

## **Zpětná vazba prokázala účinnost aplikovaných testových baterií**

# **METODIKA PRO PSYCHODIAGNOSTIKU PROBLÉMOVÝCH ŘIDIČŮ**

Karel Havlík + Jiří Seidlic

Systémově pojatá a verifikovaná metodika VB -11 vytvořená pro individuální psychodiagnostiku žadatelů o vrácení řidičského oprávnění a problémových řidičů analyzuje strukturu dopravního charakteru, odhaluje osobnostní zdroje selhávání řidičů i možnou recidivu, predikuje dopravní chování a umožňuje cílené poradenství.

Základním posláním dopravně psychologických vyšetření řidičů je prevence bezpečnosti silničního provozu. V souladu se zákony 361/2000 Sb, a 101/2013 Sb. se musí podrobit dopravně psychologickému vyšetření od roku 2011 tzv. vybodování řidiči – žadatelé o vrácení řidičského oprávnění a od roku 2013 také řidiči, kteří spáchali hrubé přestupky.

Jde o kategorie rizikových řidičů, kteří se nepřizpůsobují formálním i neformálním pravidlům, ohrožují zdraví a životy vlastní i ostatních účastníků silniční a městské dopravy..

**Tyto specifické skupiny řidičů vyžadují i specifické dopravně psychologické posuzování psychické způsobilosti k řízení.**

Dopravní charakter a z toho odvozené dopravní chování těchto jedinců se výrazně odlišuje od řidičů z povolání ČSAD – vnitrostátní i mezinárodní nákladní dopravy (ADR) a hromadné osobní dopravy, - kteří musí od sedmdesátých let do let současných, povinně absolvovat psychologická vyšetření. Původní komplexní dopravně psychodiagnostická metodika vypracovaná pro podnikové dopravní psychology (1975 V. Koblíha ÚSMD Praha – 74 Mdp) a zdokonalená v letech 1982 - 1992 metodickým pracovištěm dopravních psychologů ÚSMD Praha (E. Bakalář – M 92 02 ) již nestačí požadavkům dneška, neboť nyní nejde jenom o klasická výběrová vyšetření řidičů pro různé druhy doprav, nýbrž a především o odhalení příčin selhávání řidičů, zejména amatérů, v současném dopravním provozu.

**Spravedlivé a objektivní zhodnocení dopravně psychické způsobilosti žadatelů o vrácení řidičského oprávnění si vyžádalo vytvoření nové systémově pojaté metodiky zaměřené především na analýzu osobnostních rysových charakteristik problémového řidiče.**

Vycházíme z poznatku, že k stejnému výsledku dopravně psychické způsobilosti řidiče lze dojít nestejnými metodami, u kterých se prokázal těsný vztah mezi **dopravním charakterem řidiče a jeho dopravním chováním.**

Náš projekt psychodiagnostiky problémových řidičů - žadatelů o ŘO - se **opírá o osvědčenou „certifikovanou“ metodiku** - v minulosti léta užívanou v dopravně psychologickém středisku v ČSAD n.p. Plzeň a v PL Ústí nad Labem v dalších podnikových střediscích v republice, pod odborným dohledem nadřízeného metodického pracoviště ÚSMD Praha, nyní doplněnou a upravenou o nové i staronové efektivní psychodiagnostické techniky – **psychometrické i projektivní** – ověřené experimentální testovou baterií **VB-11e**, aplikovanou zejména u žadatelů o vrácení řidičského oprávnění a řidičů potrestaných odnětím ŘO na 6 měsíců za hrubý přestupek, od poloviny roku 2011 do poloviny roku 2015.

**Účinnost naší metodiky mohly potvrdit jedině výsledky z řidičské praxe. Zpětná vazba prozradila míru shody dopravně psychologických závěrů s dopravním chováním řidičů po ukončeném vyšetření a vrácení řidičského oprávnění.**

**Koeficient shody mezi diagnostickými závěry a následnou řidičskou praxí vyšetřených řidičů dosáhl hodnoty 0,82.**

**Prediktivní validita uplatněných psychodiagnostických technik – projektivních, psychometrických a přístrojových - se pohybuje v rozmezí 0,78 – 0,85.**

## I. POPIS SOUBORU ŽADATELŮ O VRÁCENÍ ŘIDIČSKÉHO OPRAVNĚNÍ

Celkem jsme vyšetřili v uvedeném období v plzeňském a ústeckém kraji 780 žadatelů o vrácení řidičského oprávnění-VB. Podařilo se však získat zpětnou vazbu pouze v PK. Soubor tvoří řidiči potrestaní soudem ročním i víceletým zákazem řízení (12 bodů) a řidiči se zákazem řízení na dobu nejméně šesti měsíců z Plzeňského kraje.

Z 250 vyšetřených žadatelů o vrácení řidičského oprávnění byl náhodným výběrem sestaven reprezentativní vzorek 106 řidičů z toho bylo 6 uznáno dopravně psychicky nezpůsobilými.

**Struktura souboru 100 vyšetřených řidičů:**

1. A – alkohol	53
2. N - přestupky a nehody	38
3. D - drogy	9
4. průměrný věk	28,5
5. průměrná řidičská praxe	6,2
6. z kusé rodiny	44
7. rozvedení	42
8. svobodní	22
9. ženatí	36
10. z města (PM+KT+DO)	62
11. z venkova (KT+DO)	38
12. základní vzdělání	2
13. učební obor	67
14. středoškolské vzdělání	28
15. vysokoškolské vzdělání	3
16. pracovní pozice –dělník	60
17. manažér	22
18. podnikatel	15
19. nezaměstnaní	3
20. řidičské oprávnění sk.B	97
21. ŘO sk. C- C+E	3

## II. ROZBOR APLIKOVANÉ METODIKY VB – 11 A TESTOVÉ BATERIE

Jádro naší metodiky určené výhradně pro individuální vyšetřování problémových řidičů – žadatelů o vrácení řidičského oprávnění – tvoří původní, později zdokonalený (92-02), a dosud nepřekonaný metodický systém užívaný od poloviny sedmdesátých let v ČSAD n.p. Plzeň a v ČSAD n.p. – PL Ústí nad Labem, pro skupinová a individuální vyšetřování profesionálních řidičů selhávajících, problémových a nehodových.

