

Univerzita Palackého v Olomouci  
Filozofická fakulta  
Katedra psychologie

**METODA ROZHOVORU V RÁMCI  
DOPRAVNĚPSYCHOLOGICKÉHO  
VYŠETŘENÍ**



**Bakalářská diplomová práce**

Autor: Kateřina Böhmová  
Vedoucí práce: PhDr. Lenka Šrámková

Olomouc  
**2014**

Palacky University in Olomouc  
Department of Psychology, Faculty of Philosophy

**THE INTERVIEW METHOD IN TRAFFIC  
PSYCHOLOGICAL ASSESSMENT**



**Bachelor Thesis**

Author: Kateřina Böhmová  
Supervisor: PhDr. Lenka Šrámková

Olomouc  
**2014**

### **Prohlášení**

Místopřísežně prohlašuji, že jsem bakalářskou diplomovou práci na téma: Metoda rozhovoru v rámci dopravněpsychologického vyšetření, vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucí diplomové práce a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

V .....dne .....

Podpis .....

Na tomto místě bych ráda poděkovala své vedoucí práce PhDr. Lence Šrámkové za její pomoc a vstřícnost při psaní této práce, a také svému příteli a rodině za jejich trpělivost, bez kterých bych tuto práci nikdy nedokončila.

# Obsah

Úvod .....	7
<b>I. Teoretická část.....</b>	<b>9</b>
<b>1. Psychologické vyšetření.....</b>	<b>9</b>
<b>2. Rozhovor z pohledu teorie a praxe.....</b>	<b>13</b>
2.1 Rozhovor v rámci komunikace .....	14
2.2 Rozhovor jako výzkumný nástroj .....	16
2.3 Terapeutický rozhovor .....	16
2.4 Klinický a poradenský rozhovor .....	17
2.5 Diagnostický rozhovor.....	17
2.5.1 Druhy diagnostického rozhovoru.....	19
2.6 Otázky v rámci psychologického rozhovoru .....	21
2.6.1 Uzavřené otázky .....	23
2.6.2 Otevřené otázky .....	24
2.6.3 Otázky navozující změnu.....	24
2.7 Interpretace výsledků.....	25
<b>3. Teoretická východiska DPV v ČR.....</b>	<b>26</b>
3.1 Vymezení dopravní psychologie .....	26
3.2 Zákony .....	27
3.3 Průběh celého vyšetření .....	29
<b>4. Problematika vedení rozhovoru v rámci DPV.....</b>	<b>31</b>
<b>II. Výzkumná část .....</b>	<b>32</b>
<b>5. Výzkumný problém, cíle práce a výzkumné otázky .....</b>	<b>32</b>
5.1 Výzkumné otázky .....	32
5.2 Aplikovaná metodika.....	32
5.3 Metody zpracování a analýzy dat .....	33
5.4 Etické problémy a způsob jejich řešení .....	34
5.5. Zkoumaný soubor .....	34
5.5.1 Charakteristika základního souboru (zkoumané populace).....	34
5.5.2 Charakteristiky výběrového souboru .....	35
5.6 Organizace a průběh sběru dat.....	37
<b>6. Výsledky výzkumu (popis a interpretace) .....</b>	<b>38</b>
6.1 Zaměření na celkové DPV .....	38

6.2 Smysl rozhovoru v rámci DPV .....	42
6.3 Formální stránka rozhovoru v rámci DPV .....	43
6.4 Obsahová stránka rozhovoru v rámci DPV .....	47
6.5 Přesah rozhovoru v rámci DPV .....	53
6.6 Doplnující otázky.....	54
<b>7. Platnost výzkumných otázek.....</b>	<b>56</b>
<b>8. Diskuze.....</b>	<b>58</b>
<b>9. Závěr .....</b>	<b>65</b>
<b>Souhrn.....</b>	<b>67</b>
<b>Literatura: .....</b>	<b>71</b>
<b>Abstrakt</b>	
<b>Seznam obrázků</b>	
<b>Seznam tabulek</b>	
<b>Seznam grafů</b>	
<b>Přílohy diplomové práce</b>	

## Úvod

Problematika dopravněpsychologického vyšetření (dále pouze DPV) se v posledních letech dostává stále častěji do centra pozornosti, a to hlavně z důvodu vzrůstajícího počtu klientely. Děje se tak především díky nárokům na zvýšení produktivity a snížení času, což jde ruku v ruce se zvýšením obecné mobility. Lidé jsou nuceni k cestování, k přesunům z místa A do místa B v co nejkratším časovém úseku, mnohdy bez ohledu na cenu. Velmi častým dopravním prostředkem se v této situaci stává motorové vozidlo.

Řidiči určitých skupin motorových vozidel se musí podrobit DPV, které obnáší jak specifická diagnostická vyšetření, tak rozhovor. Rozhovor v rámci DPV je však jedinou metodou, která nemá standardizovanou formu. Každý dopravní psycholog může pokládat jiné otázky, což může být určitou komplikací. Může se stát, že klient, i když v rámci DPV splní v pořádku všechny standardizované testové metody, může být shledán nezpůsobilým pouze na základě rozhovoru. Tomuto klientovi však nebrání nic v tom, aby navštívil druhého dopravního psychologa, u kterého opět všechny standardizované testové metody splní v pořádku, avšak v rámci rozhovoru mu jsou kladeny otázky jiné a psycholog shledá tohoto klienta způsobilým k řízení.

Cílem této práce je v první řadě popis a utřídění situace, jak v České republice probíhá rozhovor s klienty v rámci DPV. Jaké otázky jsou kladeny, jakou mají formu, či jak moc se mezi sebou jednotliví dopravní psychologové v rozhovoru liší. Dále hledání charakteristických znaků a jejich vzájemné porovnání. Následně hledání souvislostí, porozumění a jejich vysvětlení. Výstup z práce pomůže ujasnit otázku dopravních psychologů na vedení rozhovoru v rámci DPV a v druhé řadě může do budoucna sloužit jako návod struktury otázek, kterou by mohli ocenit hlavně začínající dopravní psychologové.

Práce je rozdělená na část teoretickou a část výzkumnou. Teoretická část se zabývá obecným vyšetřením v psychologii se zaměřením na rozhovor s klientem v rámci terapeutického, klinického, poradenského, výzkumného a diagnostického směru, jeho metod a forem, s následným zaměřením na průběh vyšetření a rozhovoru v rámci psychologie dopravy. Literatura je použita převážně ze zdrojů obecné, klinické či poradenské psychologie a psychologie práce, a to z důvodu, že problematika zacílená na rozhovor v rámci DPV

doposud nebyla prozkoumána v České republice, a s překvapením nebyly nalezeny literární zdroje k tomuto tématu ani v zahraničí.

Část výzkumná popisuje proces, průběh a výsledky kvalitativního výzkumu zaměřeného na zjištění průběhu vedení rozhovoru u patnácti dopravních psychologů. Výzkumná část je zaměřena na otázky dělení rozhovoru, průměrnou dobu vedení rozhovoru, jeho struktury, smyslu a cílů.

Výstupy této práce budou použity jako zdroj pro chystanou monografii Katedry psychologie FF UP v Olomouci, jejímž cílem je prozkoumat rozhovor a jiné klinické metody používané v průběhu DPV z různých perspektiv a úhlů.



# I. Teoretická část

## 1. Psychologické vyšetření

V mnoha oblastech pracovního i osobního života je nutností, aby se člověk podrobil psychologickému vyšetření. Jedná se o oblast zdravotnictví, kde se vyšetření používá pro podání podkladů lékaři ke stanovení diagnózy, k výběru terapie, k posouzení pracovních schopností, společenského zařazení, nároku na předčasný důchod a jiné. Dále se s psychologickým vyšetřením setkáme v oblasti manažerské psychologie, psychologie práce a řízení, v poradenské psychologii, školní či vojenské, personalistice, inženýrské psychologii, forenzní psychologii a dalších, v neposlední řadě také v psychologii dopravní (Svoboda, Humpolíček, Šnorek, 2013). Je důležité poukázat právě na odlišnosti těchto dvou pojetí, a to vyšetření psychického stavu klienta a posouzení jeho způsobilosti k nějakému úkonu či profesi. U obou pojetí je však využíváno diagnostiky. V oblasti psychologického vyšetření je používáno mnoho diagnostických metod, mezi nimiž by dle Ryana a Sacketta (1987, 1992 in Morris, Kwaske & Daisley, 2011) neměl nikdy chybět rozhovor, který určuje, zda jedinec odpovídá požadavkům pro účel daného vyšetření.

Práce je zaměřena na diagnostiku psychické způsobilosti (viz níže), ke které se vztahuje např. studie Silzera, & Jeannereta (2011), kteří uvádějí základní charakteristiky individuálního psychologického vyšetření. Tazatel by se měl zaměřit pouze na jednu osobu, měl by udržovat přímý kontakt skrze rozhovor, a využívat mnoha metod posuzování, které pak porovná a zhodnotí. Mezi tazateli se však objevují v hodnocení velmi výrazné rozdíly. Někteří z nich mají velký cit pro pozorování a podle toho člověka hodnotí. Jiní jsou spíše mechanického typu a řídí se podle stanovených tabulek a pozorování nepřikládají takový význam.

Jejich výzkum se zaměřil na doktorandy studia psychologie v roce 1999 v Baruch College. Předpokládalo se, že doktorandi psychologie jsou v této oblasti cvičeni, aby se dokázali lépe rozhodovat a mít přesnější úsudky. Na univerzitě, kde se tato dovednost nevyučovala, byli nasazeni pedagogové vyučující tento druh předmětu, aby některé studenty vycvičili, jiné ne a následně se porovnávali jejich dovednosti v této oblasti. Výsledkem bylo, že se studenti s kurzem se cítili více schopni někoho posoudit než studenti bez kurzu. Studentům kurz přinesl praktické poznání, které těm bez kurzu chybělo. Z této zkušenosti vyplynulo, že by měly být

vytvořeny tzv. absolventské kurzy, kde by se studenti naučili používat veškeré vyšetřovací metody a nástroje, vyhodnocovat testy, pozorovat chování, vést rozhovory a na jejich základě vynést správný úsudek a závěr. Měla by se v těchto kurzech vyučovat teorie psychometrie a měření, a teorie osobnosti. Dále by se mohli studenti vzdělávat ve vedení lidí, sociální psychologii a pracovní analýze. Po absolvování kurzu by studenti měli na 6-12 měsíců supervizní dohled a po dokončení této části by dostali licenci na psychologické vyšetřování (Silzer, & Jeanneret, 2011).

Dle Groth-Marnata (2003) by řada testových metod v rámci vyšetření nedávala bez rozhovoru smysl. Díky němu lze získat důležité informace od klienta z pohledu jeho osobnosti, charakteristik jeho chování, a interakce při styku s tazatelem. Ve studii Van Iddekingeho, Sagera, Burnfielda & Heffnera (2006), kteří se zabývali rozhovory v rámci výběrových řízení, se objevily rozdíly v hodnocení v rámci rozhovoru klienta s víceméně tazatelů. Otázkou bylo, zda se tyto rozdíly objeví i při použití strukturovaných rozhovorů, a jestli s rozdílnými výsledky souvisí osobnostní charakteristiky tazatele. Rozhovory byly administrovány na 946 armádních poddůstojnících. Respondenti byli junioři, muži, běloši, černoši i Hispánci. Tazatelé byli senioři a podmínkou bylo, aby každý z nich již provedl v průměru 29.4 rozhovorů. Žádný z tazatelů předtím neměl možnost se s rozhovory nijak seznámit. Každý z tazatelů prošel 3 hodinovým tréninkem s výzkumníkem. Každá otázka v rozhovoru byla pro každého tazatele stejná. Rozhovor trval 20 minut. Po skončení každý z hodnotitelů musel sepsat své závěry, zapsat výsledky do připravených škál a na další škále se ohodnotit. Dále měli ohodnotit na 5 bodové škále přípravu na rozhovory, obsah otázek v rozhovoru a hodnotící proces rozhovoru. Prvním úkolem bylo zjistit, zda v rámci strukturovaného rozhovoru více tazatelů s jedním klientem existují rozdíly v hodnocení. Vyšetřování zahrnovalo základní znaky: a) musely být zahrnuty pouze rozhovory se srovnatelnou strukturou, b) otázky rozhovoru musely být postaveny podle základního změření daného povolání, c) musel být dodržen obdobný počet tazatelů a klientů na jednoho tazatele, d) musel být dodržen souběžný design. Ukázalo se, že rozdíly existují, avšak důležitou roli hrál trénink tazatelů. Aby se vyhnulo rozdílům, museli být všichni tazatelé podrobeni stejnému tréninku vedení rozhovoru. Druhým úkolem bylo zjistit, jestli se liší platnost tazání v závislosti na kritériích vyšetření, tedy na typu obsazované pozice a jejím obsahu. V této studii se přihlíží k objektivním i k subjektivním kritériím. Subjektivním kritériem bylo supervizní hodnocení pracovních schopností, tzn., jak byl zaměstnanec hodnocen v dřívější pracovní pozici. Objektivním kritériem pak bylo zhodnocení nároků

zaměstnanec na povýšení, tzn., jak často byl zaměstnanec povýšen. Třetím úkolem bylo vyšetřit vztah osobnostních charakteristik hodnotitele. Výsledky ukázaly, že rozdílná hodnocení byla závislá na tom, jakým způsobem byly respondentům otázky kladeny a jakým způsobem se sami respondenti v těchto otázkách prezentovali. Také, že správnost úsudku hodnotitele závisí na jeho sebepoznání a schopnostech naslouchání druhému. Je zde jmenováno několik faktorů na straně hodnotitele, které mohou ovlivnit jeho hodnocení: a) individuální zvláštnosti (kognitivní schopnosti, osobnost, zkušenosti), b) kognitivní struktura osobnosti (prototyp ideálního kandidáta), c) kontext rozhovoru, d) vedení rozhovoru a e) ovlivnění v rámci rozhovoru. Ve výsledku se prokázalo, stejně jako u předešlé studie Silzera, & Jeannereta (2011), že významnou roli hraje zkušenost tazatele s vedením rozhovoru. Tazatelé, kteří měli delší praxi ve vedení rozhovoru, hodnotili uchazeče přesněji. S více zkušenostmi lépe porozuměli požadavkům pro danou pozici a zvolili proto lepší design rozhovoru. Dále hodnotitelé s příznivějším postojem k dané pozici hodnotili lépe uchazeče než ti s postojem méně příznivým. Ukázalo se tedy, že v závěrečných zprávách byly značné rozdíly v hodnocení jednoho uchazeče vícero tazateli, a to na základě tazatelových vlastností a jeho subjektivního hodnocení (Van Iddekinge et al., 2006).

Pro shrnutí Graves (1993, in Van Iddekinge et al., 2006) uvedl pět základních faktorů, které ovlivňují rozdílnost v hodnocení na základě rozhovoru tazatele a klienta. Jsou to individuální rozdíly na straně tazatele v oblasti kognitivních schopností a zkušeností s vedením rozhovoru. Dále subjektivní nastavení tazatelova obrazu ideálního klienta. Za třetí obsah sdělení a jeho vliv na tazatele. Za čtvrté hraje roli úroveň struktury rozhovoru, jak se klient vyjadřuje a jak jej tazatel přijímá. Jako poslední je uveden faktor emočního nastavení jak tazatele, tak klienta.

Silzer, & Jeanneret (2011) navrhli několik bodů, jak docílit správného vedení individuálního vyšetření v psychologii, aby nedocházelo k rozdílným výsledkům:

- Mít jasné objektivní výsledky hodnocení.
- Mít výbornou znalost pozice, která je obsazovaná, pro porozumění požadavkům a nárokům.
- Být si vědom stáří metod, které používáme a používat jen ty validní.
- Zvážit využití polo-strukturovaného rozhovoru, který navazuje na strukturované položky, avšak rozvádí jejich možnosti.
- Mít předem stanovená kritéria, která musí být splněna.

- Mít připravené i jiné strukturované nástroje, které nám dopomohou být přesnější v našem rozhodování. Například strukturovaný rozhovor, osobnostní škály apod.
- Být si vědom možných chyb a pochybení a umět si je obhájit před jinými hodnotiteli.
- Být opatrný při hodnocení doporučení a spíše se zaměřit na strukturu celého posouzení.
- Vždy dát výsledky a celý proces k nahlédnutí jiným hodnotitelům, aby poskytli zpětnou vazbu a jiný pohled na věc.
- Zeptat se dané organizace na výkon jedince po zaškolení.

## 2. Rozhovor z pohledu teorie a praxe

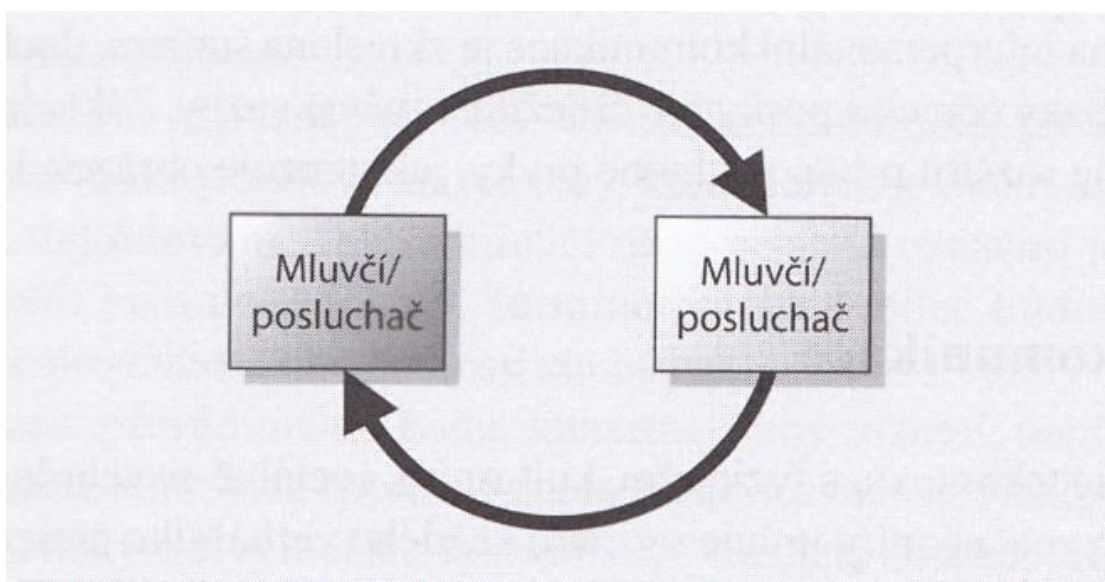
Tato kapitola se zabývá obecnými formami rozhovoru a jeho teoriemi, prvky, které rozhovor ovlivňují, v menší míře se opírá o modely komunikace, které s rozhovorem značně souvisí a je zde i zmínka o rozhovoru jako výzkumném nástroji. Dále vymezuje rozdělení rozhovoru dle zaměření na terapeutický, klinický a diagnostický. Z důvodu zaměření práce směrem k DPV, je v této práci terapeutický rozhovor zmíněn pouze rámcově pro ucelení, nejsou zde tedy zmíněny rozdíly v oblasti rozhovoru v rámci terapeutických směrů. U klinického rozhovoru je zmíněn i rozhovor poradenský, který s ním úzce souvisí a u diagnostického rozhovoru jsou popsány jeho výhody, nevýhody, postupy kladení otázek, jeho druhy, typy a formy.

Někdy je rozhovor mylně brán jako konverzace. Ve skutečnosti se rozhovor a konverzace v mnoha ohledech liší. Rozhovor má obvykle jasné sekvence a je organizován kolem konkrétních, relevantních témat. Je určen pro dosažení stanovených cílů. Na rozdíl od běžné konverzace, může rozhovor mezi tazatelem a klientem obsahovat i nepříjemné skutečnosti a pocity, o kterých se může dále diskutovat a rozvíjet je. Obecným cílem rozhovoru je získat informace, které nemohou být tak snadno získány prostřednictvím jiných prostředků, navázat vztah, který k získání informací vede, a rozvíjet pochopení o problémovém chování jak z hlediska tazatele tak dotazovaného. Tazatel musí nejen řídit a kontrolovat interakce pro dosažení specifického cíle, ale také musí mít znalosti o oblastech rozhovoru, které jsou v něm zahrnuty. Kromě toho je rozhovor základním prostředkem pro vybudování vztahu klienta s tazatelem. Jedná se o nástroj kontroly platnosti a spolehlivosti dat z testových metod (Groth-Marnat, 2003). Dle Pauknerové (2012) je rozhovor pomocnou psychologickou metodou, která je uplatňovaná při všech výzkumech a psychologických šetřeních. Nabývá specifických podob a forem, má své přednosti i nedostatky. Jak autorka uvádí, rozhovor by měl být vždy pečlivě připraven a mít stanovený cíl. Také by měl být vždy pořízen záznam rozhovoru, písemně či jinak, avšak s předem podepsaným souhlasem osoby, se kterou má být rozhovor veden. Dle Říčana (2009), který se touto problematikou zabýval o pár let dříve, je rozhovor technika patřící do psychodiagnostiky. Má mnoho variant podle toho, pro jaké účely je vyžadována. Může být ve variantě vyšetření schopností pro povolání či studium, vyšetření duševního stavu, nebo v podobě rady u terapie. Může postupovat podle striktních pravidel, anebo zachovat volnost odpovědí. Může být orientován na budoucnost, zabývat se přítomností, anebo se ptát na minulost. Podle Vybírala (2009, 119) má rozhovor určitou

hloubku, kterou limitují tyto atributy: „*Příprava na rozhovor (důkladná, povrchní); iniciativa v rozhovoru (kdo, zda oba či všichni účastníci se zapojují, zda někdo rozhovor řídí); reagování („k věci“, bezodkladné, postranní, aktivní); role účastníků (ustálené/nejasné, hierarchizované/nehierarchizované); akceptování pocitů; stereotypy v myšlenkových pochodech: o druhých účastnících, o tématu rozmluvy; kontext (osobní rozhovor, pracovní, dostatek času, příjemné místo aj.)*“. Dle Baštecké (2011) je rozhovor také velmi důležitým prostředkem pro dorozumívání. Navzájem na sebe navazujícími kroky, vystupováním sama za sebe a přijímáním zodpovědnosti za to, co říkáme, se rozhovor stává přirozenou formou komunikace mezi lidmi. Ke krokům rozhovoru patří prvky, podle kterých se tazatel dozví vícero informací o klientovi. Tedy hlavně porozumění klíčům, které klient vysílá a vědomí, že jej tazatel přijímá a vnímá.

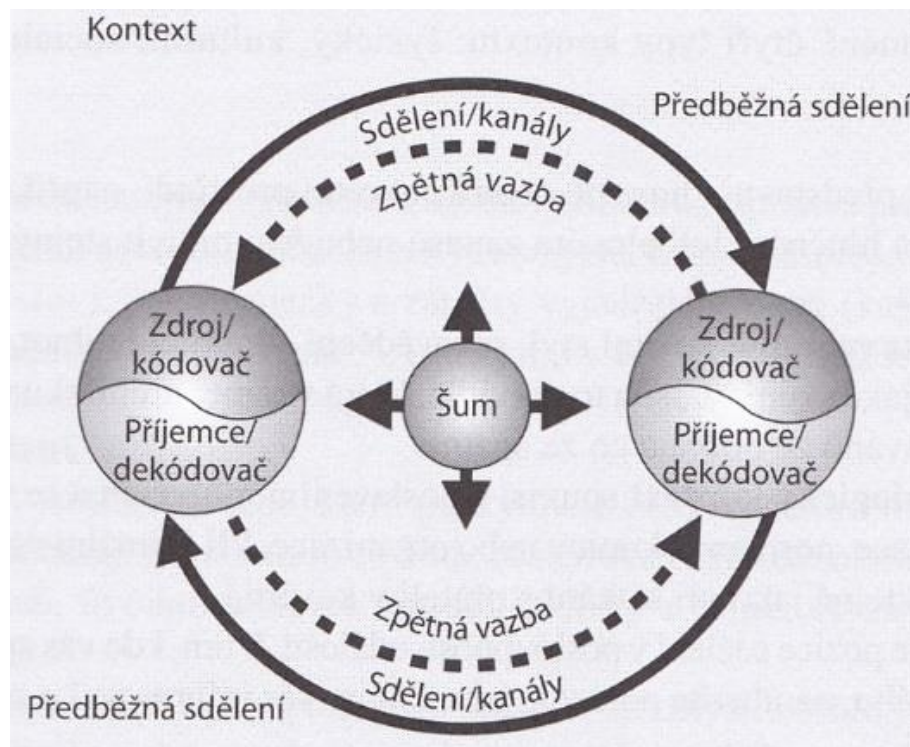
## 2.1 Rozhovor v rámci komunikace

Dle DeVita (2008) je rozhovor disciplína, která vede napříč různými situacemi, obory či směry komunikace. Aby mohl rozhovor správně fungovat, je zapotřebí dodržet tzv. transakční proces komunikace. V tomto procesu tazatel mluví a klient sdělení přijímá, zároveň jej však přijímá ze své vlastní komunikace a vysílá zpět tazateli. Tento komunikační proces je znázorněn obrázkem č. 1:



**Obrázek č. 1:** „Transakční pojetí interpersonální komunikace“ (DeVito, 2008, 33).

Transakční pojetí interpersonální komunikace se může dále rozpracovat na základní prvky komunikace, a to na kanály sdělení, kanály zpětné vazby, šum, předběžná sdělení, zdroje a příjemce (viz obrázek č. 2). Komunikace se díky těmto prvkům stává velmi komplikovaným procesem, který záleží na bezprostředním okamžiku přítomnosti, na zkušenostech z minulosti, na pocitech zainteresovaných osob, na jejich zdraví, znalostech a osobním výkladu přijímaného sdělení. Každý z naslouchajících si však může sdělení vyložit vlastním způsobem (DeVito, 2008). Dle autorů Allhoffů (2008) rozhovor nejvíce formuje to, co se nachází v našem nevědomí. Proto naše sdělení často není pochopeno, anebo my nepochopíme sdělení nám určené. Jednou ze základních komunikačních dovedností je umět rozhovory a pohovory vést (DeVito, 2008). Tak jak se ale rozhovory mezi sebou vzájemně liší, tak se liší i jejich správné vedení. Všem rozhovorům je však společná myšlenka najít řešení, které bude pro všechny strany nejpříjemnější (Allhoff & Allhoff, 2008). „Ke komunikaci dochází, když vysíláte nebo přijímáte sdělení a přiřazujete význam signálům druhé osoby. Všechna interpersonální komunikace je zkreslena šumem, dochází k ní v určitých souvislostech, má nějaký účinek a poskytuje příležitost zpětné vazby“ (DeVito, 2008, 33-34). Základní transakční model komunikace můžeme rozšířit o tyto nezbytné prvky, jak ukazuje obrázek č. 2.



**Obrázek č. 2:** Základní schéma interpersonální komunikace (DeVito, 2008, 33).

## 2.2 Rozhovor jako výzkumný nástroj

Dle Kerlingera (1972) je rozhovor brán jako měrný psychologický nástroj ke studování vztahů a zkoumání hypotéz, nebo k měření proměnných ve zkoumaných hypotézách. Lze ho použít jako explorační techniku, jako hlavní nástroj výzkumu, nebo jako doplnění jiných metod použitých ve výzkumné studii. Avšak je to nástroj, který zabere mnoho času, kdy získání informace od jednoho jedince může trvat i několik hodin což stojí velkou námahu i peníze. Proto se bohužel od rozhovoru mnohdy upouští, což může vést k nedokonalému nasycení dat. Stančák (1982) rozhovor nazývá „interview“, které je spojeno s prvky psychometrie a má vždy pevně stanovený postup formulace otázek s možností kvantitativního vyhodnocení. Jedná se o mezník mezi rozhovorem a dotazníkem. Tento typ rozhovoru počítá s předem připraveným plánem a standardizovaným designem. Jak Miovský (2006) podotýká, můžeme rozlišovat mezi rozhovorem diagnostickým, výzkumným, psychoterapeutickým a dalšími, na základě toho, jaké cíle máme definované. Pauknerová (2012, 61) vidí rozhovor jako psychologickou metodu, která: „*může plnit nejen funkce poznávací (diagnostické či výzkumné), ale i poradenské a terapeutické (léčebné)*“.

## 2.3 Terapeutický rozhovor

V terapii by měl rozhovor navodit v klientovi pocit, že je velmi důležitá osoba, měl by v něm vzbudit důvěru a jistotu, otevřenost, motivaci a jedinečnost. Terapeut si hlavně musí dát práci s tím, aby klienta přesvědčil a získal jej pro společné cíle, protože lidé pracují pouze na tom, o čem jsou sami přesvědčeni (Kindl-Beilfuss, 2012). Aby k takovému přesvědčení docházelo, měl by v terapii podle Luborského (1984) proběhnout seznamovací rozhovor, který by měl obsahovat krátké představení klienta a jeho obtíží, co jim předcházelo, aby si psychoterapeut o klientovi mohl utvořit první obraz a nastavit se správným směrem k jeho pochopení a následné pomoci. Tento typ rozhovoru musí být ale veden přesně na míru klientovi i terapeutovi. Je velmi individuální a musí se s ním takto také zacházet.

