

Výtah z přednášky PhDr. Mgr. Karla Havlíka **PROJEKTIVNÍ METODY V DOPRAVNĚ PSYCHOLOGICKÉM VYŠETŘENÍ** na semináři **Diagnostika v dopravní psychologii – nové přístupy**, pořádaném katedrou psychologie FF Univerzity Palackého dne 12. ledna 2012 v Olomouci.

Dopravně psychická způsobilost řidičů vychází z analýzy dopravního charakteru, který tvoří skoro ze dvou třetin struktura specifických vlastností, sklonů a potřeb včetně vlastností mravních.

Při vyšetřování jsme proto preferovali posuzování osobnostních charakteristik, i když jsme prověřovali schopnosti, zejména koncentrace pozornosti, reagování, zrakovou diskriminaci, vizuální paměť a hlavně kvalitu řídičské inteligence, nikdy nepodceňovali. Projektivní psychodiagnostické techniky sice postrádají psychometrické zhodnocení, zato pronikají do hloubky osobnosti, kterou pojímají jako celek. Mohou zachytit psychickou, psychosomatickou i psychosociální dynamiku osobnosti.

Projektivní metody většinou nedovolují vyšetřované osobě zkreslit výsledky, neboť nerozpozná o čem metoda vypovídá a co se vyšetřením sleduje.

Znalec projektivních metod vyčte z protokolů dostatek hypotéz, aby se mohl při vyšetření soustředit na klíčové komponenty osobnosti. Projektivní metody mohou napovědět **například o reakcích člověka v mezních situacích, kdy má k dispozici pouze vlastní zdroje, o stupni a kvalitě stresové odolnosti včetně selhání, o tíhnutí k určitému typu chování a o způsobu odpovědi na emoční, situační nebo interpersonální výzvy.**

V našem psychologickém středisku ČSAD Plzeň jsme od poloviny sedmdesátých let aplikovali při vyšetřování řidičů, zejména exponovaných profesí, kromě malého LT, také Rorschachův a Zulligerův dia test.

Lüscherův osmibarevný subtest jsme přiřadili poprvé v roce 1974 k testové baterii určené **k vyšetřování dopravně psychické způsobilosti řidičů náročné mezinárodní kamionové a mezinárodní autobusové dopravy** a také u řidičů s opakovanými nehodami. Test jsem snímal individuálně pomocí originálních karet a později i skupinově.

Rozbor zhruba dvaceti tisíc osmiřadů zejména u profesionálních řidičů ukázal opodstatněnost užití LT v dopravní psychologii. Výsledky přinesly hypotetický pohled na některé aspekty struktury osobnosti, odhalily aktuální psychický stav nebo trvalejší psychosomatický stav, naznačily jádro momentálních problémů a přispěly k širšímu rozvinutí explorační a k nasazení dalších upřesňujících psychodiagnostických technik.

Předběžné výsledky LT jsme konfrontovaly s poznatky z rozhovoru s řidičem a s jeho údaji o profesionální a životní historii.

Efektivita Lüscherova malého testu spočívá v jednoduchosti a časově krátké administraci a také v možnosti individuálního i skupinového snímání a v poměrně rychlé orientační interpretaci. Test přispěl k vytváření hypotéz při rozpoznávání problémových a neproblémových řidičů v kontextu s jejich osobnostním založením.

Psychodiagnostika výběru barev spočívá na předpokladech, že:

1. barva je podnětem k reakci, která bezprostředně souvisí s procesy apercepce a způsobu emotivního prožívání
2. má každá barva **objektivní podstatu na člověku nezávislou**, ale k níž člověk zaujímá subjektivní a motivovaný postoj

3. volba předložených barev a jejich řazení může přinášet informace o aktuálním i chronickém psychickém a psychosomatickém stavu člověka, o některých trvalých osobnostních vlastnostech případně o psychosomatických poruchách a chorobách
4. preference nebo odmítání barev jsou nevědomé a souvisí také s momentálními i trvalejšími potřebami, zájmy, frustracemi a sklony člověka
5. na výběr barev v osmiřadu nemá zásadní vliv věk ani pohlaví.