Základní testová baterie aplikovaná v ČSAD Plzeň a schválená (1975) metodickým pracovištěm dopravní psychologie ÚSMD Praha, již tehdy zahrnovala vybrané efektivní projektivní testy přizpůsobené pro potřeby dopravní psychologie.

Nynější staronová testová baterie pro diagnostiku problémových řidičů se konstruovala tak, aby obsahovala všechny podstatné psychodiagnostické techniky pro analýzu dopravního charakteru a dopravního chování. Podkladem pro sestavení baterie sloužily výsledky výzkumů s psychodiagnostickými technikami z minulých let u stovek řidičů spolu s letitými praktickými zkušenostmi z vyšetření desítek tisíc řidičů v podnicích ČSAD.

**Důraz byl proto kladen v první řadě na testy osobnosti a až v řadě druhé na testy výkonové. Zásadou bylo, aby jednotlivé testy se navzájem doplňovaly, relevantní složky testů byly ve shodě, výsledky jednoho testu podporovaly výsledky testu druhého a hypotézy z projektivních testů nacházely oporu v testech psychometrických a naopak.**

( V baterii není proto například zařazen projektivní **Hand test**, který se v dopravní psychologii z podnětu ÚSMD Praha v osmdesátých letech zkoušel a v diagnostice profesionálních řidičů se příliš neosvědčil. Vysokou účinnost a vypovídací hodnotu naopak prokázal **Dia a tabulkový Zulliger Test**.)

**Upravená a rozšířená experimentální testová baterie o nové psychometrické a projektivní techniky se ověřovala od poloviny roku 2011 a mohla být považována za definitivní až po získání a verifikaci dat z praxe – zpětné vazby uskutečněné v roce 2015.**

**Stěžejní úlohou testové baterie je:**

- zmapovat životní a řidičskou historii řidiče
- popsat dopravní charakter řidiče a z toho odvodit předpokládané dopravní chování
- odhalit příčiny selhávání a případnou recidivu
- doporučit způsoby nápravy

Racionalita naší testové baterie spočívá v její efektivitě včetně přiměřené časové náročnosti i administraci a hlavně v účelovém spojení projektivních a psychometrických technik s dostatečnou vypovídací hodnotou.

Testový obsah baterie se částečně liší v závislosti na problémové skupině řidičů – N – A – D.

- a. psychodiagnostika problémových řidičů vychází ze základní – universální testové baterie, která se rozšiřuje, podle aktuálních požadavků pro upřesnění výsledků,
- b. pro kategorie řidičů skupiny A - D (alkohol + drogy) jsou vedle základní baterie aplikovány prověřené fakultativní techniky zejména projektivní testy, které mohou pronikat na dno osobnosti a upozornit na případnou psychopatologii,
- c. v testové baterii se preferuje psychodiagnostika zaměřená na osobnostní profil a motivační systém, před výkonnostními parametry a kognitivními procesy.

**Minimální časová náročnost základní metodiky VB – 11 aplikované při individuálním vyšetřování problémového řidiče je přibližně 2,5 až 3 hodiny.**

**Náčrt scénáře individuálního dopravně psychologického vyšetření problémového řidiče:**

- *První jednoduchý orientační **projektivní test** zaměřený na postoj k vyšetření i aktuální psychosomatický stav řidiče a na hypotetické poznání některých osobnostních rysů, potřeb, motivů pro řízení, je nasazen hned po úvodním **seznamovacím zahřívacím pohovoru a po vypsání vstupního dotazníku.***
- *Následuje vyplňování **anamnestického dotazníku životní a řidičské historie.** V mezech psycholog interpretuje projektivní test, aby mohl v souvislosti s vyplněným dotazníkem případně korigovat psychodiagnostický postup a pokračovat v rozkouskovaném rozhovoru, který předchází snímání **Testu volby ZRB - selektivního projektivního testu postaveného na Rorschachových zásadách.***
- *Pak psycholog předkládá soubor výkonových zkoušek.*
- *Baterii uzavírá nasazení **sady dotazníků, diagnostických škál, přístrojové techniky a strukturovaný polostandardizovaný rozhovor.***

## **Přehled psychodiagnostických technik metodiky VB-11**

**Universální testová baterie obsahuje:**

### **1. nové specifické dotazníky životní a řidičské historie pro tři kategorie řidičů –N-A-D.**

Dotazníky zjišťují podstatná anamnestická data a jsou doplněna o diagnostické dotazy a sadu nedokončených vět, které mohou upozornit na příznaky závislosti i nepřizpůsobivého, agresivního, neodpovědného aj. rizikového chování.

2. **zkoušky výkonových faktorů osobnosti** – psychická výkonnost (kvantitativní a kvalitativní složky) + řidičská inteligence zahrnující logické myšlení, obezřetnost, předvídavost, vizuální paměť, praxi aj. + koncentrovanost, pozornost (výběrovost, intenzitu, rozdělování, rozsah aj. ) psychomotoriku a sensomotoriku, správnost a rychlost reagování na zrakové a sluchové podněty, zrakový postřeh, zrakovou orientaci a diskriminaci, úroveň situačního přehledu v rizikových situacích, kvalitu zrakového vnímání periferního i prostorového, rozhodování a hodnocení rozmanitých podmětových situací.