Při hledání řešení nejprve terapeut musí zjistit, jaký je problém. Aby se dozvěděl co nejvíce informací, je vhodné použít tzv. otevřeného typu otázek, při kterém klient v podstatě neví, na co konkrétního se terapeut ptá, a je pro něj obtížné začít, avšak pro terapeuta je již tento začátek rozhovoru velice důležitým zdrojem informací, jak klient reaguje a odpovídá. Terapeut by svými otázkami neměl klientovi odpovědi žádným způsobem podsouvat nebo je ovlivňovat, aby klient neztratil v terapii důvěru (Vybíral, 2009).



## 2.4 Klinický a poradenský rozhovor

Mezi rozhovorem terapeutickým a rozhovorem klinickým je značný rozdíl. Klinický rozhovor je více či méně nastavený směrem k vyšetření a zhodnocení stavu klienta. Rozhovor terapeutický je nastaven směrem empatického pochopení s cílem úlevy od problémů nebo nastínění možných řešení. Klinický přístup je podle Pauknerové (2012) charakteristický pro svoji hloubku poznání, časovou náročnost a používání k tomu specifických prostředků. Má své uplatnění při řešení složitých individuálních problémů a psychologických obtížích nebo mimořádných událostech. Je orientován na klienta poskytnutím psychologické pomoci. Jeho uplatnění je široké, avšak nejvíce je uplatňovaný ve zdravotnictví. Oproti tomu zde máme přístup poradenský, který je svoji povahou blíže expertní činnosti nebo osvěty. Uplatňuje se jak v individuální podobě, tak podobě skupinového poradenství. Pracuje se zde spíše s dynamikou, je zaměřen na výkon a spokojenost jedince. Využívá se při psychologickém vyšetření nebo vyšetření vhodnosti uchazeče na určitou pozici.

Úkolem klinického rozhovoru je v prvé řadě klienta posoudit. Obsahem je informace o důvodu příchodu, co klient říká a doopravdy cítí, jaký je klientův současný stav, co si klient myslí o svém životě, jakou má životní historii. Následují další informace, ze kterých si psycholog vytvoří prvotní obraz o klientovi, jeho tzv. anamnézu neboli životní cestu (Baštecká, 2001). Dalším úkolem klinického i poradenského rozhovoru je získání důvěry klienta. Funkci získání důvěry a ochotu k další spolupráci plní podle Moussovové & Duplinského (2002) i rozhovor diagnostický, protože pozitivní zkušenost klienta s tímto rozhovorem v prvním kontaktu se promítne i do postojů k celé poradenské práci.

## 2.5 Diagnostický rozhovor

Dalším typem rozhovoru je rozhovor diagnostický, který se od klinického dle Moussovové & Duplinského (2002) liší hlavně v obsahu zjištění. Jedná se spíše o prostředek pro zjišťování duševních stavů a vlastností, či jiných zvláštností osobnosti, u kterých se zjišťují nejen abnormity, nýbrž i úroveň a kvalita samotného jedince z pohledu jeho individuálního vývoje. Klinický postup mimo jiné charakterizují jako podkategorii diagnostického rozhovoru, kdy je zanechaná volnost pravidel a pružnost rozhovoru. Dle Švancary (1980) diagnostický rozhovor přesahuje ostatní psychodiagnostické metody, protože nejen, že díky němu získáme diagnostické informace, ale i navážeme užší kontakt s klientem. Provází celý případ,

udržuje kontakt, spolupráci, motivaci, redukuje úzkost a tvoří přirozené pozadí, které všechny techniky sjednocuje. Měl by obsahovat úvod, volné povídání klienta, všeobecné otázky kladené tazatelem, podrobnou exploraci, pokus o uvolnění napětí a závěr. Svoboda (2013) tuto koncepci rozpracoval a popsal fáze úvodu, jádra a závěru rozhovoru poněkud podrobněji.

Úvodní fáze pomůže nastolit důvěru a pomocí neřízeného rozhovoru uvolní případné napětí a atmosféru. U jádra rozhovoru je důležité vytěžit co nejvíce informací od klienta. Můžeme postupovat od obecných témat ke konkrétním či naopak, dále můžeme zvolit postup od méně osobních témat k osobnějším a intimnějším a v neposlední řadě můžeme diagnosticky důležité položky prokládat méně emočně zabarvenými tématy. Ve fázi závěrečného rozhovoru je dobré uvolnit případně vzniklou tenzi u klienta a velmi důležitou vlastností pro tazatele by v této fázi měl být um taktu a sociální dovednosti, aby klient odcházel nepoškozen (Svoboda, 2013). Dle Miovského (2006) úvodí fáze rozhovoru zahrnuje navázání kontaktu, což vyžaduje nemalé úsilí. Je zapotřebí navázat kontakt a tím získat i úvodní čas, informovat klienta o tom, proč s ním rozhovor bude veden, informovat o sobě, o náplni a čase, a nezapomenout získat souhlas s provedením celého rozhovoru. Další popsána je vzestupná fáze rozhovoru, ve které se kontakt upevňuje tázáním se na obecné tzv. zahřívací otázky. Díky nim tazatel zjistí strategie, které klient v rozhovoru používá a může se jim lépe přizpůsobit. Pozvolna se přes tuto fázi tazatel dostává k jádru rozhovoru, které tvoří zacílené okruhy jak obecných, tak citlivých témat. Závěr rozhovoru by měl být proveden důstojnou formou, aby klient neměl pocit, že byl využit pouze jako zdroj informací. Tazatel si musí ověřit, jestli klient neodchází s narušeným psychickým stavem, jestli má vše uzavřeno a nepotřebuje větší pomoc.

Jednou z velkých předností diagnostického rozhovoru je, že se díky němu můžeme zaměřit na hlubší porozumění zkoumaného jevu. Umožňuje kvalitativní zpracování odpovědí. Psycholog se zde však může také doptávat na nesrovnalosti, které se v průběhu vyšetření vyskytly, a výsledky tohoto diagnostického rozhovoru mohou posloužit i při terapeutickém sezení jako vysvětlení toho či onoho chování (Stančák, 1982). Kerlinger (1972) považuje formu rozhovoru za zcela přímou, jejíž výhodou je rychlé získání informací od klientů. Mohou se však objevit otázky obtížnější, na které se špatně hledá přímá odpověď nebo dotazovaný není ochotný na tyto otázky odpovídat, a může být ztracena jeho důvěra.

### 2.5.1 Druhy diagnostického rozhovoru

Rozhovor jako diagnostická metoda má mnoho druhů. Miovský (2006) jej rozděluje na polostrukturovaný, strukturovaný a nestrukturovaný. Polostrukturovaný rozhovor v sobě ukrývá mnoho výhod i nevýhod z ostatních dvou forem rozhovoru. Vyžaduje větší technickou přípravu oproti nestrukturovanému interview a to díky přípravě schématu v podobě okruhů otázek, které jsou pro tazatele klíčové. V rámci daných okruhů však tazatel může promíchávat pořadí otázek i leckteré přeskakovat. Typické pro tento typ je doptávání klienta na konkrétní významy odpovědí, jejich vysvětlení a upřesnění. Jádrem je zde tedy pevně dané a tazatel pouze nabaluje další informace pro větší výtěžnost dat. Strukturovaný rozhovor tvoří mezník mezi rozhovorem a vyplňováním dotazníku. Má pevně dané schéma, které tazatel musí dodržovat. Výhodou je shodná forma výsledků, nevýhodou pak omezený prostor pro tazatele a mnohdy i časové omezení odpovědí klienta (Miovský, 2006).

Dle autorů Allhoffer & Allhoffer (2008) je obecnou formou strukturovaného rozhovoru diskuse. U různých situací rozhovoru je průběh diskuse v základě stejný. U meetingu, konference, jednání, diskuse o daném tématu, diskuse na závěr referátu, při schůzi skupiny v rámci projektu, zaměření na řešení problému nebo u rozhovorů v soukromém kruhu. Autoři popisují schéma, které učiní rozhovor cílenějším, uspokojivějším, rychlejším a efektivnějším. Průběh strukturovaného rozhovoru popsali v následující tabulce č. 1:

0. Příprava na rozhovor	Např. podklady, místnost, zasedací pořádek, pozvání atd.
1. Otevření rozhovoru	Podle situace rozhovoru: např. pozdrav, poděkování účastníkům, poukázání na referenty atd.
2. Podnět k rozhovoru	Proč a s jakým cílem mluvíme nyní v tomto kruhu o tomto tématu, tzn. vyjasnění motivace a záměrů.
3. Společný plán rozhovoru (fáze strukturování rozhovoru)	a) Shromažďování problémových okruhů, příp. stěžejních úkolů, detailních aspektů. b) Event. vymezení tématu, příp. jeho omezení. c) Stanovení sledu problémových okruhů, myšlenkový postup.
4. Průběh rozhovoru	a) Podnět k rozhovoru; ten přinese do rozhovoru první problémový okruh (stanovený v rámci bodu 3). b) Diskuse o prvním problémovém okruhu. c) Průběžné shrnutí prvního problémového okruhu; první dílčí výsledky. d) Otázka, zda tím lze uzavřít první problémový okruh: a) – b) – c) – d) v rámci druhého problémového okruhu; a) – b) – c) – d) v rámci třetího problémového okruhu atd., vždy podle komplexnosti tématu, tzn. podle počtu různých problémových okruhů.
5. Ukončení rozhovoru	Podle situace rozhovoru; např. zakotvení výsledků, závěrečné shrnutí, schválení, pracovní zápis.

**Tabulka č. 1:** „Průběh strukturovaného rozhovoru, diskuse“ (Allhoff, & Alhoff, 2008, 111).

U nestrukturovaného rozhovoru se zachovává průběh rozhovoru co nejvíce v podobě přirozeného rozhovoru bez předem stanoveného plánu, struktury ani okruhů témat. Není zde použita ani žádná strategie vedení rozhovoru. Je pouze nastíněn rámec, o čem rozhovor bude. Může se použít forma tzv. narativního rozhovoru, kdy tazatel podněcuje klienta k vyprávění příběhu namísto odpovídání na otázky. Výhodou je možná improvizace tazatele a strategické přizpůsobení. Nevýhodou u nestrukturovaného rozhovoru je náročné a zdlouhavé zpracovávání dat, která jsou velmi různorodá a nesouvislá (Miovský, 2006).

U DPV není strukturovaná forma rozhovoru, objevuje se zde pouze rozhovor nestrukturovaný, u kterého je značné množství sporných prvků. Rozdíly mezi strukturovaným a nestrukturovaným rozhovorem byly prokázány mnoha studiemi, které ve zkratce pojednávají o stejné problematice, a to vedení rozhovoru v rámci výběrového řízení

(Chapman, & Zweig, 2005, Harris, 1989, Campion, Campion, & Hudson, 1994, Campion, Palmer, & Campion, 1997, Campion, Pursell, & Brown, 1988). Poněvadž se DPV v mnohém podobá vyšetření v rámci výběrového řízení, je více než vhodné zde tuto problematiku zmínit. Proces hodnocení uchazeče na základě rozhovoru je velmi ošemetný. Ve studii Arveye, & Campiona (1982) se prokázalo, že při standardizovaném rozhovoru je celé výběrové řízení validnější než při rozhovoru nestandardizovaném. U rozhovoru hraje významnou roli věk, rasa, psychický stav, vzdělání a zpětná vazba, zájem o práci a plány do budoucna, psychické charakteristiky inteligence a motivace jak na straně tazatele, tak na straně klienta. V této studii jsou popsány základní nedostatky nestrukturovaného rozhovoru.

Hodnocení u nestrukturovaného rozhovoru mají dle Arveye, & Campiona (1982) nízkou spolehlivost; nízkou důslednost; pro tazatele mají odpovědi různou váhu; tazatelé nestrukturované rozhovory nemohou spolehlivě porovnávat; rozhovor má nízkou platnost; pokud má tazatel k dispozici výsledky z testové baterie, nestrukturovaný rozhovor výsledky celého vyšetření obvykle nijak nepozmění; dané odpovědi ovlivňuje nestandardizovaná formulace otázek; odpovědi mohou být zkresleny zápisem tazatele; tazatelé jsou ovlivněni nepříznivými informacemi; tazatelé v nestrukturovaném rozhovoru přichází k závěrům mnohem dříve než u strukturovaného rozhovoru.

Postup, jak diagnostický rozhovor vést je ovlivněn formulací otázek, na které chceme znát odpovědi. Jednotlivé otázky by měly podnítit klienta k odpovědi a měly by být formulovány srozumitelně (Stančák, 1982). Miovský (2006) rozlišuje dva základní styly vedení interview, které napomohou klienta nasměrovat k žádoucí odpovědi. Jsou jimi styl direktivní a nedirektivní. Při nedirektivním stylu s klientem nijak nemanipulujeme, stále respektujeme jeho přání i potřeby. Při direktivním stylu již klienta směřujeme a nenecháme jej se od tématu odklonit. Každý styl si však tazatel musí přizpůsobit podle konkrétního vývoje situace.

## 2.6 Otázky v rámci psychologického rozhovoru

U diagnostického rozhovoru platí, že nemá místo pouze na počátku vyšetření, avšak i v jeho průběhu, kdy se může měnit charakter vnímání a prožívání problémů ze strany klienta. Volba formy, jakou bude rozhovor prováděn, záleží na zkušenostech psychologa. Otázky mohou být pokládány volně, řízeně, standardizovanou formou anebo nestandardizovanou formou

(Mousová & Duplinský, 2002). Dále se rozlišují např. otázky uzavřené, otevřené, přímé, nepřímé.

Aby byl rozhovor užitečnou metodou, musí mít prostředky pro dosažení určitého zvoleného cíle. Jedním z těchto prostředků je správné kladení otázek. Dobře položit otázku znamená získat výživné informace, poněvadž dobře položená otázka donutí klienta zamyslet se a zformulovat odpověď. Klient jasně formuluje svoji odpověď v případě, když mu psycholog objasní, co otázkou zjišťuje. Prostředkem může být také opakování, parafráze toho, co klient říká, aby si mohl být psycholog jistý, že informaci pochopil správně. Dále empatie, vyjádření podpory, tón hlasu a jiné doprovodné zvuky představují ze strany psychologa jedny z velmi důležitých prostředků k dosažení zdárného cíle (Baštecká, 2001). Avšak nemá mít funkci posílení sebevědomí na straně tazatele, tazatel by hovořením neměl překročit 30% celkového času. V tomto časovém úseku by se měl zaměřit na klientův požadavek a co nejlépe si rozvrhnout typy otázek, podle kterých bude danou problematiku šetřit. Otázky může pokládat „přímé“ ptající se na konkrétní věc, „nepřímé“ přibližující se k odpovědi oklikou a „projektivní“, díky nim může tazatel rozpoznat klientovy postoje či názory (Svoboda, 2013). Otázky přímé dovedou klienta k žádané odpovědi a v případě, když tomu tak není, můžeme otázky převést do podoby nepřímé a uplatnit tak tzv. metodu behaviorálního rozhovoru, kdy je rozhovor zaměřen na konkrétní projevy chování, které souvisí se zkoumaným jevem (Pauknerová, 2012). Otázky nepřímé jsou vhodné u volného rozhovoru, díky nimž se dá vylézt mnoho dalších užitečných informací (Švancara, 1980).

Abychom od klienta získali informaci, kterou potřebujeme a vyhnuli se zabíhavému myšlení, rozděluje Tomm (1989 in Vybíral 2009) otázky na ty, kterými chceme něco vypátrat (tzv. lineární), dále kterými usměrňujeme klienta (tzv. strategické), dále kterými chceme klienta podnítit v myšlení (tzv. reflexivní) a takové, kterými chceme navodit určitý kontext například otázky na vztahy a rozdíly (tzv. cirkulární). O cirkulárních otázkách se zmiňuje ve své knize i Kindl-Beilfuss (2012) jako o metodě v rámci systematického interview. Díky tomu, že dokáží vynést na povrch staré informace a zároveň přitom vytvářet nové, díky možnosti zapojení do rozhovoru více lidí současně a zachovat tím pluralitu, díky schopnosti nabudit pozornost a vytvářet možnosti seznámení se s daným problémem, je tato metoda kladení otázek stavěna v rámci terapeutického rozhovoru do popředí.

Anderson & Goolishian (1992) navrhují osm možných popisů terapeutického systému, ze kterých se právě první čtyři týkají rozhovoru. První z nich hovoří o tom, že díky komunikaci

vznikla lidská společnost, kultura i všechny společenské systémy. Proto tento první systém nazývají systémem lingvistickým. Druhý systém je v jejich studii popsán jako systém, ve kterém je komunikace specifickým faktorem pro změnu dialogu. Jedná se o porozumění. Nemůžeme mít mínění ani porozumění ničemu, co neznáme. Nejprve se musíme o dané věci dozvědět, naučit se ji. Tento systém nazývají pedagogickým. Třetí z nich je popsán v situaci, kdy se během terapie rozhovory spojí nad jedním problémem, který však každý z přítomných vidí jinak. Je nutné vyřešit konflikty a spojit je v jeden náhled. A čtvrtým typem terapeutického systému je systém terapeutické konverzace v podobě dvoucestné výměny obsahu, které otevírá cestu novým pohledům na daný problém a tím jej vyřeší. Ostatní systémy jsou popsány již v kontextu přesahu terapie a poznání sebe sama. V rámci DPV se psycholog bez těchto systémů neobejde. Celková komunikace v rámci vyšetření je přirozená a jejím typickým znakem je dialog, objasnění, porozumění a vhled. Všechny tyto atributy by měly být součástí vyšetření, aby nedocházelo ke zkreslení výsledků, ale hlavně ke špatnému vyhodnocení. Otázky uzavřené, otevřené nebo tzv. navozující změnu jsou jedny z velmi užívaných při psychologickém vyšetření. V následujícím textu jsou tyto tři typy otázek krátce popsány pro lepší přehlednost a orientaci v daném problému.

### 2.6.1 Uzavřené otázky

Uzavřené otázky zjišťují jednoznačná fakta a pevné informace a lze na ně odpovědět jednoslovnou odpovědí „ano/ne“, nebo vyčlením konkrétní informace. Podle Svobody (2013) na tento typ otázek respondent pouze vyjadřuje souhlas nebo nesouhlas. U takovýchto otázek si však psycholog musí dávat pozor na zahrnutí své sugestivnosti, kterou by klientovi mohl zúžit pole možností, na domněnky či vyjádření vlastních pocitů (Baštecká, 2001). Jsou typické pro strukturovaný rozhovor, který má ustálenou formuli a pořadí otázek (Kerlinger, 1972). Tazatel má předem připravený protokol otázek, kam si zaznamenává i odpovědi klienta a to bezprostředně po rozhovoru, anebo přímo za chodu (Pauknerová, 2012). Vybíral (2009) poukazuje na to, že otázkou uzavřenou dáváme najevo nechuť v rozhovoru pokračovat, nebo že jsou pro nás důležité výstižné a věcné odpovědi. Připomíná to výsledek, který dotazovanému není zrovna příjemný, proto někdy uzavřená otázka působí nedůvěřivě, kdy se tazatel může díky ní stále dokola ujišťovat o jednom faktu.

### 2.6.2 Otevřené otázky

Jestliže psycholog požaduje po klientovi, aby se více rozpovídal, nebyl nijak ovlivněn, je zapotřebí, aby použil otázky otevřené. Takovéto otázky konverzaci rozvíjí, a když jsou správně přijaté, mohou při rozhovoru nastolit i příjemnou atmosféru (Baštecká, 2001). Svoboda (2013) dodává, že otevřené otázky jsou všechny, na které respondent nemá předem připravené a ohraničené odpovědi. Vybíral (2009) otevřený typ otázek doporučuje, když chceme navázat hovor a dát klientovi větší prostor na vyjádření. Nemusí vyhovovat neurčitostí, ale přinese informace o tom, jak dotazovaný reaguje na takový typ otázky. Využívá se u formy nestandardizovaného rozhovoru díky velmi volnému a pružnému přístupu tazatele, který pokládá otázky bez předem daného schématu, pouze s minimální osnovou (Pauknerová, 2012). Zvláštním typem otevřené otázky je tzv. „trychtýř“. Jedná se o otázky zaměřené k jednomu cíli začínající buďto obsáhlou otázkou a postupně se zužujícími ke specifické informaci, nebo otevřenou všeobecnou otázkou a na tu pak navazují specifičtější (Kerlinger, 1972).

### 2.6.3 Otázky navozující změnu

Změnu ve vedení rozhovoru můžeme nastolit díky otázce, ve které je například skryta přímá intervence. Takové otázky jsou svým způsobem strategické a psycholog jimi klientovi dává najevo, aby změnil svůj pohled na daný problém. Jestliže se ptáme na souvislosti, příčiny a následky určitého jednání, využíváme konstruktivních otázek. Příkladem mohou být otázky na problém, na jeho řešení, na minulé úspěchy a jejich zvládnutí, na potíže a jejich míru (Baštecká, 2001).

Kindl-Beilfuss (2012, 29) přirovnává kladení otázek jako posílání zájmu do duše svého protějšku. Otázky by neměly být kladeny proto, abychom někoho vyšetřili, ale hlavně proto, abychom vzbudili zvědavost v klientovi i zvědavost v sobě sama. *„Nejde tedy o to, abychom někoho posuzovali, ale mnohem více o to, abychom člověka od první minuty přivedli na takový způsob myšlení, ve kterém se může nejvíc naučit sám od sebe“*.



## 2.7 Interpretace výsledků

Základním právem klienta je získání zpětné vazby, která by měla být sdělena adekvátní formou, v co nejkratší době po diagnostikování a klient by měl být první, kdo tuto informaci získá. Jediná výjimka, kdy výsledky nesdělujeme, je výslovný nesouhlas od klienta. Výsledky by se neměly podávat destruktivní formou, ale raději mírnější formulací téhož a prostřídávat negativní a pozitivní sdělení (Weiss, 2011). Interpretace dle Švancary (1980) je do jisté míry velmi subjektivní a kvůli tomu mohou být zkreslené závěry. Tomu zčásti zabráňuje porovnání výsledků s anamnézou, ale nemusí to znamenat celkové potvrzení nálezu.

### 3. Teoretická východiska DPV v ČR

DPV vychází ze všech výše uvedených typů vyšetření a s tím souvisí i vedení rozhovoru. Vyšetření v oblasti dopravy se musí podrobit řidiči daných kategorií podle zákona 361/2000Sb. § 87a (viz příloha č. 1). Úkolem psychologa je v tomto případě zjistit způsobilost či nezpůsobilost k řízení se zaměřením na klientovy znalosti, dovednosti a mimo jiné i řidičskou zodpovědnost (Štikar et al., 2003). V rámci psychologického vyšetření je důležitá komunikace s klientem a to hlavně v případě sdělování výsledků celého vyšetření. Jedná se o velmi stresující bod, a to jak pro klienta, tak pro psychologa. V takovém okamžiku psycholog rozhoduje o osudu daného klienta, a to hlavně v případě sdělení „nezpůsobilý“. Weiss (2011) se ve své knize zmiňuje o základním právu klienta na získání informace o výsledku z vyšetření. Je však nutné brát v úvahu, zda klient o sdělení informací stojí, či nestojí.

#### 3.1 Vymezení dopravní psychologie

Dle Štikara et al. (2003) se dopravní psychologie zabývá zkoumáním psychických procesů řidičů a jiných účastníků dopravy, jejich závislostí na individuálních vlastnostech, metodách výuky, výcviku a výchovy a také závislosti na dopravní technice. Dopravní bezpečí závisí na způsobilosti daného řidiče, jeho charakterových vlastnostech a tělesných, smyslových i psychických předpokladech. Dále bezpečnost v dopravě závisí na druhu účasti v ní, dodržování předpisů, zvládnání dopravní situace, na dobře zvoleném dopravním prostředku, úpravě zvolené cesty apod. Pro správné rozlišení těchto kritérií dopravní psychologie čerpá z psychologie personální, která klade důraz na přípravu pracovníka pro práci, kdy člověk může být vycvičen. Z druhé strany bere dopravní psychologie poznatky i z oblasti psychologie inženýrské, která klade důraz na člověka z pohledu jeho možností. Člověk dělá to, co umí, může být nahrazen. Cílem psychologie dopravy je zvýšení bezpečnosti, rychlosti a plynulosti dopravy za využití znalostí duševní činnosti lidí ve vztahu k dopravě.

Při výběru řidičů na pozice s různými nároky dopravních situací je DPV jediným nástrojem, jak odhalit jejich psychickou strukturu, případně rizikové faktory. Tento způsob vyšetření je hojně využíván při výběrových řízeních uchazečů na různé pracovní pozice. Revize faktorů a ověření zdravotní a psychické způsobilosti jsou v této oblasti vyšetření velkým požadavkem, a o to více na poli dopravy. Právě posouzení psychické způsobilosti je jedním

z nosných pilířů dopravní psychologie (Seitl, Šucha, 2010). Toto posouzení je upravováno § 87a zákona č. 361/2000 Sb. (viz příloha č. 1).

### 3.2 Zákony

Právní předpisy a normy nejvíce se vztahující k dopravním psychologům či k DPV jsou převážně zastoupeny v zákoně č. 361/2000 Sb. v §82 Podmínky udělení a držení řidičského oprávnění, §87a Dopravně psychologické vyšetření, §93 Podmínění a omezení řidičského oprávnění, §94 Odnětí řidičského oprávnění a vzdání se řidičského oprávnění, §94a Pozbytí řidičského oprávnění, §95 Pozastavení řidičského oprávnění, §98 a §99 Zrušení podmínění nebo omezení řidičského oprávnění, §100, §101 a §102 Vrácení řidičského oprávnění, §114 Vrácení řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu, §123c Evidence dopravních nehod a centrální evidence dopravních nehod a §123d Vrácení řidičského oprávnění (viz příloha č. 1). Dále jsou zastoupeny v zákoně 247/2000 Sb. tzv. zákona o autoškolení. Dále je DPV či pojem dopravní psycholog zmiňován ve vyhlášce č. 277/2004 Sb. v §4 Zdravotní způsobilost a posudek, a §10 Závěrečná ustanovení (viz příloha č. 2) vymezující zdravotní způsobilost, podle které by se měli dopravní psychologové řídit: „*Pokud řidič získal na základě dosavadních právních předpisů řidičské oprávnění a jestliže lékař zjistí nebo získá podezření, že jeho zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel neodpovídá zdravotní způsobilosti podle této vyhlášky, upozorní písemně na tuto skutečnost řidiče a posuzujícího lékaře, pokud je mu znám*“ (277/2004 Sb. §10). Pojem dopravní psycholog je také zmíněn ve vyhlášce č. 31/2001 Sb. v §11 a §18a (viz příloha č. 3).

Výňatek ze zákona č. 361/2000 Sb. § 87a říká, že „*Dopravně psychologickému vyšetření je povinen se podrobovat:*

- a) *Držitel řidičského oprávnění skupin C, C+E a C1+E, který řídí nákladní automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7500 kg nebo speciální automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7500 kg nebo jízdní soupravu, která je složena z nákladního automobilu a přípojného vozidla nebo ze speciálního automobilu a přípojného vozidla a jejíž největší povolená hmotnost převyšuje 7500 kg,*

b) *Držitel řidičského oprávnění skupin D a D+E a podskupin D1 a D1+E, který řídí motorové vozidlo zařazené do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění.*

*Povinnost dopravně psychologického vyšetření a vyšetření neurologického včetně EEG se netýká řidiče, který provádí silniční dopravu soukromé povahy, pokud není prováděna za úplatu, a dále řidičů vozidel požární ochrany, řidičů vozidel policie a řidičů vozidel ozbrojených sil ČR“.*

Tento zákon je dále rozveden ve znění zákona č. 411/ 2005 Sb. § 87a následovně (kráceno):

*„(2) ...dalšímu dopravně psychologickému vyšetření je povinna se podrobit osoba nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let a dále pak každých pět let.*

*(3)... je povinna se podrobit osoba, která žádá o vrácení řidičského oprávnění, které pozbyla v důsledku a) dosažení celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů, b) soudem uloženého trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, c) správním orgánem uložené sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, byla-li tato sankce uložena na dobu nejméně 6 měsíců, nebo d) podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, v průběhu jehož zkušební doby se zavázala zdržet se řízení motorových vozidel.*

*(4) Dopravně psychologické vyšetření provádí psycholog, kterému ministerstvo udělilo akreditaci“.*

Zákony nestanovují použití určité metodiky pro DPV, proto zvolení metod v rámci tohoto vyšetření je pouze na rozhodnutí psychologa, nejsou stanoveny ani minimální standardy pro toto vyšetření (Seitl, Šucha, 2010).

