# Duševní zdraví těch, kteří přežili vážnou nehodu motorových vozidel

Publikováno: 7. 3. 2007

Způsoby, jakými se lidé vypořádávají s neštěstím a co může být uděláno pro zmírnění bolesti těch co přežili i jejich přátel a rodin, tomu se dnes všeobecně lépe rozumí než jak tomu bylo před 20-30 lety. Tak je tomu přinejmenším v rozvinuté společnosti evropské a americké kultury a toto vedlo k nárůstu počtu výzkumů a specializovaných vědeckých prací a publikací. Dnes se všeobecně uznává, že když dojde k vážnějšímu neštěstí, tak emocionální a sociální potřeby těch co přežili si zaslouží pozornost, stejně tak jako poskytnutí pomoci uspokojit jejich tělesné a materiální potřeby včetně samozřejmě lékařského ošetření a potřebné léčby. V nynější době poradenství zaměřené na duševní traumata a intenzivnější formy psychologické léčby jsou často po takových neštěstích zajišťovány a hrazeny státem. Existují oblasti neštěstí, kde tato zlepšená psychologická spolupráce a péče se nezdá být užívána tak snadno a ochotně. Jednou je například válka, kde se člověk docela záměrně snaží zničit, zranit nebo traumatizovat jiné lidi. Další je mnohem více prozaická a všudypřítomná havárie motorového vozidla. Nejen fyzická poranění, ale také vážná duševní a emocionální trauma a sociální poruchy způsobily při těchto neštěstích zhoršení zdravotního stavu nebo zhoršení progrese léčby zranění a nebo byly i jednou z příčin, které vedly k smrti. Světová zdravotnická organizace (WHO) předpověděla, že kolem roku 2020 se silniční dopravní nehody posunou při hodnocení hlavních příčin pracovní neschopnosti z důvodu nemoci nebo ze zranění - z devátého místa na místo třetí.

Situace v dopravní nehodovosti se ve vyspělých státech zlepšuje (i díky přijaté „vizi nula“, kdy vyspělé státy realizují účinná opatření pro snížení nehodovosti tak, aby na silnicích nemusel nikdo zemřít). I při značném zvýšení počtu motorových vozidel na silnicích a většími vzdálenostmi překonávanými většími počty lidí se v řadě zemí daří snižovat aktuální počty úmrtí v důsledku automobilových nehod.

Smrt, nebo těžké zranění je relativně snadné zjistit. Mnohem obtížnější je prokázat stupeň bolesti, psychické zranění a utrpení způsobené tímto druhem nehody. Zajímavé je to, to, že k havárii automobilu se obvykle přistupuje odlišně než jak je tomu u jiných neštěstích. včetně jiných dopravních katastrof týkajících se letadel, lodí a vlaků. Pro to může být mnoho důvodů v rámci čehož je možné zmínit to, že automobilem jezdí a automobil řídí mnoho lidí, dále praktičnost a pohodlí při jízdě autem, image a prestiž, které může solidní vozidlo svému majiteli dodávat,zvýšenou mobilitou rozšíření našeho osobního prostoru; někdy to může být (u speciálních vozidel a přívěsů) také vysoce mobilní místo pro naše vlastní bydlení.

Ze zkušeností z práce s těmi kdo přežili nehody motorových vozidel je zřejmé, že když někdo vsedne do automobilu, pak buď jen málo nebo spíše vůbec nepočítá s tím, že se stane účastníkem vážné dopravní nehody. Také proto, když k tomu dojde, je to pro většinu lidí skutečný šok. Paradoxně, protože takové nehody jsou tak běžné a protože se obvykle týkají malého počtu lidí (jsou to malá místní neštěstí), odezva společnosti na ně je mnohem menší než je tomu při větších katastrofách. A protože je to tak běžné, část lidí to vůbec nezajímá, dokonce je to může nudit. Takový postoj větší části řidičské populace je možné vysvětlit i zapojováním podvědomí které zde má za úkol tuto negativní stránku silniční dopravy vytěsnit z mysli (z vědomí) jako ochranu před uvědoměním si skutečnosti, že každý člověk, ať už jako řidič nebo jako spolujezdec ve vozidle (nebo jako osoba účastnící se jinou formou silničního provozu), se může stát účastníkem dopravní nehody, být zraněn nebo i zemřít.