3. **testy osobnosti** – projektivní testy – verbální a volby, dotazníky jednorozměrné a vícerozměrné + škály - vše určené pro diagnostiku dopravního charakteru a chování, struktury, integrity a dynamiky osobnosti, souhrnu rysů a potřeb včetně motivace.

4. **speciální přístrojová** psychologická technika s širokým diagnostickým rozsahem - Ostravský dispozitiv + WRTBV – vídeňský test rizikového chování v dopravním provozu.

1. **Vstupní dotazník** - s dodatky na preventivní ochranu psychologa – jednostránkový, obsahuje 21 uzavřených a otevřených dotazů na psychosomatický stav a aktuální postoje včetně připravenosti řidiče k vyšetření.
2. **Anamnestické dotazníky pro skupiny N-A-D** mají vícedimenzionální konstrukci, universální i specifický obsah se 45 otázkami otevřenými, uzavřenými, kontrolními a projektivními potřebnými k hlubšímu objasnění faktů v kontextu s daným problémem a výpisem z **evidenční karty řidiče**, případně výpisem ze zdravotní dokumentace nebo z trestního rejstříku a dokumenty ze soudního i správního řízení. **Koncepce dotazníků pro řidiče trestané za alkohol** ( i zbytkový) a **drogy** je z části odlišná od dotazníků **universálních** a zaměřená na objasnění klíčového problému. **Nedokončené věty** se liší u jednotlivých typů dotazníků tak, aby signalizovaly řidičské znalosti i osobnostní sklony řidiče - k agresivitě, úzkosti, rizikovosti, závislosti, nekonformnosti, náladovosti, sebepřeceňování, sebedoceňování a nepřizpůsobivosti i k mravnímu selhávání.
3. **Rozhovor – polostandardizovaný – ohniskový – rozkouskovaný** – vychází z pozorování ( vzhled, oblečení, úprava, chůze, stisk ruky, verbální a neverbální projevy...) z informací ze vstupního dotazníku, z anamnestického dotazníku a z orientačních výsledků projektivních testů. Dotazy se zaměřovaly na osobní a rodinnou a zdravotní anamnézu, řidičskou praxi, data z evidenční karty řidiče, rozbor přestupků a nehod a vysvětlení subjektivních příčin selhání
4. **Verifikovaná testová baterie pro analýzu osobnosti řidiče** – vychází z výsledků **experimentální testové baterie**, kterou tvořily soubory **dotazníků, škál, výkonových testů + přístrojové techniky a projektivních technik**.
5. **Baterie byla sestavená tak, aby diagnostikovala** strukturu dopravního charakteru řidiče se stěžejními osobnostními rysy, sklony, motivy a potřebami včetně konativních a kognitivních složek, řidičské inteligence aj. a objasnila **příčiny problémového dopravního chování, možnou recidivu, upozornila na hraniční i psychopatologické fenomény** – podezření na poruchu osobnosti, neuroticismus, ADHD, narcismus, závislost na návykových látkách a možné opakování negativního dopravního chování.
6. **Baterie obsahuje psychodiagnostické techniky** k ověřování kognitivních funkcí a procesů – posuzování koncentrace, výběrovosti, rozdělení, udržení a intenzity pozornosti, reagování na zrakové a zvukové podněty, paměti, vizuální orientace, psychické výkonnosti, periferního a prostorového vnímání (dispozitiv), schopnosti situačního přehledu, způsobu reagování v dopravním provozu, sklonu riskovat aj.

7. **Nedílnou součástí testové baterie tvoří projektivní techniky** – projekce orientovaná na řídičskou činnost nabízí hypotézy o osobnostní inklinaci řidiče, o akcentovaných rysech, o motivech k řízení a k životu i o tendencích k egocentrickým, nestandardním, agresivním, impulsivním, hněvivým nebo úzkostným reakcím, o úrovni stresové a frustrační odolnosti, o prožívání a emotivní dráždivosti i sensitivitě a o psychopatologických fenoménech aj.
8. **Diagnostiku dopravního charakteru** – osobnostních kvalit řidiče - prověřují v baterii v praxi osvědčené dotazníky a škály, které mapují klíčové rysy, sklony a potřeby spjaté s řídičskou činností - tíhnutí k extroverzi, introverzi, emotivitě, afektivitě, sensitivitě, přizpůsobivosti, agresivitě, nerozhodnosti, integritě, zdrženlivosti, dominanci, submisi, závislosti, úzkosti, maladaptivitě, netrpělivosti, popudlivosti, podrážděnosti, lehkomyšlnosti, riskování, sebestřednosti, impulsivnosti, sebekontroly, předvídavosti, ostražitosti, sebedůvěře, rizikovitosti, soutěživosti, vznětlivosti, prchlivosti, sebeovládání a úrovni superega - svědomitosti, opozičnosti, spolehlivosti, odpovědnosti včetně směru interakcí, spontánnosti, rigiditě aj.

**Závěrečná zpráva o dopravně psychické způsobilosti problémového řidiče určená lékaři obsahovala popis:**

1. řídičské a životní historie
2. dopravního charakteru
3. příčin selhání s možnou recidivou
4. předpokládaného dopravního chování
5. doporučení s poradenstvím a návrhem nápravných postupů včetně psychorehabilitace

**Závěrečná zpráva pro odbor dopravy v PL** obsahovala stručný popis dopravního charakteru, příčiny selhání s doporučením a úroveň dopravně psychické způsobilosti - způsobilý – **Z** způsobilý s omezením - **ZO** – nezpůsobilý – **NZ**.

**Způsobilost s omezením – ZO** - je vyjádřena opakovanou dopravně psychologickou kontrolou včetně kontroly evidenční karty EKŘ, případně doporučením k vyšetření řidiče na adiktologii, psychiatrii a neurologii nebo na absolvování psychorehabilitace.