Praxe při vyšetřování řidičů prokázala, že LT:

1. je efektivní psychodiagnostickou pomůckou z hlediska administrace a interpretace
2. podá okamžitý vhled na aktuální psychický a psychosomatický stav řidiče.
3. LT v úvodu vyšetření například signalizuje přízpusobivost, vyrovnanost, úzkost, protestní postoj, vyčerpanost, obavy, neklid aj.
4. může hypoteticky naznačit některé trvalé osobnostní rysy a potřeby řidiče,
5. přispěje k zaměření se na diagnosticky důležité oblasti osobnosti
6. a poslouží k obohacení explorační

Lüscherův barevný osmiřad může podávat poměrně spolehlivé informace i o vegetativním stavu v organismu člověka a tím se podílet na diagnóze a účinnosti terapie některých psychosomatických onemocnění. Ve Švýcarsku se LT také úspěšně využívá v lékařských ordinacích.

V LT se v struktuře vlastností u neproblémových řidičů objevují:

obežřetnost a nedůvěřivost, přiměřená sebedůvěra, citová vyváženost, empatie, nezávislost, s potřebami bezpečí a klidu.

U problémových řidičů ukáže často LT na:

egocentrismus, dominanci, svéhlavost, tížádostivost, citlivost, netrpělivost, a vznětlivost se sklonem dekoncentraci a potřebou po zážitku a imponování.

Rozdělení řidičů na problémové a neproblémové vyplynulo z charakteristiky jejich pracovní činnosti.

Profesionální historie řidičů problémových obsahovala:

- opakované malé nehody z vlastní viny
- velká nebo tragická nehoda z vlastní viny
- odejmutí řidičského průkazu za nehodu, za požití alkoholu, za hrubé přestupky
- opakované přestupky zejména za překročení rychlosti

Profesionální historie řidičů neproblémových obsahovala:

- vyvážené dopravní chování v souladu s vyváženým dopravním charakterem s převažujícími pozitivními osobnostními a mravními vlastnostmi
- nejméně desetiletou praxi
- ujetí zhruba půl miliónu kilometrů bez nehod a vážných přestupků

Používání Rorschacha v psychologii práce a v dopravní psychologii není novinkou jak dokazují výsledky šetření ve Spojených státech, Anglii a Japonsku v padesátých letech.

ROR je užitečný pro výběr osob do manažerských pozic všech stupňů, zejména do vysoce odpovědných a stresem zatížených funkcí, dále pro výběr leteckých dispečerů, pilotů, strojvedoucích, operátorů jaderných elektráren, řidičů nebezpečného nákladu, policistů, agentů, osob s opakovanými úrazy a nehodami, odstřelovačů, pyrotechniků aj.

Zkušený rorschachista vyčte z protokolu soubor vlastností, sklonů, pocitů, a potřeb, kterými může spolehlivě popsat u řidiče dopravní charakter. Je například schopen

rozpoznat agresivní formy od prosté opozičnosti, sebeprosazování, až k hostilnému reagování a manifestní agresivitě. Podobně i v projevech úzkosti lze vyčíst neklid, nejistotu, nerozhodnost až po vysloveně úzkostné reagování, manifestované například paranoidními projevy. Rorschach dokáže odhalit osoby inklinující k selhání.

Z praxe s vyplňováním dotazníků víme, že se můžeme setkat s lidmi, kteří odpovídají na otázky nikoliv tak **jací jsou, ALE jací by měli nebo chtěli být**. Vypovídají tak i přes opakovanou upozornění. Při srovnání výsledku psychometrické a projektivní metody se pak ukáží rozpory. Až studium anamnestických dat a pozorování včetně získání referencí, odhalí, že projektivní metoda byla mnohem přesnější.

Uvedu příklad: „*Řidič potrestaný odebráním řidičského oprávnění za opakované požití alkoholu a odsouzený za jízdu bez řidičského průkazu, vyšel ve SPIDU jako přízpůsobivý, emočně stabilní, sebejistý, odpovědný, předvídavý, cílevědomý s přiměřenou seberegulací.*

Rorschachův protokol naopak signalizoval podezření na disharmonický vývoj, sníženou přízpůsobivost, emotivní labilitu, pohotovost k úzkosti, sklony k přecitlivělosti, zranitelnosti a pokleslou stresovou odolnost, nespolehlivost, nesevědomitost s pocitv méněcennosti a s tendencí ignorovat autoritu.“

Dnes využívám individuální snímání Rorschacha zejména při vyšetřování řidičů s opakovanými nehodami a u některých vyhodovaných řidičů především za požití alkoholu. **Nepostradatelný je ROR pro soudně znalecké posudky.**

Zulligerův Dia – test náleží k psychodiagnostickým metodám s vyšší projektivní schopností. Projektivita plyne z nejasně strukturovaného podnětu ve formě skvrn a z potenciální možnosti vyššího počtu odpovědí a výskytu zvláštních fenoménů zejména u tabulkové formy.

