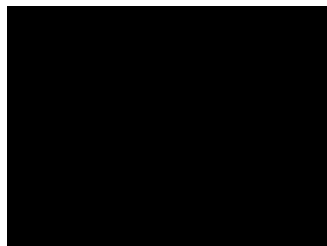




DATOVOU ZPRÁVOU



VÁŠ DOPIS ZNAČKY/ZE DNE
datová zpráva ze dne 05.06.2025

NAŠE ZNAČKA
11/8478/6/2025
CJ 08478/2025

VYŘIZUJE/LINKA



BRNO
18.06.2025

Poskytnutí informace podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím

Dopravní podnik města Brna, a.s., IČO: 25508881, se sídlem Hlinky 64/151, 603 00 Brno (dále též jen „povinný subjekt“) obdržel dne 05.06.2025 od [redacted] (dále jen „žadatel“) datovou zprávu, kterou žadatel žádá povinný subjekt ve smyslu zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím (dále jen „InfZ“) o poskytnutí následující informace:

„Žádám o zaslání výsledků výzkumu ohledně poslechu rádií, který byl realizován Dopravním podnikem města Brna, a. s.“

Pokud existuje závěrečná zpráva, shrnutí výsledků nebo jiný dokument, který tento výzkum zachycuje (např. v PDF nebo jiném elektronickém formátu), žádám o jeho poskytnutí v plném rozsahu.“

Povinný subjekt žádost žadatele přezkoumal, v plném rozsahu jí vyhovuje a níže žadateli požadované informace poskytuje:

1) Interní dokument povinného subjektu – informace poskytnuté řidičům:

Vážené řidičky, řidiči, kolegyně a kolegové,

rádi bychom vás informovali o ukončení studie Dopravního podniku města Brna a Centra dopravního výzkumu, která byla zaměřena na analýzu dopravních nehod řidičů MHD a na vliv poslechu médií ve vozidlech MHD na nehodovost. Touto cestou bychom vám chtěli poděkovat za případnou účast ve výzkumu a předat jednu z hlavních informací, která ze studie vyplynula.

Tým Centra dopravního výzkumu analyzoval řadu vědeckých studií, které se věnují problematice poslechu hudby a mluveného slova při řízení. Výsledky jsou velmi zajímavé a různorodé, proto se o





nich více dočtete v červnovém čísle našeho časopisu Zpravodaj. Obecně lze říci následující:

Poslech hudby při řízení vozidel nemá prokazatelně rušivý účinek a nemá přímou souvislost se zvýšenou nehodovostí. Jeho vliv se však liší u jednotlivců – zejména v závislosti na hlasitosti a žánru hudby. V některých případech může mít hudba při monotónní činnosti, jakou řízení vozidel MHD bezpochyby je, aktivizační účinek a napomáhat udržení pozornosti a soustředění.

Poslech mluveného slova (např. audioknih či podcastů) se z hlediska bezpečnosti jeví jako výrazně rizikovější než hudba – vyžaduje totiž více soustředění a může snadněji odvádět pozornost řidiče. To může mít za následek dopravní nehodu.

Vzhledem k tomu, že není možné efektivně kontrolovat obsah poslechu během jízdy, necháváme rozhodnutí na vašem uvážení. Prosíme vás, abyste sami zodpovědně zvážili, jaký vliv má poslech hudby či mluveného slova na vaši pozornost, a přistupovali k této volbě zrale a profesionálně.

Při řízení vozidel nadále není povoleno používání sluchátek a sluchadel. Hlasitý poslech, který by mohl obtěžovat cestující a telefonování ani jiná manipulace s mobilním telefonem za jízdy jsou rovněž zakázány.

Děkujeme za vaši spolupráci, ohleduplný přístup a zodpovědné chování při výkonu vaší náročné profese.

2) Rozhovor k výsledkům studie z vnitropodnikového zpravodaje povinného subjektu:

Co přinesla studie Centra dopravního výzkumu

Od října 2024 do března 2025 probíhal v Dopravním podniku města Brna rozsáhlý výzkum zaměřený na příčiny dopravních nehod a psychologické faktory ovlivňující řidiče. Výzkum realizovalo Centrum dopravního výzkumu. Vyzpovídali jsme vedoucí výzkumného týmu Veroniku Kurečkovou a Pavla Řezáče, aby přiblížili nejen hlavní zjištění, ale i konkrétní návrhy, jak předcházet rizikovým situacím a pečovat o řidiče v náročném provozu.

Jak jste si spolu s vedením DPMB nadefinovali hlavní cíl výzkumu?

VK: Naším cílem bylo zmapovat faktory, které přispívají ke vzniku dopravních nehod u řidičů MHD v Brně. Zaměřili jsme se nejen na statistiky a hloubkovou analýzu nehod, ale i na další prvky související s lidským faktorem – únavu, stres, pracovní podmínky nebo třeba vliv poslechu médií během jízdy. Chtěli jsme také nastavit postupy a opatření, která pomohou DPMB lépe předcházet nehodám v budoucnu.