Současná světová dopravní politika je taková, že nynější provoz milionů automobilů se stamiliony kilometrů ujetých denně, s tunami toxických emisí ve výfukových plynech zatím nevede k tomu, že by se ve větší míře chystala náhrada tohoto typu dopravy použitím jiných, ekologičtějších dopravních prostředků. Jejich používání má být sice stále více řízeno a kontrolováno, zejména v městských oblastech rozvinutých částí světa, ale můžeme předpovědět, že jejich používání se bude dále rozšiřovat se všemi negativními následky. Zdá se, že dopady používání motorových vozidel na

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

duševního zdraví spadají do několika kategorií. Jednou z nich jsou nepříznivé účinky, které mají motorová vozidla na životní prostředí. To se přímo týká vzhledu našich ulic a zvyků (například jízd do zaměstnání vozidlem, jeho obsazení) ulic plných zaparkovaných aut, hluku a znečištění kouřovými zplodinami, nemluvě o velkých rozlohách země, které by společnost mohla využít jinými, pro ni přínosnějšími způsoby.

Je nepochybně mimořádně obtížné vyřešit náklady jak na fyzické tak na duševní zdraví takového jevu jako je účast na dopravní nehodě. WHO však již začíná zvažovat zdravotní náklady všech způsobů dopravy (jejích důsledků) a přitom konstatuje, že všechny mají být postaveny na stejnou úroveň, která pak povede k plánování a realizaci přijatelných opatření. Například spíše než stavět více městských silnic je třeba zlepšovat a modernizovat veřejnou dopravu.

Nakonec zlepšující se stav duševního zdraví mnoha těch co přežili havárii a následný duševní otřes ukazuje, že by tohoto žádoucího cíle mohlo být dosaženo docela snadno. Pokud by byla stejná pozornost věnována duševnímu zdraví obětem nehod motorových vozidel jako jejich tělesnému zdraví, mnohem méně bolesti, sklíčenosti a utrpení by tito lidé pociťovali. Zdá se to v civilizovaném světě neomluvitelné, že dobře zvládnutelné deprese, úzkosti a posttraumatické stresové potíže u těch co přestáli vážnou dopravní nehodu nemusí být zjišťovány a léčeny, zatímco kdyby byli obětmi masového teroristického útoku nebo letecké či vlakové havárie, pak by jejich zdravotní stav se vší pravděpodobností vyvolal větší obavy a znepokojení a dokonce by jim byla společností nabídnuta vhodná psychologická pomoc a podpora. Víme, že u mnoha zachráněných obětí automobilových nehod nebývají jejich psychické problémy posuzovány, hodnoceny a léčeny, dokonce i když byli hospitalizováni ve špičkových zdravotních zařízeních. Víme ale také, že pravděpodobnost výskytu psychických poruch může být u těchto osob velmi vysoká.

Účinné způsoby léčby (například psychoterapie) však existují a pokud jsou realizovány, ve velké míře snižují bolest a utrpení. Nejen to, ale když jsou zachránění léčeni účinně a efektivně, s větší pravděpodobností a dříve se vracejí do pracovního procesu a pokračují (nově začnou) žít své normální osobní a společenské životy. S velkou pravděpodobností tak komplexní léčba těch co přežili vážnou dopravní nehodu také poskytuje významné finanční a hospodářské úspory pro společnost. Proto by se přiměřená psychologická pomoc obětem dopravních nehod měla stát pravidlem a ne výjimkou.

Je ironické, že nehody motorových vozidel jsou sice nejobvyklejšími neštěstími, se kterými máme všichni své zkušenosti, ale společnost jim věnuje jen málo pozornosti a tento fakt ji moc nezajímá. Pozornost jim příliš nevěnují ani politici – asi proto, že přijetí některých účinných opatření pro zlepšení neuspokojivé situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu (dlouhodobě enormně vysoké počty dopravních nehod, zraněných i mrtvých v ČR) by nebylo pro všechny občany populární.