Test vytvořil profesor Zulliger v roce 1942 jako variantu Rorschachova testu pro hromadné zkoušky prováděné Švýcarskou armádní psychologickou službou. Šlo o vyloučení nevhodných osob pro činnost v bojových podmínkách. **Později se technika ujala v dalších oblastech například v dětské a pracovní psychologii, kde se místo tří diapozitivů aplikovaly individuálně tři klasické tabulky.**

Dia – Z test tvoří tři diapozitivy černý, barevný a černo – červený, které se promítají na plátno nebo na bílou stěnu ve vyšetřovací místnosti a tvoří obrazy o rozměrech 1,5 x 1 metru.

Dia Z – test jsme v psychologickém středisku ČSAD snímali v úvodu testové baterie – po vypsání dotazníku profesní a životní historie a po snímání Lüscherova subtestu.

Řidiči seděli při skupinovém vyšetření podle zasedacího pořádku tak, aby je bylo možno při snímání testu pozorovat a poznamenávat si jejich verbální a neverbální reakce.

Po ověření zda řidiči instrukci porozuměli byl promítnut první diapozitiv. Počet odpovědí a čas pro psaní odpovědí nebyl omezen. V průměru trval test pro deset řidičů 15 minut.

Výsledky D-Z-T jsme považovali za hypotetické. Interpretace protokolu mohla například navozovat podezření na některé nestandardní rysy osobnosti, ukázat na míru emoční kontroly a sebeovládání, stresovou odolnost, přízpůsobivost, inklinací k extroverzi nebo introverzi, rigiditu či pružnost myšlení, sklony k opozici, kritičnosti, impulsivnosti, agresivitě, úzkosti, selhávání atd.

V ZULLIGEROVĚ TESTU VYCHÁZEJÍ **problémoví řidiči** jako méně přízpůsobivější s potenciálně agresivnějšími, se zkratkovitými, úzkostnějšími a náladovými reakcemi, se zúženým typem prožívání a slabší kvalitou inteligence, která je více prakticky orientována, ale myšlení je spíše stereotypnější někdy banálnější.

Výsledky signalizovaly i podezření na sklony k rychlé, bezohledné a riskantní jízdě s možným selháním.

Neproblémoví řidiči se jeví naopak jako přizpůsobivější, méně egocentričtí a méně impulsivnější, emotivně vyrovnanější s poměrně lepší seberegulací a sociální tolerancí a se sklony k nedůvěřivosti a kritickému myšlení. Disponovali přiměřenou kvalitou inteligence také prakticky laděnou. Dalo se u nich předpokládat vyrovnané, obezřetné a předvídativé dopravní chování.

Zulligerův test je sice vhodnější pro skupinové vyšetřování než Rorschach, ale jeho zpracování je skoro stejně složité a časově náročné.

Pokusy s využitím ROR v psychologii práce se objevily již v první třetině dvacátého století. V soutěži s tehdejší psychotechnikou, která měřila schopnosti v rychlém sledu nejrůznějších zkoušek, nemohl individuální způsob rorschachovského vyšetření obstát.

Využití přednosti této projektivní techniky, při zachování efektivnosti vyšetření, znamenalo změnit způsob administrace z individuální na skupinovou.

Až v polovině minulého století se uskutečnily experimenty s aplikací Rorschachovy metody při skupinovém vyšetřování osob. Expertům bylo od počátku jasné, že tento postup projektivní metodu ochuzuje, a že nebude možné vytěžit z výsledků totéž, co poskytuje individuální snímání. Počítali rovněž s oslabenou validitou. Praxe jejich obavy potvrdila.

Tak zvané zařazovací testy s předem danými normálními a patologickými odpověďmi na rorschachovské tabulky nepodávaly povzbudivé výsledky i kdýž například uspěly v diagnostice neurotické a psychotické nemocných pacientů v porovnání s kontrolní skupinou zdravých lidí.