Jak výzkum probíhal?

PŘ: Použili jsme kombinaci metod: individuální rozhovory s řidiči i managementem, workshopy s různými skupinami zaměstnanců, pozorování v provozu a analýzu dat z nehod. Vytvořili jsme také nový dotazník pro ponehodový screening, který jsme pilotně otestovali. Výzkum probíhal od října 2024 do března 2025 a výsledky jsme prezentovali na workshopu s vedením DPMB v květnu.

Jaké jsou nejčastější příčiny nehod, které zapříčiní naši řidiči?



PŘ: Prakticky vždy jde o kombinaci různých faktorů: nepozornost, nezkušenost, špatný odhad profilu, stres nebo únava a přetížení. Významnou roli hraje i infrastruktura – například úzké ulice nebo špatně zaparkovaná auta, kvůli čemuž vzniká více rizikových situací.

Hodnotili jste vývoj počtu nehod našich řidičů v kontextu s celkovým počtem nehod v Brně nebo kraji?

VK: Celkový počet nehod v jihomoravském kraji mírně klesá. Nicméně je potřeba vzít v potaz, že řadu nehod řidiči nehlásí, což statistiky zkresluje. Vzhledem k tomu, že se hustota městského provozu zvyšuje a roste množství potenciálně konfliktních střetových situací, je třeba hodnotit velmi pozitivně, že z hlediska absolutního počtu nehod nedošlo v případě DPMB k meziročnímu nárůstu kolizí. Naopak, můžeme sledovat mírně klesající tendenci, na kterou vedle dalších opatření mohl mít vliv i motivační program pro řidiče dopravního podniku. Co však výrazně roste, jsou náklady na opravy po nehodách, což je samozřejmě velký problém.

Jaké výsledky přinesla analýza nehodovosti z hlediska trakcí?

PŘ: Tradičně nejvyšší počet dopravních nehod vykazuje tramvajová trakce. Je to ovlivněno i charakteristikami tramvajových vozidel, nemožností manévrování a omezených možností brzdění. Statistiky ukazují, že zvláště v prvních letech praxe je nutné se zvýšenou nehodovostí počítat. Roli hraje také to, že mezi řidiči tramvaje je nejvíce začátečníků s malou zkušeností s řízením v městském provozu.

Vy jste se v rozhovorech s řidiči věnovali i psychickému dopadu nehod na naše řidiče, co z nich vyplynulo?

VK: Více než polovina respondentů na sobě po nehodě nepozorovala vůbec žádné změny, u 46 % respondentů však určité obtíže následovaly, a to spíše u těch, kteří nehodu sami zavinili. Jednalo se zejména o pocit viny, úzkosti, neklid a strach z řízení, nespavost, bolesti zad a hlavy, vznětlivost, nechutenství nebo neschopnost soustředění. Ukazuje se, že i méně závažné nehody jsou pro řidiče zdrojem stresu a dalších souvisejících obtíží. Proto bychom doporučili se vždy po nehodě preventivně obrátit na centrum Unity, kde mohou školené psychologky DPMB řidičům pomoci tuto situaci zvládnout.

Co by naši řidiči, kteří byli účastníky nehod, udělali zpětně jinak?

VK: Zpětně by většina řidičů při podobné situaci zvolila opatrnější a předvídavější přístup. Mnozí uvedli, že by vůbec neprojížděli kolem překážky a raději zastavili. Při couvání by volili nižší rychlost a věnovali větší pozornost prostoru za vozidlem. Zazněla také potřeba dřívějšího nebo plynulejšího brzdění a celkově pomalejší jízdy, i v případě, že nebyla překročena povolená rychlost.

PŘ: Řidiči by se také více soustředili na předvídání rizikových situací a lepší práci se zrcátky. Někteří zvažovali použití nouzového brzdění, ale obávali se následků pro cestující – například pádu nebo zranění. V několika případech by zvolili větší rozestup od ostatních vozidel nebo se pokusili o dřívější upozornění na svou přítomnost, například zvonkem.

Zazněly i úvahy, že v daný moment nebylo možné situaci zcela vyřešit jinak, aniž by vznikla jiná rizika. Obecně však převažoval názor, že větší opatrnost, nižší rychlost a lepší vnímání okolního provozu mohly předejít nehodě nebo zmírnit její následky.



Součástí výzkumu bylo zjistit, zda má poslech hudby vliv na pozornost řidičů a může souviset s větším rizikem nehody. K čemu jste došli?

PŘ: Procházeli jsme a analyzovali vědecké studie a došli k závěru, že poslech hudby nemá jednoznačně negativní vliv na bezpečnost. Sice odčerpává část kapacity pozornosti a může působit rušivě, má však také jistý aktivační charakter, což je zvláště užitečné v případě dlouhých a jednotvárných činností. Jízda Brnem je sice dobrodružstvím, ale zároveň ji lze z určitého pohledu považovat za monotónní. Poslech hudby tak může být pro řidiče nástrojem, jak si udržet optimální úroveň aktivace.

