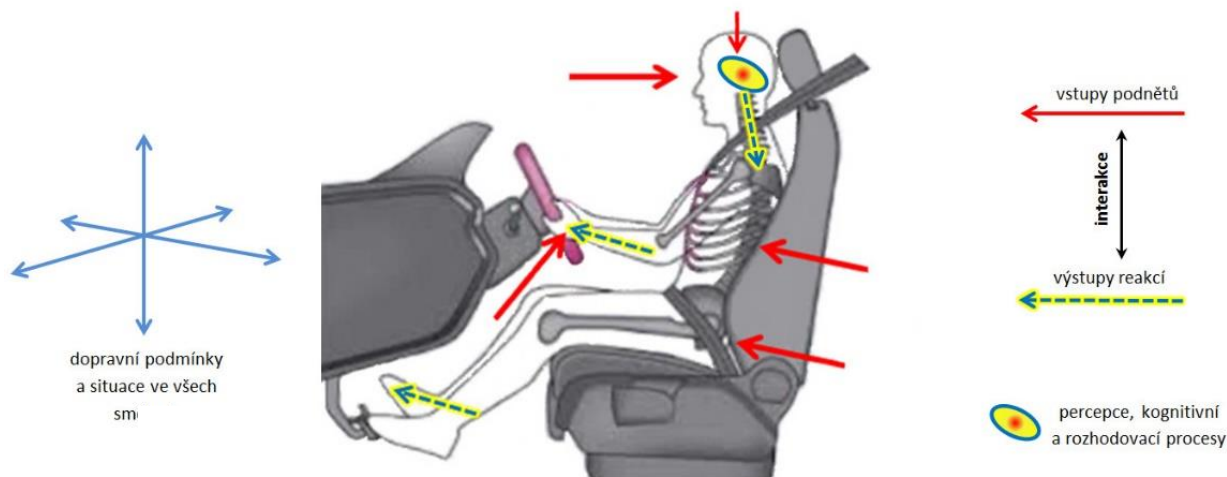
Kvalita ovládní vozidla je primárně závislá na kvalitě smyslových orgánů, přenosových drah, mozkových funkcí a kvalitě pohybového aparátu, kterými vozidlo ovládáme. Svůj nezpochybnitelný význam mají také vědomosti, zkušenosti a chování.

Zrak, sluch, hmat (končetiny + bedra) a rovnovážné ústrojí poskytují mozku informace potřebné pro analýzu a rozhodovací procesy. Rychlost a správnost rozhodovacích procesů je závislá na zdravém, odpočínutém a nezatíženém mozku emocemi, psychoaktivními látkami atp.

V rámci rozhodovacích procesů mají klíčový význam také zkušenosti, které s vnímáním tělového schématu přispívají VDS – vzhledu do situace.

Finální realizaci rozhodovacích procesů uskutečňuje řidič svými ovladači. Tedy horními a dolními končetinami, jejichž rychlost, přesnost a koordinace je také závislá na zdravotním stavu a odpočinku řidiče.

Komplexnost a provázanost procesů potřebných k řízení vozidla naznačuje obrázek na další straně.



Jeví se, že mnoho řidičů

1. neumí dostatečně zhodnocovat informace, které jim plnohodnotně poskytují smysly
2. neumí dostatečně zhodnocovat schopnosti svého mozku a pohybového aparátu
3. v důsledku výše uvedených bodů nevědomě nerozvíjí, respektive degradují své schopnosti ovládat vozidlo
4. způsobuje zbytečné nehody v důsledku nedostatečného využití svého potenciálu a užitečných vlastností vozidla.

Z výše uvedené premise, je patrné, že významnější celospolečenský problém představují tzv. bezproblémoví řidiči, kteří se v celkovém měřítku podílí na větším počtu nehod než řidiči užívající psychoaktivní látky.

Tímto konstatováním rozhodně nechci snižovat nebezpečnost řidičů užívající psychoaktivní látky, zvláště při rostoucím trendu jejich výskytu.

Naopak, chci upozornit na skutečnost, že řidič pod vlivem psychoaktivních látek má řádově sníženou schopnost ovládat vozidlo oproti tělesně a duševně zdravému řidiči, který umí plně zhodnocovat svůj potenciál.