V zákoně č. 478/2001 Sb. je v §21 odst. 2c uvedeno: „...dopravně psychologické vyšetření provádějí fyzické osoby, které poskytují služby v oboru psychologického poradenství podle zvláštního právního předpisu nebo právnické osoby, u kterých je dopravně psychologické poradenství předmětem činnosti, (dále jen "dopravní psycholog")“.

V zákoně č. 133/2011 Sb. a zákoně č. 478/2001 Sb. §87a odst. 5 je uvedeno, že DPV může provádět pouze psycholog s udělenou akreditací. Aby akreditaci získal, musí splňovat

následující kritéria: a) absolvování akreditovaného magisterského studia v oboru psychologie; b) absolvování postgraduálního studia v oboru dopravní psychologie akreditovaného studijního programu nebo programu celoživotního vzdělávání prováděného vysokou školou; c) tři roky praxe v oblasti dopravní psychologie; mít k dispozici vybavení nezbytné pro provádění tohoto vyšetření. Vybavení stanovuje vyhláška č. 27/2012 Sb. Seznámení klienta s výsledkem vyšetření se vztahuje k zákonu č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu, § 67b odst. 12.

### 3.3 Průběh celého vyšetření

Dle Šuchy et al. (2013) je jednou ze tří hlavních úloh dopravní psychologie zhodnocení řidičů na základě psychodiagnostického vyšetření, zjištění jejich způsobilosti k řízení. Mezi další úlohy například patří výzkum nových technologií a výcvik, zlepšení řídičských dovedností a poradenství v dopravě. Na základě výše uvedených zákonů byla Asociací dopravních psychologů ČR vypracována základní struktura vyšetření, tzv. nepřekročitelné minimum, minimální standard tohoto vyšetření. Sice neobsahuje konkrétní metody, avšak nastiňuje strukturu, která by měla být vždy dodržena.

Struktura DPV (Šucha et al., 2013, 26):

- *Základní a upřesňující anamnestické údaje (zjištění symptomů, které představují riziko vzhledem k adaptivnímu a bezpečnému chování v dopravě).*
- *Anamnestické údaje vztahující se k řídičské praxi.*
- *Psychická výkonnost z hlediska kvantity a kvality:*
  - *intelekt;*
  - *pozornost (koncentrace, distribuce, rozsah);*
  - *senzomotorická kreativita a koordinace (rychlost a přesnost senzomotorických reakcí na série vizuálních a akustických podnětů v situaci časové tísně);*
  - *rozhodování (rychlost a spolehlivost v časové zátěži);*
  - *paměť.*
- *Struktura a dynamika osobnosti:*
  - *emocionální labilita, impulzivita;*

- *problematicky zvládaná agresivita*
  - *tendence k riskování a neadekvátní percepce rizika;*
  - *soutěživost;*
  - *sebekritičnost;*
  - *odolnost vůči zátěži;*
  - *neurotická nebo psychická symptomatika.*
- *Závěr dopravněpsychologického vyšetření.*

V rámci této struktury vyšetření je důležitá komunikace s klientem. Na počátku vyšetření, při sběru anamnestických dat se provádí rozhovor tzv. úvodní, ve kterém se klientům vysvětlí a shrne, co je čeká a uvolní se v nich případné napětí. Jako hlavní pilíř závěru vyšetření je rozhovor závěrečný (viz výzkumná část). V závěru DPV je zapotřebí výsledky interpretovat. Klient z tohoto vyšetření může vyjít jako způsobilý/nezpůsobilý k řízení motorového vozidla, k řízení vozidla daného typu nebo vhodný/nevhodný pro požadovanou pozici v zaměstnání, například při výběru řidičů pro firmu. Zákonu č. 20/1966 Sb. (viz kapitola č. 3.2), o péči o zdraví lidu, jasně stanovuje, jaká práva jsou na straně klienta a jaké povinnosti na straně psychologa. Šucha et al. (2013, 29) znění tohoto zákona vztaheného k dopravněpsychologickému vyšetření popisují tak, že „*klient má tedy právo na interpretaci výsledků svého vyšetření, na sdělení a vysvětlení případného omezení psychické způsobilosti či platnosti posudku, doporučení účinné kompenzace dílčích nedostatků a prevence jejich zhoršování. Toto vše je předmětem závěrečného pohovoru dopravního psychologa s klientem. Klient nemá právo požadovat po dopravním psychologovi, aby mu ukázal výsledky konkrétního testu, případně ho seznamoval s tím, kterých chyb se dopustil*“.

## 4. Problematika vedení rozhovoru v rámci DPV

Vedení rozhovoru v rámci DPV není popsáno v zákoně, ani v žádné metodice, avšak důležitost a potřebnost znalosti této metody v rámci DPV je neopomenutelná. Dopravní psychologové pracující v oblasti DPV si tuto metodu přizpůsobují podle svých znalostí, dovedností a zkušeností, avšak chybí zde zpětná vazba správnosti jejich postupu. Z oblasti praxe DPV se využívá rozhovoru nestrukturovaného, který je členěn na rozhovor úvodní, anamnestický a závěrečný. Úvodní i závěrečný rozhovor je teoreticky ukotven výše a obsahově popsán níže. Rozhovor anamnestický je většinou řešen strukturovanou dotazníkovou formou, proto v této práci není dále rozváděn.

Rozhovor nestrukturovaný, jak byl popsán výše (kapitola 2.5.1) má svá úskalí a množství nevýhod, které tvoří potenciál pro výzkum, proto vznikla výzkumná část této práce. I přes bezpochyby značné znalosti dopravních psychologů z oblasti vedení rozhovoru v rámci terapie, poradny, kliniky či diagnostiky, využívajících otázek přímých, nepřímých, otevřených i uzavřených (viz kapitola 2), se objevují rozdíly v oblasti hodnocení klientů na základě rozhovoru. Z tohoto důvodu, a poptávky po standardizované formě vedení rozhovoru v rámci DPV, se výzkum zaměřil směrem k popsání a vysvětlení situace vedení rozhovoru v rámci DPV na území České republiky. Aby v možných následujících výzkumech mohla být provedena restrukturační metody rozhovoru v rámci DPV a byl navržen koncept strukturovaných okruhů otázek.

## II. Výzkumná část

### 5. Výzkumný problém, cíle práce a výzkumné otázky

Výzkumná část práce je zaměřena na specifika vedení rozhovoru v rámci DPV. Zkoumá proces, interakci a efektivní prvky rozhovoru v rámci DPV.

Pro výzkumný záměr byli zvoleni dopravní psychologové napříč celou ČR, kteří aktivně provádí DPV, a to z důvodu popisu, jakým způsobem se v ČR v rámci DPV nakládá s rozhovorem jako vyšetřovací metodou. Cílem výzkumu je tedy popsat a zanalyzovat formu vedení rozhovoru na základě dat od patnácti vybraných dopravních psychologů. Výstup této práce pomůže dopravním psychologům s vedením rozhovoru, aby se zamezilo odlišnostem plynoucím z nestandardizované podoby vedení rozhovoru v rámci DPV, což ocení převážně začínající psychologové v této oblasti.

#### 5.1 Výzkumné otázky

Jedná se o popisnou studii, ve které byly položeny následující výzkumné otázky:

- 1) Jaké jsou společné proměnné vedení rozhovoru v rámci DPV?
- 2) Jaké jsou postupy vedení rozhovoru v rámci DPV po formální stránce?
- 3) Jaké jsou postupy vedení rozhovoru v rámci DPV po obsahové stránce?
- 4) Jaký je smysl vedení rozhovoru v rámci DPV?
- 5) Jaká jsou primární témata rozhovoru v rámci DPV?

#### 5.2 Aplikovaná metodika

Design této studie je čistě kvalitativní s použitím rozhovoru (polostrukturovaný rozhovor) jako metody získávání dat. Pro zodpovězení výzkumných otázek bylo využito odpovědí z polostrukturovaného rozhovoru, který byl standardizovanou formou vedený s každým z patnácti respondentů.

Protože cílem této práce je popis a analýza vedení rozhovoru, který není v rámci DPV standardizovaný, byla zvolena dvě kritéria výběru vzorku. Prvním kritériem bylo vzdělání jednooborové psychologie s minimálně třemi lety praxe v oboru dopravní psychologie,



anebo vzdělání v oboru psychologie kombinované s jiným oborem, avšak s pětiletou praxí v oboru dopravní psychologie. A aktivní praxe v oblasti DPV.

Se všemi patnácti respondenty byl proveden polostrukturovaný rozhovor o dvaadvaceti otevřených otázkách, který byl tematicky rozdělen na šest celků (výzkumných trsů).

1. Zaměření na celkové DPV
2. Zaměření na smysl rozhovoru v rámci DPV
3. Zaměření na formu rozhovoru v rámci DPV
4. Zaměření na obsah rozhovoru v rámci DPV
5. Zaměření na přesah rozhovoru v rámci DPV
6. Doplňující otázky k rozhovoru v rámci DPV

Těchto šest celků bylo vygenerováno z první verze, která byla použita jako verze pilotní studie. Byla provedena před celkovým sběrem dat pro ověření správné formulace výzkumných otázek, správné formulace okruhů otázek, správnému zacílení a ověření, že respondent otázkám porozumí. Na základě této pilotní studie bylo několik otázek vyškrtnuto, několik přidáno, anebo přeformulováno.

### 5.3 Metody zpracování a analýzy dat

Syrová data byla sebrána u patnácti respondentů metodou polostrukturovaného interview, které bylo nahráno na záznamový disk anebo zaznamenáno formou tužka-papír. Následně byla data transkripční přepsána do stejné písemné podoby. Následně bylo provedeno kódování odpovědí, hledání společných prvků a přepsání do tabulky v programu Microsoft Excel. Dvaadvacet otázek bylo z hlediska obsahu rozřazeno do výše popsanych šesti trsů. Vznikla tabulka 15x22, tj. 15 respondentů x 22 polostrukturovaných otázek. Následně byla provedena deskripční analýza výskytu společných znaků a obsahová analýza s prvky metody kontrastu a srovnávání a následná interpretace. U deskripční analýzy byly vypočteny četnosti odpovědí v procentuálním zastoupení, což bylo použito pro analýzu výsledků a jejich interpretaci.

## 5.4 Etické problémy a způsob jejich řešení

Všichni respondenti se výzkumu zúčastnili dobrovolně, na základě požádání skrze emailový průvodní dopis (viz příloha č. 5). Tento emailový dopis byl zaslán každému z respondentů individuálně, aby nedocházelo k odhalení oslovených respondentů. S účastníky byla vedena otevřená komunikace, nebyla jim zamlčena žádná fakta týkající se výzkumu, jeho postupu, zpracování dat či výstupů. Data byla se souhlasem respondentů v podobě výslovného informovaného souhlasu s nahrávkou formulovaného právníkem (viz příloha č. 4a) zaznamenávána na elektronický přístroj pro záznam zvuku a jsou archivována pro případ kontroly. Druhá možnost byla dána respondentům, kteří s nahrávkou nesouhlasili, a to taková, že jim byl předložen výslovný informovaný souhlas pouze s použitím dat (viz příloha č. 4b) a data byla zaznamenávána formou tužka-papír. Na informovaném právním souhlasu měli respondenti v obou variantách možnost výběru souhlasu s následnou přímou citací, nesouhlasu s přímou citací (zachování anonymity), anebo nesouhlasu s poskytnutím dat. Poslední možnost nebyla nikým zvolena. Možnost přímé citace zvolili dva respondenti, zbylých třináct si přálo zůstat v anonymitě. Celkový sběr dat byl prováděn vždy výhradně za přítomnosti výzkumníka a respondenta. Data byla zpracována výhradně výzkumníkem a přístup k nim má výzkumník společně s vedoucím práce. Nepředpokládá se, že by zde vyvstal etický konflikt vzhledem ke zvolenému tématu popisné studie.

## 5.5. Zkoumaný soubor

### 5.5.1 Charakteristika základního souboru (zkoumané populace)

Soubor byl vybrán z řad členů Asociace dopravních psychologů ČR, protože členství zajišťuje splnění prvního kritéria následného výběru do výběrového vzorku (popsané v kapitole 5.1). Členové Asociace dopravních psychologů ČR mají značné zastoupení v rámci krajů (viz obrázek č. 3). Základní soubor tvoří 294 členů Asociace dopravních psychologů ČR, z toho 202 (69%) žen, 92 (31%) mužů (Unie psychologických asociací ČR, (nedat)).

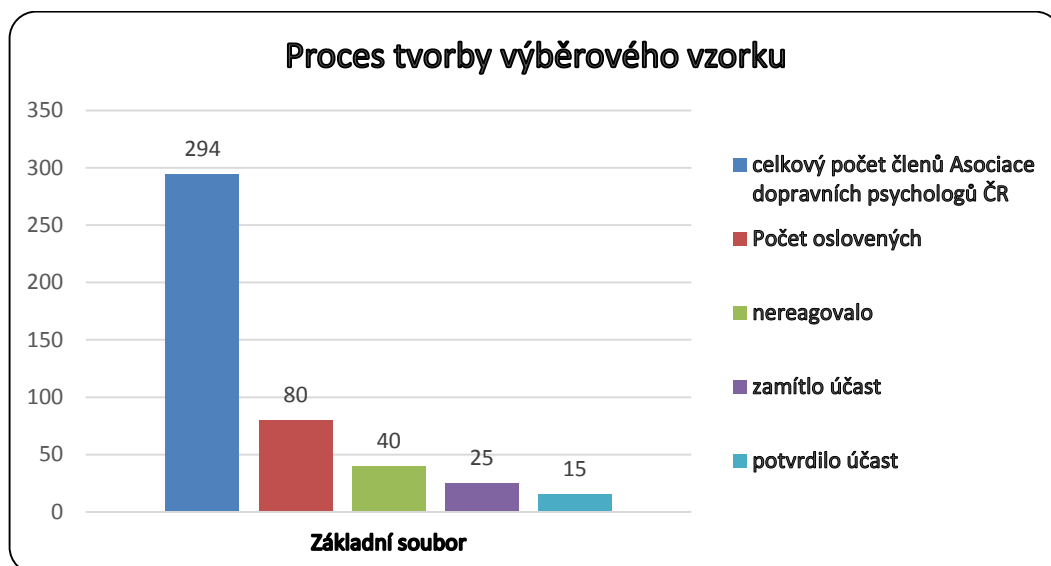


**Obrázek č. 3:** Krajské zastoupení členů asociace dopravní psychologie ČR.

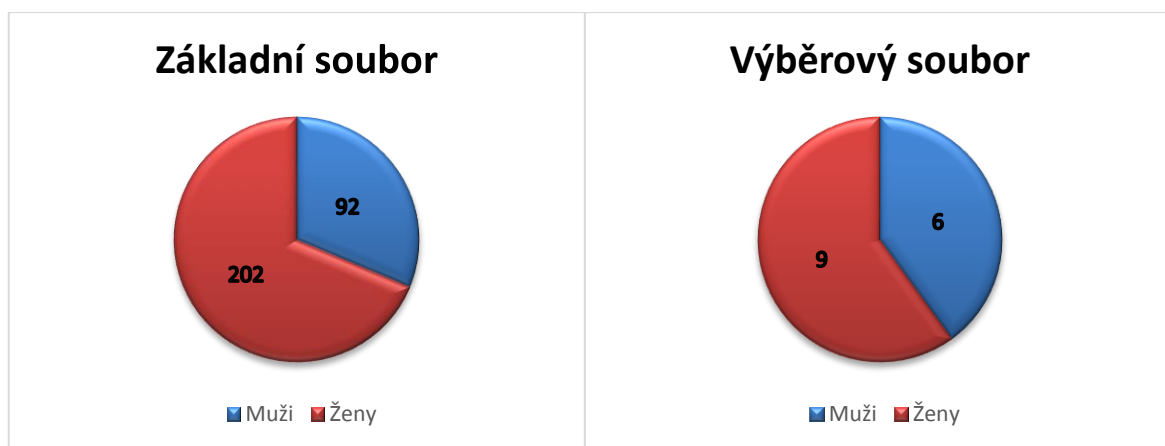
### 5.5.2 Charakteristiky výběrového souboru

Výběrový soubor tvořilo patnáct dopravních psychologů z řad Asociace dopravních psychologů ČR, kteří byli osloveni metodou záměrného výběru s výše popsanými kritérii a částečně metodou sněhové koule. Dle Miovského (2006, 131) „je tato metoda založena na kombinaci účelového výběru a prostého náhodného výběru. Základním východiskem pro aplikaci této metody je získání kontaktu s první vlnou či „generací“ účastníků výzkumu. To se může dít prostřednictvím využití výběru přes instituce nebo díky předchozímu osobnímu kontaktu samotného výzkumníka atd. Hovoříme o tzv. nulté fázi. Prostřednictvím prvního kontaktu získáváme skupinu prvních kandidátů pro první fázi. Tato skupina kandidátů je založena z osob, které nominuje účastník nulté fáze (tj. člověk z první „generace“), a kteří tak tvoří soubor potenciálních účastníků výzkumu. V případě udělení souhlasu s účastí ve výzkumu ze strany kandidátů nominovaných v první vlně začíná druhá fáze. Při ní opět kromě dat získáváme také nominaci kandidátů pro druhou fázi. Celý proces se tak opakuje až do dosažení saturace.“ Počet patnácti psychologů z tak velkého základního souboru byl dán z části nízkým počtem kladných odpovědí na žádost o rozhovor, z části byl počet stanoven na základě časových možností a zvoleného výzkumného designu studie. Celkem ze zmiňovaných 294 dopravních psychologů základního souboru bylo osloveno 80, kteří splňovali podmínky výběru. Z těchto 80 dopravních psychologů 50% žádným způsobem nezareagovalo, 31% účast na výzkumu zamítlo a pouhých 19% s výzkumem souhlasilo (viz graf č. 1). Mezi specifiky 31% respondentů, kteří účast na výzkumu odmítli, byly převážně

důvody časové náročnosti a také pro pár respondentů nezajímavost tématu či neochota spolupráce se studenty. Z patnácti respondentů ochotných zapojit se do výzkumu bylo 9 (60%) žen a 6 (40%) mužů což odpovídá zastoupení dopravních psychologů v ČR (viz grafy č. 2). Na obrázku č. 4 lze vidět krajové zastoupení výběrového souboru.



Graf č. 1: Proces tvorby výběrového souboru.



Grafy č. 2: Genderové zastoupení respondentů v základním souboru (vlevo) a výběrovém souboru (vpravo).



**Obrázek č. 4:** Krajské zastoupení respondentů ve výběrovém souboru.

## 5.6 Organizace a průběh sběru dat

S každým respondentem proběhla individuální domluva termínu osobní schůzky. Domluva probíhala nejprve skrze elektronickou poštu, následně formou telefonické domluvy na konkrétním termínu osobní schůzky. Elektronickou formou byla zaslána průvodní informace o výzkumném záměru (viz kapitola č. 5.4) a popisem výzkumu i s konkrétními okruhy otázek, na které následně respondenti na osobní schůzce odpovídali. Tento krok byl zvolen záměrně, aby respondenti věděli, co je čeká, a nezamítli účast při samotném sběru informací.

Každý z respondentů byl seznámen s výzkumem, s jeho výzkumnými otázkami a výzkumným cílem. Před započítím každého polostrukturovaného rozhovoru byl respondentům předložen k podepsání právní informovaný souhlas s poskytnutím dat ve formě nahrávky na diktafon, nebo ve formě pouhého zápisu dat (viz kapitola č. 5.4). Osobní schůzky se u dvou (13%) respondentů konaly ve veřejných prostorách kavárny, u zbylých třinácti (87%) respondentů se konaly na jejich pracovišti. Prostředí sběru dat nebylo nijak ošetřeno, protože se ale nepředpokládá, že by mělo vliv na odpovědi, bylo zvoleno vždy tak, aby vyhovovalo respondentům.

Časový harmonogram sběru dat byl velmi individuální. Čistý sběr dat probíhal v rozmezí 30 - 40 minut podle individuálních zvláštností výpovědí respondentů (rychlost řeči, obsah výpovědí). S úvodní informací o výzkumu, podepsáním informovaného souhlasu a následným rozloučením rozhovory trvaly převážně v rozmezí 50 – 60 minut.

## 6. Výsledky výzkumu (popis a interpretace)

Aby rozhovor v rámci DPV byl jednotný, bylo nutné zjistit, jaký názor na něj dopravní psychologové mají. V následujícím textu jsou popsány výsledky popisné studie a v textu je vždy zahrnut příklad nejčtenějších odpovědí s uvedenými četnostmi v procentech z celkového počtu patnácti respondentů. Tato kapitola je členěna podle předem stanovených šesti výzkumných trsů (viz kapitola č. 5.2). I přes malý počet respondentů bylo z důvodu přehlednosti výsledků zvoleno grafické zpracování dat v podobě koláčových grafů.

### 6.1 Zaměření na celkové DPV

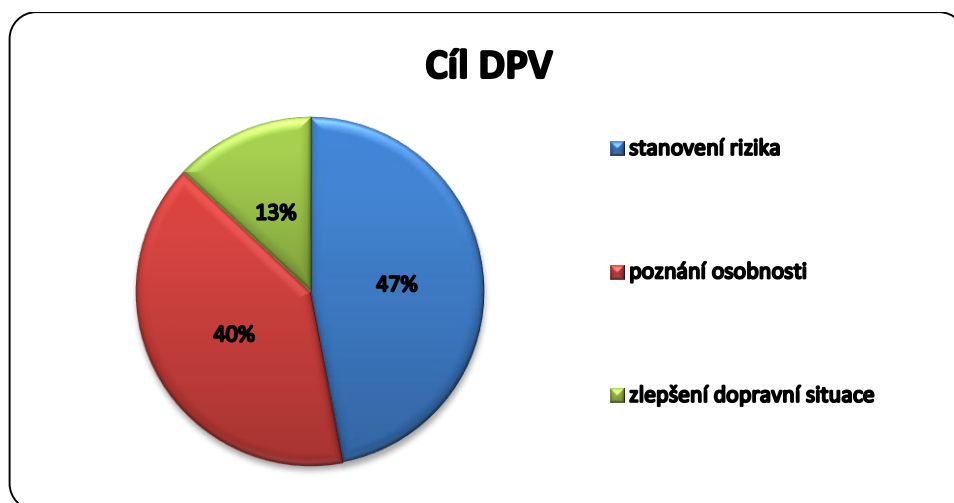
První okruh otázek, které respondentům byly položeny, se zabýval celkovým popisem a dojmem z DPV. Objevily se zde otázky na poslání DPV, na průběh dosažení stanovených cílů DPV, na popis celkového DPV, na časové vymezení a obsazenost jednoho vyšetření. Byť tento trs otázek ne zcela souvisí s položenými výzkumnými otázkami, byl zařazen z důvodu zarámování tématu, získání důvěry, uklidnění a lepšího navázání vztahu s respondenty. Také pro snadnější uvedení do problematiky a získání základních dat k lepší orientaci v daném okruhu. Všem patnácti respondentům byla položena otázka:

#### **„Co je podle Vás cílem DPV?“**

Respondenti odpovídali velice rozličně. Nejčtenější odpovědi (47%) obsahovaly základní tezi, že cílem DPV je stanovit předpověditelné riziko a eliminovat jej. Následných 40% respondentů považovalo za základní cíl DPV poznání osobnosti a určení její způsobilosti k řízení motorového vozidla. A 13% z respondentů považovalo za cíl DPV zlepšení dopravní situace a nastolení preventivně výchovného charakteru.

*„Hlavním cílem je podchytit psychickou způsobilost toho konkrétního řidiče k řízení motorového vozidla. Dále si myslím, že je docela důležitý aspekt eliminovat řidiče, kteří v rámci DPV nejsou způsobilí k řízení. Takže hlavně ty agresivní, nepřizpůsobivý by se na tu silnici neměli dostat. A ještě poslední věc, která tu je zásadní, je v rámci těchto výsledků informovat řidiče o tom, jaký je výstup a edukovat je z hlediska jejich bezpečného řízení. Říci, kde jsou jejich potenciální slabiny, čeho by se měli vyvarovat, na co by si měli dávat pozor. Toto jsou podle mě 3 takové hlavní cíle DPV“.*

Odovědi se mezi sebou výrazně neliší, což je přehledně vidět na následujícím grafu č. 3.



Graf č. 3: Cíle DPV.

Volně navazovala další otázka:

**„Jak se snažíte tohoto cíle dosáhnout? Jakými metodami?“**

Respondenti k této otázce přistupovali velmi razantně, s určitým respektem dodržování předpisů. Všech patnáct respondentů zmínilo, že pro DPV využívají předepsanou standardizovanou metodiku a vyhlášku ze zákona k DPV určenou.

*„Klasicky používáme metodiku k tomuto DPV určenou, což je měření intelektu, prověření osobnosti, reakcí, soustředěnosti, paměti, pohotovosti a plus rozhovor.“*

Na základě provedení pilotní studie, která měla svůj účel hlavně v postavení a naformulování základních polostrukturovaných otázek (viz kapitola č. 5.2) byla doplněna otázka na průběh celkového vyšetření z pohledu všech respondentů. Ukázalo se, že všichni respondenti odpověděli stejně a to v souladu s teorií z kapitoly č. 3.3.

Otázka zněla:

**„Jakým způsobem u Vás probíhá DPV?“**

Všichni respondenti klienta na začátku vyšetření přivítají, nechají jej vyplnit anamnestický dotazník, následně s ním provedou úvodní informační rozhovor o tom, co klienta čeká a

nemine, uklidní jej. Následuje testová baterie, a po ní následuje rozhovor závěrečný, ve kterém se výsledky interpretují.

*„Na počátku je vstupní část, což je identifikace toho konkrétního řidiče podle dokladů, pak i důraz na to, aby řidič předložil výpis z karty řidiče, protože to jsou tvrdá data a stojí za to v rámci vstupního rozhovoru, tuto kartu s ním rozebrat. Hlavně v případě, když je to vyhodovaný řidič, nebo řidič po zákazu řízení. Zjišťuji důvody, proč, za jakých okolností, jak to nastalo. Dále podepsání prohlášení, protože tady je ochrana osobních údajů toho řidiče. Potom se postupně střídají standardizované metody. Já začínám determinačním testem, pak postupuji dál, k výkonovým testům, testu inteligence, testy na koncentraci pozornosti, no a kombinuji to s osobnostními testy. Dělán i jednu projektivní techniku. Ohledně osobnostních testů, jeden je takový ten komplexní, který pokrývá většinu vlastností. A pak používám specifické testy. Následně je shrnující závěrečný rozhovor, kde řeknu jeho nedostatky, nebo kde by si ten řidič měl ohlídat své reakce. A pak řeknu závěr“.*

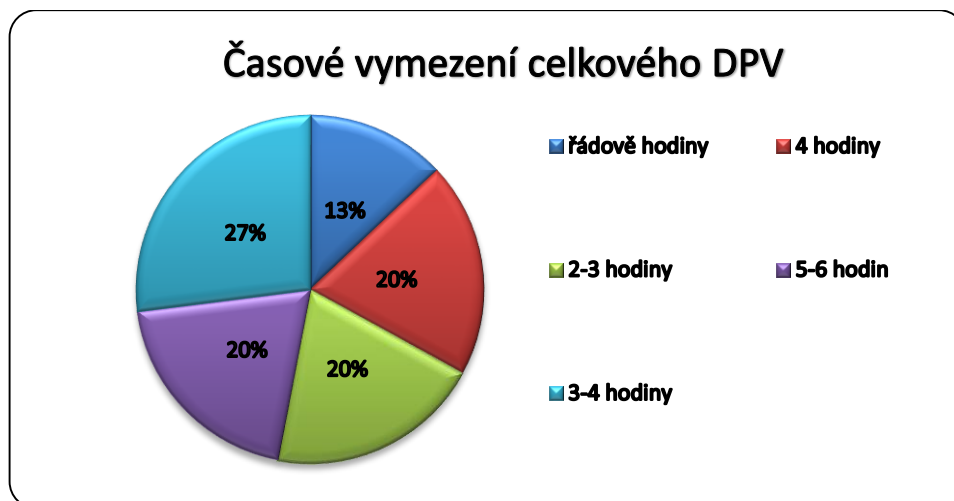
Protože celkové DPV je velmi časově náročné, a neexistuje stanovená časová norma, jako další otázka byla položena:

#### **„Kolik času Vám zabere jedno vyšetření?“**

Odpovědi byly různé. U dvou respondentů (13%) byla odpověď nespecifikovaná na hodiny. Bylo řečeno, že vyšetření trvá v řádu hodin, a nelze přesně říci kolik. U třech respondentů (20%) zaznělo, že vyšetření trvá čtyři hodiny. U dalších třech respondentů (20%) zaznělo, že trvá mezi dvěma až třemi hodinami. U třech následujících (20%) trvá rozhovor mezi pěti až šesti hodinami a nejčastěji zazněla odpověď od čtyř zbývajících respondentů (27%), že celkové DPV trvá mezi třemi a čtyřmi hodinami. Graf č. 4 ukazuje výsledky zřetelněji. Odpovědi na tuto otázku jsou u respondentů velmi proměnlivé a poukazují na značné nesrovnalosti, které mohou být patrné i z ukázky:

*„Ono záleží na tom, za prvé, jaký je to typ řidiče. Když je to bezproblémový profesionální řidič, který má dobrou historii, tak záleží na tom, jak on rychle čte, jak rychle dokáže odpovídat. Ta délka toho vyšetření se pohybuje kolem 3-4 hodin. Záleží to na tom, jak ten člověk se k tomu postaví. Jestli ty úkoly plní nějak dynamicky, jestli se nad to postaví a přemýšlí a na každou otázku se mě zeptá. Nedá se tedy přesně říct, jak dlouho to trvá“.*





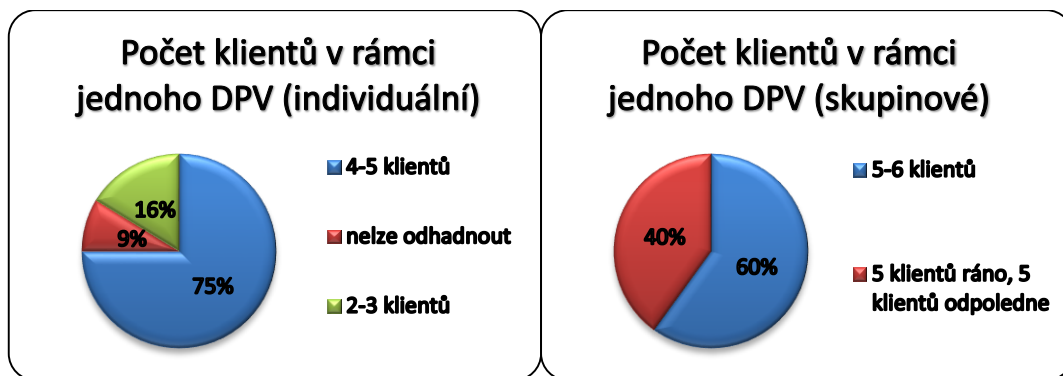
Graf č. 4: Časová náročnost celkového DPV.

