

Odborné stanovisko CDV k záměru monitorování strojvedoucích kamerou

Z hlediska psychologie práce námět na kamerové monitorování strojvedoucích během jízdy vnímáme spíše jako krok zpět, a to z následujících důvodů:

- 1) Efekt pozorovatele – tzv. Hawthorne efekt. Jakmile člověk ví, že je sledován / středem pozornosti, podvědomě mění své chování, ve smyslu nějaké role, nebo "aby to vypadalo", že dávám pozor. To ubírá část mentální kapacity člověka a kamera tak paradoxně odvádí pozornost od řízení a bezpečnost jízdy se může zhoršit.
- 2) Ničí to důvěru – moderní bezpečnost v dopravě stojí spíše na tom, že lidé sami hlásí svá drobná pochybení a "skoronehody" (near-misses), aby se systém mohl poučit a zlepšit – viz např. propracovaný systém firemní bezpečnostní kultury DB Regio. Jakmile na stanoviště strojvedoucího umístíme kameru, kterou může management použít k namátkové kontrole nebo hledání viníka, tato důvěra mizí.
- 3) Faktorem, který může případně oslabit výše zmíněné tendence, je otevřená komunikace se strojvedoucími (popřípadě odborovými organizacemi), s cílem budovat vzájemnou důvěru a konstruktivní spolupráci. V součinnosti se zaměstnanci, respektive jejich sdružujícími organizacemi je cílem především zmapovat do hloubky jejich postoje k monitoringu a nalézt možné benefity, které by kamerový systém mohl přinést přímo zaměstnancům. Většinou však jde o dlouhodobější proces, který je nutné provázet s budováním kultury vstřícnosti a otevřenosti.

Klíčovým psychologickým problémem strojvedoucích je především nedostatečné situační povědomí, které na rozdíl od účastníků silniční dopravy není posilováno neustálým aktivním řízením, a naopak je oslabováno nutností vykonávat činnosti, které s vedením vlaku přímo nesouvisí. Tyto vedlejší činnosti působí rušivě, odvádí pozornost od aktuální situace v provozu a jsou na železnici, podle našich zjištění, častou příčinou vzniku mimořádných událostí.

Nedovedeme si představit, že by kamerový dozor mohl nějak pozitivně ovlivnit situační povědomí strojvedoucích, snad kromě extrémních případů vědomé hrubé nedbalosti. Tyto případy však, podle naší zkušenosti (analyzovali jsme několik desítek nehod), mezi nejčastější příčiny mimořádných událostí nepatří.

Protože kamerový dozor bude využit pouze zpětně při šetření mimořádné události, nepomůže zabránit nehodě v případech únavy a náhlých zdravotních indispozic strojvedoucích ani nezlepší často nevyhovující pracovní prostředí.

Neustálý kamerový dozor bude, podle našeho názoru, představovat především další stresový faktor působící na strojvedoucí, bude jim vytvářet ještě více nepřírozené a hostilné pracovní prostředí a snižovat jejich lidskou důstojnost.

Pro snižování četnosti projetí návěstidel v poloze „Stůj“ a z nich vyplývající nehod doporučujeme raději začít v dopravně-bezpečnostní politice aplikovat mj. zásady bezpečné infrastruktury (podobně jako v politice jakosti pozemních komunikací). Mj. tzv. black-spot-management. Je velké množství návěstidel s opakovaným projetím „Stůj“, kde lze provést analýzu, odhalit faktor přispívající k mimořádné události a tento faktor odstranit. Často jsou to naprosté banality odstranitelné vlastními silami provozovatele dráhy, např. záměna sousedních návěstidel vlivem oblouku či neviditelnost odjezdových návěstidel z místa pravidelné výpravy vlaku (podrobněji viz např. „Příručka pro projektanty a provozovatele dráhy pro eliminaci bezpečnostních rizik

v návštěvní", Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2025). Požadavek výhledové plošné instalace funkčního vlakového zabezpečovače, který v případě lidské chyby (neb člověk vždy zůstane potenciálně omylným) zajistí automatické brzdění vlaku, není samozřejmě nijak dotčen, obě roviny se účinně doplňují.

S pozdravem a přáním úspěšného jednání

Mgr. Veronika Kurečková, za tým psychologů Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Brno, 3.3.2026