Před necelými čtyřmi roky jsme začali zkoušet nový test u řidičů autobusů a mezinárodní kamionové dopravy, který jsme nazvali Selektivní projektivní test ZRB.

Při koncipování nového testu jsme sice vycházeli z pokusů se skupinovými zařazovacími rorschachovskými technikami v zahraničí, ale především jsme využili našich dlouholetých zkušeností s aplikací Rorschacha, Behn Rorschacha a Zulligera v dopravní psychologii a také z řady experimentů několika verzí našich zařazovacích testů prováděných v osmdesátých letech u profesionálních řidičů ČSAD.

Tak jako v zařazovacích projektivních rorschachovských testech, tak i v našem výběrovém projektivním testu sestaveném z tabulek Zulligera – Rorschacha - Behn Rorschacha, jsme vyšetřovaným řidičům nabídli pro každý obraz sadu alternativních odpovědí a dali jim možnost vlastního vyjádření.

Základní hypotéza zněla: Problémoví řidiči budou vybírat nestandardní odpovědi a neproblémoví řidiči budou preferovat odpovědi standardní.

Přesvědčili jsme se, že test ZRB upozorní na jedince s nestandardními osobnostními rysy, zejména s pohotovostí k agresivním reakcím, a že pomáhá při výběru řidičů na různé druhy dopravy a rozlišuje mezi problémovými a neproblémovými jedinci.

Náš test přispívá k odhalení některých pozitivních a negativních vlastností, sklonů, potřeb a pocitů v dopravním charakteru řidiče a obohací explorační, případně navodí nové hypotézy.

Výhoda testu spočívá v jednoduchosti administrace, v časové nenáročnosti a především v tom, že řidič nemá možnost zkreslit výsledek.

Výsledky výběru nastavených odpovědí považujeme za hypotetické do doby než se jejich platnost potvrdí v následných cílených metodách zejména projektivních nebo v objektivních testech osobnosti včetně dalších dat získaných z dokumentů a referencí.

Na rozdíl od našich prvních pokusů v osmdesátých letech se obrazy nepromítají na stěnu vyšetřovny, ale používáme tabulky v základní poloze a v sešitové formě.

Úkol řidiče je tedy prostý - odpovědět na klasické rorschachovské otázky:

Co by to mohlo být? Co obrázek připomíná?

Pro každou ze sedmi tabulek je nabídnuto sedm odpovědí, které řidič porovnává s obrázkem a vybírá odpověď nejvíce shodnou s jeho názorem, kterou označí v záznamovém archu. Může vybrat jednu i více odpovědí nebo žádnou anebo napsat novou. Vše má diagnostický význam.

V testu ZRB jsou u neproblémových řidičů frekventovanější - přízřusobivost, příznivé sociální vazby, emotivní vyváženost, nezávislost, soběstačnost, racionalita, sebeovládání, obezřetnost a sklony k toleranci a empatii.

U problémových to jsou - nepřízřusobivost, opozičnost, snížené sebeovládání, emoční labilita, soutěživost, citlivost až přecitlivělost, problémy v prostředí a v sociálních vztazích, sklony k selhání, nejistotě, k agresivnímu a impulsivnímu reagování i netoleranci.

Na závěr bych chtěl zdůraznit, že roschachovští experti se shodují na stanovisku pokládat souborné výsledky těchto projektivních testů za pracovní hypotézy, které prověřují a upřesňují dalšími vybranými metodami, včetně psychometrických a výkonových a doplňují zevrubným studiem životní i profesionální historie řidiče a referencemi o jeho činnosti.

Nepokládá se za vhodné diagnostikovat strukturu osobnosti pouze projektivními metodami Rorschachovského typu. Ani kliničtí psychologové tak nečiní a doplňují vyšetření Rorschachem také dalšími projektivními metodami.

V dopravní psychologii je žádoucí vždy doplňovat vyšetření Dia – Z – Testem například Lüscherovým barvovým testem, dotazníkovými i výkonovými technikami vybranými v závislosti na profesi a konkrétní pracovní pozici řidiče.

Opětovně podtrhuji důležitost poctivého studia a dlouhodobé praxe s projektivními metodami, nutnost ověřovat si opakovaně hypotézy případně konzultovat výsledky s rorschachovskými znalci.

Praxe mě přesvědčila, že je možné vytěžit spolehlivé poznatky z hlubinného záběru projektivních metod a uplatnit je při sestavování dopravních charakterů řidičů.