## **METODIKA VB – 11 PRO PSYCHODIAGNOSTIKU ŽADATELŮ O VRÁCENÍ ŘIDIČSKÉHO OPŘÁVNĚNÍ skupin N+A+D:**

### **Základní univerzální testová baterie**

1. **VSTUPNÍ DOTAZNÍK** – univerzální - pro všechny kategorie VB řidičů
2. **ANAMNESTICKÉ DOTAZNÍKY U+A+D** – řídičské a životní historie + **EKŘ**
3. **LÜSCHERŮV OSMIBAREVNÝ SUBTEST** - pro dopravní psychologii
4. **ZULLIGER TEST** – upravený pro dopravní psychologii
5. **TEST VOLBY – ZRB** - pro diagnostiku problémových řidičů
6. **SPIDO – (zkrácený I HAVEZ)** - pro diagnostiku dopravního charakteru
7. **CATTELL 16 PF ( formy A,B,E)** – pro upřesnění dopravního charakteru
8. **CHŘ – 49** - poznání převažujícího způsobu dopravního chování řidiče
9. **RAVEN – set I.** – test řídičské inteligence
10. **TEST POZORNOSTI D – 2** – s interpretačním systémem pro řidiče
11. **MEILLI – Me - ABCD** – zraková paměť
12. **DISPOZITIVNÍ TEST + WRTBV** – rozhodování, reagování. rizikové chování

## **Alternativní doplňkové metody:**

1. RORSCHACH
2. MMPI
3. SPARO
4. FREIBURSKÝ OSOBNOSTNÍ DOTAZNÍK
5. NEO –PI-R
6. IHVAVEZ
7. PSSI – dotazník stylu a poruch osobnosti
8. BAUM – T (FDT)
9. DAS - 30
10. EOD + MB-30
11. DETERMINAČNÍ PŘÍSTROJ

## **VERIFIKOVANÉ TESTOVÉ BATERIE PRO ŘIDIČE SKUPIN: N - A - D**

**N** – 1. VD 2. AN – U 3. LT+ š 4. TV- ZRB 5. SPIDO 6. Catt- E 7. CHř -49 8. D - 2  
9. R – I. 10. Me – A 11. EOD, 12, Disp.T. 13. WRTBV

**A** – 1. VD 2. AN – A 3. LT+š ( LT – K) 4. ZULLIG ( Baum - T) 5. TV-ZRB 6.SPIDO (SPARO) 7.Catt - 16pf 8. D - 2 9.R – I. 10. Me – A 11. WRTBV

**D** – 1. VD 2. AN – D 3. LT+ š ( LT- K + B-T)) 4. ZULLIG (ROR) 5.TV-ZRB 6.SPIDO (SPARO) 7.Catt - 16pf (MMPI) 8. D-2 9. R – I. 10. Me – A 11. WRTBV

## **III. SOUHRN VÝSLEDKŮ VYŠETŘENÍ ŘIDIČŮ METODOU VB - 11**

### **Zvláštnosti dopravního charakteru řidičů skupin N – A - D**

#### **1. osobnostní vlastnosti:**

*egocentrismus* – jako výraz preference „JÁ“ a vlastního prospěchu – spoléhání na náhodu – náchylnost k riskantní jízdě bez přihlédnutí k ostatním řidičům i dopravním okolnostem

*agresivita + hostilita* - přehnaná sebedůvěra - sebeprosazování – hněvivost (popudlivost, zlostnost) - impulsivnost – nepřátelskost – bezohlednost - netrpělivost

*emocionalita* – negativní – vzrušivost, prožívání, sensitivita až hypersensitivita, anxiozita, studenost, plochosť, slabá citová rezonance bez empatie, afektivita, iritabilita, neuroticismus

*sebekontrola* – nízká – slabé sebeovládání i pokleslá stresová a frustrační odolnost

*sebehodnocení* – narušené – příznaky narcismu, pseudojistota, ambicióznost - soutěživost

*nepřizpůsobivost* – maladaptivita, sklon přizpůsobovat dopravní situace a prostředí sobě

*nevázanost* – bezstarostnost, lehkomyšlnost, povrchnost

## **2. schopnosti pro řízení:**

psychosomatická výkonnost, psychomotorické tempo, sensomotorická koordinace, prostorové a periferní vnímání, řidičská inteligence, koncentrace pozornosti, zraková diskriminace, vizuální a provozní paměť, reagování – obvykle v pásmu nižšího průměru nebo podprůměru

## **3. řidičská inteligence:**

logické myšlení málo pružné, spíše stereotypní, snížená předvídavost a obezřetnost i schopnost chápat důsledky rozhodování, pokleslá účinná kapacita rozumu se selektivním rozumovým selháváním

## **4. zdravotní stav – zpravidla v normě**

## **5. znalosti a dovednosti – přiměřené, ale často málo využívané**

## **6. praxe a zkušenosti – omezené nebo nedostatečně využívané**

**7. sociální vlastnosti** – neakceptování role řidiče a pravidel, nekonformita, interpersonální konfliktnost, ochablé sociální citění až asociálnost, podceňování a neúcta k lidem a věcem

**8. morální vlastnosti** – neodpovědnost, nesvědomitost, nespolehlivost, snížená pohotovost pomáhat druhým, neschopnost sebezpytování, absence pocitů viny a svědomí