VK: Vycházíme z psychologické teorie Flow, podle níž pro optimální úroveň výkonu potřebujeme optimální úroveň aktivace. V případě, že je úkol v porovnání s našimi dovednostmi příliš jednoduchý, nemotivuje nás k aktivitě. Za jízdy se můžeme nudit a začneme mít tendenci vyhledávat potenciálně rizikové aktivity – mobil, sledování dění mimo dopravu a podobně. Případně může monotonie vést k únavě. Naopak v případě, kdy je úkol v porovnání s dovednostmi příliš náročný, vede to ke zvýšené úzkosti, a tím i zhoršení výkonu. Optimální náročnost aktivit, respektive optimální míra stimulace, zlepšuje koncentraci pozornosti a výkon. V praxi, při řízení vozidel DPMB, k tomu může dopomoci právě poslech hudby.

Studie se věnovaly i vlivu různých hudebních žánrů a hlasitosti hudby. Jaké jsou tam rozdíly?

VK: Podle studií může hodně rychlá a hlasitá hudba více odvádět pozornost řidiče a vést k agresivnějšímu stylu jízdy. Naopak pomalejší a tišší hudba může přispět k lepší koncentraci a bezpečnosti při řízení. Výzkumy také ukazují, že některé žánry, jako je heavy metal nebo techno, mohou zvyšovat úroveň agresivity a rizikového chování za volantem, a to zejména u mladších řidičů. Řidiči DPMB s ohledem na cestující hudbu hlasitě neposlouchají, je tedy dobré na sobě vypořizovat, jaký druh hudby mi vyhovuje, neruší mě, a naopak mi pomáhá.

Líší se vliv hudby na naše soustředění, podle toho, zda se jedná o hudbu, či o mluvené slovo?

PŘ: Poslech mluveného slova, tedy oblíbených audioknih a podcastů, ovlivňuje pozornost řidiče více než poslech hudby, protože vyžaduje aktivní naslouchání a soustředění. Z tohoto důvodu je negativní dopad mluveného slova výraznější. Daleko více se totiž musíme soustředit na obsah a odvádí nás to od hlavní činnosti, kterou je řízení vozidla.

Jaké jste na základě rozhovorů se zaměstnanci a vlastního bádání našli silné stránky DPMB a kde vidíte prostor pro zlepšení?

PŘ: Silnou stránkou DPMB je především stabilita a jistota zaměstnání, společenský význam práce řidiče a kvalitní zázemí firmy – včetně technické podpory, dispečinku, úklidu vozidel, ale i psychologické péče. Dále lze pozitivně hodnotit propracovaný systém benefitů, otevřenost managementu ke spolupráci a funkční systém prevence dopravních nehod, který zahrnuje zpětnou vazbu a vzdělávání. Potěšitelný je i klesající počet nehod v absolutních číslech.

VK: K rezervám patří hlavně nedostatek řidičů (zejména u autobusové a trolejbusové trakce), řidiči také nejsou spokojeni s finančním ohodnocením při základním úvazku a platovými rozdíly mezi novými a dlouholetými zaměstnanci, které hodnotí jako demotivační. Z nedostatku řidičů pak



logicky vyplývá i přetížení těch současných. Z rozhovorů také vyplynuly možné větší či menší rozdíly v manažerských dovednostech u zaměstnanců, kteří s řidiči spolupracují.

Co navrhuje jako řešení?

VK: Doporučujeme posílit to, co už funguje – například spolupráci s techniky jízdy nebo využívání reálných případů ve výuce. Dále navrhuje zavést nové technologie (simulátory, VR), zlepšit systém vzdělávání a zpětné vazby a také více pracovat s motivací a firemní kulturou. Klíčové je také systematické sledování příčin nehod a péče o řidiče po nehodách. Detailní rozbor a návrhy řešení má k dispozici vedení DPMB.

Na vznik dopravních nehod má vliv řada faktorů, které lze rozdělit do několika hlavních okruhů:

1. **Technické příčiny** – stav a konstrukce infrastruktury, technický stav a ovladatelnost vozidla
2. **Provozní situace** – složité manévry v hustém městském provozu, odhad brzdné dráhy a šířky vozidla, interakce s ostatními účastníky
3. **Lidský faktor** – nezkušenost, únava, nepozornost, stres, rychlá jízda, vliv alkoholu, drog nebo léků, rušivé vlivy uvnitř i vně vozidla
4. **Organizační faktory** – náročné směny, přetížení, nedostatek odpočinku, nedostatečné školení a podpora řidičů
5. **Psychosociální faktory** – osobní a pracovní stres, nedostatečná motivace, obavy z následků nehod