S časovou náročností se pojí otázka další, která se zaměřila na množství klientů, které jsou respondenti schopni vyšetřit za jeden pracovní den. Otázka zněla:

**„Kolik klientů vyšetříte průměrně za jeden pracovní den?“**

Odpověď je velmi individuální, protože záleží na důležitém faktoru individuálního nebo skupinového vyšetření. V průměru při individuálním vyšetření se odpovědi respondentů shodovaly nejčastěji na čísla čtyři až pět klientů za den (60%). Jeden respondent nedokázal počet klientů vůbec odhadnout (7%), a zbytek při individuálním vyšetření odpovídal maximálně dva až tři klienty za den (33%). U skupinového vyšetření se nejčastěji objevila odpověď skupiny pěti až šesti klientů (60%) či pěti klientů dopoledne a pěti klientů odpoledne (40%), (viz grafy č. 5). Ukázka od respondenta, který vyšetřuje pouze individuálně a nastiňuje rozdíl mezi individuálním a skupinovým vyšetřením:

*„Neděláme vyšetření skupinové, děláme vyšetření individuální. Ale to neznamená, že by se třeba 2 nebo 3 řidiči nepotkali. Oni jdou postupně, že většinou během určitého okamžiku se věnují dvěma naráz. Jeden dělá metodu, která ho vede, druhému se věnuje psycholog. Ale je to max. 2 možná 3 zaráz, ale nejdou ve stejnou dobu, každý přichází třeba po hodině“.*



Grafy č. 5: Počty klientů v rámci jednoho DPV individuální formou (vlevo), skupinovou formou (vpravo).

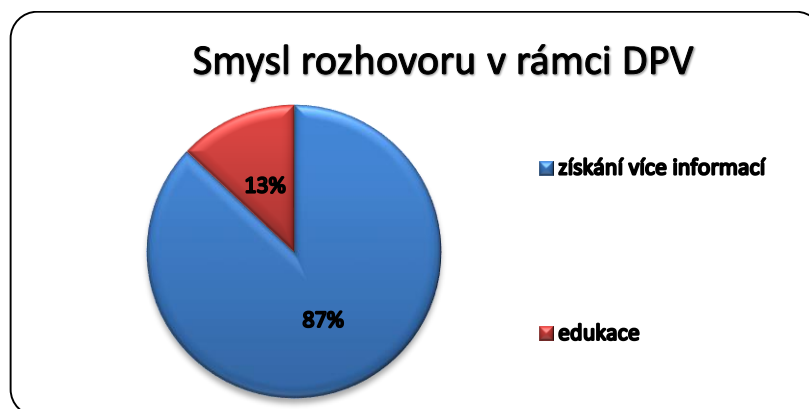
## 6.2 Smysl rozhovoru v rámci DPV

Následující set otázek se zaměřil na hledání smyslu ve vedení rozhovoru v rámci DPV. Respondenti byli v této fázi již uvolněnější a plynule se tak mohlo přejít k otázkám typu, co pro ně rozhovor znamená, co se díky němu snaží zjistit, jestli jej mají dostatečně nastaven nebo by přivítali změnu či osvětu. První otázka tohoto setu:

**„Co je podle Vás smyslem rozhovoru v DPV?“**

Respondenti ve dvou případech (13%) uvedli, že smyslem je hlavně klienta edukovat v oblasti dopravy, a že skrze rozhovor je to nejjednodušší a nejučinnější forma. Ve třinácti případech (87%) za smysl rozhovoru v rámci DPV považují získání vícera informací od klienta, ať již těch, které nahlas vysloví, ale i těch, které lze vypožorovat skrze pozorování. Výsledky jsou znázorněny grafem č. 6.

*„Zjistit informace o klientovi, které jinak nezjistíte. Poznat více toho klienta. Udělat celkový obraz klienta. V testových metodách se chová jinak než v komunikaci.“*



Graf č. 6: Smysl rozhovoru v rámci DPV.

Se smyslem rozhovoru souvisí vnímání jeho důležitosti, proto byla respondentům položena následující otázka:

**„Jak je pro Vás rozhovor důležitý?“**

Všech patnáct respondentů se na odpovědi shodovalo. Rozhovor je pro ně naprosto zásadní, nenahraditelný, a bez něho by žádné DPV nešlo provádět.

*„Pro mě je zásadní, bez něj toho člověka lze pouze částečně poznat, a to díky jiným metodám. Když vám někdo vyplní AD, tak dobře, nějaká data to jsou, nicméně to osobní poznání je nenahraditelné. Ten rozhovor je jedinečná příležitost jak toho člověka osobně poznat. Ptát se ho“.*

A při té příležitosti bylo vhodné respondentům položit otázku:

**„Myslíte si, že rozhovor v rámci DPV, tak jak je u Vás nastavený, je dostačující a užitečný v rámci celkového výsledku DPV?“**

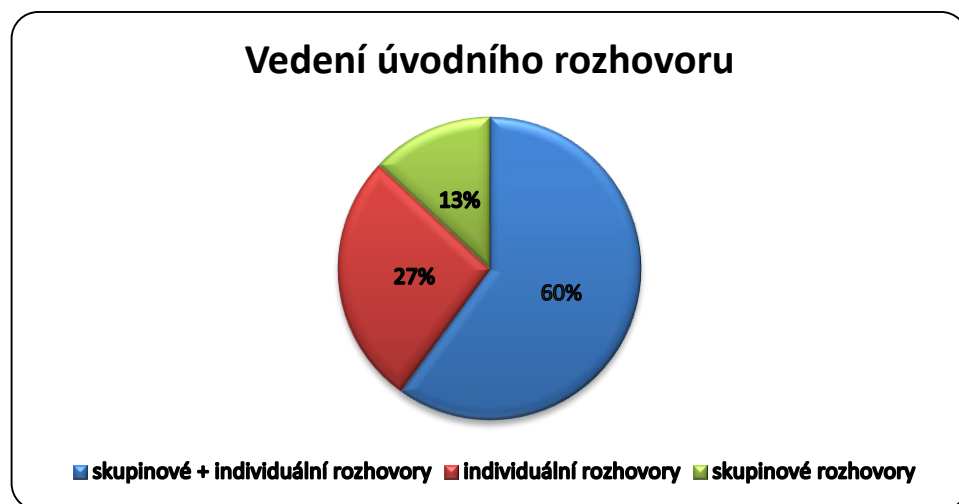
U všech respondentů byl jejich sebehodnotící aspekt v podstatě stejný a nastaven tak, že rozhovor provádí v rámci nejlepšího vědomí a svědomí, dokonce u třech respondentů se objevil i zájem o jakékoliv další vzdělávání v této oblasti.

*„Musím si řadu informací doplnit, ale ty informace mi nikdo neřekl, nikdo mi je nenařídil, zatím, tak jak já si ho dělám, pro mé potřeby stačí, může se klidně rozšířit, a já se tomu bránit nebudu“.*

### 6.3 Formální stránka rozhovoru v rámci DPV

Respondentům byl položen okruh otázek, který se zaměřil na rozhovor z hlediska jeho dělení, délky trvání a jejich kritérií. Respondenti se vyjadřovali k tématu zařazení rozhovoru do struktury DPV, časové náročnosti rozhovoru, a ke kritériím, které tento čas ovlivňují. Rozhovor se v DPV dělí podle typu zařazení na rozhovor úvodní a závěrečný. Liší se jak v obsahu, tak v omezeném počtu klientů. Úvodního rozhovoru se smí účastnit vícero klientů, závěrečný je vždy provozován individuálně. Rozhovor tedy můžeme dále rozdělit na individuální a skupinový. Jsou dvě úrovně tohoto dělení. Psycholog může provádět DPV skupinově, tedy s více klienty zároveň, anebo individuálně, pouze s jedním klientem. Při

skupinovém vyšetřování se úvodní rozhovor provádí skupinově. Informace jsou sděleny naráz celé skupině přítomných. Závěrečný rozhovor u skupinového vyšetřování se však vždy provádí individuální formou, což je dáno strukturou obsahu závěrečného rozhovoru, která je mnohdy citlivá a klient má právo na ochranu osobních údajů. Při individuálním vyšetření je tento proces značně zjednodušen, protože veškeré vyšetření probíhá pouze za přítomnosti klienta a psychologa, tedy individuálně, a s tím je spojen i individuální rozhovor, jak úvodní, tak závěrečný. Z patnácti respondentů tohoto výzkumu vede úvodní rozhovor oběma metodami, tedy skupinově i individuálně, devět respondentů (60%), pouze individuálně 4 respondenti (27%) a pouze skupinově 2 respondenti (13%), (viz graf č. 7). Rozhovor závěrečný všichni respondenti vedou individuální formou.



**Graf č. 7:** Formální stránka rozhovoru v rámci DPV z pohledu rozdělení úvodního rozhovoru na rozhovor skupinový, individuální nebo skupinový i individuální.

S předchozí otázkou se pojí otázka následující, která zjišťuje, zdali respondenti rozhovor opravdu rozlišují na fázi úvodní a závěrečnou, popřípadě kdy jindy rozhovor zařazují. Otázka tedy zněla:

**„V jaké části DPV rozhovor zařazujete?“**

Čtrnáct respondentů (93%) odpovědělo, že jej opravdu zařazují na úvod a závěr. Jeden respondent (7%) k tomuto dělení ještě přidal rozhovor průběžný, při kterém s klienty vede rozhovor po celou dobu vyšetřování (viz graf č. 8).

„Při objednávání, před vyšetřením, na konci vyšetření, kde provádím rozbor výkonů, rozebírám s tím kterým řidičem jeho silné a slabé stránky a na co by si měl dát pozor“.



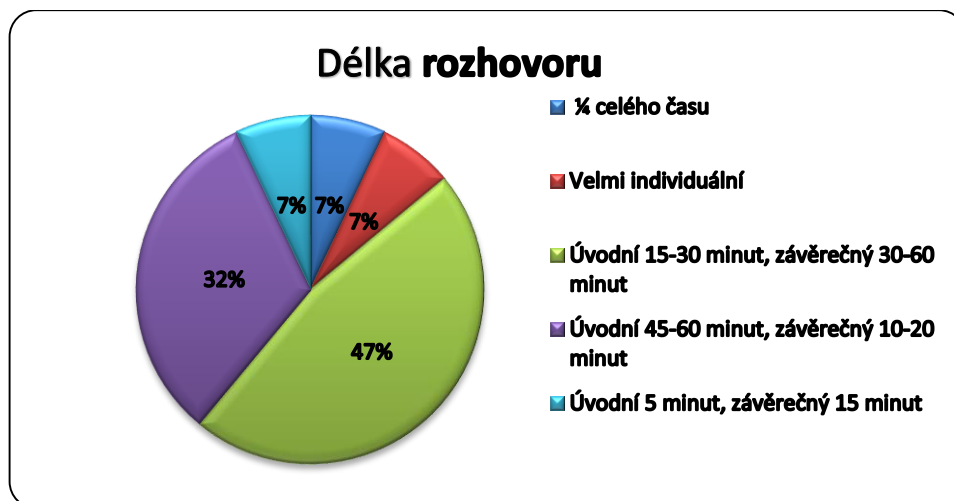
**Graf č. 8:** Formální stránka rozhovoru z pohledu jeho zařazení na úvodní, průběžný a závěrečný.

Tak jak je velmi složité časové vymezení celkového DPV, tak i časové rozmezí rozhovoru v rámci DPV není zcela jasné. Z hlediska času můžeme rozlišit celkovou délku trvání rozhovoru, délku trvání úvodního rozhovoru a délku trvání rozhovoru závěrečného. Všem respondentům byla položena otázka:

**„Kolik času Vám zabere pouze rozhovor v rámci DPV?“**

Jeden respondent (7%) odpověděl, že z celého času vyšetření rozhovor vezme jednu čtvrtinu. Načež další z respondentů (7%) na tuto otázku nedokázal ani odpovědět, a to proto, že se délka rozhovoru nedá vymezit, je velmi individuální. Zbýlých třináct respondentů rozhovor jako celek také zhodnotit nedokázali, avšak při specifikaci na úvodní a závěrečný jej již definovali. Sedmi respondentům (47%) úvodní rozhovor zabere cca 15 – 30 minut celkového vyšetření, a závěrečný rozhovor cca 30 – 60 minut z celkového vyšetření. Pěti respondentům (32%) úvodní rozhovor zabere cca 45 – 60 minut a závěrečný 10 – 20 minut. Poslednímu respondentovi (7%) zabere úvodní rozhovor cca 5 minut a závěrečný cca 15 minut (viz graf č. 9).

„Úvodní 30-40 minut, ten závěrečný podle toho, jaký je to člověk. Když je bezproblémový, 5-10 minut, když je problémový tak 20 minut“.



**Graf č. 9:** Formální stránka rozhovoru z hlediska délky úvodní a závěrečné části.

Z předešlé otázky vyzvaly další, které směřovaly k tomu, co způsobuje různou délku rozhovorů. Respondentům byla položena otázka:

**„Na jakých kritériích podle Vás závisí délka rozhovoru?“**

Deset respondentů (67%) odpovědělo shodně ve smyslu, že mezi kritéria délky rozhovoru patří věk klienta, pohlaví, osobní tempo a rizikové chování. Avšak zbylých pět respondentů (33%) vymezuje kritéria na základě účelu vyšetření, množství klientů a výsledku (viz graf č. 10).

*„Starší klienti rádi povídají, což se na délce rozhovoru snadno projeví“. „Ženy moc často toto vyšetření nepodstupují, avšak když ano, dá se říci, že u nich rozhovor trvá delší dobu“.*  
*„Rozhovor s klienty s pomalejším osobním tempem je náročnější na čas“. „U klientů s rizikovým chováním se v rozhovoru zabíhá více do podrobností, což zabere více času“.*  
*„Když přijde vybudovaný řidič, dělám s ním rozhovor delší dobu než s řidičem profesionálem“. „Při úvodním rozhovoru hraje roli množství klientů, čím více klientů, tím více může být dotazů a rozhovor může trvat déle. A v závěrečném rozhovoru, když je klient nezpůsobivý, rozhovor mnohdy trvá déle, aby klient pochopil důvod proč tomu tak je“.*



Graf č. 10: Kritéria délky rozhovoru v rámci DPV.

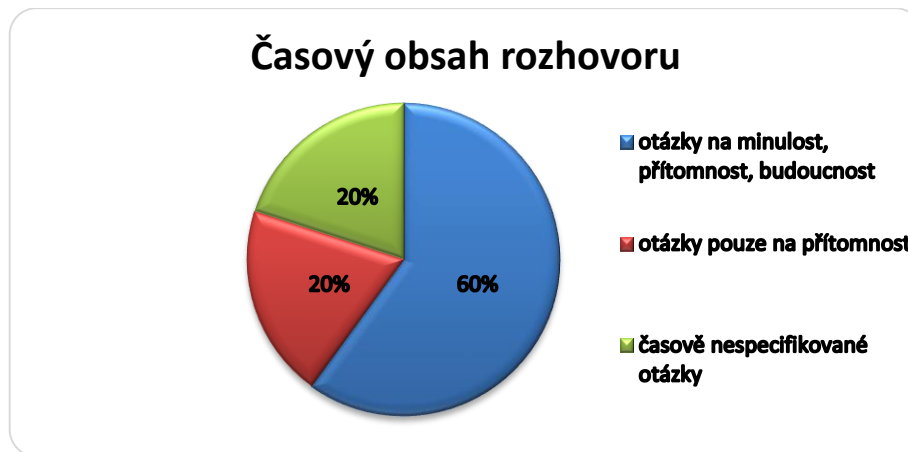
#### 6.4 Obsahová stránka rozhovoru v rámci DPV

Formální stránka rozhovoru velmi úzce souvisí se stránkou obsahovou. Další okruh otázek byl tedy zaměřen na obsah rozhovoru, který respondenti vedou s klienty v rámci vyšetření v dopravě. Respondenti se vyjadřovali k typologii kladených otázek, jejich podstatě a obsahové nosnosti. Jako první byla z tohoto setu položena otázka:

**„Co je obsahem rozhovoru v rámci DPV? - Jaký typ otázek kladete? Ptáte se na minulost, přítomnost i vizi do budoucna?“**

Pro devět respondentů (60%) znamenají všechny typy otázek, jak na minulost, přítomnost a budoucnost, velice podstatné, proto ani jeden typ nevynechávají a ptají se na vše. Naopak pro tři respondenty (20%) otázky na minulost a budoucnost podstatné nejsou, protože to co bylo, klienti nechtějí sdělovat a to co bude, nevědí. A zbylí tři respondenti (20%) takto otázky nerozlišují a ptají se na to, co je potřeba zrovna diagnostikovat (viz graf č. 11).

*„Všechny tři. Kladu otevřené otázky, časově se ptám všechno“. „Oni o minulosti moc nechtějí mluvit. O budoucnosti říkají, že neví, co bude, a o současnosti se odvíjí od toho, co je“.*



Graf č. 11: Obsahová stránka rozhovoru z pohledu časového zakotvení.

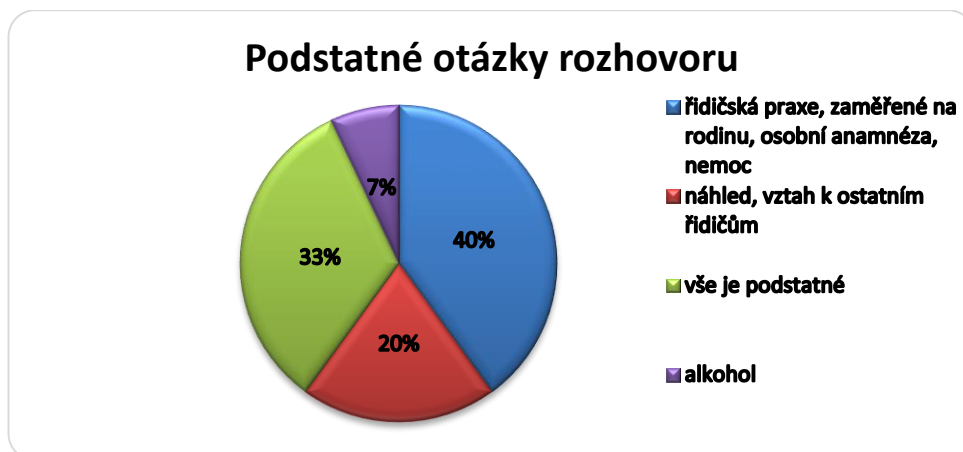
Další otázka navazuje na předešlou. Poněvadž někteří respondenti otázky na minulost či budoucnost pokládají, jiné ne, a tudíž je možné, že některé otázky považují za podstatnější než jiné, byla položena otázka:

**„Považujete některé otázky za velmi podstatné (nosné) v rámci DPV? Pokud ano, jaké?“**

Všech patnáct respondentů vždy alespoň jednu otázku jimi pokládanou považovalo za velmi podstatnou v rámci celého výsledku DPV. U šesti respondentů se podstatné otázky objevily (40%) v oblasti řídičské praxe či zaměření na rodinu, na osobní anamnézu a jaké nemoci klient prodělal. U třech respondentů (20%) v odpovědi zaznělo, že podstatný je náhled klienta na sebe a na jeho vztahy k ostatním řidičům. U pěti dalších (33%) zaznělo, že všechny otázky jsou podstatné, nelze je odlišit a jeden respondent (7%) považoval za nejpodstatnější otázky ty, které se týkaly alkoholu a jeho užívání (viz graf č. 12).

*„U každého jsou důležitější jiné otázky a u každého trávím více času nad jinými. U chronických nemocí i dotazy na genetiku a to, jak situaci onemocnění předkové řešili, považují za důležité. U některých považují i dotaz na to, kolikrát je řidič rozveden či jak se stará o své děti i po rozvodu za projev zodpovědnosti. Vždy se dotazuji na dobu řídičské praxe. Se kterými automobily má řidič největší zkušenost, kolik najezdil km a na čem. Pokud kdy havaroval, kolikrát a jak se k tomu postavil, zda se poučil ze selhání a chyb. Zda byl účastníkem dopravní nehody opakovaně, i když nebyl shledán vinným, vypovídá o schopnosti předvídat chyby druhých atp.“*





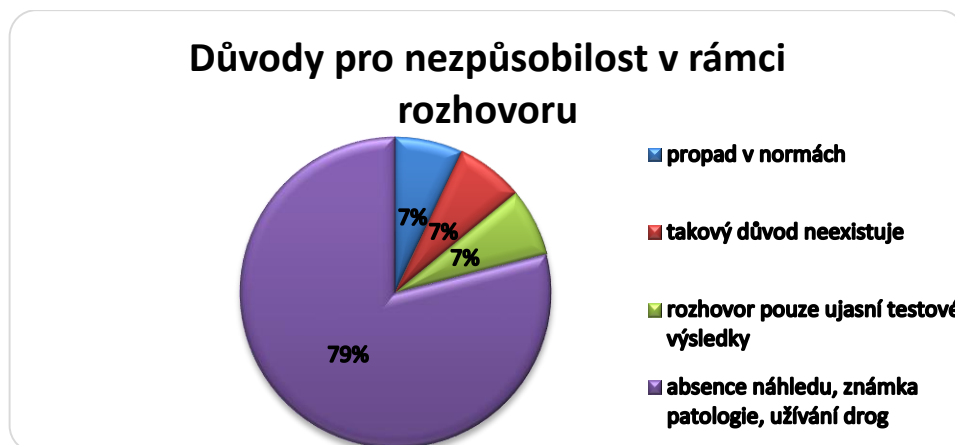
**Graf č. 12:** Obsahová stránka rozhovoru z pohledu podstatných otázek v rámci DPV.

Díky podstatným otázkám se respondent může dostat do situace, ve které klient prozradí něco, co by ho mohlo ohrozit na způsobilosti k řízení. Pro výzkum bylo důležité zjistit, jaké informace by klient musel sdělit, aby mu taková situace mohla nastat. Další otázkou tedy bylo:

**„Dokázal/a byste říct, jaké informace/skutečnosti, které se v rozhovoru s klientem dozvíte, jsou pro Vás důvodem pro hodnocení nezpůsobilý?“**

U dvanácti respondentů (79%) zazněl jako velký důvod pro potenciální hodnocení nezpůsobilosti absence náhledu klienta sama na sebe, známka patologie u klienta, anebo existence užívání drog. U dalších odpovědí bylo velmi zajímavé, že pouze u jednoho respondenta (7%) se objevil jako důvod propad v normách, jeden respondent (7%) důvod nenašel a jeden (7%) respondent si rozhovorem pouze ujasňuje testovou baterii, takže mu rozhodně výsledek nepozmění (viz graf č. 13).

*„Záleží na tom, jaké má ten řidič postoje. A vy sama si musíte představit toho, kdo sedí za tím volantem, a když je ta představa neslučitelná s tím, jak by to mělo vypadat, tak by neměl řídit, i když je perfektní v nějakých výkonnostních věcech. Každý by měl dokázat, že má náhled nad situací a sebe samým“.*



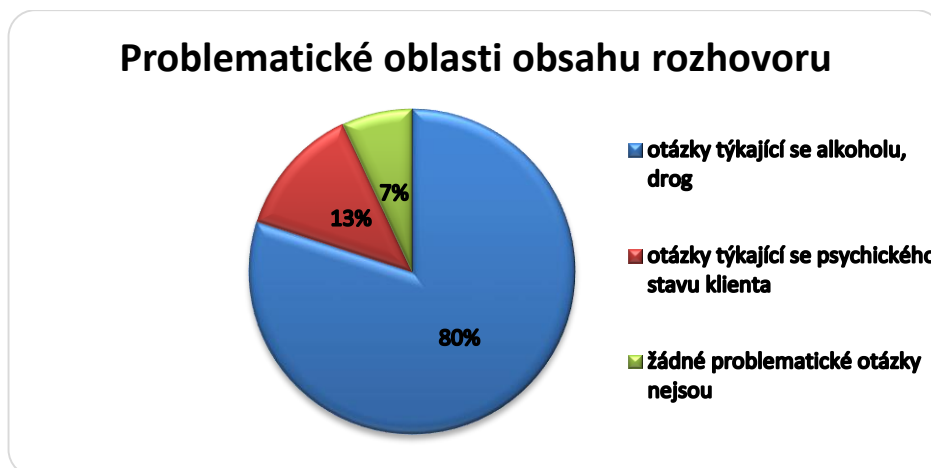
Graf č. 13: Obsahová stránka rozhovoru z pohledu nezpůsobilosti klienta.

A naopak další otázka byla směřována k tomu, co klient o sobě obvykle nechce povědět. Proto byla respondentům položena otázka:

**„Jaké oblasti otázek je problematické pokrýt v rámci rozhovoru (např. užívání alkoholu apod.). Jak k nim přistupujete?“**

Pro dvanáct respondentů (80%) se problematické otázky vždy týkaly alkoholu či drog. K takovým otázkám přistupují spíše zlehka, nepřímě, v podobě trychtýřového postupu (viz kapitola 2.6.2). U dvou respondentů (13%) se objevily problematické otázky na téma psychického stavu klienta či nějaké jeho duševní poruchy. A u zbývajících jednoho respondenta (7%) zazněl názor, že by se dobrému psychologovi nemělo stát, že narazí na problematickou otázku (viz graf č. 14).

*„Špatně se mluví o závislostech: proč to bylo, já za to nemohu. Odvíjí se to od zaměstnání a životního stylu“.*



**Graf č. 14:** Obsahová stránka rozhovoru z pohledu problematických oblastí.

Další otázky byly více konkrétní a ptaly se na co nejpřesnější obsah daného typu rozhovoru. Jak již zaznělo v otázkách položených výše, úvodní rozhovor u všech respondentů představuje přivítání klienta, jeho uklidnění a navození příjemné atmosféry. V této části rozhovoru probíhá informování klientů a průběhu celého DPV a podepsání informovaného souhlasu a dále musí také vyplnit anamnestický dotazník, který má každý respondent jiný. U dvou respondentů (13%) však ještě v rámci úvodní fáze probíhá také tzv. edukační část, kdy klienti pouze poslouchají, jsou jim dávány rady a přednášeny novinky z oblasti dopravy. S tímto také koliduje čas, úvodní rozhovor těmto respondentům zabere značně více času než rozhovor závěrečný. Edukační část u těchto respondentů trvá kolem 45-60 minut.

*„Nabídnu jim pít, kávu, snažím se, aby věděli, že přišli někam, kde lidé mají nějakou hodnotu. Pak jim povím, jak to bude probíhat. Snažím se jim říct, že je určité mizivé procento, které třeba neprojde, aby se nestresovali, a řeknu jim i to, že vyšetření je komplexní. Že když něco pokazí, nebo se jim nepodaří, tak si uděláme náhradní test, jestli to byl opravdu problém v nich, anebo zrovna v tom testu. Snažím se navodit příznivou atmosféru“.* „Na začátku klienty seznámím s tím, co budou dělat, co je čeká, zeptám se jich, jestli už vyšetření někdy absolvovali, protože sem chodí opakovaně po 5 letech. Ti starší řidiči. Seznámím je s tím, co budou asi dělat, jaké metody je čekají. Uklidním je, že se to dá všechno zvládnout, protože oni sem chodí docela nervózní a neklidní, protože se bojí o svou práci, tak se je snažím trochu zklidnit“.