## **Převažující psychogenní znaky v dopravním charakteru skupin N-A-D**

- náchylnost k egoismu se sklony k sebestřednosti
- narušená sociabilita s nízkou úrovní altruismu
- omezené schopnosti poučit se ze zkušeností
- sebeprosazování se bez ohledu na dopravní provoz, podmínky a prostředí
- sebepřeceňování se a podceňování druhých i dopravních situací a podmínek
- nedostatečná sebekontrola, předvídavost a obezřetnost
- sklony k rozumovému selhávání
- hněv, (popudlivost) a zlost se sklony k hostilitě
- ignorování autority a neúcta k lidem, věcem, přírodě
- sklony neuvažovat o důsledcích budoucích činů
- absence svědomí a pocitů viny
- přecitlivělost k egu, ale necitlivost k trestu
- sklony k náladovosti a rozladám
- tendence spoléhat na náhodu - riskovat
- volit unáhlená řešení dopravních situací v rozporu s realitou
- sklon nepřizpůsobovat se a přizpůsobovat dopravní prostředí sobě

*Za společného jmenovatele dopravního charakteru většiny vyhodovaných řidičů je možné považovat přítomnost náznaků nestandardní a disharmonické osobnostní struktury s akcentovaným egocentrismem a se sklony k agresivně impulsivním reakcím. Příznačné jsou nedostatečná sebekontrola, pokleslá účinná kapacita rozumu s rozumovým selháváním a neodpovědností i nepoučitelností, necitelností k trestu, pohrdáním autoritou včetně neúcty k hodnotám a k lidem, s tendencí opakovat stejné chyby. Podezření na poruchu osobnosti, závislost na alkoholu či drogách nelze u některých jedinců vyloučit.*

## **Nástin obecné definice problémového řidiče skupin N – A - D**

*Problémový – vybodovaný řidič - se vyznačuje nepřizpůsobivým dopravním chováním vlivem narušeného dopravního charakteru, ve kterém převládají negativní osobnostní a mravní vlastnosti. Úroveň schopností pro řízení zůstává v pásmu nižšího průměru.*

*Řidič se dopouští opakovaných přestupků zejména agresivního typu, například překračování rychlostních limitů a rizikových manévřů, požívá alkohol a drogy nebo obojí. Je náchylný ke skoronehodám a mívá malé nehody z vlastní viny anebo nehody střední i velké obvykle se zraněním či úmrtím. Řidiči bylo odejmuto řidičské oprávnění za porušování předpisů, hrubé přestupky, maření úředního rozhodnutí, vážnou dopravní nehodu, ujetí od nehody, za požití alkoholu a jiných návykových látek, případně byl odsouzen s podmíněným odkladem trestu anebo nepodmíněně a trest vykonal. Řidič bývá zpravidla necitlivý k trestům.*

*U problémového řidiče dominují nekázeň, neodpovědnost, nízká sebekontrola s výpadky rozumu, nerespektování autority a recidiva chyb s omezenou schopností učit se ze zkušeností.*

### **Psychické odlišnosti v dopravním charakteru skupin N – A – D v kontextu se způsobem selhávání, které vyplynuly z výsledků metodiky VB-11:**

**N** - nepřiměřená rychlost + nesprávné předjíždění + bránění v předjíždění + jízda přes plnou čáru + nedání přednosti + nehody + ujetí od nehody + maření úředního rozhodnutí + telefonování + nesvícení + vjíždění na železniční přejezd + nezapnuté pasy + technicky vadné vozidlo -nedodržování režimu jízdy + nezastavení na červenou aj.

*Osobnost egocentrická, s náznaky nestandardnosti a disharmonie, častěji vychýlená k extroverzi, ale obvykle i s chudší a chladnější neregulovanou emocionalitou. Přizpůsobivost spíše selektivní s inklinací k nepřiměřené sebejistotě. Zdůrazněné sklony k netoleranci, netrpělivosti, neodpovědnosti, k bezstarostnosti, k spoléhání na náhodu, k impulsivnosti, sebezprosazování, bezohlednosti a sebestřednosti, s pokleslým smyslem pro povinnost a realitu, s potřebou vyjadřovat hněv (zlostnost) agresivním reagováním. Omezená sebekontrola i schopnost se poučit. Tendence opakovat chyby. Nízký práh pro vznik agresivních a prchlivých reakcí. Schopnosti pro řízení v nižším pásmu průměru.*

**A** – pod vlivem alkoholu + zbytkový alkohol + nepřiměřená rychlost + nehody z vlastní viny + maření úředního rozhodnutí + ujetí od nehody

*Znaky egocentrismu, nestandardnosti a disharmonie s inklinací k introverzi nebo extro-introvertnímu ladění, nepřizpůsobivosti a emotivní vratkosti. Pohotovost k rozladám, úzkostným i agresivním reakcím, neuroticismu, citlivosti až přecitlivělosti, rezignaci a bohatšímu prožívání, situační sensitivnosti i desorientovanosti, vztahovačnosti, rozumovému selhávání, snížené sebekontroly se sklonem spoléhat na náhodu. Schopnosti v dolním pásmu průměru. Výskyt dekoncentrace a mentálních bloků nejsou výjimkou.*

**D** - drogy + nepřiměřená rychlost + nehody z vlastní viny + maření úředního rozhodnutí + ujetí od nehody

*Znaky egocentrismu, nestandardnosti, excentricity, disharmonie, nezralosti s emotivní labilitou a úzkostně depresivními příznaky narušené psychické rovnováhy. Sensitivnost až hypersensitivnost a zranitelnost s pohotovostí k hlubšímu prožívání, nejistotě, obavám, sebezpodceňování, rizikovému dopravnímu chování bez zvažování důsledků a odpovědnosti za vlastní činy. Necitlivost k společenským konvencím a k trestu, neúcta k lidem, přírodě i věcem, a dopravním pravidlům. Schopnosti spíše nízké + mentální bloky.*

## IV. PŘEHLED ZKUŠENOSTÍ A VÝSLEDKŮ ZPĚTNÉ VAZBY

Účinnost naší Metodiky VB – 11 prokázaly výsledky z řídičské praxe. Zpětná vazba prozradila míru shody dopravně psychologických závěrů s dopravním chováním problémových řidičů po ukončeném vyšetření a vrácení řídičského oprávnění.

