

DOPRAVNÍ NEHODOVOST A JEJÍ NÁSLEDKY NA ŽIVOTY ZASAŽENÝCH LIDÍ

TRAFFIC ACCIDENTS AND THEIR IMPACTS ON LIVES OF THE PEOPLE INVOLVED

Jana Neusarová

Univerzita Karlova v Praze, Filozofická fakulta, katedra andragogiky a personálního řízení
České sdružení obětí dopravních nehod (dobrovolník)

Summary

The article deals with traffic accidents, which are an important problem of the contemporary society. Based on statistics and quantitative data, including the trend in the Czech Republic within the framework of the European Union, impacts of traffic accidents on lives of people involved and possibilities of supporting the victims of traffic accidents including surviving persons in the case of fatal accidents are considered with putting emphasize on timely and adequately provided information. Medical, legal, psychosocial and psychological aspects of the theme are mentioned. The text also briefly deals with economic consequences of accidents. Organizations are conclusively discussed, the service of which can be employed free of charge by people who experienced traffic accidents; preventive – safety principles of behaviour, not only in the road traffic, are also specified.

Key words: acute stress reaction – traffic accidents – traffic accident victim – support – post-traumatic stress reaction – aggrieved party – survivor – traffic accident statistics – interventions after traffic accidents

Souhrn

Článek pojednává o dopravních nehodách, které jsou významným problémem současné společnosti. Od úvodních statistik a číselných údajů, včetně trendu, který v rámci Evropské unie zaujímá Česká republika, je pojednáno o následcích dopravních nehod na životy zúčastněných lidí a možnostech podpory zasažených dopravními nehodami včetně pozůstalých osob po zemřelých obětech dopravních nehod, přičemž vysokou důležitost zaujímají včasné a adekvátně podané informace. Uvedeny jsou zdravotní, právní, psychosociální a psychologické aspekty probíraného tématu, krátce text pojednává také o ekonomických následcích nehod. Na závěr jsou přiblíženy organizace, jejichž služby mohou lidé po dopravních nehodách bezplatně využívat a zmíněny jsou též preventivně – bezpečnostní zásady chování nejen v silničním provozu.

Klíčová slova: akutní stresová reakce – dopravní nehody – oběť dopravní nehody – podpora – posttraumatická stresová reakce – poškozený – pozůstalý – statistiky dopravních nehod – zasažení po dopravních nehodách

Dopravní nehody jsou závažným jevem současné společnosti. Týkají se všech rozvinutých i rozvojových států světa, prostupují širokospektrálně naší společností, a to v různé míře závažnosti, ať už je řeč o dopravních nehodách se škodou na majetku, s následky na

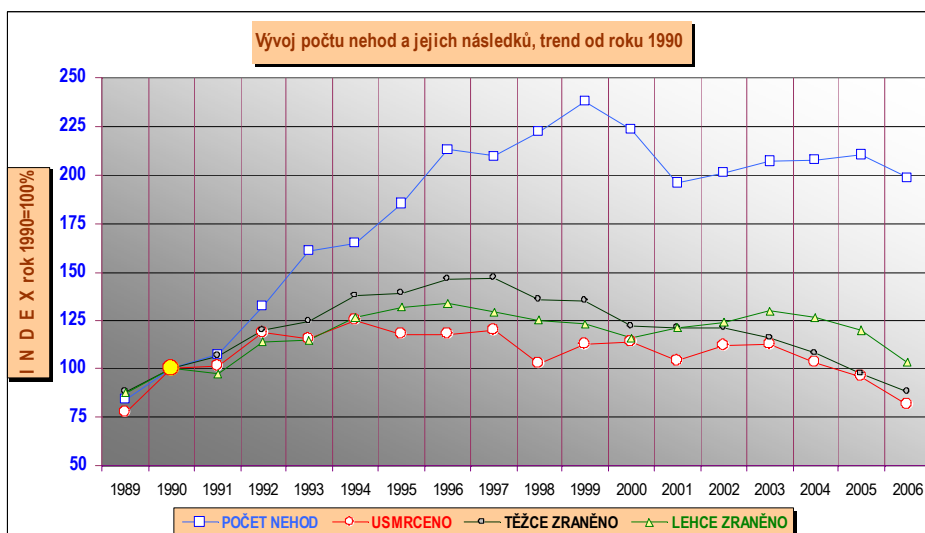
zdraví (těžkými, lehkými) nebo v nejhorším případě s následkem smrti. Na českých silnicích umíralo ještě v nedávné době průměrně kolem 1 300 lidí ročně, přičemž na každého usmrceného člověka připadá průměrně zhruba 10 pozůstalých osob. Odhaduje se tak, že smr-