Obsah závěrečného rozhovoru se opírá o data z anamnestického dotazníku, který je psychology procházen. Postupně se klientů doptávají na data, která jim nejsou jasná, nebo která potřebují rozvinout. Hlavním těžištěm závěrečného rozhovoru je však informovat klienty o jejich výsledku, což v této části dělá všech patnáct respondentů. Nemusí to znamenat, že se klient dozví celkový výsledek hned v den vyšetření. U dvou respondentů se klienti dozvídají výsledky až po důkladném zvážení, které může trvat 3 - 7 dní. Závěrečný rozhovor se v takovýchto případech rozděluje. Na konci vyšetřovacího dne se s klientem provádí edukace, a následně po daných 3 - 7 dnech se s klientem provádí závěrečný rozhovor s vyřčením výsledku.

*„Ptám se na tu práci, čím jezdí, jak často, jakou práci tam dělá, protože někdy jsou to řidiči, co jenom okrajově, dělají jinou práci, jsou to technici, ale potřebují to, tak sem přijdou. Pak se jich ptám na ten současný problém, jestli je něco trápí ať už po stránce osobní, rodinné, pracovní, znamená to, že to souvisí s tím, jestli se někde neléčí, jestli nemají ještě nějaké zdravotní problémy, jestli berou léky pravidelně. Pak se zaměřuji na rodinu, jaký je rodinný stav, děti, často jsou rozvedeni, takže i na vztahy s dětmi z minulého manželství apod. Pak jsou zájmy, co je baví, pak jejich neřesti, alkohol, na ten hodně se ptám, máme v dotazníku jak často a kolik, ale oni na to často neodpoví pravdivě, což se předpokládá. Kouření, drogy. A pak se vracíme do minulosti, do jejich původní rodiny, tím se zjistí, co byli jejich rodiče, jestli žijí, nebo jak zemřeli, jaké byly nemoci v té rodině, co se dá předpokládat, že by mohlo být. Pak vůbec celý jejich život, celou anamnézu od ZŠ přes vzdělávání a pak rodina, vojna, která tam byla. A tam se zjišťuje, jestli nejsou moc konfliktní, co dělají za tím volantem. A často mi ale ti řidiči říkají, že „jak vy to tu takto můžete vyšetřovat, však běžte na silnici“. Říkám, já taky řídím auto. No, někdy se rozčilují, že proč se to dělá, že to nemůže nikdy nahradit tu situaci na silnici. Tak se jim to snažím vysvětlit, že jsou tady věci, které to sledují, jakou mají pozornost, jaký postřeh atd.“; „Sem tam se snažíme bavit o tom, jaké je jejich chování, jací jsou, na kolik to vnímají, na kolik to vnímá jejich okolí, na kolik tím svým dopravním chováním ovlivnili život rodiny, jaký dopad to má na otce, matku, manželku, na děti. Převážná část závěrečného rozhovoru je podávání zpětné vazby a snaha třeba případně korigovat chování jedince“.*

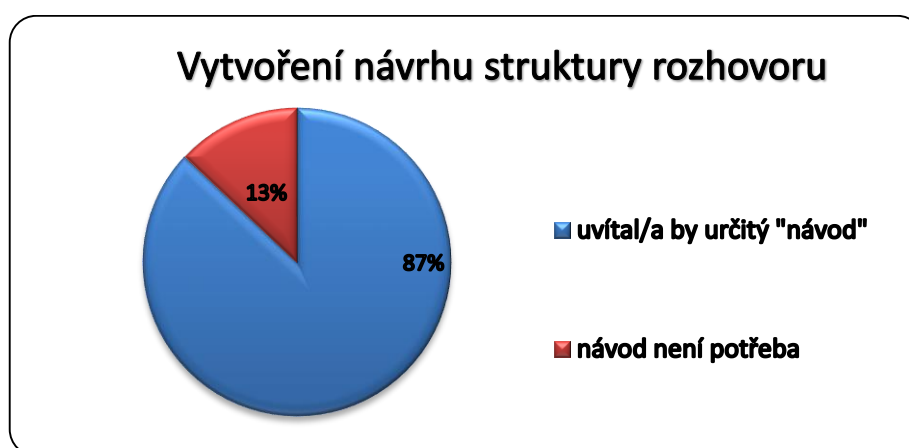
## 6.5 Přesah rozhovoru v rámci DPV

Předposlední okruh otázek byl zaměřen na přesah rozhovoru a na jeho váhu v rámci celého vyšetření. Otázky byly směřovány na mínění o významu celého výzkumu a váhy rozhovoru při celkovém DPV. Byla položena otázka:

**„Uvítal/a byste doporučené postupy pro provádění rozhovoru v rámci DPV? Pokud ano, co by tento „návod“ měl obsahovat? Pokud ne, proč?“**

Pro třináct respondentů (87%) je vytvoření určitého návodu či struktury velmi žádoucí, a to hlavně pro začínající kolegy v této oblasti. Avšak pro zbývající dva respondenty (13%) tento návrh potřeba není, a to z důvodu běžného zaučení a vhození do praxe (viz graf č. 15).

*„Možná by to pro mě bylo takové rozšíření. Je fakt, že za ty roky to mám v sobě, ale kdyby to bylo něco přínosného, tak proč ne. Každý se rád poučí, najde něco nového“.*



**Graf č. 15:** Přesah rozhovoru z hlediska vytvoření návrhu struktury rozhovoru.

Další otázka zněla:

**„Při konečném posuzování klienta (způsobilý / nezpůsobilý) – jak velkou váhu má rozhovor?“**

Klíčovou roli při rozhodování o způsobilosti či nezpůsobilosti klienta má rozhovor pro deset respondentů (67%). O pomyslných miskách vah hovoří tři respondenti (20%), pro které rozhovor v rámci celkového vyšetření má vyvažující funkci připodobněnou miskami vah. A pro zbylé dva respondenty (13%) je tato otázka velmi složitá na odpověď z důvodu průběžného hodnocení klienta či ryze individuální formy rozhovoru (viz graf č. 16).

„Rozhovor má 1/3 výpovědní hodnoty z celého vyšetření. Důležité je, co vyjde v testové baterii, rozhovorem si ujasním, proč tomu tak je a co se s tím dá dělat. Dát nezpůsobilost čistě na základě rozhovoru je velice riskantní, protože s tím člověkem se pravděpodobně pak setkáte u soudu a ten vás převálcuje, protože ve hmotných datech klient vyhověl, rozhovor nikde zaznamenán není. Jestliže jsou výsledky v nižším průměru, na základě rozhovoru je dobré si zjistit, proč tomu tak je a v případě dobrého a vysvětlujícího odůvodnění, je možné dát tzv. vyhověl s podmínkou“.



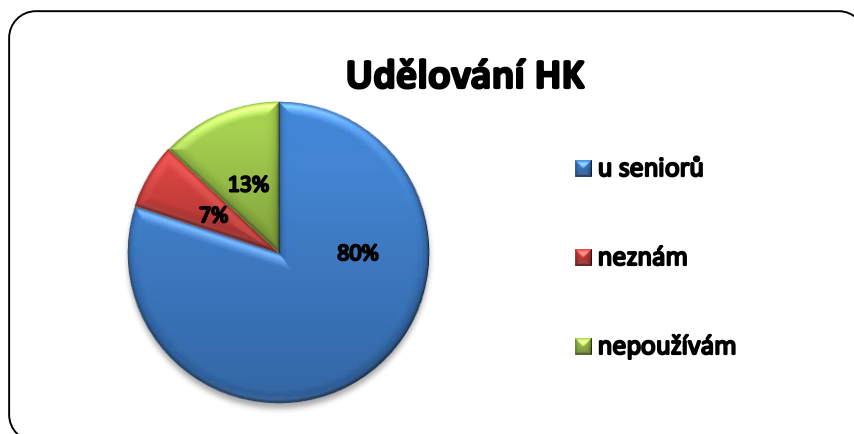
**Graf č. 16:** Přesah rozhovoru z pohledu rozhodování o nezpůsobilosti klienta.

## 6.6 Doplnující otázky

Do polostrukturovaného rozhovoru byl po pilotní studii zahrnut i okruh otázek vztahujících se k tzv. harmonizovaným kódům (dále jen HK), které způsobilost řidiče určitým způsobem omezují (dojezd řidiče na vzdálenost předem stanovených kilometrů, časové omezení platnosti způsobilosti daného řidiče apod. HK spravuje vyhláška 31/2001 Sb. Ministerstva dopravy a spojů ze dne 10. ledna 2001 o řidičských průkazech a o registru řidičů § 11 (viz příloha č. 3). Tento okruh otázek byl zařazen z důvodu, že v pilotní studii se tato problematika zdála velice důležitou. Respondentům byla položena otázka:

### „Opíráte se ve své práci o tzv. Harmonizované kódy?“

Dvanáct respondentů (80%) HK užívá a to hlavně u seniorů, kterým jsou primárně určeny. Jeden respondent (7%) tento termín nikdy neslyšel. Dva poslední respondenti (13%) Harmonizované kódy nepoužívají (viz graf č. 17).



Graf č. 17: Struktura udělování Harmonizovaného kódu.

Respondentům, kteří HK užívají, byla dále položena otázka:

### „Jakou váhu má pro Vás rozhovor při udělování HK („vyhověl s podmínkou...“)?“

Jedenáct z dvanácti respondentů (92%) považuje rozhovor při udělování HK za důležitý hlavně z důvodu vysvětlení klientovi, proč byl HK zvolen a co to bude mít za následek. Pouze jeden respondent (8%) nepovažoval rozhovor v tomto kontextu za důležitý (viz graf č. 18).



Graf č. 18: Váha rozhovoru při udělování Harmonizovaného kódu.

## 7. Platnost výzkumných otázek

Z hlediska výsledků byly zváženy výzkumné otázky, na které se hledaly odpovědi.

### 1. Jaké jsou společné proměnné vedení rozhovoru v rámci DPV?

V rámci výzkumu bylo zjištěno, že existují určité společné proměnné vedení rozhovoru v rámci DPV u všech patnácti respondentů, a jsou jimi hlavně smysl vedení rozhovoru v rámci DPV. V odpovědích zaznělo, že hlavním smyslem vedení rozhovoru v rámci DPV je získání nových informací, které nelze získat pomocí jiných metod. Díky rozhovoru lze klienta více poznat, motivovat jej i otestovat jeho koncentraci. Další společnou proměnnou je subjektivní vnímání důležitosti rozhovoru jako metody v rámci DPV. U všech respondentů se ukázalo, že rozhovor považují za královskou disciplínu, která je neoddělitelnou součástí celkového vyšetření klienta a také, že se jej snaží provádět podle nejlepšího vědomí a svědomí, avšak uvítali by nějakou standardizovanou formu okruhů otázek, a to hlavně pro začínající psychology v této branži.

### 2. Jaké jsou postupy vedení rozhovoru v rámci DPV po formální stránce?

Postupy vedení rozhovoru po formální stránce jsou u všech respondentů velmi podobné, avšak pár rozdílů nalezeno bylo. Z hlediska vedení rozhovoru se ukázaly rozdíly ve struktuře vedení. Jestliže respondenti celkové vyšetření vedli pouze individuálně, rozhovor byl veden také pouze individuálně. Jestliže ale psychologové vedli celkové vyšetření skupinově, což znamená více klientů zároveň, tak se vedení rozhovoru lišilo formou skupinového úvodního rozhovoru, a individuálního závěrečného rozhovoru. Formálně byl rozhovor zařazován všemi respondenty na úvod vyšetření, a posléze na závěr vyšetření. Obě fáze tohoto rozhovoru se u respondentů lišily obsahem. Co se týkalo délky rozhovoru, zde se opět ukázalo mnoho rozdílů. Častěji byl úvodní rozhovor popisován jako kratší, informativní, a závěrečný jako delší a hodnotící, avšak úzká část respondentů do úvodního rozhovoru zahrnovala i tzv. část edukační, kdy klienta seznamují s novinkami na poli dopravy, a rozhovor se tímto o značnou část prodlouží. Proto není až tak možné určit správnou délku rozhovoru, ať už úvodního nebo závěrečného.

### 3. Jaké jsou postupy vedení rozhovoru v rámci DPV po obsahové stránce?

U většiny respondentů se obsahová stránka rozhovoru shoduje na otázkách směřujících k minulosti, budoucnosti a hlavně k přítomnosti. Z toho obsahem úvodního rozhovoru je



v první řadě přivítání klienta, navození příjemné atmosféry a informování klienta o průběhu celkového vyšetření. Obsahem závěrečného rozhovoru je v první řadě informovat klienta o výsledcích, avšak důležité také v této fázi je, dozvědět se o klientovi více informací a výsledek si potvrdit či vyvrátit. S klientem se tedy vede rozhovor o důvodu jeho příchodu na vyšetření, jeho osobní anamnézy, rodinné anamnézy, řídičské historii, a následně o všem, co se zdá v tu danou chvíli nutné probrat důkladněji. V závěrečném rozhovoru mohou vyvstat otázky, které jsou velmi individuální a nedají se tedy obecně popsat jako základní součást této fáze.

#### 4. Jaký je smysl vedení rozhovoru v rámci DPV?

Pro některé respondenty je hlavním smyslem rozhovoru v rámci DPV klienta lépe poznat. Poznat jej z hlediska jeho osobnostní stránky, charakteru, chování. Poznat jej z jiného úhlu než jen z výsledků testových metod a získat tak vícero informací, se kterými následně respondent může korespondovat a dávat si vícero dat do souvislostí. Pro jiné respondenty je rozhovor prostředkem pro vzdělávání klienta. Rozhovorem klientovi mohou sdělit nové informace z prostředí dopravy, z prostředí sebepoznání, limitů a kritických situací, případně jak je může řešit. Rozhovor činí pro všechny respondenty neopomenutelnou část vyšetření, bez které by vyšetření postrádalo smysl. Znamená tzv. královskou disciplínu, která je nenahraditelná. Všichni respondenti se tedy ve smyslu rozhovoru vzájemně podporují, a také se u všech nese názor, že rozhovor vedou podle svého nejlepšího vědomí a svědomí, a dokonce někteří z nich uvítají další vzdělávání v této oblasti, které by jim mohlo objasnit nesrovnalosti, se kterými se v běžné praxi setkávají.

#### 5. Jaká jsou primární témata rozhovoru v rámci DPV?

Respondenti se v základě ptají na veškeré anamnestické údaje, na vzdělání, zaměstnání, rodinné poměry, řídičskou praxi a historii, ale objevují se zde témata týkající se alkoholu, drog či jiných návyků, u kterých dané zjištění může vést tazatele k hlubšímu prozkoumání tohoto chování. Při těchto otázkách vyvstávají momenty, kdy tazatel může získat informace o klientově náhledu na sebe sama, o jeho schopnosti sebereflexe či odhalit známku patologie. Existence takovýchto závažných okolností může být jedním z argumentů, proč by se stal klient nezpůsobilým k řízení motorového vozidla.

## 8. Diskuze

Ve výzkumu byl popsán rozhovor jako metoda v rámci DPV. Ve výsledcích se ukázalo, že by si daná metoda zasloužila více pozornosti. Respondenti, dopravní psychologové, svoji práci v procesu vedení rozhovoru konají s nejlepším vědomím a svědomím, avšak nemají pevnou strukturu, jakým způsobem by rozhovor měli vést, aby nedocházelo k možným rozdílným výsledkům. V praxi není výjimkou, když klient od jednoho dopravního psychologa s výsledkem nezpůsobilý přichází k druhému, kterého o tomto stavu neinformuje, a odtud vychází jako způsobilý. Jedním z možných důvodů takovéto diference by mohlo být právě vedení rozhovoru, které jako jediná metoda nemá standardizovanou formu a není zpětně dohledatelná. U běžného DPV se nestává, že by danému vyšetření, konkrétně závěrečné vyhodnocovací fázi, byl přítomen ještě někdo jiný než pouze klient a dopravní psycholog, jak tomu může být u vyšetřování například v rámci výběrového řízení. Individuální přístup dopravního psychologa ke klientovi v rámci rozhovoru má za následek, že data jsou velmi důvěrná a nešíří se dál. Neexistuje ani žádná interní databáze pro dopravní psychology, která by umožňovala si o klientovi zjistit, zdali již nějaké DPV podstoupil či nikoliv. Rozhovor jako jediná metoda v rámci DPV není nikde popsána jako standardizovaná forma. Nejsou k ní dohledatelné žádné dokumenty. Ukázalo se, že není samozřejmostí dělat si z rozhovoru zápis či ho nějakým způsobem zaznamenávat, jak je dle Pauknerové (2012) popsáno v kapitole č. 2. Při položení doplňující otázky, zdali respondenti sdělují závěr výsledků vyšetření již při závěrečném rozhovoru, se ukázalo, že respondenti sdělující výsledek hned, si zápis z rozhovoru nedělají, a naopak ti, kteří si nechávají na vyhodnocování čas, a sdělí výsledek s odstupem i několika dny, si v zásadě zápis z rozhovoru dělají. Tato informace by však napomohla dopravním psychologům k možnému porovnání výsledků a nalezení společných či rozdílných pasáží, se kterými by bylo možno dále pracovat a standardizovat je.

Teoretická ukotvení rozhovoru z pohledu různých druhů a typů bylo zvoleno záměrně, poněvadž v rámci DPV lze nalézt prvky rozhovoru terapeutického, klinického (poradenského) a diagnostického. Charakteristiky terapeutického rozhovoru dle Luborského (1984) popsané v kapitole č. 2.3 jsou v rámci DPV využívány v podobě úvodního rozhovoru, který by se dal připodobnit rozhovoru tzv. seznamovacímu, jehož základním prvkem je představení klienta, aby si o něm terapeut mohl vytvořit určitý dojem. Naopak poradenský rozhovor popsaný v kapitole č. 2.4 dle Pauknerové (2012) je využíván v rámci DPV

v podobě závěrečného rozhovoru. Celkové vedení rozhovoru v rámci DPV by se dalo teoreticky ukotvit kapitolou č. 2.5, kde je popsán diagnostický rozhovor dle Švancary (1980), podle něhož rozhovor provází celý případ, udržuje kontakt s klientem, udržuje spolupráci, motivaci, redukuje úzkost a tvoří přirozené prostředí. Poněvadž nebyl nalezen žádný zdroj zaměřený konkrétně na rozhovor v rámci DPV, byly do teoretické části zvoleny studie zaměřené tematicky na rozhovor v rámci výběrového řízení, protože principiálně jsou tato dvě vyšetření velmi podobná. Jak již při hodnocení uchazeče o určité zaměstnání, tak u hodnocení řidiče, u obou případů jde o zhodnocení způsobilosti či nezpůsobilosti k té či oné profesi. Jak se ukázalo ve studii Van Iddekingeho et al. (2006) popsané v teoretické části, k rozdílným hodnocením dochází, a to hlavně na základě vedení rozhovoru, který nemá standardizovanou formu. V rámci DPV hrají roli osobnostní charakteristiky tazatele, také jeho zkušenost, dále osobnostní charakteristiky klienta, jeho vliv na tazatele a emoční naladění.

V rámci vedení polostrukturovaných rozhovorů s respondenty vyvěraly napovrch nesrovnalosti v podobě jak formální stránky rozhovoru, tak obsahové stránky. U formálních záležitostí se respondenti vzájemně neshodovali v představě o správné délce rozhovoru. Dle Svobody (2013) v kapitole č. 2.5.1 by tazatel neměl překročit 30% času celkového vedení rozhovoru, více času by měl hovořit klient. S tím souvisí celková délka rozhovoru, kdy jedním z kritérií je také výřečnost klienta. Otázka délky rozhovoru se zdá být jedním ze stěžejních bodů, které by bylo vhodné lépe rozvést, prodiskutovat a případně navrhnout možná východiska. Kerlinger (1972) popisuje rozhovor jako velice časově náročnou metodu (viz kapitola č. 2.2). V případě pevného stanovení času pro rozhovor by se dala lépe strukturovat forma rozhovoru, která by vedla ke sjednocenějším výsledkům. Tento bod je však také velmi spekulativní, protože rozhovor je metoda, která je velmi časově flexibilní a její forma také záleží na mnoha kritériích, jako jsou například osobnostní vlastnosti klienta, jeho osobní tempo, jeho výřečnost, jeho schopnost reflexe apod. Tato kritéria jsou velmi individuální a v případě zavedení striktního časového rozmezí pro rozhovor by se mohlo stát, že bude klient omezen a tazatel přijde o cenná data, která by neomezeným rozhovorem mohl získat. Pro mnoho respondentů vyvstal závěr, že dělat opravdu kvalitní rozhovor, při kterém by se odhalily případné stěžejní informace například o abúzu alkoholu, je v omezeném čase nemožné, a v neomezeném čase velmi časově náročné. Někomu přišlo důležité zahrnovat do rozhovoru edukační část, která svojí formou zabere kolem 60 minut, jinému přišlo důležité, aby rozhovor nezabral více jak 30 minut, protože klient chce vědět

hlavně výsledek a na ničem jiném mu nezáleží. Pro někoho délka rozhovoru rozhodně určující není, pro jiného naopak striktně ano. Ti respondenti, kteří v rámci rozhovoru klienty určitým způsobem edukují, si tak nastavují čas rozhovoru a mohou mít výhodu delšího kontaktu s klientem, což vede také k dalším užitečným informacím. Časem rozhovoru se tedy natahuje i délka celkového DPV, jejíž ideální délky z kapitoly č. 6.1 každý z respondentů vnímá odlišně. Rozhovor v rámci DPV je tedy rozdělen také na část úvodní a závěrečnou, se kterými všichni respondenti souzní, pravděpodobně vychází z konceptu popsaného již Švancarou (1980), Miovským (2006) nebo Svobodou (2013).

V rámci rozhovoru s jedním respondentem se ukázalo, že edukační část na počátku své praxe klientům poskytoval, avšak setkal se od nich s negativní zpětnou vazbou ve smyslu „*co poučuješ, když o tom nemáš žádné informace z praxe*“. Proto respondent již klienty nevzdělává a rozhovor vede pouze formou: informovat o průběhu v úvodní části, a sdělit výsledky v části závěrečné. U úvodní části rozhovoru se využívá převážně formy otázek otevřených, popsaných v kapitole č. 2.6.2 a naopak u závěrečného rozhovoru je forma otázek smíšená s převážně otázkami uzavřenými, popsanými v kapitole č. 2.6.1.

Je nutné také rozlišit, z jakého důvodu klient na DPV přišel. Na základě této informace je celkový rozhovor veden určitým směrem. Jestliže klient přišel z důvodu pravidelného profesního vyšetření, rozhovor se zaměřuje spíše na řidičskou anamnézu. Jestliže klient přišel z jakéhokoliv jiného důvodu, ať již kvůli tzv. vybodování nebo zadržení řidičského oprávnění kvůli jízdě pod vlivem drog, ptají se v rozhovoru podrobněji na souvislosti a příčiny, které takovému jednání mohou předcházet. Tento fakt koresponduje se zjištěním v kapitole č. 6.4, že respondenti považují za velmi podstatné otázky právě na zmiňovaný alkohol a drogy. Musí se tedy rozlišit rozhovor vedený s tzv. vybodovaným řidičem, rozhovor vedený s řidičem se zadrženým řidičským průkazem a rozhovor vedený s řidičem profesionálním. Takovéto hlubší rozdělení vedení rozhovoru by mohlo být součástí některého z budoucích výzkumů.

V rámci DPV je rozhovor veden tedy formou nestrukturovanou, popsanou v kapitole č. 2.5.1 dle Miovského (2006). Ve studii Arveye, & Campiona (1982) zmíněné v teoretické části byly nastíněny nevýhody hodnocení u nestrukturovaného rozhovoru. Potvrdilo se, že i respondenti tohoto výzkumu považují jako velkou nevýhodu nízkou spolehlivost, kdy se musí opírat pouze o odpovědi klientů na otevřené otázky, kdy klient může odpověď zkreslit podle svého uvážení a tazatel nemá prostředky na to zjistit, zdali je tvrzení pravdivé či nikoli.

Kdyby byl použit rozhovor strukturovaný, klient by nemohl své odpovědi odklánět či se jim tak lehce vyhýbat, jak je to možné u rozhovoru nestrukturovaného. Dále se potvrdilo, že velkou nevýhodou nestrukturovaného rozhovoru je, že odpovědi mají pro různé tazatele různou váhu a není možné porovnat výsledky dvou tazatelů v rámci jednoho klienta. V rámci nestrukturovaného rozhovoru se však nepotvrdilo, že by rozhovor neměl tu moc pozměnit výsledky celkového vyšetření. Dále bylo prokázáno, že tazatel opírající se o výsledky jiných testů v rámci vyšetření svůj názor na celkový výsledek z údajů z nestrukturovaného rozhovoru již nezmění, to se však nepotvrdilo. Respondenti přiznávali, že je možné v rámci rozhovoru narazit na určité téma či charakteristiku klienta, která je může přesvědčit o vyvrácení kladného hodnocení, anebo přinejmenším k důkladnějšímu prošetření či zvolení přídatné testové metody. Příkladem může být případ z praxe jednoho respondenta, u kterého klient ve všech testových metodách vyhověl, avšak v rámci rozhovoru se rozpořoval, a vše směřovalo k tomu, že je u něj přítomna určitá známka paranoidní poruchy osobnosti. Respondent tedy na základě tohoto zjištění odložil vyhodnocení celkového DPV a po klientovi požadoval další návštěvu s rozšířenou testovou baterií, která by verdikt lépe potvrdila.

V první kapitole této práce byly popsány body dle Silzera a Jeannereta (2011), jak docílit správného vedení individuálního vyšetření v psychologii, aby nedocházelo k rozdílným výsledkům. Jedním z těchto bodů bylo správné vedení rozhovoru, a to formou strukturovaného rozhovoru. Ve výzkumné části této práce bylo zjištěno, z kapitoly č. 6.1 týkající se rozdělení DPV na skupinové a individuální, že při skupinovém vyšetření se úvodní rozhovor vede skupinově se všemi účastníky zároveň, a závěrečný rozhovor je opravdu pouze individuální. Úvodní rozhovor vedený skupinově má však své výhody i nevýhody. K výhodám například patří fakt, že jestliže je ve skupině někdo, kdo již DPV podstoupil, může svými zkušenostmi, které sdělí, ostatní účastníky uklidnit. V té samé situaci to však může působit i kontraproduktivně. Jestliže se ten samý klient začne spíše chlubit a celé DPV hanit, stáhne s sebou celou skupinu. Také se při skupinovém rozhovoru může stát, že některý z klientů bude tak hlučný, výřečný či jinak extrovertovaný, že bude narušovat celkovou harmonii a klid, který se úvodním rozhovorem snaží respondent také nastolit. Co se týká obsahové stránky rozhovorů, ukázalo se, že v rámci patnácti respondentů je shoda v této oblasti velmi malá. Příčinou by mohla být různá délka praxe respondentů (která činila průměr 7 let) v tomto oboru, kdy v rámci vedení rozhovoru vychází ze svých zkušeností a důsledkem absence jakékoliv strukturované formy okruhů otázek, museli

přizpůsobit obsah svému stylu a dané individuální situaci ve vztahu ke klientovi. V rámci obsahu je nejvíce rozdílů patrné v hlubších anamnestických otázkách na rodinu, zaměstnání, životosprávu, či řidičskou historii. Není samozřejmostí se na tyto otázky ptát všech klientů, respondenti postupují podle pravidla „co zrovna vycítím, že je potřeba, na to se zeptám“. Zde by však mohl vyvstat konflikt subjektivního hodnocení, jak to daný tazatel zrovna „cítí“. A jestli díky svému subjektivnímu postoji neopomene oblast, která by byla zrovna v tomto individuálním případě tou stěžejní. Již Říčan (2009) popisuje, že rozhovor může být orientován jak na budoucnost, tak na přítomnost i minulost (viz kapitola č. 2). Respondenti si uvědomují, že by měl být alespoň okruh otázek, které by měly být pro všechny dopravní psychology stejné, a na kterých by se pak mohlo individuálně stavět dál. Také by uvítali hromadné školení na téma vedení rozhovoru, byť všichni vychází z praxe, uvědomují si, že jim nikdo žádné instrukce k vedení rozhovoru nedal a i při přesvědčení, že to dělají dobře, je zde možnost, že vedou rozhovor každý jiným způsobem. Vyvstaly i podněty znát přesný postup při sdělování klientovy negativních výsledků z oblasti jeho intelektu. Anebo jak přesvědčit soudy, při negativním rozhodnutí na základě rozhovoru, že toto rozhodnutí bylo adekvátní k daným informacím, když k tomu nejsou hmatatelné důkazy. Jednou z možností, jak dokázat správnost úsudku na základě rozhovoru je rozhovor s klienty zaznamenávat. Jak bylo popsáno, Pauknerová (2012) považuje za nutnost si pořizovat záznam z rozhovoru, ať již ve formě zvukového záznamu, anebo záznamu videonahrávkou. V České republice se tak neděje. Může to být z důvodu obav klientů podepisovat souhlasy, obav ze zneužití nahrávky nebo obav z poškození sebe sama. Být je tento proces v zahraničí naprosto standardní, v ČR tomu tak není, i když k tomu nejspíše žádný racionální důvod není.