Koeficient shody s praxí dosáhl hodnoty 0,82. Prediktivní validita uplatněných psychodiagnostických technik se pohybuje v průměru v rozmezí 0,78 – 0,85.

Z 250 vyšetřených žadatelů o vrácení řídičského oprávnění byl náhodným výběrem sestaven reprezentativní vzorek 106 řidičů z Plzně, Klatovska a Domažlicka, z toho bylo 6 řidičů uznáno dopravně psychicky nezpůsobilými.

- Nezpůsobilých (NZ) bylo 5 z Plzně a 1 z Klatov.

- U dvou řidičů uznaných za nezpůsobilé šlo o opakovaná selhání s alkoholem a u tří o opakovaná selhání s drogami.

- Ze 100 vyšetřených řidičů bylo 54 z Plzně, 30 z Klatovska a 16 z Domažlicka.

- Počet řidičů označených za dopravně psychicky způsobilé (Z) bylo ze 100 jen 19 a způsobilých s omezením (ZO) 81. (Z) řidičů bylo v PM = 8, KT = 7, DO = 4.

- Počet řidičů způsobilých (Z) bylo vzhledem k celkovému počtu nejvíce na venkově – v KT a DO v porovnání s počtem řidičů v PM.

- Počet řidičů způsobilých s omezením (ZO) byl nejvíce v PM 46 a na venkově 35.

- Nejvyšší počet řidičů spáchal přestupky pod vlivem alkoholu A = 53 především v PM.

- Druhý nejvyšší počet řidičů byl ve skupině N = 38 také především v PM.

- V PM, KT a DO byly nejpočetnější skupiny A řidičů.

- **Žádný řidič skupiny A nespáchal po vyšetření přestupek pod vlivem alkoholu.**

- Jeden mladý řidič skupiny D se nedostavil na naši kontrolu a opakovaně řídil pod vlivem drog a byl mu znovu odebrán ŘO. (Řidič se při našem ověřování - zpětné vazbě - přiznal k selhání a uvedl, že již jezdí po absolvovaném pětihodinovém vyšetření u psychologičky ADP, která si nevyžádala EKŘ a neznala výsledek našeho předchozího vyšetření: „ZO s omezením na rok!“)

- Nejvíce řidičů ZO spáchalo přestupky stejného i jiného druhu ve skupině N především v PM. Rovněž přestupky jiného druhu se častěji vyskytovaly v PM než na venkově.

- Celkem se 21 (22) řidičů dopustilo v době od vyšetření 27 přestupků zejména za překročení rychlostního limitu, nezapnuté pasy a telefonování. Celkem 10 řidičů spáchalo po jednom přestupku jiného typu, než jaký byl při vyšetření uveden v EKŘ. Jedinému řidiči (drogy) – jak bylo zmíněno - byl znovu odebrán ŘO a znovu vrácen.

- Nejvíce řidičů potrestaných za řízení pod vlivem alkoholu a drog bylo v PM.

- Nejkratší řídičskou praxi do 4 let měli řidiči skupiny D, pak řidiči skupiny A a nejdelší praxe byla zaznamenána u řidičů skupiny N.

### Shrnutí

- Přibližná doba, která uplynula od vyšetření byla zhruba u 42 řidičů do 4 let, u 31 řidičů do 3 let a u dalších 27 se pohybovala od roku do dvou let.
- Necelých 80 procent vyšetřených řidičů nebylo ve sledovaném období potrestáno za dopravní přestupek nebo nehodu a nebyl jim znovu odebrán ŘO.
- Častěji se pravděpodobně dopouštějí přestupků řidiči s bydlištěm ve městě v porovnání s řidiči bydlícími na venkově. Může to být i tím, že ve městě je frekventovanější dozor policie státní a městské.
- Tendenci k opakování stejných i jiných přestupků mají, podle očekávání, zřejmě více řidiči skupiny N a pak řidiči skupiny D.

