Lidský faktor v dopravě - Kampaně, prevence, rehabilitace

Publikováno: 12. 1. 2015
CDV

ÚVOD

Z hlediska psychologické práce s lidským faktorem v dopravě jsou 4 základní možnosti. 1) Selekce, 2) Prevence, 3) Kampaně (z velké části sice spadají do prevence, ale vzhledem ke složitosti problematiky jsou obvykle v samostatné kategorii) a 4) Rehabilitace. Co se týče selekce, probíhá v čr ve trojí rovině. Jednak prostřednictvím zkoušky před získáním ŘO, jednak prostřednictvím dopravně-psychologického vyšetření a jednak v rámci bodového systému. V rámci tohoto příspěvku se zaměřujeme na tu část práce s lidským faktorem, která se týká možnosti ovlivňování jednání, tudíž selekci nezařazujeme. Někdy také bývá mezi základní možnosti zařazována represe, například proč nefungují tvrdé tresty jako zabavování aut či hrozba vězení. Nicméně vzhledem k nízkému potenciálu represivních opatření pro ovlivnění chování řidičů zde není represe zahrnuta.

PREVENCE

Ekonomické studie vyhodnocující efektivnost preventivních opatření udávají velmi příznivý poměr k represi 1:3, což znamená, že 1 koruna na prevenci odpovídá 3 korunám na represi. Pokud se podíváme na dostupné informace o bodovaných a vybodovaných řidičích i obětech dopravních nehod, je zřejmé, že má smysl se při prevenci zaměřovat na specifické skupiny řidičů (např. mladé řidiče, seniory, motorkáře starší 40ti let, atp.). V rámci preventivních opatření pak zvyšuje efektivitu a dopad zapojení jednotlivců či skupin z dané skupiny řidičů. Jako efektivní se například ukázaly tzv. peer programy pro mladé řidiče, jejichž principem je právě účast vrstevníků z řad mladých řidičů v procesu získávání ŘO. Tyto programy byly zaváděny a evaluovány přímo pro evropskou komisi v rámci projektu Close-to v letech 2004 – 2006 a následně v letech 2007 – 2010. Tyto programy se ukázaly jako nejekonomičtějším opatřením, jelikož za minimální náklady na síť aktivních vrstevníků dostáváme signifikantní změnu postojů směrem k vyšší dopravní bezpečnosti v krátkodobém i střednědobém horizontu. Výsledky projektu lze mimo jiné najít v publikaci Horáková (2009).

Na CDV byly dále realizovány jednorázové akce typu Evropská noc bez nehod či semináře pro studenty základních škol, které jsou nutné pro veřejnou debatu nad problematikou dopravní bezpečnosti, ale nemají takový potenciál ke změně postojů jako peer programy. Dalším druhem preventivních opatření, jež jsou CDV prováděny, jsou vzdělávací a doškolovací semináře pro učitele (auto)škol a pracovníky dopravních a dopravně-správních odborů měst. Tyto semináře umožňují transfer know-how z výzkumné sféry a aplikaci zjištěných poznatků při práci s cílovými populacemi a zároveň větší přehled o zamýšlených legislativních úpravách jak na národní, tak na evropské úrovni.

KAMPANĚ

Problematika kampaní zaměřených na dopravní bezpečnost či změnu mobilitního chování mají potenciál fungovat dobře, pokud jsou dodrženy hlavní zásady pro jejich tvorbu a evaluaci. Celkově se jedná o opatření se špatně měřitelným dopadem a nutností vysokých investic, přičemž přijatelné efektivity dosahují pouze v kombinaci s dalšími paralelními opatřeními. Efektivita kampaní byla na CDV měřena v rámci rozsáhlého evropského projektu 6. Rámcového programu CAST (Campaigns and Awareness-raising Strategies in Traffic safety) v letech 2005 – 2009. Výsledkem je velmi podrobný návod na sestavování a vyhodnocování nejen dopravně-bezpečnostních kampaní a jejich implementaci. V návaznosti na tento projekt realizovalo CDV ve spolupráci s Masarykovou univerzitou měření kampaně „Nemyslíš, zaplatíš“ pomocí sledování změn ve struktuře a aktivitě mozku cílové

populace této kampaně. Výsledky publikované v Zelinková et al. (2014) naznačují, že kampaně mohou způsobovat změny v některých oblastech mozku zodpovědných za prosociální chování a empatii. V letech 2010 – 2014 byly na CDV vytvořeny kampaně zaměřené na specifické skupiny a nehodové jevy, například na problematiku disko-nehod.