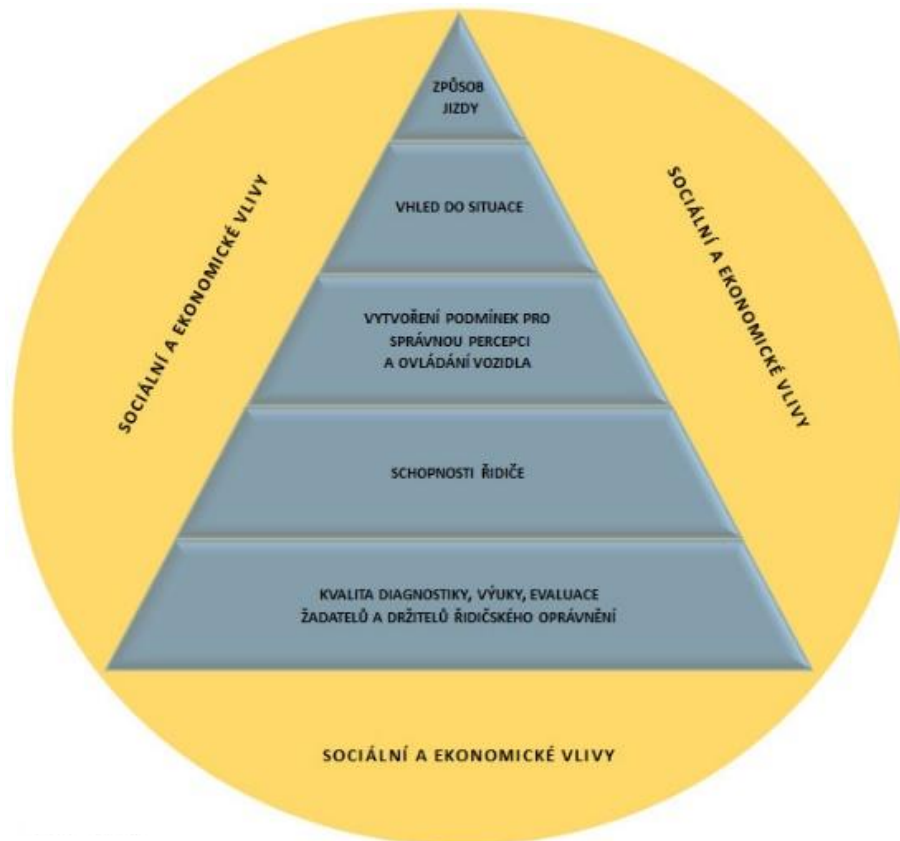
Z neznalosti a/nebo nepochopení výše uvedených procesů plyne nesprávný způsob ovládání vozidla, což má zásadní vliv na způsob jízdy, respektive na VDS, a to bez ohledu na pohlaví, věk, vzdělání a ostatní sociální aspekty.

V tomto pragmatickém pojetí, bez emočního či politického podtextu, není rozdíl mezi mladým „nevyježděným“ řidičem a řidičem s dlouholetou praxí.

Pokud získá osmnáctiletý začínající řidič kvalitní základy, které dále správným způsobem, pod dohledem odborníka rozvíjí přibližně 3-5 let, zautomatizuje si správné ovládání vozidla po zbytek produktivního života. To mu potom se zkušenostmi pomáhá rychleji získat realistický VDS a volit správný způsob jízdy.

A naopak, pokud si začínající řidič nedostatečně nebo nesprávně zafixuje své minimální dovednosti získané v autoškole a nesnaží se aktivně zdokonalovat svoji odbornou způsobilost, stává se z něj málo kvalitní řidič z hlediska ovládání vozidla a schopnosti realistického vhledu do situace. A to bez ohledu na délku řidičské praxe a/nebo počtu ujetých kilometrů.

Lze konstatovat, že „správný“ způsob jízdy představuje vrchol řidičských schopností, který je podmíněn množstvím faktorů, jak naznačuje obrázek:



Řidičské dovednosti lze získávat a rozvíjet v celém rozsahu produktivního věku, a to i za situace, kdy byl organismus vážně poškozen noxou.

Názorným příkladem je vlastní zkušenost, kterou jsem získal před jedenácti lety. Tehdy jsem dočasně ztratil řeč v důsledku tracheostomie po odstranění metastáz a tumoru na kořeni jazyka. Následná radiochemoterapie oslabil můj organismus natolik, že jsem si teprve v této kritické situaci začal uvědomovat rozsah a význam svých smyslů, a začal s nimi aktivně pracovat. Uvědomoval jsem si mj., že nás nikdo, nikdy a nikde neučil efektivně používat naše smysly. A v autoškole už vůbec ne. Ani já sám jsem po celou dobu učitelské praxe neučil žadatele cílené percepce. Problém mně činila rovněž rovnováha, a především vigilita v takové míře, že mně hrozilo odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu zdravotní způsobilosti.

Nezbývalo mi nic jiného než se společně s lékaři aktivně podílet na procesu uzdravování. Mezi klíčové faktory procesu, který mě vrátil do produktivního života, patřila také velká míra trpělivosti a poznávání tělového schématu, vč. efektivního využívání smyslů.