Mnoho respondentů se přiznalo, že rozhovor bere jako automatickou věc, nad kterou se tímto způsobem nikdy nezamýšleli, avšak dává jim smysl, proč by bylo dobré s touto záležitostí dále pracovat. U dvou respondentů se objevila námitka, že není vhodné rozhovor standardizovat, protože klienti po čase zjistí, jaké otázky se pokládají, a budou se na tento rozhovor moci připravit. Možným budoucím vyústěním této práce by však mohla být pouze základní struktura rozhovoru, která by byla využívána standardizovaně na všech pracovištích a následně doplňována podle potřeby. Doplnění by tedy již nebylo možné podávat standardizovaně, avšak mohou být navrženy možné okruhy otázek i pro tyto účely. V takovém případě by klienti sice mohli znát danou základní strukturu otázek, avšak tato znalost by jim žádné výhody nepřinesla. Klienti, kteří chodí opakovaně k jednomu psychologovi, stejně již s největší pravděpodobností znají, jaké otázky psycholog používá.

A ti, kteří jdou na vyšetření poprvé, by základní strukturu znát mohli, avšak v průběhu prvního vyšetření hrají roli spíše metody testové, a klientům, i se znalostí okruhů v rámci rozhovoru budou kladeny otázky konkrétní a doplňující, které znát nemohou. A v případě, že by i tyto otázky klienti znali, není důležité klienta otázkou překvapit, spíše je důležité v roli psychologa, umět si poradit s odpovědí, která znalost otázky nepozmění. Od většiny respondentů byly dále zaznamenány poznámky, že by bylo vhodné zařadit mezi standardní postupy namátkovou kontrolu vedení celého DPV. Kontrolu všech dokumentů a záznamů s vyšetřením spojených, a dále zavedení jednotné databáze pro dopravní psychology, aby měli přehled o klientech a případně se vyvarovali nepříjemnostem spojených s opakovaným vyšetřováním téže osoby za velmi krátký časový úsek, což je v nynější běžné praxi nezjistitelné.

Výzkumná část této práce se opírá o data od patnácti respondentů. Jedná se o určitý handicap mála respondentů. Jak bylo již výše zmíněno v kapitole č. 5.5.2, bylo osloveno 80 dopravních psychologů z řad členů Asociace dopravních psychologů ČR. Mnoho z nich na zasláný průvodní email neodpovědělo, mnoho z nich odpovědělo negativně a velmi málo účast potvrdilo. Možným důvodem nereagování na průvodní email mohlo být špatné formulování předmětu emailu, které mohlo dopravní psychology odradit k otevření a dalšímu prostudování. Dále se mohlo stát, že email nedorazil, že nešel z technických důvodů otevřít, anebo že nedorazila odpověď zpět. Dalším možným důvodem mohla být již výše zmiňovaná neochota spolupráce se studenty. Tomuto bodu bylo předejito využitím autority, která dopravní psychology hromadným emailem požádala o spolupráci, a následně těm, kteří na tuto výzvu reagovali, byl zaslán průvodní email jako v předešlých případech. Ti dopravní psychologové, kteří odepsali, a odpověď dorazila, jako nejčastější důvod své negativní odpovědi uváděli časovou náročnost cca jedné hodiny, která je pro ně velmi cenná a nemohou si dovolit ji promarnit nad tímto tématem. Jako další odpověď byla nezajímavost tématu a neochota spolupráce se studenty, kterou se nikterak netajili. K poslednímu bodu je nutné zmínit, že respondenti s tímto postojem měli špatné zkušenosti se studenty, kteří data zkreslovali či citovali jiná slova jejich ústy. Jeden z respondentů, který původně s rozhovorem souhlasil, po sebrání dat a zpracování odmítl účast, nepodepsal informovaný souhlas s poskytnutím dat (viz příloha č. 4a, 4b) a musel být z výzkumu vyřazen. Důvod jeho odstupu není známý, avšak z předchozí komunikace se můžeme domnívat důvod špatné zkušenosti se studenty, nebo neopodstatněné obavy z poškození jeho jména. Je nutné podotknout, že zcela jistě na základě získaných dat není nic zobecňováno ani

standardizováno, pouze je poukázáno na potřebu a paradoxní absenci tohoto tématu. Tuto práci je možné brát jako přínosnou právě proto, že jako jedna z mála poukazuje na rozhovor v rámci DPV a je dobrým podkladem pro případné rozšíření poznání v této oblasti.

V úvodu výzkumné části je popisován výzkumný vzorek z pohledu krajů a pohlaví. Ani jedna z proměnných nebyla ve výzkumu zkoumána. Pohlaví nebylo kritériem výběru vzorku, avšak čistě náhodně se podařilo dodržet poměr mezi muži a ženami stejný jako je rozložení v souboru základním (viz graf č. 2). Počty ani poměry v zastoupení respondentů ve výběrovém souboru z hlediska místa působení (krajů) se v porovnání se základním souborem nedalo dodržet, poněvadž, jak je popsáno níže, respondenty nebylo snadné do výzkumu zapojit. Byla využita metoda sněhové koule, popsána v kapitole č. 5.5.2, díky které byli do výzkumu zahrnuti všichni respondenti, co souhlasili, aniž by se zkoumalo místo působení, které nebylo shledáno jako podstatné pro tento výzkum. Nepodstatnost byla dána tím, že celkové DPV je ve výsledku individuálním procesem, který není nikde zaznamenaný, proto i kdyby byli všichni respondenti ze stejné oblasti, je vysoce nepravděpodobné, že by vedli DPV, konkrétně rozhovor v rámci DPV, stejným způsobem. Bylo by tomu tak, kdyby jej mohli navzájem odpozorovat, či se na určitém procesu domluvit, což se díky individualitě rozhovoru, a to hlavně rozhovoru závěrečného, neděje.

Před započítáním sběru dat bylo velmi náročné vytvoření otázek, které byly respondentům následně položeny, a vytvoření standardních podmínek pro všechny respondenty. Otázky byly sepsány a ověřeny přes pilotní studii (viz kapitola č. 5.2). Prvotním záměrem pilotní studie byla účast při celkovém DPV, konkrétně hlavně při rozhovoru vedeném s klientem. Takto byla pilotní studie popsána i v průvodním dopise (viz příloha č. 5). Bohužel, přítomnost u rozhovoru s klientem byla respondentem zamítnuta, z důvodu ochrany osobních údajů klienta a možné citlivosti tématu, což by klienta mohlo emočně také poškodit. Tento důvod by se dal zahrnout i jako jeden z důvodů zpětného nereagování na průvodní email (viz výše). Tomuto se dalo předejít vynecháním prosby o nahlédnutí celkového DPV. Z důvodu námitek respondentů na časovou náročnost a jejich možné odstoupení z výzkumu kvůli nestrategické mobilitě, byl zvolen postup osobní návštěvy každého z respondentů. Je nutné podotknout, že respondenti pochází z různých krajů ČR a dojíždění za nimi bylo velmi časově náročné. Sběr dat od jednoho respondenta by se dal vyčíslit na minimální časovou náročnost 5 – 8 hodin, a finanční náročností v hodnotě minimálně 500 – 1000kč, a to z důvodu osobní návštěvy u respondentů, kteří byli různě rozmístěny po ČR (viz obrázek č. 4).



## 9. Závěr

Výsledkem této popisné studie je nastínění problematiky vedení rozhovoru v rámci DPV v ČR. Díky nestandardizované formě této metody dochází během tohoto vyšetření k nesrovnalostem mezi různými dopravními psychology. Celkové DPV využívá jak testových metod, tak rozhovoru. Testové metody mají standardizovanou podobu a dopravní psychologové je v zásadě provádí stejným postupem, u rozhovoru tomu tak není. U rozhovoru dochází k diferenciálním postupům, které mají za následek rozdílné hodnocení jednoho klienta různými tazateli. Dochází tedy k možnosti, že klient odchází od jednoho DPV jako nezpůsobilý, jde na jiné DPV a tam je hodnocen jako způsobilý. Nelze však dokázat, z jaké konkrétní příčiny se tak stalo, protože rozhovor jako jediná metoda není také žádným způsobem zaznamenáván. Z výzkumu vyplynulo:

- Jako hlavní společné proměnné vedení rozhovoru byly shledány smysl rozhovoru z pohledu získání dalších informací od klienta, a jeho důležitost z pohledu rozhovoru jako nenahraditelného zdroje informací.
- Formální stránka rozhovoru je u respondentů rozličná, avšak společné prvky nachází v podobě rozdělení rozhovoru na fázi úvodní a závěrečnou.
- Po formální stránce se rozhovor liší v tom, je-li veden skupinově nebo individuálně. Skupinově se rozhovor může vést pouze v úvodní části, závěrečný rozhovor je vždy pouze individuální. Při skupinovém vedení úvodního rozhovoru se ukázalo, že jej lze rozdělit na část informační a na část edukační. Někteří respondenti edukační část rozhovoru zařazují do závěrečné fáze. Se zařazením edukační části se také liší délka rozhovoru.
- Formální stránka rozhovoru se díky nestandardizované formě stává velmi nepřehlednou a různorodou.
- Po obsahové stránce se mnoho rozhovorů shoduje v oblasti zařazení otázek do minulosti, přítomnosti i budoucnosti. Také se objevila shoda v obsahu rozhovoru u úvodní části, která má funkci přivítání klienta, jeho případného uklidnění, či zmírnění jeho tenze. A v obsahu závěrečného rozhovoru, který ve své podstatě má za úkol klienta ještě lépe poznat, ověřit si data, která vyšla v testových metodách a učinit závěr, který je klientovi následně sdělen.
- Respondenti berou rozhovor za královskou disciplínu, bez které by celkové DPV nemělo žádný smysl. Díky němu si mohou ověřit, zdali je klient opravdu způsobilý či nikoliv, zdali neprokazuje podezřelé chování a zdali něco nezamlčel. Pro některé

je smyslem hlavně možnost klienta edukovat o jeho nedostacích a tzv. mu otevřít oči.

- Mezi primární témata rozhovoru patří veškeré anamnestické údaje a údaje spojené s důvodem, proč na DPV klienti přicházejí.

## Souhrn

S psychologickým vyšetřením se setkáváme v různých oblastech pracovního i osobního života. Diagnostika u psychologického vyšetření může být provedena jak individuálně tak skupinově. Ve vyšetření by neměl nikdy chybět rozhovor. Z pohledu rozdílnosti vedení rozhovoru se ukázalo, že při hodnocení jednoho klienta různými tazateli se objevují rozdíly, i když tazatelé jako metodu použili strukturovaný rozhovor. Přesněji vedou rozhovor ti tazatelé, kteří mají v této oblasti delší praxi.

Rozhovor někdy může být mylně zaměňován s pojmem komunikace, avšak rozhovor na rozdíl od komunikace má jasně stanovené sekvence a je organizován kolem konkrétního tématu. Tazatel v rámci rozhovoru musí nejen dobře vést a kontrolovat interakci, ale i znát dané téma, které následně rozvádí. Rozhovor by měl být veden navazujícími kroky, kterými dospěje ke stavu podobnému přirozené formě komunikace mezi lidmi. Rozhovor lze využít jako explorační techniku, hlavní nebo doplňkový nástroj, avšak musíme mít na paměti, že je velmi časově náročný. Má mnoho podob. Objevuje se například jako rozhovor terapeutický, o kterém tato práce pojednává velmi zběžně, poněvadž je zde použit pro zarámování tématu, ne jako hlavní téma. Dále klinický rozhovor, který má funkci psychologické pomoci při obtížných životních situacích nebo mimořádných událostech, je časově náročnější a využívá specifických prostředků pro posouzení klienta. Poradenský rozhovor, který zastává spíše funkci edukační a pracuje se s dynamikou zaměřenou na výkon klienta. A diagnostický rozhovor, který je považován za prostředek pro zjišťování duševních stavů a vlastností, jejich normality či abnormity. Dělí se na části dle obsahu (úvodní, jádro rozhovoru a závěrečný), a dle formy na nestrukturovaný, polostrukturovaný a strukturovaný. Schéma strukturovaného rozhovoru obsahuje přípravu na rozhovor, otevření rozhovoru, podnět k rozhovoru, společný plán rozhovoru, průběh rozhovoru a ukončení rozhovoru. Nestrukturovaný rozhovor má oproti strukturovanému značné rozdíly ve vedení i v hodnocení. Na toto téma bylo provedeno již mnoho studií, které byly zaměřené na porovnání vedení rozhovoru v rámci výběrového řízení. Prokázalo se, že vedení rozhovoru strukturovanou formou je validnější než vedení stejného rozhovoru formou nestrukturovanou. Rolí v tom hraje zabíhavost klienta v tématech při ponechání nestrukturované formy a následná problematika hledání zpětného tématu pro dané vyšetření. Nestrukturovanému rozhovoru byla připsána nízká spolehlivost, nízká důslednost, a v neposlední řadě také nízká platnost, protože odpovědi ovlivňuje již zkusení tazatelem při

zapisování odpovědí i jeho osobností samotnou, a nestandardizovaná formulace otázek. Pokládat otázky tazatel může například řízeně, volně, standardizovaně nebo nestandardizovaně, a otázky mohou být tzv. uzavřené, otevřené, přímé či nepřímé. Kladení otázek je jedním z prostředků, jak rozhovor dosáhne cíle. Další otázky lineární, strategické, reflexivní a cirkulární nám pomohou v případě, kdy klient v myšlení zabíhá. Změnu ve vedení rozhovoru lze nastolit otázkami, ve kterých je skryta intervence, a jsou svým způsobem strategické.

Rozhovor jako základní prvek ve vyšetření v psychologii, je součástí i vyšetření v oblasti dopravy. Dopravněpsychologickému vyšetření (DPV) se v ČR musí podrobit všichni řidiči spadající do zákonných podmínek dle zákona č. 361/2000 Sb., a úkolem psychologa je stanovit na základě výsledků doporučení o způsobilosti či nezpůsobilosti klienta k řízení motorových vozidel. Počátek celkového DPV tvoří uvítání klienta, kontrola totožnosti a upřesnění anamnestických údajů, anamnestické údaje vztahující se k řídičské praxi, dále testy na psychickou výkonnost, na strukturu, dynamiku osobnosti a celkové DPV uzavírá závěrečný rozhovor se zhodnocením a výsledkem. DPV je upravováno zákonem, avšak ten pouze stanovuje pro koho je DPV určeno a kdo jej může provádět. Rozhovor, jako metoda v rámci DPV, nikde popsána není a neexistuje její standardizovaná podoba, aby ji mohli všichni dopravní psychologové používat stejně a případně konzultovat. Prozatím je v rámci DPV rozhovor psychology používán v podobě nestandardizované formy, která, jak již bylo popsáno výše, má svá úskalí. Proto vyvstal podnět k zmapování situace vedení rozhovoru v rámci DPV na území ČR, aby mohl být tento nedostatek napraven a mohly se učinit možné změny v podobě vedení tohoto rozhovoru.

Výzkum se zaměřil na dopravní psychology a jejich styl vedení rozhovoru v rámci DPV s cílem popsat a zanalyzovat formu vedení rozhovoru na základě dat od patnácti respondentů, jimiž byli dopravní psychologové. Respondenti museli být členy Asociace dopravních psychologů ČR, a také museli mít v současné době aktivní praxi v DPV.

Výzkum hledal odpovědi na předem stanovených pět výzkumných otázek:

1. Jaké jsou společné proměnné vedení rozhovoru v rámci DPV?
2. Jaké jsou postupy vedení rozhovoru v rámci DPV po formální stránce?
3. Jaké jsou postupy vedení rozhovoru v rámci DPV po obsahové stránce?

4. Jaký je smysl vedení rozhovoru v rámci DPV?
5. Jaká jsou primární témata rozhovoru v rámci DPV?

Poněvadž se jedná o popisnou studii, design studie byl zvolen čistě kvalitativní s využitím deskripční analýzy. Jako metoda sběru dat byl využit polostrukturovaný rozhovor. Na základě provedení pilotní studie bylo několik otázek odebráno, několik přidáno a několik upraveno. Obsahovou stránku rozhovoru nakonec tvořilo dvaadvacet otevřených polostrukturovaných otázek, které byly pro účely analýzy dat rozděleny do šesti trsů.

Od všech patnácti respondentů byla data z rozhovoru transkripcí přepsána. Následně proběhla deskripční analýza výskytu společných znaků. Z této analýzy vznikly četnosti výskytu znaků u každé z dvaadvaceti otázek, které byly následně pomocí koláčových grafů zahrnuty do popisu dat. Také byla u každé otázky a jejích odpovědí provedena obsahová analýza s prvky metody kontrastu a srovnávání, díky které byly odpovědi respondentů v rámci jedné otázky popsány a zdůvodněny, což vedlo k poslednímu kroku, a to interpretaci každé z otázek. Z etického hlediska byli všichni respondenti s výzkumem i jeho záměrem seznámeni, všichni byli do výzkumu zapojeni dobrovolně a podepsali informovaný právní souhlas s poskytnutím dat a to ve dvou variantách, s poskytnutím nahrávky anebo s pouhým poskytnutím dat. Nepředpokládá se, že by vyvstal nějaký etický problém.

Z výsledků vyplývá, že rozhovor jako samostatná diagnostická metoda je velmi důležitá a při vztažení k disciplíně dopravní psychologie je ještě důležitější, protože je jednou z metod, na jejímž základě je rozhodováno o způsobilosti či nezpůsobilosti řízení motorového vozidla, což pro mnohé řidiče může být životní otázkou. Řidiči profesionálové, které řízení motorového vozidla živí, jsou doslova závislí na kladném hodnocení z DPV. Také řidiči senioři se ze zákona musí podrobit DPV. Dopad na jejich životy v případě nezpůsobilosti k řízení je mnohdy opravdu enormní. Celkové vyšetření v dopravě by proto mělo být velmi precizní a nemělo by obsahovat žádné chyby, kvůli kterým by mohli být řidiči špatně zhodnoceni. V rámci DPV je rozhovor veden nestandardizovanou formou. Jak již bylo popsáno výše, tato forma rozhovoru v sobě oné riziko nesprávného hodnocení nese. Výzkum se pokusil nastínit jakým způsobem se v ČR rozhovor v rámci DPV provádí. Rozhovor je zde popsán z hlediska formy, obsahu, smyslu a přesahu. V každém hledisku byly objeveny značné nedostatky či nesrovnalosti. Z hlediska formy jsou například nesrovnalosti v časovém rozmezí rozhovoru a jeho rozdělení. Z hlediska obsahu jsou nesrovnalosti v otázce, zda zahrnovat do rozhovoru i edukační část či nikoliv. Z hlediska smyslu rozhovoru, zdali

se zaměřit na získání vícera informací od klienta, anebo si spíše potvrdit či vyvrátit informace z testových metod. A v neposlední řadě z hlediska přesahu, zdali si mají respondenti vytyčit důležitá témata v rámci rozhovoru a na ty se v zásadě vyptávat nejvíce, anebo se držet témat obecnějších, na kterých je lépe patrné, zdali má klient na sebe například náhled nebo je schopný sebereflexe. V rámci výzkumu tedy vyvstalo mnoho otázek, kterými by se mohly inspirovat další výzkumy, a vytvořit okruh otázek, který by postihl všechny problémové oblasti a byl pro všechny dopravní psychology pomocnou silou při hodnocení způsobilosti či nezpůsobilosti klientů v rámci DPV.

## Literatura:

- Aderson, H., & Goolishian, H. (1992) The Client is the Expert: a Not-Knowing Approach to Therapy. In McNamee, S. & Gergen, K. J. (Ed.), *Therapy as Social Construction* (25-39). London: SAGE publications. Získáno z Academia.edu database.
- Allhoff, D. W., Allhoff, W. (2008). *Rétorika a komunikace*. Praha: Grada.
- Arvey, R. D. & Campion, J. E. (1982) The Employment Interview: A Summary and Review of Recent Research. *Personnel Psychology*, 35, 281-322.
- Bandžak, J., & Čandík, M. (2010). *Management a podnikové vzdělávání v teorii a v praxi*. Sborník odborných prací. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, o.p.s.
- Baštecká, B. (2001). *Základy klinické psychologie*. Praha: Portál.
- Blatníková, Š. (2011). *Vybrané metody kriminologického výzkumu*. Praha: Institut pro kriminologii a sociální prevenci.
- Campion, M., Campion, J., & Hudson, J. (1994). Structured interviewing: A note on incremental validity and alternative question types. *Journal of Applied Psychology*, 79(6), 998-1102.
- Campion, M., Palmer, D., & Campion, J. (1997). A review of structure in the selection interview. *Personnel Psychology*, 50(3), 655-702.
- Campion, M., Pursell, E., & Brown, B. (1988). Structured interviewing: Raising the psychometric properties of the employment interview. *Personnel Psychology*, 41(1), 25-42.
- DeVito, J. A. (2008). *Základy mezilidské komunikace*. 6. vydání. Praha: Grada.
- Groth-Marnat, G. (2003). *Handbook of psychological assessment*. Includes bibliographical references and indexes. John Wiley & Sons, Inc., Hoboken, New Jersey. ISBN 0-471-41979-6.
- Harris, M. (1989). Reconsidering the employment interview: A review of recent literature and suggestions for future research. *Personnel Psychology*, 42(4), 691-726.
- Chapman, D., & Zweig, D. (2005). Developing A Nomological Network For Interview Structure: Antecedents And Consequences Of The Structured Selection Interview. *Personnel Psychology*, 58(3), 673-702.

- Kerlinger, F. N. (1972). *Základy výzkumu chování*. Pedagogický a psychologický výzkum. Praha: Academia.
- Kindl-Beilfuss, C. (2012). *Umění ptát se: v koučování, poradenství a systematické terapii*. Praha: Portál.
- Luborsky, L. (1984). *Principles of psychoanalytic psychotherapy: A manual for supportive-expressive treatment*. New York: Basic Books (192-199).
- Miovský, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada.
- Morris, S. B., Kwaske, I. H., & Daisley, R. R. (2011). *The Validity of Individual Psychological Assessments*. *Industrial and Organizational Psychology*, 4 (2011), 322–326. Society for Industrial and Organizational Psychology. 1754-9426/11. Získáno z EBSCOhost database.
- Moussová, Z. H., & Duplinský, J. (2002). *Diagnostika*. Pedagogickopsychologické poradenství II. Praha: Univerzita Karlova v Praze – Pedagogická fakulta.
- Pauknerová, D. (2012). *Psychologie pro ekonomy a manažery*. Praha: Grada.
- Říčan, P. (2009). *Psychologie*. Praha: Portál.
- Seitl, M., Šucha, M. (Eds.) (2011). *Manuál doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel*. Praha: MD ČR.
- Silzer, R., & Jeanneret, R. (2011). *Individual psychological assessment: A practice and science in search of common ground*. *Industrial and Organizational Psychology: Perspectives on Science and Practice*, 4, 270–296. Society for Industrial and Organizational Psychology. 1754-9426/11. Získáno z EBSCOhost database.
- Stančák, A. (1982). *Klinická psychodiagnostika*. Bratislava: Psychodiagnostické a didaktické testy N. P.
- Svoboda, M., Humpolíček, P., & Šnorek, V. (2013). *Psychodiagnostika dospělých*. Praha: Portál.
- Štikar, J., Hoskovec, J., & Štikarová, J. (2003). *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum.
- Šucha, M., Rehnová, V., Kořán, M., Černochová, D. (2013). *Dopravní psychologie pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada.
- Švancara, J. (1980). *Diagnostika psychického vývoje*. Praha: Avicenum.
- Timuňák, L. (2005). *Základy vedení psychoterapeutického rozhovoru*. Praha: Portál.



- Unie psychologických asociací ČR (nedat). Získáno z [http://www.upacr.cz/doc/adp\\_seznam.pdf](http://www.upacr.cz/doc/adp_seznam.pdf).
- Van Iddekinge, CH. H., Sager, CH. E., Burnfield, J. L., & Heffner, T. S. (2006). *The Variability of Criterion-Related Validity Estimates Among Interviewers and Interview Panels*. International Journal of Selection and Assessment. Volume 14. Number 3. September (2006), 193–205. Journal Compilation. Blackwell Publishing Ltd, 2006. Získáno z EBSCOhost database.
- Vybíral, Z. (2009). *Psychologie komunikace*. Praha: Portál.
- Weiss, P. a kol. (2011). *Etické otázky v psychologii*. Praha: Portál.

## Abstrakt

*Univerzita Palackého v Olomouci – Filosofická fakulta*

### **Abstrakt bakalářské práce**

**Název práce:** Metoda rozhovoru v rámci dopravněpsychologického vyšetření

**Autor práce:** Kateřina Böhmová

**Vedoucí práce:** PhDr. Lenka Šrámková

**Počet stran a znaků:** 73 stran, 107 362 znaků

**Počet příloh:** 8

**Počet titulů použité literatury:** 33

**Abstrakt (800–1200 zn.):**

Rozhovor jako diagnostický nástroj může mít standardizovanou nebo nestandardizovanou formu. Nestandardizovaný rozhovor vykazuje různorodější výsledky při hodnocení klienta. V rámci dopravněpsychologického vyšetření (DPV) je rozhovor veden formou nestandardizovanou, což způsobuje mezi tazateli rozdíly např. v kladení otázek, závěrečném hodnocení, dělení rozhovoru, chápání jeho obsahu, smyslu i přesahu. Výzkumným záměrem je popisná studie odpovídající na pět výzkumných otázek týkajících se vedení rozhovoru v rámci DPV na území ČR. Na data z dvaadvaceti polostrukturovaných otázek položených formou interview patnácti respondentům z řad dopravních psychologů byla použita deskripční analýza s metodou kontrastu a srovnávání. V interpretaci byly zodpovězeny všechny výzkumné otázky: na proměnné vedení rozhovoru v rámci DPV, na postupy vedení rozhovoru po formální stránce, po obsahové stránce, na jeho smysl i na primární témata. Ve všech oblastech se objevily mezi respondenty rozdíly. Data z tohoto výzkumu by mohla posloužit pro inspiraci dalším výzkumům, např. pro zhotovení standardizované formy rozhovoru v rámci vyšetření v dopravě, aby nedocházelo k protichůdnému hodnocení klientů.

**Klíčová slova:**

Rozhovor; dopravněpsychologické vyšetření; závěrečné hodnocení; smysl rozhovoru  
forma rozhovoru; obsah rozhovoru; přesah rozhovoru.

**Abstract of Bachelor Thesis**

**Title:** The Interview method in traffic psychological assessment

**Author:** Kateřina Böhmová

**Supervisor:** PhDr. Lenka Šrámková

**Numberofpages and characters:** 73 pages, 107 362 characters

**Numberofappendices:** 8

**Numberofreferences:** 33

**Abstract (800–1200 characters):**

An interview as a tool of a diagnosis can be standardized or non-standardized. The non-standardized interview gives more heterogeneous results of evaluation of clients. The non-standardized interview is used in traffic psychology, which causes many differences among questioners: asking questions, the final evaluation, division of the interview, understanding of its contents, purpose and overlap. My research aim is a descriptive study answering 5 research questions centred on leading of an interview in traffic psychology examination in the Czech Republic. There are 22 semi-structured questions answered by 15 respondents during interviews. The data were analysed through method of comparison and contrast. All research questions were answered in the interpretation: variables in leading of an interview, the ways of leading an interview concerning its form and contents, purpose of an interview and its basic topics. Differences among respondents occurred in all areas. The data from this research could serve as inspiration for next researches, e.g. for creating a standardized form of interview in traffic psychology examination so that antagonistic evaluation of clients could be eliminated.