- Zdá se pravděpodobné, že trest spolu s dopravně psychologickým vyšetřením řidiče poučily a mnozí se i proto mohou chovat obezřetněji, snažit se o sebekontrolu a sledování případného nárůstu bodů.
- **Nejrizikovější jsou řidiči do 24 let s krátkou praxí a ze skupiny D.** Převážně se jedná o řidiče s narušeným dopravním charakterem a nestandardní osobností, kteří jsou egocentričtí, neodpovědní, nespolehliví, bezstarostní a zpravidla i nepoučitelní a necitelní k trestu. Podezření na poruchu osobnosti není vyloučeno.
- Řidiči uznáni jako způsobilí (Z) se patrně mohli napravit a jen zřídka, v porovnání s řidiči s omezenou způsobilostí (ZO), se mohou dopouštět přestupků.
- V závěru vyšetření je vždy vhodné seznámit řidiče s orientačními výsledky, upozornit je na nedostatky a poradit jim v čem a jak se mohou vyvarovat selhání.
- Řidiči s opakovaně odejmutým ŘO se zpravidla již nedostaví k stejnému dopravnímu psychologovi a vyhledávají psychologa, který nežádá EKŘ.
- **Dopravní psycholog by měl vždy posuzovat soubor přestupků a nehod z čerstvého výpisu z evidenční karty řidiče - EKŘ výhradně z odboru dopravy, které eviduje podrobně řidičskou historii a zaměřit se zejména na rozbor opakovaných stejných prohřešků a opakovaného odebrání ŘO.** ( Pošta předkládá pouze stručný seznam bodovaných přestupků. V případě 0 b se minulostí nezabývá.)
- Dopravní psycholog, který vyšetřuje řidiče s opakovaně odejmutým ŘO by měl **požádat o zprávu** s výsledkem posledního dopravně psychologického vyšetření a v souladu s tím upřesnit posouzení řidiče!
- Řidiči s opakovaně odejmutým ŘO, opakovaně potrestaní za maření úředního rozhodnutí, za opakovaná požití drog nebo alkoholu, patří k nejrizikovějším a měl by se při jejich vyšetření klást důraz na analýzu životní historie, rodinného prostředí a osobnosti. **U těchto řidičů může jít o poruchu osobnosti.**
- Řidiči s opakovaným odebráním ŘO, bez ohledu na zmíněné skupiny N-A-D, by se měli podrobit vyšetření u dalších odborníků (adiktologie, psychiatrie) a případně, pokud je to možné absolvovat psychorehabilitaci.
- U řidiče, jemuž byl po dopravně psychologickém vyšetření v kontrolním období znovu odebrán ŘO, je nutné **uvažovat o nedoporučení ŘO** a řidiče doporučit při podezření na přítomnost psychopatologických fenoménů nebo na poruchu osobnosti k vyšetření klinickému psychologovi a k psychiatrovi.
- **Zpětná vazba naznačila dostatečnou účinnost a soulad mezi výsledky aplikované metodiky a dopravním chováním problémových řidičů. Užití psychodiagnostické techniky mají potřebnou vypovídací i predikční hodnotu a dostatečnou kapacitu k odhalení příčin nepřizpůsobivého, agresivního a rizikového chování řidičů převážně vyplývajícího z osobnostních dispozic.**
- Systémově pojatá Metodika VB – 11 představuje také tvořivou a efektivní součinnost projektivních a psychometrických technik, které umocňují objektivitu výsledku a přispívají k objasnění zdrojů selhání a upřesňují obsah poradenství.
- Pokud je naše metodika aplikovaná a interpretovaná v souladu s naším pojetím a pokyny, přináší totožné výsledky bez ohledu na subjekt, který ji předkládá.
- Chybou je skupinové vyšetřování problémových řidičů, které má opodstatnění v dopravní psychologii pouze při výběrových řízeních. **Vážným odborným prohřeškem jsou smíšené skupiny problémových a neproblémových řidičů vyšetřovaných stejnou metodou.** Účinnost výsledků je prokazatelně nedostatečná!

- **Naprosto nezbytné je, v zájmu zvýšení účinnosti dopravně psychologických vyšetření, zavedení republikové databáze (registru) vyšetřených řidičů – žadatelů o vrácení řidičského oprávnění. Tento požadavek jsme zaslali Asociaci dopravních psychologů a dalším orgánům včetně MD již na podzim v roce 2011.**

## V. ZÁVĚR

Poprvé jsme se pokusili o zpětnou vazbu (Metodika ÚSMD Praha - 1975 s projektivními a psychometrickými technikami) v dopravní psychologii v osmdesátých letech u profesionálních řidičů ČSAD n.p, Plzeň. S ověřením řidičské historie řidiče po absolvovaném vyšetření nebyl žádný problém. V podniku panoval racionální systém kontroly řidičů – evidovaly se ujeté kilometry, přestupky a nehody. S privatizací podniku a rozdělením na oddělené akciové společnosti nákladních vozidel a autobusů v roce 1995 tento systém zanikl. Do zpětné vazby (1985) bylo zařazeno 500 řidičů z toho 300 řidičů nákladu nad 7,5 t a 200 řidičů linkových autobusů pět let po vyšetření s ověřenou EK z dopravního inspektorátu.

**Dopravně psychická způsobilost byla a dosud je u ČSAD Plzeň hodnocena pěti stupni:**

- 1 = **Nadprůměrný** – mezi psychickou kapacitou řidiče a požadavky profese existuje relativně úplný soulad. Předpokládaná pracovní úspěšnost je u vysoce exponovaných doprav i v zátěžových podmínkách a situacích.
- 2 = **Lehce nadprůměrný** – psychická kapacita je přiměřená požadavkům profese. Ve zkuškovém profilu převažují nadprůměrné výsledky. Předpokládá se úspěšnost u všech náročných doprav i v zátěžových podmínkách a situacích.
- 3 = **Průměrný** – psychická kapacita zůstává surčítými výhradami přiměřená požadavkům profese. Předpokládaná úspěšnost je u běžných druhů doprav. Nevylučují se problémy ve výjimečně zátěžových podmínkách a situacích, ale kompenzace je převážně zaručena.
- 4 = **Podprůměrný** – psychická kapacita není přiměřená požadavkům profese. Očekáváme problémové dopravní chování, podstatně sníženou pracovní úspěšnost. I když je určitá kompenzace ještě možná, nevylučuje se i v nepřilíš intenzivní psychické zátěži selhání!
- 5 = **Nežádoucí** – psychická kapacita je ve výrazném rozporu s nároky profese. Řidič není takřka schopen nedostatky kompenzovat. Předpokládají se opakovaná selhání i v nenáročných dopravních podmínkách a situacích.

**Výsledky řidičů hodnocených stupni 1 – 4 zpětné vazby ukázaly:**

- 1 = 6 procent řidičů – bez přestupků a nehod z vlastní viny.
- 2 = 25 procent řidičů – 2 procenta s přestupky – nehody se žádný nedopustil.
- 3 = 62 procent řidičů - 12 procent s přestupky – nehody z vlastní viny 2 procenta.
- 4 = 7 procent řidičů - 26 procent s přestupky - nehody z vlastní viny 9 procent

Mnohem složitější bylo nyní získat informace o řidičské historii 100 již vyšetřených žadatelů o vrácení řidičského oprávnění. Pouze jediný odbor dopravy se odvážil zkontrolovat podle našeho reprezentativního vzorku 100 vyšetřených řidičů od poloviny roku 2011 do poloviny roku 2015 evidenční karty a zapsal anonymně údaje o řidičích do našich tabulek.