telné dopravní nehody zasahují jen v České republice (dále jen ČR) přes 100 tisíc lidí ročně (14). V celosvětovém měřítku umírá na silnicích podle informací Světové zdravotnické organizace 1,2 milionu lidí ročně a více než 50 milionů lidí je při dopravních nehodách vážně zraněno (12). Dopravní nehody jsou také celosvětově druhým nejčastějším důvodem úmrtí u lidí ve věkové kategorii 5–29 let (11), nemluvě o výši hmotných škod. Jen v ČR totiž dochází průměrně ke ztrátám 50 miliard Kč ročně (3).

Viditelným znamením smrtelných dopravních nehod jsou pomníky u silnic věnované konkrétním obětem dopravních nehod, jejichž počet se začal intenzivně zvyšovat napříč vy-

spělými zeměmi světa od 90. let minulého století do současnosti (9).

Zatímco ve vyspělých státech Evropské unie (dále jen EU), jako jsou Švédsko, Nizozemí, Německo či Rakousko, aktuálně též Francie, Portugalsko nebo Španělsko, patří zlepšení bezpečnosti silničního provozu mezi hlavní celospolečenské, a tedy i politické cíle, čemuž odpovídá i klesající nehodovost v těchto zemích; u nás byla situace již od 90. let. 20 stol. do I. poloviny roku 2004 velice nepříznivá. Od II. poloviny roku 2004 do roku 2006 byl naznačen příznivý obrat. V roce 2006 počet smrtelných dopravních nehod dokonce klesl pod hranici 1 000 osob (7). Klesající trend nehodovosti je patrný i z níže uvedeného grafu 1 (8).



Graf 1 Vývoj počtu nehod a jejich následků

Jestli se však jedná o dlouhodobý trend nám ukáží až následující léta, protože rok 2007 se projevil opět jako nepříznivý se svými 1 123 oběťmi na životech. Údaje za rok 2008 vykazují 992 mrtvých obětí dopravních nehod, tj. opět počet nepřevyšující obávanou hranici 1 000 lidí, což je hodnoceno jako relativně pozitivní výsledek (3). Je ovšem třeba doplnit, že smrtelná zranění jsou počítána do 24 hodin

po dopravní nehodě a počet úmrtí do tohoto časového intervalu je tak pouze orientační. Existuje totiž ještě další statistika, která počítá počet úmrtí do 30 dnů od dopravní nehody. Zde bývá počet mrtvých zpravidla ještě vyšší, příkladem může být počet úmrtí za rok 2008, kdy oficiálně zemřelo do 24 hodin 992 osob, ovšem do 30 dnů dosáhl počet mrtvých v minulém roce 1 063 osob, tj. o 71 mrtvých osob

více, než tomu bylo do 24hodinového intervalu od nehody (3). V roce 2007 bylo podle těchto údajů usmrceno 1 222 osob, v roce 2006 se jednalo o 1 063 osob a v roce 2005 zemřelo 1 286 lidí do 30 dnů od dopravní nehody (3). Statistiky zaznamenávající vývoj zdravotního stavu lidí po dopravních nehodách s delším časovým intervalem nejsou k dispozici, ale dá se předpokládat, že k dalším úmrtím či zhoršení zdravotního stavu může dojít i v době pozdější.