**Key words:**

Interview, traffic psychology examination, final evaluation, purpose of interview, forms of interview, contents of interview, overlap of interview

## Seznam obrázků:

Obrázek č. 1:	Transakční pojetí interpersonální komunikace.	str. 14
Obrázek č. 2:	Základní schéma interpersonální komunikace.	str. 15
Obrázek č. 3:	Krajové zastoupení členů Asociace dopravních psychologů ČR.	str. 35
Obrázek č. 4:	Krajové zastoupení respondentů ve výběrovém Souboru.	str. 37

## Seznam tabulek:

Tabulka č. 1:	Průběh strukturovaného rozhovoru, diskuse.	str. 20
---------------	--	---------

## Seznam grafů:

Graf č. 1:	Proces tvorby výběrového souboru.	str. 36
Graf č. 2:	Genderové zastoupení respondentů v základním souboru (vlevo) a výběrovém souboru (vpravo).	str. 36
Graf č. 3:	Cíle DPV.	str. 39
Graf č. 4:	Časová náročnost celkového DPV.	str. 41
Graf č. 5:	Počty klientů v rámci jednoho DPV individuální formou (vlevo), skupinovou formou (vpravo).	str. 42
Graf č. 6:	Smysl rozhovoru v rámci DPV.	str. 42
Graf č. 7:	Formální stránka rozhovoru v rámci DPV z pohledu rozdělení úvodního rozhovoru na rozhovor skupinový, individuální nebo skupinový i individuální.	str. 44

Graf č. 8:	Formální stránka rozhovoru z pohledu jeho zařazení.	str. 45
Graf č. 9:	Formální stránka rozhovoru z hlediska délky úvodní a závěrečné části.	str. 46
Graf č. 10:	Kritéria délky rozhovoru v rámci DPV.	str. 47
Graf č. 11:	Obsahová stránka rozhovoru z pohledu časového zakotvení.	str. 48
Graf č. 12:	Obsahová stránka rozhovoru z pohledu podstatných otázek v rámci DPV.	str. 49
Graf č. 13:	Obsahová stránka rozhovoru z pohledu nezpůsobilosti klienta.	str. 50
Graf č. 14:	Obsahová stránka rozhovoru z pohledu problematických oblastí.	str. 51
Graf č. 15:	Přesah rozhovoru z hlediska vytvoření návrhu jeho struktury.	str. 53
Graf č. 16:	Přesah rozhovoru z pohledu rozhodování o nezpůsobilosti klienta.	str. 54
Graf č. 17:	Struktura udělování Harmonizovaného kódu.	str. 55
Graf č. 18:	Váha rozhovoru při udělování Harmonizovaného kódu.	str. 55

## Přílohy diplomové práce

**Příloha č. 1: Výňatek ze zákona 361/2000 Sb.**

**Příloha č. 2: Výňatek z vyhlášky 277/2004 Sb.**

**Příloha č. 3: Výňatek z vyhlášky 31/2001 Sb.**

**Příloha č. 4a: Informovaný souhlas s použitím obsahu nahrávky k vědeckým účelům**

**Příloha č. 4b: Informovaný souhlas s použitím dat k vědeckým účelům**

**Příloha č. 5: Průvodní dopis rozesílaný emailovou formou.**

**Příloha č. 6: Abstrakt bakalářské práce v českém jazyce**

**Příloha č. 7: Abstrakt bakalářské práce v anglickém jazyce**

**Příloha č. 8: Zadání diplomové práce**

**Příloha č. 1: Výňatek ze zákona 361/2000 Sb.**

361

**ZÁKON**

ze dne 14. září 2000

o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

**§ 3**

**Základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích**

(1) Provozu na pozemních komunikacích se nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost tohoto provozu. To neplatí, pokud osoba sama nebo jiná osoba učinila taková opatření, aby k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nedošlo.

(2) Řídit vozidlo nebo jet na zvířeti může pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla nebo jízdu na zvířeti a předpisy o provozu na pozemních komunikacích.

(3) Řídit motorové vozidlo může pouze

a) osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel (dále jen „skupina vozidel“) uděleného Českou republikou, státem, který je členským státem Evropské unie nebo smluvní stranou Dohody o Evropském hospodářském prostoru (dále jen „jiný členský stát“), nebo jiným státem podle mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána a která upravuje oblast silničního provozu),

b) žadatel o řidičské oprávnění, který se pod dohledem učitele autoškoly) podrobuje výcviku v řízení motorového vozidla nebo skládá zkoušku z řízení motorového vozidla, nebo

c) osoba, která se pod dohledem učitele autoškoly) připravuje k přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel nebo skládá zkoušku v rámci tohoto přezkoušení).

**(4)** Nikdo nesmí používat technické prostředky a zařízení, které znemožňují nebo ovlivňují funkci technických prostředků používaných při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (dále jen "antiradar").

## § 82

### Podmínky udělení a držení řidičského oprávnění

**(1)** Řidičské oprávnění lze udělit pouze osobě, která

**a)** dosáhla věku stanoveného tímto zákonem,

**b)** je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel,

**c)** je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel,

**d)** má na území České republiky obvyklé bydliště nebo zde alespoň 6 měsíců studuje,

**e)** splnila další podmínky stanovené tímto zákonem,

**f)** není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, není povinným v exekuci pozastavením řidičského oprávnění osobě, které nebylo uloženo v trestním řízení přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo osobě, která nemá v registru řidičů zaznamenáno 12 bodů,

**g)** není držitelem platného řidičského oprávnění uděleného jiným členským státem,

**h)** není ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, pokud se zavázala zdržet se řízení motorových vozidel během této zkušební doby.

**(2)** Řidičské oprávnění nelze udělit osobě, jejíž řidičské oprávnění bylo v jiném členském státě pozastaveno nebo odejmuto, nebo jí byl uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, pokud neuplynula lhůta pro opětovné udělení řidičského oprávnění.

**(3)** Podmínky podle odstavce 1 písm. b), c) a e) musí splňovat držitel řidičského oprávnění po celou dobu držení řidičského oprávnění.



**(4)** Studiem se rozumí základní vzdělávání, střední vzdělávání a vyšší odborné vzdělávání v denní formě v oborech vzdělání v základní škole, střední škole, konzervatoři nebo vyšší odborné škole, zapsané do rejstříku škol a školských zařízení, a prezenční studium v akreditovaných studijních programech na vysoké škole. Místem studia se rozumí adresa místa, kde probíhá výuka nebo její podstatná část.

**(5)** Za účelem zjištění, zda osoba uvedená v odstavci 1 splňuje podmínku bezúhonnosti podle odstavce 1 písm. f), si příslušný orgán uvedený v § 92 odst. 1 vyžádá podle zvláštního právního předpisu) výpis z evidence Rejstříku trestů. Žádost o vydání výpisu z evidence Rejstříku trestů a výpis z evidence Rejstříku trestů se předávají v elektronické podobě, a to způsobem umožňujícím dálkový přístup.

## **§ 87a**

### Dopravně psychologické vyšetření

**(1)** Dopravně psychologickému vyšetření je povinen se podrobovat

**a)** držitel řidičského oprávnění pro skupinu C1+E, C nebo C+E, pokud řídí nákladní automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo speciální automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo jízdní soupravu, která je složena z nákladního automobilu a přípojného vozidla nebo ze speciálního automobilu a přípojného vozidla a jejíž největší povolená hmotnost převyšuje 7 500 kg,

**b)** držitel řidičského oprávnění pro skupinu D1+E, D nebo D+E, pokud řídí motorové vozidlo zařazené do některé z těchto skupin vozidel.

**(2)** Dopravně psychologickému vyšetření je držitel řidičského oprávnění uvedený v odstavci 1 povinen se podrobit před zahájením výkonu činnosti uvedené v odstavci 1, a dalšímu dopravně psychologickému vyšetření nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let a dále pak každých pět let.

**(3)** Dopravně psychologickému vyšetření je povinna se podrobit osoba, která žádá o vrácení řidičského oprávnění, které pozbyla v důsledku

**a)** dosažení celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů,

**b)** soudem uloženého trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel,

**c)** správním orgánem uložené sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, byla-li tato sankce uložena na dobu nejméně 6 měsíců, nebo

**d)** podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, v průběhu jehož zkušební doby se zavázala zdržet se řízení motorových vozidel.

**(4)** Dopravně psychologické vyšetření provádí psycholog, kterému ministerstvo udělilo akreditaci.

**(5)** Ministerstvo udělí akreditaci k provádění dopravně psychologického vyšetření na žádost fyzické osobě, která

**a)** absolvovala akreditované magisterské studium v oboru psychologie,

**b)** absolvovala postgraduální studium v oboru dopravní psychologie akreditovaného studijního programu nebo programu celoživotního vzdělávání prováděného vysokou školou,

**c)** má alespoň 3 roky praxe v oblasti dopravní psychologie a

**d)** má k dispozici vybavení nezbytné pro řádné provádění dopravně psychologického vyšetření.

**(6)** Dopravně psychologické vyšetření se vyhotovuje písemnou formou a je podkladem k posudku o zdravotní způsobilosti.

**(7)** Náklady na dopravně psychologické vyšetření osob uvedených v odstavci 1 hradí u osob v pracovněprávním vztahu zaměstnavatel. U osob uvedených v odstavci 1, které nejsou v pracovněprávním vztahu, a u osob uvedených v odstavci 3 hradí náklady na dopravně psychologické vyšetření tyto osoby.

**(8)** Povinnost dopravně psychologického vyšetření podle odstavce 1 se netýká řidiče, který provádí silniční dopravu soukromé povahy, pokud není prováděna za úplatu, a dále řidičů vozidel požární ochrany, řidičů vozidel policie, Vězeňské služby České republiky, zpravodajských služeb a řidičů vozidel ozbrojených sil České republiky.

**(9)** Vybavení nezbytné pro řádné provádění dopravně psychologického vyšetření stanoví prováděcí právní předpis.

## § 93

### Podmínění a omezení řidičského oprávnění

**(1)** Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností řidičské oprávnění podmíní, jestliže držitel řidičského oprávnění je zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel s podmínkou.

**(2)** Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností řidičské oprávnění omezí, jestliže držitel řidičského oprávnění

**a)** pozbyl částečně odbornou způsobilost,

**b)** přestal splňovat některou z dalších podmínek podle § 91,

**c)** se vzdal řidičského oprávnění pro některou skupinu vozidel.

**(3)** Skutečnost podle odstavce 2 písm. c) musí držitel řidičského oprávnění písemně oznámit příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností. V oznámení musí být uvedeno

**a)** jméno a příjmení držitele řidičského oprávnění,

**b)** adresa obvyklého bydliště držitele řidičského oprávnění,

**c)** datum a místo narození a rodné číslo držitele řidičského oprávnění, pokud mu bylo přiděleno,

**d)** skupina vozidel, pro kterou se držitel řidičského oprávnění vzdává.

**(4)** K oznámení podle odstavce 3 musí být přiložen platný doklad totožnosti a jedna fotografie držitele řidičského oprávnění. Po podání oznámení příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností bezodkladně ověří podle dokladu totožnosti údaje podle odstavce 2, které jsou v něm uvedeny, a doklad totožnosti vrátí držiteli řidičského oprávnění.

**(5)** V rozhodnutí o podmínění řidičského oprávnění podle odstavce 1 nebo o omezení řidičského oprávnění podle odstavce 2 písm. a) a b) příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností uvede rozsah podmínění nebo omezení řidičského oprávnění a popřípadě další podmiňující nebo omezující podmínky pro výkon řidičského oprávnění, které musí držitel řidičského oprávnění splňovat. Omezení řidičského oprávnění podle odstavce 2 písm. c)

vezme příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností na základě oznámení podle odstavce 3 na vědomí a nerozhoduje o omezení řídičského oprávnění.

## § 94

### Odnětí řídičského oprávnění a vzdání se řídičského oprávnění

**(1)** Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností řídičské oprávnění odejme, pokud jeho držitel

**a)** pozbyl zcela zdravotní způsobilost,

**b)** pozbyl zcela odbornou způsobilost, nebo

**c)** nesplňoval při udělení řídičského oprávnění podmínky uvedené v § 82; v případě nesplnění podmínky uvedené v § 82 odst. 1 písm. d) se řídičské oprávnění neodejme, pokud v řízení vyjde najevo, že držitel řídičského oprávnění již tuto podmínku splňuje.

**(2)** Držitel řídičského oprávnění se může vzdát řídičského oprávnění.

**(3)** Vzdání se řídičského oprávnění musí držitel řídičského oprávnění písemně oznámit příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností. V oznámení musí být uvedeno

**a)** jméno a příjmení držitele řídičského oprávnění,

**b)** adresa obvyklého bydliště držitele řídičského oprávnění nebo místo studia,

**c)** datum a místo narození a rodné číslo držitele řídičského oprávnění, pokud mu bylo přiděleno,

**d)** datum udělení řídičského oprávnění.

**(4)** K oznámení podle odstavce 3 musí být přiložen platný doklad totožnosti držitele řídičského oprávnění. Po podání oznámení příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností bezodkladně ověří podle dokladu totožnosti údaje podle odstavce 3, které jsou v něm uvedeny, a doklad totožnosti vrátí držiteli řídičského oprávnění.

**(5)** Vzdání se řídičského oprávnění podle odstavce 2 vezme příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností na základě oznámení podle odstavce 3 na vědomí a nerozhoduje o odnětí řídičského oprávnění.

## § 94a

### Pozbytí řidičského oprávnění

- (1) Držitel řidičského oprávnění pozbývá řidičské oprávnění dnem právní moci rozhodnutí, kterým mu byl soudem uložen trest nebo příslušným správním úřadem<sup>30</sup>) uložena sankce zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, kterým bylo uloženo v trestním řízení přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel nebo kterým bylo rozhodnuto o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání, v průběhu jehož zkušební doby se držitel řidičského oprávnění zavázal zdržet se řízení motorových vozidel.
- (2) Řidičský průkaz je povinen odevzdat držitel řidičského průkazu příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností do 5 pracovních dnů ode dne, kdy nabylo právní moci rozhodnutí podle odstavce 1.
- (3) Pro odevzdání řidičského průkazu platí obdobně § 113 odst. 5.
- (4) Pokud řidičské oprávnění, které držitel pozbyl podle odstavce 1 nebo kterého se vzdal, podmiňuje udělení řidičského oprávnění pro jinou skupinu vozidel, pozbývá držitel současně i řidičské oprávnění pro tuto skupinu vozidel.

## § 95

### Pozastavení řidičského oprávnění

- (1) V rámci řízení o podmínění, omezení nebo odnětí řidičského oprávnění může příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností rozhodnout o pozastavení řidičského oprávnění jako o předběžném opatření podle zvláštního právního předpisu.)
- (2) Pozastavení řidičského oprávnění znamená, že držitel řidičského oprávnění nesmí po dobu platnosti tohoto pozastavení řídit motorová vozidla.

## Zrušení podmínění nebo omezení řidičského oprávnění

### § 98

**(1)** Pokud pominuly důvody pro podmínění řidičského oprávnění podle § 93 odst. 1, rozhodne příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností na základě žádosti o zrušení podmínění řidičského oprávnění.

**(2)** Žádost o zrušení podmínění řidičského oprávnění podává držitel řidičského oprávnění, kterému bylo řidičské oprávnění podmíněno, u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností.

**(3)** Žádost podle odstavce 2 musí mít písemnou formu a musí v ní být uvedeno

**a)** jméno a příjmení žadatele,

**b)** adresa obvyklého bydliště žadatele na území České republiky nebo místo studia,

**c)** datum a místo narození a rodné číslo žadatele, pokud mu bylo přiděleno,

**d)** datum nabytí právní moci rozhodnutí o podmínění řidičského oprávnění,

**e)** podmínění řidičského oprávnění, o jehož zrušení je žádáno.

**(4)** K žádosti podle odstavců 2 a 3 musí být přiložen

**a)** platný doklad totožnosti žadatele,

**b)** posudek o zdravotní způsobilosti žadatele vydaný posuzujícím lékařem, který nesmí být ke dni podání žádosti starší než 30 dní.

**(5)** Po podání žádosti příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností bezodkladně ověří podle dokladu totožnosti údaje podle odstavce 3, které jsou v něm uvedeny, a doklad totožnosti vrátí žadateli.

**(6)** Pro zjištění, zda pominuly důvody pro podmínění řidičského oprávnění podle § 93 odst. 1, platí obdobně ustanovení § 84 až 86.

## § 99

**(1)** Pokud pominuly důvody pro omezení řídičského oprávnění pro částečnou ztrátu odborné způsobilosti podle § 93 odst. 2 písm. b), rozhodne příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností na základě žádosti o zrušení omezení řídičského oprávnění.

**(2)** Žádost o zrušení omezení řídičského oprávnění podává držitel řídičského oprávnění, kterému bylo řídičské oprávnění pro částečnou ztrátu odborné způsobilosti omezeno, u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Žádost může podat nejdříve po uplynutí šesti měsíců ode dne, kdy rozhodnutí o omezení řídičského oprávnění pro částečnou ztrátu odborné způsobilosti se stalo vykonatelným nebo kdy se rozhodnutí o pozastavení řídičského oprávnění stalo vykonatelným.

**(3)** Žádost podle odstavce 2 musí mít písemnou formu a musí v ní být uvedeno

a) jméno a příjmení žadatele,

b) adresa obvyklého bydliště žadatele na území České republiky nebo místo studia,

c) datum a místo narození a rodné číslo žadatele, pokud mu bylo přiděleno,

d) datum vykonatelnosti rozhodnutí o omezení řídičského oprávnění pro částečnou ztrátu odborné způsobilosti,

e) skupina vozidel, pro kterou se žádá o vrácení řídičského oprávnění.

**(4)** K žádosti podle odstavců 2 a 3 musí být přiložen

a) platný doklad totožnosti žadatele,

b) doklad o odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel zařazených do příslušné skupiny, který nesmí být ke dni podání žádosti starší než 30 dní.

**(5)** Po podání žádosti příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností bezodkladně ověří podle dokladu totožnosti údaje podle odstavce 3, které jsou v něm uvedeny, a doklad totožnosti vrátí žadateli.

**(6)** Pominutí důvodů pro omezení řídičského oprávnění pro částečnou ztrátu odborné způsobilosti se zjišťuje přezkoušením z odborné způsobilosti podle zvláštního právního předpisu.)

## Vrácení řidičského oprávnění

### § 100

**(1)** Pokud zcela nebo zčásti pominuly důvody pro odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu zdravotní způsobilosti podle § 94 odst. 1 písm. a), rozhodne příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností na základě žádosti o vrácení řidičského oprávnění.

**(2)** Žádost o vrácení řidičského oprávnění podává osoba, které bylo řidičské oprávnění pro ztrátu zdravotní způsobilosti odňato, u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností.

**(3)** Pokud od právní moci rozhodnutí o odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu zdravotní způsobilosti uplynuly více než tři roky, musí žadatel podle odstavce 2 prokázat odbornou způsobilost.

**(4)** Žádost podle odstavce 2 musí mít písemnou formu a musí v ní být uvedeno

**a)** jméno a příjmení žadatele,

**b)** adresa obvyklého bydliště žadatele na území České republiky nebo místo studia,

**c)** datum a místo narození a rodné číslo žadatele, pokud mu bylo přiděleno,

**d)** datum nabytí právní moci rozhodnutí o odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu zdravotní způsobilosti,

**e)** skupina vozidel, pro kterou se žádá o vrácení řidičského oprávnění.

**(5)** K žádosti podle odstavců 2 a 4 musí být přiložen

**a)** platný doklad totožnosti žadatele,

**b)** posudek o zdravotní způsobilosti vydaný posuzujícím lékařem, který nesmí být ke dni podání žádosti starší než 30 dní,

**c)** doklad o odborné způsobilosti žadatele, který nesmí být ke dni podání žádosti starší než 30 dní, je-li žádost podávána v době podle odstavce 3.



**(6)** Po podání žádosti příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností bezodkladně ověří podle dokladu totožnosti údaje podle odstavce 4, které jsou v něm uvedeny, a doklad totožnosti vrátí žadateli.

**(7)** Pro zjištění, zda zcela nebo zčásti pominuly důvody pro odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu zdravotní způsobilosti, platí obdobně ustanovení § 84 až 86.

**(8)** Odborná způsobilost podle odstavce 3 se zjišťuje přezkoušením z odborné způsobilosti podle zvláštního právního předpisu.)

**(9)** Pokud se zjištěním podle odstavce 7 nebo přezkoušením z odborné způsobilosti podle odstavce 8 prokáže, že žadatel o vrácení řidičského oprávnění je zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel pouze s podmínkou nebo pouze zčásti odborně způsobilý k řízení motorových vozidel, příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností vrácené řidičské oprávnění podmíní nebo omezí. Pro toto podmínění nebo omezení platí ustanovení § 93 odst. 5 obdobně.

## **§ 101**

**(1)** Pokud zcela nebo zčásti pominuly důvody pro odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu odborné způsobilosti podle § 94 odst. 1 písm. b), rozhodne příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností na základě žádosti o vrácení řidičského oprávnění.

**(2)** Žádost o vrácení řidičského oprávnění podává osoba, které bylo řidičské oprávnění pro ztrátu odborné způsobilosti odňato, u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Žádost může podat nejdříve po uplynutí šesti měsíců ode dne, kdy rozhodnutí o odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu odborné způsobilosti se stalo vykonatelným nebo kdy se rozhodnutí o pozastavení řidičského oprávnění stalo vykonatelným.

**(3)** Žádost podle odstavce 2 musí mít písemnou formu a musí v ní být uvedeno

**a)** jméno a příjmení žadatele,

**b)** adresa obvyklého bydliště žadatele na území České republiky nebo místo studia,

**c)** datum a místo narození a rodné číslo žadatele, pokud mu bylo přiděleno,

**d)** datum vykonatelnosti rozhodnutí o odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu odborné způsobilosti,

e) skupina vozidel, pro kterou se žádá o vrácení řidičského oprávnění.

**(4)** K žádosti podle odstavců 2 a 3 musí být přiložen

a) platný doklad totožnosti žadatele,

b) doklad o odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel zařazených do příslušné skupiny, který nesmí být ke dni podání žádosti starší než 30 dní.

**(5)** Po podání žádosti příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností bezodkladně ověří podle dokladu totožnosti údaje podle odstavce 3, které jsou v něm uvedeny, a doklad totožnosti vrátí žadateli.

**(6)** Plné nebo částečné pominutí důvodů pro odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu odborné způsobilosti se zjišťuje přezkoušením z odborné způsobilosti podle zvláštního právního předpisu.)

**(7)** Pokud se přezkoušením z odborné způsobilosti podle odstavce 6 prokáže, že žadatel o vrácení řidičského oprávnění je pouze zčásti odborně způsobilý k řízení motorových vozidel, příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností vrácené řidičské oprávnění omezí. Pro toto omezení platí ustanovení § 93 odst. 5 obdobně.

## **§ 102**

**(1)** Po výkonu trestu nebo sankce zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel nebo po upuštění nebo podmíněném upuštění od výkonu zbytku trestu nebo sankce zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel podle zvláštních právních předpisů<sup>31b</sup>), po výkonu trestu nebo po uplynutí zkušební doby podmíněného upuštění od potrestání s dohledem, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo po rozhodnutí o upuštění od tohoto přiměřeného omezení, nebo po rozhodnutí o osvědčení nebo neosvědčení ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, nebo poté, kdy se má za to, že v této době došlo k osvědčení, rozhodne o vrácení řidičského oprávnění příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností na žádost osoby, která pozbyla řidičské oprávnění podle § 94a.

**(2)** Žádost o vrácení řidičského oprávnění podává osoba uvedená v odstavci 1 u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Žádost musí mít písemnou formu a musí v ní být uvedeno:

**a)** jméno a příjmení žadatele,

**b)** adresa obvyklého bydliště žadatele na území České republiky nebo místo studia,

**c)** datum, místo narození a rodné číslo žadatele, pokud mu bylo přiděleno,

**d)** datum ukončení výkonu trestu nebo sankce zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel nebo datum právní moci rozhodnutí o upuštění nebo usnesení o podmíněném upuštění od výkonu zbytku této sankce nebo tohoto trestu, datum ukončení výkonu trestu, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, datum nabytí právní moci rozhodnutí o upuštění od tohoto přiměřeného omezení, datum nabytí právní moci rozhodnutí o osvědčení ve zkušební době podmíněného upuštění od potrestání s dohledem, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo datum, ke kterému se má za to, že v této době došlo k osvědčení, datum nabytí právní moci rozhodnutí o osvědčení nebo neosvědčení ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání nebo datum, ke kterému se má za to, že v této době došlo k osvědčení,

**e)** skupina vozidel, pro kterou se žádá o vrácení řidičského oprávnění.

**(3)** K žádosti podle odstavce 2 musí být přiložen

**a)** platný doklad totožnosti žadatele,

**b)** rozhodnutí, kterým byla žadateli uložena sankce, nebo rozsudek, kterým byl žadateli uložen trest zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, trest, v jehož rámci bylo žadateli uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo jímž bylo upuštěno od potrestání s dohledem, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, popřípadě ověřená kopie rozhodnutí nebo usnesení, kterým bylo rozhodnuto o upuštění nebo o podmíněném upuštění od výkonu zbytku této sankce nebo tohoto trestu nebo od přiměřeného omezení spočívajícího ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo rozhodnutí o osvědčení nebo neosvědčení ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo

podmíněného zastavení trestního stíhání, a v případě, že toto rozhodnutí nebylo vydáno, rozhodnutí o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání,

c) v případě žádosti podle odstavce 5 doklad o odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel zařazených do příslušné skupiny vozidel, který nesmí být ke dni podání žádosti starší než 60 dní.

**(4)** Po podání žádosti příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností bezodkladně ověří podle dokladu totožnosti údaje žadatele a doklad totožnosti vrátí žadateli.

**(5)** Pokud ode dne právní moci rozsudku nebo rozhodnutí, jímž došlo k uložení trestu nebo sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, trestu, v jehož rámci bylo žadateli uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo jímž bylo upuštěno od potrestání s dohledem, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo rozhodnutí o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání, v průběhu jehož zkušební doby se zavázal zdržet se řízení motorových vozidel, uplynul více než jeden rok, musí žadatel prokázat zdravotní a odbornou způsobilost.

**(6)** Žadatel musí prokázat zdravotní způsobilost, pokud žádá vrácení řidičského oprávnění, které pozbyl v důsledku

a) soudem uloženého trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel,

b) správním orgánem uložené sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, byla-li tato sankce uložena na dobu nejméně 6 měsíců, nebo

c) podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, v průběhu jehož zkušební doby se zavázal zdržet se řízení motorových vozidel.

## § 114

### Vrácení řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu

**(1)** Bylo-li rozhodnuto o vrácení řidičského oprávnění podle § 100, 101, 102 nebo 123d, nebo bylo-li zrušeno nebo pozbylo-li účinnosti pozastavení řidičského oprávnění podle § 95 nebo zanikl-li účinek exekučního příkazu v exekuci pozastavením řidičského oprávnění,

příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností vrátí držiteli řidičského oprávnění řidičský průkaz odevzdaný podle § 113 odst. 1 písm. b), c) a e) nebo podle § 123c bezodkladně poté, co rozhodnutí o vrácení řidičského oprávnění nebo zrušení pozastavení řidičského oprávnění nabylo právní moci, po doručení oznámení o zrušení exekučního příkazu nebo o skončení exekuce pozastavením řidičského oprávnění nebo poté, co pozastavení řidičského oprávnění pozbylo účinnosti.

**(2)** Rozhodl-li příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při vrácení řidičského oprávnění o podmínění nebo omezení řidičského oprávnění podle § 100 odst. 9 a § 101 odst. 7 nebo podle § 123d, předloží držitel řidičského oprávnění příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností po nabytí právní moci rozhodnutí o podmínění nebo omezení řidičského oprávnění svůj platný doklad totožnosti a jednu fotografii, aby mu mohl příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností vydat řidičský průkaz podle § 109 odst. 2 písm. b) a § 110 odst. 2 písm. b).

**(3)** Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností v případě uvedeném v odstavci 2 bezodkladně ověří podle dokladu totožnosti údaje potřebné pro vydání řidičského průkazu, které jsou v dokladu totožnosti uvedeny, a doklad totožnosti vrátí držiteli řidičského oprávnění.

**(4)** Odstavce 1 až 3 platí i pro vrácení mezinárodního řidičského průkazu.

## § 123

### Evidence dopravních nehod a centrální evidence dopravních nehod

**(1)** Evidenci dopravních nehod vede policie.

**(2)** Evidence dopravních nehod obsahuje

**a)** údaje o účastnících dopravní nehody,

**b)** údaje o vozidlech, která měla účast na dopravní nehodě,

**c)** údaje o místě a době dopravní nehody,

**d)** údaje o příčinách dopravní nehody.

(3) Centrální evidenci dopravních nehod vede Ministerstvo vnitra. Policie předává aktualizované podklady do centrální evidence dopravních nehod.

(4) Pro výdej údajů z evidence dopravních nehod platí obdobně ustanovení § 121.

(5) Údaje z evidence dopravních nehod se právnickým a fyzickým osobám podle § 121 odst. 1 písm. c), f) a g) poskytují pouze za úhradu, jejíž druh a výši stanoví prováděcí právní předpis.

(6) Prováděcí právní předpis stanoví způsob vedení záznamů v evidenci dopravních nehod, podrobnosti o údajích vedených v evidenci dopravních nehod a způsob předávání podkladů do centrální evidence dopravních nehod.

### § 123c

(1) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zaznamenává řidičem dosažený počet bodů pouze do celkového počtu 12 bodů.

(2) Dopustil-li se řidič více přestupků nebo trestných činů, spáchaných jednáním zařazeným do bodového hodnocení a projednaných ve společném řízení, zaznamená příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností počet bodů stanovených pro nejzávažnější z nich.

(3) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu bodů, kterým řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně nebo elektronickou cestou oznámí tuto skutečnost řidiči a vyzve jej k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení. Řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo toto oznámení doručeno.