Za důkaz účinnosti tohoto poznání lze považovat skutečnost, že jsem se teprve ve dvašedesáti letech skutečně zdokonalil v ovládnání motocyklu.

Na základě těchto poznatků se domnívám, že je zbytečné investovat do celoplošných kampaní s vágními proklamacemi pro zajištění bezpečnosti silničního provozu. Zobrazování důsledků nehod, ať už po požití, či nepožití psychoaktivních látek, nemá reálný efekt.

Řidiče, kterému reálně zprostředkujeme náročnost kognitivních procesů probíhajících při řízení vozidla, nemusíme nákladně a složitě přesvědčovat, jak psychoaktivní látky zásadním způsobem snižují jeho akceschopnost a zvyšují pravděpodobnost nehody.

Řidič, který opakovaně užívá psychoaktivní látky, je nepoučitelný, představuje vysoké bezpečnostní riziko a jedinou účinnou prevencí je jeho včasná a trvalá eliminace.

Investujme tedy především do řidičů, kteří chtějí na sobě aktivně pracovat.

Literatura:

ŠTIKAR, Jiří; HOSKOVEC, Jiří; ŠTIKAROVÁ, Jana. Psychologie v dopravě. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2.

ŠTIKAR, Jiří; HOSKOVEC, Jiří; ŠMOLÍKOVÁ, Jana. Psychologická prevence nehod. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2006. 215 s. ISBN 80-246-1096-5.

ŠUCHA, Matúš et al. Dopravní psychologie pro praxi. 1.vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0.

VÁGNEROVÁ, Marie. Psychopatologie pro pomáhající profese. 4. vyd. Praha: Portál, 2008. 872 s. ISBN 978-80-7367-414-4.

ZELINKOVÁ, Olga. Pedagogická diagnostika a individuální vzdělávací program. 2. vyd. Praha: Portál, 2007. 208 s. ISBN 978-80-7367-326-0.

Konference ICADTS 2018

- Břevnovský klášter, Praha

AGENDA

Sobota 1.9.

9:30 - 10:30	Registrace
10:00 - 16:00	PŘEDKONFERENCE WORKSHOP předsedají: Kathryn Stewart, James Fell
	<i>RNDr. Jan Šafář, Ph.D. (Ústav experimentální botaniky AV ČR)</i> – Genotypování variet konopí - možnosti a praktické aplikace <i>Kathryn Stewart</i> – Řízení pod vlivem drog: Problém v perspektivě <i>James Fell</i> – Legalizace marihuany: Důsledky pro dopravní bezpečnost Diskuse k aktuálním tématům
15:00 - 15:30	Registrace
15:30 - 16:00	Sraz před Bazilikou sv. Markéty
16:00 - 17:30	Varhanní koncert v Bazilice sv. Markéty a prohlídka kláštera
18:00 - 20:00	Welcome drink v prostorách Břevnovského kláštera

Neděle 2.9.

8:00 - 9:00	Registrace
9:00	Přivítání, coffee break
9:20 - 12:30	Zahájení konference, keynote speech – Opatření v oblasti řízení pod vlivem: Pokrok, vyhlídky a role ICADTS (<i>Kathryn Stewart, The International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety</i>)
	10:00 – 10:30 Drogy v České republice, současné trendy (<i>Jindřich Vobořil</i>) 10:30 – 11:00 Míra a vzorce užívání návykových látek v ČR (Národní monitorovací středisko pro drogy a drogové závislosti)

	<p>11:00 – 11:30 Coffee break</p> <p>11:30 – 11:45 Česká republika – kultura užívání alkoholu (<i>Veronika Kurečková, CDV, Česká republika</i>)</p> <p>11:45 – 12:15 Trendy v řízení pod vlivem alkoholu a drog v Norsku (<i>Gjerde Hallvard, Univerzitní Nemocnice v Oslu, Norsko</i>)</p>
12:30 - 14:00	Oběd, pauza
13.00 - 14:00	Posterová sekce
14:00 - 17:00	<p>14:00 – 14:30 Drug use and driving behaviors among drivers with and without alcohol-related infractions (<i>Juliana N. Scherer, Center for Drug and Alcohol Research (CDAR), Porto Alegre, Brazíle</i>)</p> <p>14:30 – 15:00 Vyšetření alkoholu a drog u fatálně zraněných žen za volantem, Queensland (Austrálie) (<i>Kerry Armstrong, Technologická univerzita v Queenslandu</i>)</p> <p>15:00 – 15:30 Silniční dopravní nehody a řízení pod vlivem psychoaktivních látek ve venkovské arktické oblasti – kontrolní případová studie (<i>Ragnhild Jamt, Univerzitní Nemocnice v Oslu, Norsko</i>)</p> <p>15:30-16:00 Coffee break</p> <p>16:00 – 16:30 Alkohol ve veřejné dopravě – zkušenosti z praxe (<i>Roman Hapal, DPMB Brno</i>)</p> <p>16:30 – 17:00 Alkohol, drogy a VRU (Hlubková analýza dopravních nehod, CDV, Česká republika)</p>
17:00	Shrnutí dne
19:00 - 22:00	Prohlídka Prahy (pro zájemce, prosíme, rezervujte si předem)

Pondělí 3. 9.