ČR se v současné době zapsala na 18. příčku z 27 členských států EU, pokud se jedná o silniční nehodovost a počet těžkých zranění a úmrtí na silnicích. Drží se tak mírně nad průměrem, ovšem ostatní země EU, které byly již v minulosti úspěšné, se dále zlepšují v silniční bezpečnosti, což způsobuje velké rozdíly mezi jednotlivými členskými státy (6). Nicméně je jisté, že k vážným dopravním nehodám bude docházet, obzvláště s přihlédnutím ke stále mohutnější míře motorizace u nás i v zahraničí.

Problematika dopravních nehod se tak dotýká nejen celospolečenského a ekonomického hlediska, ale i hlediska osobního, čímž se zde míní především fyzické, psychologické a sociální ovlivnění zúčastněných lidí.

Dopravní nehody stejně jako násilné trestné činy nebo katastrofy člověka vždy určitým způsobem zasáhnou. Vážná dopravní nehoda je mnohdy traumatizujícím zážitkem, který způsobuje náhlou změnu dosavadního života.

Pro zdravotníky, sociální pracovníky, policisty a další pomáhající profese i běžné občany je důležité si uvědomit souvislosti, které se fenoménu vážných dopravních nehod a jejich následků týkají. Právě reakce okolí totiž hrají mnohdy důležitou roli pro zpracování této zkušenosti. Následně je třeba zamyslet se nad potřebami těchto lidí a jejich podporou. Lidé po dopravní nehodě nebo pozůstalí po zemřelých obětech jsou na jednu stranu sice zasažení, na druhou stranu mají za sebou zcela jedinečnou, specifickou zkušenost. Tuto zkušenost mohou předávat dál, a tím se vyrovnávat se změněnou životní situací. Tak mohou významně pomoci nejen druhým, ale i sami sobě. Lidé pracující v pomáhajících profesích je v tom mohou významným způsobem podpořit.

Dopravní nehodou jsou ve chvíli, kdy k ní

došlo, zasaženi jak poškození, tak viníci, zároveň ale i přítomní svědci a záchranáři, kteří při dopravních nehodách zasahují, včetně dalších lidí z řad blízkých a příbuzných, na což veřejnost často zapomíná.

U zasažených lidí se zpočátku objevují prožitky bolesti, strachu, nejistoty, obavy o svůj život nebo životy blízkých (2), u záchranářů se mohou objevit spíše pocity viny, obavy ze selhání či nekompetentnosti, příp. obavy z neefektivit proběhlého zásahu (např. členové integrovaného záchranného systému často nemají zpětnou vazbu o tom, jak jejich zásah pro zasažené dopadl, zda zasažený přežil, v jakém stavu apod.).

Bezprostřední i následné reakce na nehodu mohou být u každého člověka různé. Po dopravní nehodě může z psychologického hlediska dojít k tzv. *akutní reakci na stres* – ARS (do hodiny od události podle MKN-10 nebo do 4 týdnů podle DSM-IV) nebo k *posttraumatické stresové reakci*. ARS může mít různé podoby, ale příznaky odeznívají během hodin nebo dnů a člověk si je nemusí pamatovat (1).

Posttraumatická stresová reakce se vyskytuje ve dvou formách: *akutní posttraumatická reakce* – jejíž příznaky trvají minimálně měsíc, ale ne déle než 3 měsíce a jsou normální odpovědí jedince na trauma, a tzv. *chronická posttraumatická reakce*, jejíž příznaky přetrvávají i po 3 měsících. V této souvislosti se hovoří spíše o *posttraumatické stresové poruše či syndromu* – PTSP. Diagnóza PTSP je však stanovena jen v případě, že stav nastal do 6 měsíců po závažné traumatizující události (5) a podle DSM-IV musí příznaky trvat alespoň měsíc, aby se diagnóza, typická znovuprožíváním události, vyhýbáním se čemukoliv, co událost připomíná a zvýšenou dráždivostí organismu, mohla stanovit (1). Reakce na traumatickou událost se může po DN projevit i později, pak je řeč o tzv. protrahované, tj. opožděné reakci.