(4) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu bodů, kterým řidič, který je držitelem řidičského průkazu členského státu, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně oznámí tuto skutečnost řidiči a ministerstvu.

(5) Řidič, který pozbyl odbornou způsobilost podle odstavce 3, je povinen výzvu podle odstavce 3 splnit.

(6) Pro odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu podle odstavce 3 platí obdobně § 113 odst. 5.

(7) Dosáhne-li řidič, který je držitelem řidičského průkazu členského státu, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, celkového počtu 12 bodů, pozbývá právo k řízení motorového vozidla na území České republiky po dobu jednoho roku. Ministerstvo sdělí, po obdržení podkladů zaslaných příslušným obecním úřadem obce s rozšířenou působností, tuto skutečnost orgánu, který řidičský průkaz vydal.

(8) Lhůta jednoho roku uvedená v odstavci 7 počíná běžet ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu, spáchaným jednáním zařazeným do bodového hodnocení, na jehož základě řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů.

### **§ 123d**

#### Vrácení řidičského oprávnění

(1) Řidič, který podle § 123c odst. 3 pozbyl řidičské oprávnění, je oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3.

(2) Byl-li řidiči za přestupek nebo trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení, na základě kterého dosáhl celkového počtu 12 bodů, uložen trest nebo sankce zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, je řidič oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po vykonání trestu nebo sankce zákazu činnosti, pokud je uložená doba zákazu činnosti delší než doba podle odstavce 1.

(3) Žádost o vrácení řidičského oprávnění podává žadatel písemně u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Podmínkou vrácení řidičského oprávnění je prokázání, že se žadatel podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti podle zvláštního právního předpisu<sup>4)</sup> a dále předložení posudku o zdravotní způsobilosti včetně dopravně psychologického vyšetření. Pro vrácení řidičského oprávnění platí přiměřeně § 101.

(4) Ode dne vrácení řidičského oprávnění podléhá řidič novému bodovému hodnocení; obecní úřad obce s rozšířenou působností ke dni vrácení řidičského oprávnění zaznamená v registru řidičů odečtení všech 12 bodů.

## **Příloha č. 2: Výňatek z vyhlášky 277/2004 Sb.**

277

### **VYHLÁŠKA**

ze dne 26. dubna 2004

o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel).

#### **§ 4**

##### **Zdravotní způsobilost a posudek**

(1) Posudek musí být jednoznačný a nesmí obsahovat diagnózu nemoci; vždy obsahuje náležitosti uvedené v posudku podle přílohy č. 2 k této vyhlášce. Posudek lze vydat i v jiném formátu a uspořádání, než je uvedeno v jeho vzoru.

(2) V posudku se uvede doba jeho platnosti, jestliže posuzující lékař na základě zjištěného zdravotního stavu posuzované osoby určí lékařskou prohlídku dříve, než je termín pravidelné lékařské prohlídky podle zákona, a to

a) v případě postupující nemoci, u které lze předpokládat při dalším vývoji takové změny zdravotního stavu, které ovlivňují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích,

b) je-li v příloze č. 3 jako podmínka zdravotní způsobilosti uvedena lékařská kontrola zdravotního stavu posuzované osoby; lékařská kontrola se provádí v rámci lékařské prohlídky nejméně 1 za 5 let, nebo

c) je-li v závěru odborného vyšetření podle § 6 odst. 2 písm. c) uveden dřívější termín, do kterého se má posuzovaná osoba podrobit dalšímu odbornému vyšetření, než je termín pravidelné lékařské prohlídky.

(3) Kopie posudku a záznam o jeho převzetí posuzovanou osobou potvrzený podpisem posuzujícího lékaře a posuzované osoby, popřípadě doručenka potvrzující převzetí posudku posuzovanou osobou, jsou nedílnou součástí zdravotnické dokumentace vedené o posuzované osobě.



(4) Posudek podle této vyhlášky lze nahradit posudkem o zdravotní způsobilosti k výkonu práce, jejíž součástí je i řízení motorového vozidla, které je druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě, pokud vedle náležitostí stanovených právním předpisem upravujícím obsah a náležitosti zdravotnické dokumentace<sup>4)</sup> obsahuje i náležitosti podle odstavce 2, § 5 odst. 1 a rok provedení dopravně psychologického vyšetření a vyšetření neurologického<sup>5)</sup>.

## Závěrečná ustanovení

### § 10

Pokud řidič získal na základě dosavadních právních předpisů řidičské oprávnění a jestliže lékař zjistí nebo získá podezření, že jeho zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel neodpovídá zdravotní způsobilosti podle této vyhlášky, upozorní písemně na tuto skutečnost řidiče a posuzujícího lékaře, pokud je mu znám.

...

Příloha č. 3 k vyhlášce č. 277/2004 Sb.

## **VI. Nemoci, vady nebo stavy nervové soustavy vylučující nebo podmiňující zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel**

1. Nemoci, vady nebo stavy nervové soustavy vylučující zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel jsou takové nemoci, vady nebo stavy nervové soustavy, které představují vážné nebezpečí pro provoz na pozemních komunikacích, a to zejména

skupina 1

a) epilepsie v případech, kdy délka bezzáchvatového období je kratší než 12 měsíců; epilepsií se pro účely této vyhlášky rozumí dva nebo více epileptických záchvatů, ke kterým došlo u posuzované osoby v odstupu nejvýše 5 let,

b) stav po izolovaném nebo po prvním neprovokovaném epileptickém záchvatu, pokud byla nasazena antiepileptická léčba, po dobu 12 měsíců,

c) stav po izolovaném nebo po prvním neprovokovaném epileptickém záchvatu, pokud nebyla nasazena antiepileptická léčba, po dobu 6 měsíců,

- d) stav po provokovaném epileptickém záchvatu způsobeném rozpoznatelným příčinným faktorem, jehož opakování při řízení je pravděpodobné, nebo
- e) záchvatové stavy s poruchou vědomí nebo hybnosti, například nekompenzovaná narkolepsie nebo kataplexie.

#### skupina 2

- a) nemoci, vady nebo stavy stanovené pro skupinu 1, pokud není dále stanoveno jinak,
- b) epilepsie po dobu 10 let bezzáchvatového období od vysazení antiepileptické léčby,
- c) stav po ojedinělém neprovokovaném epileptickém záchvatu, kdy nebyla nasazena antiepileptická léčba po dobu 5 let od tohoto záchvatu,
- d) záchvatové stavy s poruchou vědomí nebo hybnosti, včetně stavů v anamnéze, například narkolepsie nebo kataplexie.
- e) stavy spojené s nemocemi, úrazy nebo chirurgickými zákroky, které ovlivňují centrální nebo periferní nervový systém a způsobují závažné psychické, smyslové nebo motorické poruchy, nebo
- f) poruchy spánku závažně ovlivňující bdělost.

2. Nemoci, vady nebo stavy nervové soustavy, které ovlivňují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a u kterých lze žadatele nebo řidiče uznat za zdravotně způsobilé k řízení motorového vozidla pouze na základě závěrů odborného vyšetření, a to zejména

#### skupina 1

- a) stavy spojené s nemocemi, úrazy nebo chirurgickými zákroky, které ovlivňují centrální nebo periferní nervový systém a způsobují psychické, smyslové nebo motorické poruchy,
- b) epilepsie v případech, kdy délka bezzáchvatového období je delší než 12 měsíců,
- c) epilepsie se záchvaty vyskytujícími se pouze ve spánku, v anamnéze se nevyskytly záchvaty v bdělém stavu a epilepsie trvá nejméně 12 měsíců,
- d) epilepsie se záchvaty, které neovlivňují schopnost řízení, v anamnéze se nevyskytly jiné záchvaty než takové, u kterých bylo prokázáno, že neovlivňují schopnost řízení, a epilepsie trvá nejméně 12 měsíců,

- e) epileptické záchvaty, které se vyskytnou v důsledku změny antiepileptické léčby indikované lékařem; pokud se objeví epileptický záchvat v období změny léčby nebo snižování léčebné dávky, je v případě obnovení dříve účinné léčby nutné zachovat období 3 měsíců, kdy posuzovaná osoba neřídí,
- f) stav po izolovaném epileptickém záchvatu nebo po prvním neprovokovaném záchvatu, kdy byla nasazena antiepileptická léčba, po 12 měsících od tohoto záchvatu,
- g) stav po izolovaném epileptickém záchvatu nebo po prvním neprovokovaném záchvatu, kdy nebyla nasazena antiepileptická léčba, po 6 měsících od tohoto záchvatu,
- h) stav po provokovaném epileptickém záchvatu způsobeném rozpoznatelným příčinným faktorem, jehož opakování při řízení je nepravděpodobné,
- i) záchvatové stavy s poruchou vědomí nebo hybnosti, například kompenzovaná narkolepsie nebo kataplexie, nebo
- j) poruchy spánku závažně ovlivňující bdělost.

## skupina 2

- a) nemoci, vady nebo stavy stanovené pro skupinu 1, pokud není dále stanoveno jinak,
- b) stav po ojedinělém neprovokovaném epileptickém záchvatu, pokud nebyla nasazena antiepileptická léčba a při neurologickém vyšetření není nalezena žádná související mozková patologie a na elektroencefalogramu (EEG) není zaznamenána žádná epileptiformní aktivita, po 5 letech od tohoto záchvatu,
- c) epilepsie nebo stav po epileptickém záchvatu, pokud byla nasazena antiepileptická léčba a při neurologickém vyšetření není nalezena žádná související mozková patologie a na elektroencefalogramu (EEG) není zaznamenána žádná epileptiformní aktivita, po 10 letech od vysazení léčby; v případě prognosticky příznivých stavů, například benigní epilepsie s rolandickými hroty, po 5 letech od vysazení léčby,
- d) stav po provokovaném epileptickém záchvatu způsobeném rozpoznatelným příčinným faktorem, jehož opakování při řízení je nepravděpodobné; riziko vzniku záchvatu nesmí být větší než 2% za rok,
- e) jiná ztráta vědomí; riziko opakování ztráty vědomí nesmí být větší než 2% za rok,

f) nemoci, které provází zvýšené riziko epileptických záchvatů, například arteriovenózní malformace nebo nitrolební krvácení, přestože k samotným záchvatům ještě nedošlo; jde-li o strukturální poškození mozku, kdy je zvýšené riziko vzniku záchvatu, nesmí být toto riziko větší než 2% za rok, nebo

g) poruchy spánku ovlivňující bdělost.

V případech uvedených v písmenu d) až g) je pravidelná lékařská kontrola podmínkou zdravotní způsobilosti vždy; provádí se v rámci pravidelných lékařských prohlídek stanovených podle zákona; to neplatí, skončí-li platnost posudku dříve.

## **VII. Nemoci, vady nebo stavy způsobující duševní poruchy vylučující nebo podmiňující zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel**

skupina 1 a 2

1. Duševní poruchy vylučující zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel jsou nemoci nebo stavy, které způsobují takové zdravotní komplikace nebo odchylky, které jsou nebezpečné pro provoz na pozemních komunikacích, a to zejména

a) organické duševní poruchy projevující se demencí (demence u Alzheimerovy choroby, vaskulární demence, demence u chorob klasifikovaných jinde, nespecifikované demence),

b) organický amnestický syndrom,

c) organicky podmíněné poruchy osobnosti a poruchy chování,

d) nespecifické organické nebo symptomatické duševní poruchy,

e) akutní, chronické nebo neléčené formy zejména schizofrenie, schizotypní porucha, akutní a přechodné psychotické poruchy, schizoafektivní poruchy, trvalá duševní porucha s bludy, indukovaná porucha s bludy, jiné neorganické psychotické poruchy,

f) mentální retardace, nebo

g) pervazivní vývojové poruchy.

2. Duševní poruchy, které ovlivňují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a u kterých lze žadatele nebo řidiče uznat za zdravotně způsobilého k řízení motorového vozidla pouze na základě závěrů odborného vyšetření, a to zejména

- vážné duševní poruchy vrozené, způsobené nemocí, úrazem nebo neurochirurgickými operacemi,
- organicky podmíněné poruchy osobnosti a poruchy chování, nebo
- klinicky závažné formy specifických poruch osobnosti vedoucí k vážným poruchám úsudku, chování nebo adaptability.

Duševními poruchami nebo poruchami osobnosti podle bodu 2, pokud je nelze podřadit pod duševní poruchy stanovené v bodě 1, se rozumí zejména:

- a) úzdrava, remise nebo klinicky dostatečná forma remise u schizofrenie, schizotypní poruchy, akutní a přechodné psychotické poruchy, schizoafektivní poruchy, trvalé duševní poruchy s bludy, indukované poruchy s bludy nebo jiné neorganické psychotické poruchy,
- b) jiné duševní poruchy (v anamnéze) vznikající následkem onemocnění, poškození nebo dysfunkce mozku nebo následkem somatického onemocnění,
- c) postencefalitický syndrom, nebo
- d) delirium jiné než vyvolané alkoholem a jinými drogami (v anamnéze), závažné neurotické poruchy, behaviorální syndromy spojené s fyziologickými poruchami a somatickými faktory, poruchy osobnosti a chování u dospělých, závažné poruchy psychického vývoje.

### **VIII. Nemoci, vady nebo stavy způsobené závislostí na alkoholu (alkoholismus) vylučující nebo podmiňující zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel**

1. Zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel je vyloučena u žadatele nebo řidiče, který je závislý na alkoholu (alkoholismus) nebo neschopný vzdát se požívání alkoholu tak, aby nebyla ovlivněna schopnost řídit motorové vozidlo (§ 84 odst. 3 zákona).
2. Zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel žadatele nebo řidiče,
  - a) který byl v minulosti závislý na alkoholu (alkoholismus) nebo neschopný vzdát se vlivu alkoholu při řízení, je podmíněna bezpečným abstinčním obdobím; za bezpečné abstinční období se považuje nezpochybněná důsledná a trvalá abstinence trvající alespoň 2 roky, jejíž prokázání vyplývá ze závěrů učiněných příslušným odborným lékařem, nebo
  - b) u kterého byly zjištěny opakované akutní intoxikace v anamnéze, lze uznat pouze na základě závěrů odborného vyšetření.

Pravidelná lékařská kontrola je podmínkou zdravotní způsobilosti vždy.

**IX. Nemoci, vady a stavy spočívající v závislosti na požívání psychoaktivních (psychotropních) látek, léčiv nebo jejich kombinací (toxikománie) vylučující zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel**

1. Zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel je vyloučena u žadatele nebo řidiče, který

a) je závislý na požívání psychoaktivních látek, léčiv nebo jejich kombinací,

b) není závislý, ale pravidelně zneužívá psychoaktivní látky nebo léčiva nebo jejich kombinace nebo

c) pravidelně užívá psychoaktivní látky nebo léčiva, jejichž účinek nebo jejich kombinace může snížit schopnost bezpečně řídit motorové vozidlo, a to v takovém množství, které má negativní vliv na jejich řízení.

2. Zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel žadatele nebo řidiče, který byl v minulosti závislý na psychoaktivních látkách nebo je neschopný vzdát se vlivu psychoaktivních látek při řízení, je podmíněna bezpečným abstinčním obdobím; za bezpečné abstinční období se považuje nezpochybněna dvouletá důsledná a trvalá abstinence, jehož prokázání vyplývá ze závěrů učiněných příslušným odborným lékařem; pravidelná lékařská kontrola je podmínkou zdravotní způsobilosti vždy.

**Příloha č. 3: Výňatek z vyhlášky č. 31/2001 Sb.**

31

**VYHLÁŠKA**

Ministerstva dopravy a spojů

ze dne 10. ledna 2001

o řidičských průkazech a o registru řidičů

**§ 11**

**Harmonizované kódy**

(1) V řidičském průkazu se uvádějí harmonizované kódy pod číselným označením 01 až 99, kterými se zaznamenávají podmínky a omezení řidičského oprávnění, profesní způsobilost řidiče a další administrativní záležitosti.

(2) Seznam harmonizovaných kódů podle odstavce 1 a jejich bližší vymezení jsou uvedeny v části I přílohy č. 5.

**§ 11a**

**Národní kódy**

(1) V řidičském průkazu se dále uvádějí národní kódy pod číselným označením 100 a vyšším, kterými se zaznamenávají některé další podmínky a omezení řidičského oprávnění a další administrativní záležitosti.

(2) Seznam národních kódů podle odstavce 1 a jejich bližší vymezení jsou uvedeny v části II přílohy č. 5.

**§ 18a**

Vybavení nezbytné pro řádné provádění dopravně psychologického vyšetření

(1) Vybavení nezbytné pro řádné provádění dopravně psychologického vyšetření zahrnuje

- a)** místnost pro provádění vyšetření psychologickou diagnostickou technikou,
  - b)** místnost pro provádění vyšetření jinými technikami,
  - c)** čekárnu, recepci nebo jiné odpovídající zázemí,
  - d)** psychologickou diagnostickou techniku a standardizované testové systémy umožňující
    - 1.** zhodnocení osobnostních vlastností vyšetřované osoby,
    - 2.** přístrojové vyšetření úrovně a kvality pozornosti, koordinace, rychlosti a přesnosti senzomotorické reaktivity na jednoduché a komplexní vizuální a akustické podněty v podmínkách časové zátěže.
- (2)** Jednotlivé místnosti od sebe musí být stavebně technicky odděleny.



## Příloha č. 4a: Informovaný souhlas s použitím obsahu nahrávky k vědeckým účelům



**KATEDRA  
PSYCHOLOGIE**  
FILIZOFICKÁ FAKULTA  
UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Korespondenční adresa: Křížkovského 10, 771 80 Olomouc  
SídlO: Vodňanská 6, 779 00 Olomouc  
Tel.: +420 585 633 601 | Fax: +420 585 633 700  
Email: [psychologie@upol.cz](mailto:psychologie@upol.cz) | [www.psych.upol.cz](http://www.psych.upol.cz)

### SOUHLAS S POUŽITÍM OBSAHU NAHRÁVKY K VĚDECKÝM ÚČELŮM

Já, níže podepsaný ..... tímto výslovně prohlašuji, že souhlasím s tím, aby obsah nahrávky rozhovoru, který dnešního dne poskytnu slečně Kateřině Böhmové za účelem výzkumné části její bakalářské práce s názvem „Metoda rozhovoru v rámci dopravně psychologického vyšetření“ byl nahráván a byl použit pro výše uvedenou bakalářskou práci, ale též pro jiné vědecké činnosti, jako konference a odborné publikace. Beru na vědomí, že s obsahem mé nahrávky budou seznámeny též jiné osoby z vědeckého kolektivu Univerzity Palackého v Olomouci, které jsou rovněž oprávněny informace obsažené v nahrávce použít pro svou vědeckou a odbornou činnost na Katedře psychologie FF UP v Olomouci a pro publikaci na téma Rozhovor v dopravně psychologickém vyšetření.

Prosím vyberte jednu z následujících možností a stvrďte ji svým podpisem.

- Souhlasím s využitím poskytnutého rozhovoru v publikaci a s případnou přímou citací s uvedením svého jména
- Souhlasím s využitím poskytnutého rozhovoru pouze v případě zachované anonymity
- Nesouhlasím s využitím poskytnutého rozhovoru pro účely publikace

V ..... dne .....

Podpis: .....



## Příloha č. 4b: Informovaný souhlas s použitím dat k vědeckým účelům



Korespondenční adresa: Křížkovského 10, 771 80 Olomouc  
Sídlo: Vodňanská 6, 779 00 Olomouc  
Tel.: +420 585 633 501 | Fax: +420 585 633 700  
Email: [psychologie@upol.cz](mailto:psychologie@upol.cz) | [www.psych.upol.cz](http://www.psych.upol.cz)

### SOUHLAS S POUŽITÍM DAT K VĚDECKÝM ÚČELŮM

Já, níže podepsaný ..... tímto výslovně prohlašuji, že souhlasím s tím, aby obsah rozhovoru, který dnešního dne poskytnu slečně Kateřině Böhmové za účelem výzkumné části její bakalářské práce s názvem „Metoda rozhovoru v rámci dopravně psychologického vyšetření“ byl použit pro výše uvedenou bakalářskou práci, ale též pro jiné vědecké činnosti, jako konference a odborné publikace. Beru na vědomí, že s obsahem budou seznámeny též jiné osoby z vědeckého kolektivu Univerzity Palackého v Olomouci, které jsou rovněž oprávněny informace použít pro svou vědeckou a odbornou činnost na Katedře psychologie FF UP v Olomouci a pro publikaci na téma Rozhovor v dopravně psychologickém vyšetření.

Prosím vyberte jednu z následujících možností a stvrďte ji svým podpisem.

- Souhlasím s využitím poskytnutého rozhovoru v publikaci a s případnou přímou citací s uvedením svého jména
- Souhlasím s využitím poskytnutého rozhovoru pouze v případě zachované anonymity
- Nesouhlasím s využitím poskytnutého rozhovoru pro účely publikace

V ..... dne .....

Podpis: .....



## Příloha č. 5: Průvodní dopis rozesílaný emailovou formou.



Korespondenční adresa: Křížkovského 10, 771 80 Olomouc  
Sídlis: Vodární 6, 779 00 Olomouc  
Tel.: +420 585 633 501 | Fax: +420 585 633 700  
Email: psychologie@upol.cz | www.psych.upol.cz

Dobrý den,

jmenuji se **Kateřina Böhmová**, jsem studentka psychologie na Univerzitě Palackého v Olomouci. Pracuji na své bakalářské práci, která se zaměřuje na dopravně-psychologický fenomén „rozhovoru v rámci dopravně-psychologického vyšetření“.

Náplní mé práce bude sběr informací (dat) ohledně reálné praxe týkající se provádění rozhovoru s klienty při dopravně-psychologickém vyšetření.

### Výzkumný problém:

V rámci dopravně-psychologického vyšetření dopravní psycholog kromě testových diagnostických metod také rozhovor. Mým cílem je zjistit, zda tento rozhovor má ucelenou podobu, strukturu, jaké jsou podobnosti a naopak rozdíly ve vedení rozhovoru mezi jednotlivými dopravními psychology, zda dopravní psychologové využívají stejných či podobných otázek, jak jsou informace z rozhovorů s klienty pro dopravního psychologa užitečné a zda se z nich dají vyvodit relevantní závěry apod. Výzkum bude kvalitativního rázu, formou polostrukturovaných interview, která budu provádět s dopravními psychology.

Protože je výzkum teprve na počátku, čeká mě pilotní studie, kterou zjistím, jak dopravně-psychologické vyšetření probíhá, jakou váhu v rámci dopravně-psychologického vyšetření má rozhovor a jak často se v tomto vyšetření objevuje.

*Chtěla bych Vás touto cestou oslovit a požádat Vás, zdali byste byla ochotna zapojit se do tohoto výzkumu a umožnila mi prosím návštěvu Vaší ambulance.*

Z počátku by se jednalo pouze o moji návštěvu u Vás na pracovišti, kde bych byla přítomna jednomu Vašemu dopravně-psychologickému vyšetření, u kterého bych se zaměřila na rozhovory, které byste s klientem vedla. Díky tomu bych zjistila rozsah a formu, o čemž bych se s Vámi pak ráda pobavila a vyslechla Vaše případné návrhy či připomínky k této problematice.

**Příloha č. 6: Abstrakt bakalářské práce v českém jazyce**

***Univerzita Palackého v Olomouci – Filosofická fakulta***

**Abstrakt bakalářské práce**

**Název práce:** Metoda rozhovoru v rámci dopravněpsychologického vyšetření

**Autor práce:** Kateřina Böhmová

**Vedoucí práce:** PhDr. Lenka Šrámková

**Počet stran a znaků:** 73 stran, 107 362 znaků

**Počet příloh:** 8

**Počet titulů použité literatury:** 33

**Abstrakt (800–1200 zn.):**

Rozhovor jako diagnostický nástroj může mít standardizovanou nebo nestandardizovanou formu. Nestandardizovaný rozhovor vykazuje různorodější výsledky při hodnocení klienta. V rámci dopravněpsychologického vyšetření (DPV) je rozhovor veden formou nestandardizovanou, což způsobuje mezi tazateli rozdíly např. v kladení otázek, závěrečném hodnocení, dělení rozhovoru, chápání jeho obsahu, smyslu i přesahu. Výzkumným záměrem je popisná studie odpovídající na pět výzkumných otázek týkajících se vedení rozhovoru v rámci DPV na území ČR. Na data z dvaadvaceti polostrukturovaných otázek položených formou interview patnácti respondentům z řad dopravních psychologů byla použita deskripční analýza s metodou kontrastu a srovnávání. V interpretaci byly zodpovězeny všechny výzkumné otázky: na proměnné vedení rozhovoru v rámci DPV, na postupy vedení rozhovoru po formální stránce, po obsahové stránce, na jeho smysl i na primární témata. Ve všech oblastech se objevily mezi respondenty rozdíly. Data z tohoto výzkumu by mohla posloužit pro inspiraci dalším výzkumům, např. pro zhotovení standardizované formy rozhovoru v rámci vyšetření v dopravě, aby nedocházelo k protichůdnému hodnocení klientů.

**Klíčová slova:**

Rozhovor; dopravněpsychologické vyšetření; závěrečné hodnocení; smysl rozhovoru forma rozhovoru; obsah rozhovoru; přesah rozhovoru.

*Palacky University in Olomouc – Faculty of Philosophy*

**Abstract of Bachelor Thesis**

**Title:** The Interview method in traffic psychological assessment

**Author:** Kateřina Böhmová

**Supervisor:** PhDr. Lenka Šrámková

**Numberofpages and characters:** 73 pages, 107 362 characters

**Numberofappendices:** 8

**Numberofreferences:** 33

**Abstract (800–1200 characters):**

An interview as a tool of a diagnosis can be standardized or non-standardized. The non-standardized interview gives more heterogeneous results of evaluation of clients. The non-standardized interview is used in traffic psychology, which causes many differences among questioners: asking questions, the final evaluation, division of the interview, understanding of its contents, purpose and overlap. My research aim is a descriptive study answering 5 research questions centred on leading of an interview in traffic psychology examination in the Czech Republic. There are 22 semi-structured questions answered by 15 respondents during interviews. The data were analysed through method of comparison and contrast. All research questions were answered in the interpretation: variables in leading of an interview, the ways of leading an interview concerning its form and contents, purpose of an interview and its basic topics. Differences among respondents occurred in all areas. The data from this research could serve as inspiration for next researches, e.g. for creating a standardized form of interview in traffic psychology examination so that antagonistic evaluation of clients could be eliminated.

**Key words:**

Interview, traffic psychology examination, final evaluation, purpose of interview, forms of interview, contents of interview, overlap of interview

## Příloha č. 8: Zadání diplomové práce

Univerzita Palackého v Olomouci  
Filozofická fakulta  
Akademický rok: 2012/2013

Studijní program: Psychologie  
Forma: Prezenční  
Obor/komb.: Psychologie (PCH)

### Podklad pro zadání BAKALÁŘSKÉ práce studenta

PŘEDKLÁDÁ:	ADRESA	OSOBNÍ ČÍSLO
BŮHMOVÁ Kateřina	Niva 205, Stařeč	F110075

#### TÉMA ČESKY:

Metoda rozhovoru v rámci dopravněpsychologického vyšetření

#### NÁZEV ANGLICKY:

The interview method in traffic psychological assessment

#### VEDOUcí PRÁCE:

PhDr. Lenka Šrámková - PCH

#### ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ:

1. Nastudování dostupné literatury z oblasti dopravní psychologie
2. Objasnění koncepce DP vyšetření, rozhovor jakožto klinická metoda v rámci DP vyšetření
3. Kritický rozbor dosavadních výzkumů týkajících se klinických metod v DP vyšetření
4. Realizování kvalitativní výzkumné studie ? rozhovory s přibližně dvaceti dopravními psychology ? studie bude zaměřena na zjištění průběhu rozhovorů prováděných v rámci DP vyšetření
5. Zpracování dat z rozhovorů
6. Diskuze a shrnutí získaných údajů

#### SEZNAM DOPORUČENÉ LITERATURY:

- Šucha, M. (2012). Principy psychologické diagnostiky v dopravněpsychologickém vyšetření. *Psychologie pro praxi*, 3-4, str. 83-88.
- Šucha, M., Rehnová, V., Kořán, M., Černochová, D. (2013). *Dopravní psychologie pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada.
- Štikar, J., Hoskovec, J., & Štikarová, J. (2003). *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum.
- Groth-Marnat, G. (2003). *Handbook of psychological assessment. Includes bibliographical references and indexes*. John Wiley & Sons, Inc., Hoboken, New Jersey.
- Seitl, M., Šucha, M. (Eds.) (2011). *Manuál doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel*. Praha: MD ČR.
- Underwood, G. (2005). *Traffic and transport psychology. Theory and Application*. Elsevier Ltd. All rights reserved.
- Lauer, A. R. (1960). *The Psychology Of Driving: Factors of traffic enforcement*. Ames, Iowa: Iowa State University.
- Porter, B. E. (2011). *Handbook of Traffic Psychology*. Elsevier Ltd. All rights reserved.