Při vytváření kampaní je také nutné zvážit všechny segmenty řidičů, nejen cílovou populaci, jelikož kampaně jsou obvykle plošné (přestože je mnohem vyšší efektivita u kampaní lokálního a regionálního charakteru). Například řidiči se strachem jsou „krvavými“ kampaněmi dále demotivováni a přestávají řídit. Dále je obvyklým slabým místem kampaní prezentace jen toho, co se nesmí, nikoliv nabídnutí alternativy, jak lze věci řešit v rámci zákona. Největším otazníkem, který se vznáší v současné době nad dopravně-bezpečnostními kampaněmi, je měření efektivity. A to jak ve smyslu posunu směrem k bezpečnějšímu chování cílových populací, tak ve smyslu ekonomickém, tedy návratnost investovaných peněz. Ačkoliv evaluace je nejmenší položka kampaní, a díky projektu ČÁST je veřejně dostupné know-how, jak ji provádět, nebyla u většiny vůbec realizována.

REHABILITACE

Pokud prevence a kampaně selžou, je nejvhodnějším a nejefektivnějším nástrojem pro nápravu řidičů rehabilitace a resocializace. Ve většině zemí EU jsou proto součástí bodového systému nebo systému besip. Z dlouhodobých výzkumů v rámci EU i USA je patrné, že nejen v případě recidivistů není represe příliš účinná, respektive je účinná jen do určité míry. Nejefektivnější opatření je kombinace rehabilitačních programů a odebrání ŘO, přičemž i samotné rehabilitační programy mají potenciál významně snížit recidivu. Z pilotních realizací v rámci národních výzkumů REPADO a SLECH v letech 2006 – 2014 lze konstatovat, že programy pro odsouzené i pro řidiče v dikci probační a mediační služby jsou vysoce efektivní způsob snížení recidivy, pokud jsou prováděny kvalifikovanými lektory a na základě ověřeného kurikula. Výsledky národních i mezinárodních evaluací ukazují, že zavedením takových programů dojde ke snížení recidivy o 50%, přičemž nárůst výdajů pro státní správu či samosprávu je v závislosti na právní úpravě buď žádný, nebo zcela minimální. Podrobné výsledky, legislativní analýzy či možnosti implementace v ČR jsme publikovali například v Daňková (2014), Zámečník & Havlíček (2013) a Zámečník & Barbarič (2012). V současné době jsou tyto programy připraveny pro zavedení v České republice.

DOPORUČENÍ

Vzhledem ke komplexnosti dopravy a složité ekonomické situaci je množství peněz věnované na zvyšování dopravní bezpečnosti omezené. Je proto nutné dobře zvažovat, jaké nástroje budou využívány a jakou míru návratnosti investic si stanovíme. Proto je v EU běžné, že se na opatřeních pro zvyšování dopravní bezpečnosti, na opatřeních pro změnu dopravního chování či pro zavádění nových dopravních řešeních, podílí výzkumné a servisní organizace pod příslušnými ministerstvy, které disponují potřebným know-how i zkušenostmi jeho aplikaci do reality dopravního provozu. Jednou z takovýchto organizací je také CDV.

LITERATURA

Daňková L, Zámečník P., Kurečková V., Řezáč P. (2014, in press): The Way to Reduce Accident Rate May Lead through Psychological Work with Drivers. Transaction on transport science, 4/2014.

Horáková M. (2009): Projekt Close-to a jeho možnosti využití ve výuce. e-Pedagogium 3/2009, pp 30-38.

Zelinková J, Shaw DJ, Mareček R, Mikl M, Urbánek T, Havlíčková D., Zámečník P., Haitová P., and Brázdil M (2014): An evaluation of traffic-awareness campaign videos: empathy induction is associated with brain function within superior temporal sulcus. Behavioral and brain function. 2014 Aug 12; 10(1):27.

Zámečník P, Havlíček P (2013): Current state of driver rehabilitation in The Czech Republic. In

Kleinmann K (Ed.) Rehabilitačné programy pre vodičov. Salvus s.r.o. 2013, pp 50 – 54.

Zámečník P, Barbarič J (2012): Introduction to psychotherapeutic work with drivers built on postmodern bases. In Daňková L (Ed.) Rehabilitační programy pro pachatele trestných činů a přestupků v dopravě. Brno. CDV. 2012, pp 37 – 59.