Nejčastěji se po dopravních nehodách však lze setkat s tzv. *akutním mírným stresem spojeným s úzkostí*, který se nejčastěji projevuje znatelným (tělesným) třesem, dotěrnými myšlenkami a citovým rozrušením (13).

Po prvopočátečním ochromení se u zasažených obětí mohou mísit například i pocity neskutečnosti, hněvu a vzteku kombinované

s fází hledání viníka a následného vyrovnávání se s následky nehody na duši i těle, které dále vede buď ke smíření, nebo k rezignaci na novou situaci, případně k možnému úpadku osobnosti (17).

Nutno podotknout, že v poslední době se začíná ustupovat od patologizace projevů lidí po dopravních nehodách, nahlíží se na ně spíše jako na normální reakce na nenormální situaci a zdůrazňování příznaků a poruch postupně ustupuje do pozadí (10).

Nejen vážná dopravní nehoda jako taková však může způsobit psychické strádání zasaženého, ale mnohdy i jednání s ní spojená (např. s policisty, úředníky, soudci či zdravotníky, kteří se v některých případech k zasaženým zachovávají nepřiměřeným způsobem) mohou takto traumatizovaného člověka druhotně poškozovat (tzv. sekundárně viktimizovat). V mnohých případech je člověk zasažen fyzicky (četná jsou poranění hlavy, úrazy páteře, pohybového ústrojí apod.), nezanedbatelné je též ekonomické zatížení (zasažený člověk je finančně vyčerpán v souvislosti s bezprostředními následky dopravní nehody, jakož i právními výlohami, například za právní služby, fotokopie spisů atd.), a tím samozřejmě též sociálně (často dochází například ke ztrátě zaměstnání, tudíž i k méně atraktivnímu společenskému statutu nezaměstnaného stejně jako i k dalšímu finančnímu znevýhodnění).

V případech smrti blízkého člověka při dopravní nehodě pozůstali prožívají závažné psychické trauma. Tato událost často narušuje původní rodinné vztahy, vyplývající z nepochopení citových prožitků a chování pozůstalého okolí. Smrtí blízkého se do značné míry mění žebříček hodnot pozůstalého člověka (jakož i přímo zasaženého – oběti) a nejbližší sociální okolí těmto změnám zpravidla příliš nerozumí, čímž se pozůstalý může propadat do sociální izolace. Výsledkem pak mohou být pocity nepochopení, osamocení a narušení, někdy až rozpad rodinných (manželských, partnerských, sourozeneckých, příbuzenských aj.) či přátelských vazeb. Rodina zde tedy hraje klíčovou roli. Někdy se semkne, jindy dochází k jejímu narušení, často proto, že každý pozůstalý truchlí jiným způsobem a má rozdílné potřeby. Zpracování traumatu je tak ovlivňováno mnoha faktory

(například gender aspekty – ženy mívají potřebu o události hovořit, muži spíše inklinují k uzavírání se do sebe a trauma odžívají aktivní činnostmi – například prací). Proto je třeba zdůraznit, že každá rodina i jedinec na toto trauma může reagovat různě.

U viníků dopravních nehod (resp. obviněných) je situace také složitá, protože může znamenat závažné psychické i sociální stigma v jejich budoucím životě. Vyrovnat se s tím, že osobním zaviněním člověk způsobil zranění druhého člověka, případně více lidí, nebo dokonce způsobil smrt, není jednoduché. Zde samozřejmě záleží na celé řadě okolností a v mnohých případech se na nehodovém ději podílí také řada dalších faktorů: špatná viditelnost, technický stav vozovky, technický stav vozidla – v některých případech přichází v úvahu i odpovědnost provozovatele vozidla za způsobenou škodu, spoluúčast ostatních účastníků nehody, tedy na vině nemusí být pouze řidič.