8:00 - 9:00	Registrace, Přivítání, coffee break
9:00 - 12:45	<p>Zahájení konference, keynote speech druhého dne</p> <p>9.00 Keynote speech - Řízení pod vlivem návykových látek jako závažný společenský problém (<i>Zdeněk Žák, Kancelář prezidenta ČR</i>)</p> <p>9.30 – 10:00 Spojitost mezi překročením rychlosti a užíváním alkoholu, léčiv a nelegálních drog a účasti na nehodách v silničním provozu mezi řidiči motorových vozidel (<i>Benedicte Joergenrud, Univerzitní nemocnice v Oslu, Oddělení forenzních věd</i>)</p> <p>10:00 – 10:30 Testování drog ze slin – vědecké a legislativní aktivity Irska zaměřené na řízení pod vlivem drog, v letech 2017-2018, v mezinárodním kontextu (<i>Denis Cusack, Medical Bureau of Road Safety, Irsko</i>)</p> <p>10:30 – 11:00 Coffee break</p> <p>11:00 – 11:30 Zhodnocení Státní policie při snaze o snížení řízení pod vlivem návykových látek (SPIDRE) (<i>James Fell, Národní centrum pro výzkum veřejného mínění (NORC) Univerzity v Chicagu</i>)</p> <p>11:30 – 12:00 Problematika návykových látek v silničním provozu z pohledu Policie ČR (<i>plk. Tomáš Lerch, ředitel služby dopravní policie PP ČR</i>)</p>

	12:00 – 12:30 Klinicko-psychologické aspekty užívání alkoholu a dopad na dopravní bezpečnost (<i>Matúš Šucha, Roman Procházka, UPOL, Olomouc, Česká republika</i>)
12:30 - 14:00	Oběd, pauza
13.00 - 14:00	Posterová sekce
14:00 - 17:00	<p>14:00 – 14:40 Řidičské dovednosti a vliv psychoaktivních látek (<i>Otakar Konsbul, speciální dopravní pedagog, lektor v autoškole, Česká republika</i>)</p> <p>14:40 – 15:00 Rehabilitační programy pro řidiče - koncepce v ČR a zkušenosti (<i>Veronika Kurečková, CDV, Česká republika</i>)</p> <p>15:00 – 15:15 Evaluace pilotních běhů rehabilitačních programů v ČR (<i>Pavel Řezáč, CDV, Česká republika</i>)</p> <p>15:15 – 15:30 Coffee break</p> <p>15:30 – 16:00 Dopad rehabilitačních programů – evaluace fMRI (CDV ve spolupráci s CEITEC – Středoevropský technologický institut)</p> <p>16:00 – 16:30 Léková závislost - pravda a mýty (<i>Svatava Bardynová, RENADI, o.p.s.</i>)</p> <p>16:30 – 17:00 Alkohol za volantem z pohledu řidičů a nehodových statistik (<i>Pavel Tučka, Pavlína Skládáná, Pavel Skládáný, Jan Tecl, CDV, Česká republika</i>)</p>
17:00	Shrnutí dne
18:00	Prohídka klášterního pivovaru
19:00 - 22:00	Večeře v klášterní vinárně

Úterý 4. 9.

8:00 - 9:30	Registrace
8:00 - 9:00	Přivítání, coffee break
9:00 - 12:15	Zahájení, keyone speech třetího dne – <i>Fatima Pereira da Silva, ESEC – Escola Superior de Educação de Coimbra, Portugalsko</i>
	<p>9:30 – 10:00 Genotypování variet konopí – možnosti a praktické aplikace (<i>RNDr. Jan Šafář, Ph.D., Ústav experimentální botaniky AV ČR</i>)</p> <p>10:00 – 10:15 Coffee break</p> <p>10:15 – 12:15 THC- legalizovat nebo ne? – diskuse (<i>Tomáš Vymazal, poslanec PČR, Jarmila Vedralová, vedoucí odboru protidrogové politiky Úřadu vlády, atd.</i>)</p>
	12:15 - 12:45

NÁSLEDNÝ PROGRAM PRO ZÁJEMCE

14:00 - 15:00 Prohlídka Pražského hradu

16:00 - 18:00 Plavba po Vltavě