Odbory dopravy odmítaly podat informace o řidičích z důvodu zákona o ochraně osobních dat. Úředníci neměli ani zájem předat data s EKŘ anonymně, aby se vyhovělo zákonu, tak jak to provedl zmíněný odbor dopravy, jehož ředitele také zajímala efektivnost dopravně psychologických vyšetření a byl mile překvapen nepatrným nárůstem nových přestupků. Potíže byly i se získáním informací z MD ČR, který vede databázi (EKŘ) všech řidičů v ČR. Odbor MD ČR si vyžádal písemnou žádost o sdělení požadovaných informací adresovanou příslušnému náměstkovi, ale od realizace jsme vzhledem k nadměrnému časovému prodlení a byrokratickým překážkám, upustili.

Necelou polovinu dat se nakonec podařilo přece jen získat a to přímo od vyšetřených řidičů. Součástí našich anamnestických dotazníků je totiž kromě osobních údajů řidiče také adresa

jeho bydliště s číslem telefonu. Do jaké míry byla sdělení vyšetřených řidičů objektivní se však podařilo ověřit jen u třetiny jedinců, kteří se dostavili na psychologické kontroly s EKŘ. Výsledky zpětné vazby považujeme proto za pilotní a orientační, byť zkušenosti napovídají, že mohou odpovídat aktuální realitě a spolehlivost získaných dat se nezdá z hlediska statistické teorie pravděpodobnosti vážně oslabena.

**PhDr. et Mgr. Karel Havlík, (1937) akreditovaný dopravní psycholog Centra psychologie práce a ČSAD autobusy a.s. Plzeň se čtyřiceti dvouletou praxí v oboru a člen Sdružení dopravních psychologů a specialistů a Asociace psychologů práce a organizace ČR.**  
havlik@agakcent.cz

**PhDr. Jiří Seidlic, (1939) akreditovaný dopravní psycholog se čtyřicetiletou praxí v oboru – Psychologické středisko Ústí nad Labem, člen Asociace dopravních psychologů ČR**  
J.Seidlic@mag-ul.cz

7 / 2015 – Plzeň – Ústí nad Labem

## PŘÍLOHY

### Zpětná vazba

#### Tabulky – I. – VI. souboru řidičů – žadatelů o vrácení ŘO

##### T-I. NÁHODNĚ VYBRANÝ SOUBOR ŘIDIČŮ Z 250 DOPRAVNĚ PSYCHOLOGICKY VYŠETŘENÝCH ŽADATELŮ O ŘO V LÉTECH 2011–2015

Hodnocení dopravně psychické způsobilosti					
Skupiny	Z	ZO	NZ	Celkem	n=106
N	12	26	1	39	
A	7	46	2	55	
D	–	9	3	12	

##### T-II. VĚKOVÉ ROZMEZÍ VYŠETŘENÝCH ŽADATELŮ O ŘO n = 100

Věk	20–24	25–30	31–35	35 a více	Celkem
N	13	16	7	2	38
A	16	26	8	3	53
D	6	3	–	–	9

##### T – III. ŘIDIČSKÁ PRAXE VYŠETŘENÝCH ŽADATELŮ O ŘO n = 100

Praxe	do 4 let	do 8 let	do 12 let	nad 12 let	
N	14	19	4	1	38
A	17	28	6	2	53
D	8	–	–	–	

**T-IV. DOPRAVNĚ PSYCHICKÁ ZPŮSOBILOST VYŠETŘENÝCH ŽADATELŮ  
O ŘO V PLZNI – V OKRESECH KLATOVY A DOMAŽLICE n = 100**

Způsobilost	Z			ZO			Celkem
<b>PM</b>							
N	4			12			16
A	4			28			32
D	–			6			6
<b>KT</b>							
N	6			9			15
A	1			12			13
D	–			2			2
<b>DO</b>							
N	2			5			7
A	2			6			8
D	–			1			1

**T-V. VYŠETŘENÍ ŽADATELÉ O ŘO S NOVÝMI A JINÝMI PŘESTUPKY  
SPÁCHANÝMI V ODBODÍ PO VRÁCENÍ ŘO V LÉTECH 2011–2015**

Způsobilost	Přest.	Z			ZO			Celkem
		N	A	D	N	A	D	
	1	3	–	–	8	3	2	16
	2	–	–	–	4	–	–	4
	3	–	–	–	1	–	–	1
	Př.st.							21
<b>PM</b>	1	1	–	–	1	–	–	–
	2	–	–	–	4	–	–	–
	3	–	–	–	1	–	–	7
<b>KT</b>	1	2	–	–	1	–	–	3
	2	–	–	–	–	–	–	–
<b>DO</b>	1	–	–	–	1	–	–	1
	2	–	–	–	–	–	–	–
	Př. jiné							
<b>PM</b>	1	–	–	–	3	2	1	5
<b>KT</b>	1	–	–	–	1	1	1	3
<b>DO</b>	1	–	–	–	1	–	–	1

**T – IV. ŘIDIČI SE ZTRÁTOU ŘO PO VYŠETŘENÍ 2011 – 2014**

	Z			ZO		
	N	A	D	N	A	D
<b>PM</b>	–	–	–	–	–	1
<b>KT</b>	–	–	–	–	–	–
<b>DO</b>	–	–	–	–	–	–

**Metodika obsahuje celkem 35 stran.**

**Stručný popis vybraných testů z testové baterie metodiky VB – 11, příklady z kazuistiky + příklady zpráv pro lékaře a odbor dopravy je určen pouze pro akreditované dopravní psychology – na požádání obratem zašleme – žádejte na:**

**[Kniha DP@seznam.cz](mailto:Kniha DP@seznam.cz)**

**[J.Seidlic@mag-ul.cz](mailto:J.Seidlic@mag-ul.cz)**