Ve viníkovi nehody se po psychické stránce zpravidla mísí protichůdné pocity a myšlenky. Postupně si uvědomuje míru svého zavinění a nastává fáze vyrovnávání se s nastalou situací. Do celé věci vstupuje vyšetřování policie, soudní řízení, případně právní zástupce viníka dopravní nehody, je nutno jednat s pojišťovny. Viníci nehody častokrát naslouchají upozorněním svých právních zástupců, kteří mnohdy naznačují, že kontakt s poškozeným a následné projevení lítosti je sice polehčující okolností, nicméně doznáním viny. Viníci dopravních nehod se tak z důvodu obav z jejich pozdější právní sankcionace mohou obávat tohoto zcela přirozeného smířčího aktu. Z výše uvedeného, ale i dalších důvodů často dochází k neporozumění obou stran a ke spíše bojovnému postoji, který vůči sobě mohou zaujímat. To tvoří komunikační zeď, která brání vzájemnému porozumění, jež by mnohdy bylo žádoucí pro účelné vyřešení situace zúčastněných stran.

Viníci dopravních nehod tak často ve vztahu k poškozeným reagují spíše nevšímavým způsobem, což si poškození vykládají jejich nepochopením, arogancí, nelítostností a nezájmem se ke svému činu zodpovědně přihlásit. Tím propadají ještě větší skepsi a pocitům nespravedlnosti, hněvu a bezmocnosti, čímž se

vzájemné pochopení a pokus o komunikaci často vytrácí již v samotném prvopočátku. Nutno podotknout, že postoj viníka dopravní nehody je pro přímé poškozené i pozůstalé velmi důležitý, protože i on přispívá k formě dalšího vyrovnávání se s následky nehody.

JAK PŘÍSTUPOVAT K ZASAŽENÝM LIDEM?

Po události se zasažený dostává do kontaktu právě se zdravotníky, policisty, později do běžného kontaktu s blízkými, přáteli, ale i s úředníky, sociálními pracovníky a dalšími lidmi z institucionalizovaného prostředí.

V rámci profesní, ale také všeobecné občanské zodpovědnosti by měl být samozřejmě otevřený, neuhýbavý přístup k zasaženým, ať už k poškozeným či viníkům. Pozůstalí si mnohokrát stěžují právě na uhýbavost, s jakou na jejich situaci reagují lidé z jejich okolí, včetně známých a přátel, často z důvodu vlastních rozpaků a zátěže, kterou jim rozhovor se zasaženými může přinést.

Přítom se zpravidla jen stačí zeptat, zda si o události a jejích následcích přeje zasažený člověk hovořit, či nikoli, a on už sdělí sám, jaké jsou jeho aktuální potřeby. Každopádně bychom měli počítat například s možnými výkyvy nálad u zasaženého, s návaly hněvu či naopak apatie, možnými psychosomatickými projevy (tělo často reaguje na psychickou zátěž různými způsoby – mohou se objevit záživací potíže, zvracení, nespavost, bolesti hlavy nebo jiných částí těla, často bez klinického nálezu apod.). Chování i prožívání zasaženého může být, a často i je, jiné než dříve a mnohdy zážitky nehody způsobí zcela odlišný pohled na svět a změnu hodnot, než tomu bylo před dopravní nehodou. Je třeba tyto děje respektovat a snažit se porozumět tomu, že toto i jiné chování je v dané situaci zcela normální odpovědí na trauma a zasažení lidé na tyto reakce mají právo.

Současně bychom měli i pozůstalým po zemřelých obětech dopravních nehod poskytnout patřičný čas na prožití jejich zármutku a brát vážně jejich osobní tempo, jakým se vyrovnávají se ztrátou blízkého člověka, tj. nespěchat na pozůstalého. V případě zájmu je vhodné nabídnout svou pomoc, či ji přímo vykonat.

Nezapomínejme na to, že zasažení lidé mají za sebou sice nezáviděníhodnou, ale zcela jedinečnou zkušenost, která může odborníkům i laikům sloužit jako zdroj cenného poučení. Zkušenosti a zážitky zasažených lidí mají z tohoto úhlu pohledu vysokou hodnotu a oni sami bývají ochotni zapojit se do preventivních osvětových nebo jiných obecně prospěšných aktivit, což by mělo okolí včetně profesionálů z pomáhajících profesí podporovat, je-li to jejich přáním.

MOŽNOSTI PODPORY PRO ZASAŽENÉ

Zasažení lidé, poté, co postupně zjišťují potřebné informace, které jim napomáhají celou událost zařadit do jejich života a porozumět tomu, co se stalo, jsou nuceni zároveň řešit celou řadu praktických záležitostí, se kterou často neměli v minulosti žádnou zkušenost. Jak již bylo řečeno, jedná se zejména o intenzivní styk s úřady, pojišťovnami, s policií, soudy, v případě úmrtí též s pohřební službou a notářem v souvislosti s obstaráváním pohřbu, řešením a vyřizováním pozůstatosti, dědictví apod.

Při těchto jednáních zasažený člověk potřebuje celou řadu informací, nejčastěji z oblasti zdravotnictví, hned následně z právní, psychosociální či psychologické oblasti a potřebuje informace též o nabízených a poskytovaných službách.

Praxe ukazuje, že právní pomoc patří okamžitě po zdravotní péči mezi základní formy pomoci pro poškozené i viníky dopravních nehod. V případě dopravních nehod dochází k občanskému (případně adheznímu) či trestnímu řízení, při kterém se projednávají okolnosti dopravní nehody a zjišťují se příčiny i účast poškozených i viníků. Problematika je zpravidla pro běžného občana složitá a špatně se v ní orientuje, právní zastoupení advokátem je tedy v těchto případech namístě.

V druhém sledu se objevuje jako potřebná pomoc sociální (dostupná např. u sociálního odboru příslušného úřadu obce s rozšířenou působností, správy sociálního zabezpečení apod.), na významu tak nabývá i podpora zasažených lidí po dopravních nehodách ze strany sociálních pracovníků. Důležitá je však také pomoc při jednání s pojišťovnami, při-

padně s Českou kanceláří pojistitelů (kde též může významně pomoci právník-advokát specializující se na tuto oblast) atd.

Při komunikaci mezi poškozeným a viníkem nehody může napomoci též Probační a mediační služba České republiky, jejíž činnost je zahrnuta pod Ministerstvem spravedlnosti ČR a zřízena zákonem (15).

Pro poškozené je v České republice k dispozici České sdružení obětí dopravních nehod, jehož hlavním cílem je zlepšení situace dopravní nehodovosti v ČR a též zlepšení kvality života obětí dopravních nehod a pozůstalých zejména přispíváním ke změnám právních opatření a bezplatným poskytováním psychosociální a právní podpory obětem silničních dopravních nehod (4). Více informací lze získat na <http://www.csodn.cz>.

V současné době v tuzemsku funguje také tzv. Psychosociální intervenční tým České republiky, který věnuje svou podporu zasaženým lidem a zejména obcím zasaženým různými událostmi, nejen dopravními nehodami. Zaměřuje se na řešení následků a připravenost obyvatelstva, resp. komunity na podobné události. Bližší informace je možné zhlédnout na <http://pit-cr.info> (16).

K dispozici jsou u nás též služby poskytované občanskými poradnami, krizovými centry a dalšími organizacemi, kterých mohou zasažení lidé (často bezplatně) využít. Zdravotníci, sociální pracovníci, policisté a další pracovníci, kteří přicházejí do styku se zasaženými, na ně mohou odkazovat, protože právě s nimi jsou lidé po dopravních nehodách zpravidla brzy po události v kontaktu.

Dopravní nehodě v některých případech zabránit nelze, protože je souhrou nešťastných okolností. Mnohokrát je ale v našich silách nehodě zabránit nebo zmírnit její následky účinnou primární a sekundární prevencí (například používáním bezpečnostních pásů, autosedaček, výběrem bezpečného vozidla, používáním reflexních materiálů na oděvu atd.) a adekvátním chováním na silnicích (dodržováním předpisů, pozornou a ohleduplnou jízdou, dostatečnou výbavou vozidla pro případ dopravní nehody).

V každém případě bychom neměli dopravní nehodovost podceňovat, protože je významným zdravotně-psychosociálně-právně-ekonomickým

problémem dnešní doby. Během života se s dopravní nehodou může setkat kdokoli z nás.

LITERATURA

1. Baštecká, B. a kol.: Terénní krizová práce: Psychosociální intervenční týmy. (1. vyd.). Praha: Grada Publishing, 2005, s. 47–48. ISBN 80-247-0708-X.
2. Běhanová J., Brečka T.: Psychologické aspekty komunikace při vyprošťování osob z vozidel při dopravních nehodách. 112 – Odborný časopis Požární ochrany, Integrovaného záchranného systému a ochrany obyvatelstva. Ročník VI., číslo 5/2007, s. 28–29.
3. Centrum dopravního výzkumu. Hodnocení bezpečnosti silničního provozu v krajích (příloha sborníku ke konferenci: Evropské porovnání nehodovosti a role krajů a obcí při zvyšování bezpečnosti silničního provozu). Praha 19.03.09, s. 7–8.
4. České sdružení obětí dopravních nehod. Stanovy občanského sdružení „České sdružení obětí dopravních nehod“, Praha: 2004, s. 1.
5. Gerlová, E.: Posttraumatická stresová porucha. *Osobní lékařství*, 3, 2003, 1, s. 38–40.
6. Jost, G.: European Traffic Safety Commity. Mezinárodní konference. Hodnocení bezpečnosti silničního provozu v krajích: Evropské porovnání nehodovosti a role krajů a obcí při zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Parlament ČR (prezentace příspěvku – přednáška). Praha 1, Sněmovní 1. 19. 03. 2009.
7. Kořán, M. a kol.: Návrh komplexního systému péče o oběti dopravních nehod v České republice. České sdružení obětí dopravních nehod. Praha: 2007, s. 5.
8. Kořán, M. a kol.: Návrh komplexního systému péče o oběti dopravních nehod v České republice. České sdružení obětí dopravních nehod. Praha: 2007, s. 25.
9. Nešporová, O.: Veřejná připomínka smrti – pomníčky u silnic obětem dopravních nehod. *Sociologický časopis*. Praha: 2008. Vol. 44. s. 140–141.
10. Pracovní skupina pro tvorbu standardů psychosociální krizové pomoci při GR HZS MV ČR. Standardy psychosociální krizové pomoci lidem, obcím a organizacím zasaženým mimořádnou událostí nebo krizovou situací. (1. verze). Manuál. Pracovní materiál před připomínkovým řízením verze k 23.09.2008, s. 19.
11. Shinar, D.: *Traffic Safety and Human Behavior*. (1. ed). Elsevier. Beer Sheva (Israel): 2007, s. 5. ISBN 978-0-08-045029-2.
12. Shinar, D.: *Traffic Safety and Human Behavior*. (1. ed). Elsevier. Beer Sheva (Israel): 2007, 735. ISBN 978-0-08-045029-2.
13. Snye, R. A.: Vliv dopravních nehod na psychiku. *UPDATE*, 2, 2001, 6, s. 41.
14. URL: <http://www.csodn.cz>, [22.11.2007]
15. URL: <http://www.pmscr.cz/scripts/index.php>, [cit. 6.6.2009]
16. URL: <http://pit-cr.info/index.php?section=1>, [cit. 15.5.2008]
17. Vágnerová, M.: *Psychopatologie pro pomáhající profese – Variabilita a patologie lidské psychiky*. Portál. Praha:1999, s.104, 116. ISBN 80-7178-678-0.

Jana Neusarová
jana.neusarova@seznam.cz