

Oponentský posudek disertační práce PhDr. Jany Šmolíkové

„Psychologická intervence u problémových řidičů“

FF UK Praha 2012

Předložená disertační práce paní PhDr. J. Šmolíkové, týkající se problematiky psychologické intervence u problémových řidičů vychází tematicky z potřeb praxe dopravních psychologů a jejím hlavním cílem je přispět ke zlepšení efektivity rehabilitačních postupů především u tzv. „vybodovaných“ řidičů, což je doporučováno Standing Committee Traffic Psychology EFPA a provádí se úspěšně v okolních státech. Pro návrat vybodovaných řidičů zpátky k řízení nestačí pouze absolvování povinného dopravně psychologického vyšetření podle zákona č. 133/2011 Sb., ale brzy budou povinné některé typy rehabilitačních programů k modifikaci chování a postojů řidičů s problematickým průběhem řídicí praxe. Lze tedy jen uvítat téma předložené disertační práce autorky PhDr. J. Šmolíkové.

Struktura předložené práce plně odpovídá požadavkům kladeným na disertační práci. Je přehledně členěna na část teoretickou, která na základě zpracování světových literárních pramenů uvádí vyčerpávající popis problematiky nehodovosti, (příčiny nehod, teorie nehod, teorie chyb, model chování řidičů, dále pasáže o teoretických přístupech k prevenci nehod a možných intervencích). Detailně popisuje rehabilitační programy pro problémové řidiče v různých zemích od počátku jejich použití v USA v r. 1928, jejich typy užívané v Německu, Rakousku a Švýcarsku, včetně důkladného popisu švýcarských a německých programů pro obnovení způsobilosti k řízení a hodnocení efektivity rehabilitačních programů pro problémové řidiče. V deváté kapitole, zabývající se teoriemi změn chování se autorka podrobně zaměřuje na modely riskování, teorii plánovaného chování, teorii interpersonálního chování, teorii motivace k ochraně, teorii seberegulace a teorii změny, které slouží k objasnění toho, proč a jak se řidiči chovají určitým způsobem s cílem predikce chování.

Kapitola 10 popisuje charakteristiky zvolených rizikových skupin řidičů (starších a agresivních a riskujících). Pro starší řidiče je velmi podrobně rozebrán tzv. deficitní model stárnutí, nehodovost starších řidičů a popis staršího výzkumu řidičů s nehodami a bez nehod. Další podkapitola se zabývá popisem hodnocení kompetencí pro řízení a popisuje výzkumy zaměřené na možnost starších řidičů řídit vozidla pokud možno bezpečně v souvislosti se změnami jejich schopností ve vztahu k věku, včetně popisů kurzů bezpečných stylů řízení či edukační programy k rozvoji náhledu na vlastní schopnosti starších řidičů s vyšším počtem zaviněných nehod. Další podkapitola postihuje agresivní a riskující řidiče, agresivní řízení, koncept vzteku na silnicích, nejruznější příčiny agresivního jednání a zejména osobnost agresivního řidiče. Velká pozornost je věnována zjišťování agresivního řídicího chování, analýze rizikového chování, vztahu mezi spolucestujícími a riskováním zejména mladých řidičů, problematice hyperaktivních jedinců s ADHD a jejich řídicími dovednostmi, event. vlivu osobnostních proměnných na vztek při řízení. Četné výzkumy potvrdily, že vyhledávání vzrušujících zážitků, nesvědomitost a zlost/hostilita se ukázaly jako dobré prediktory dopravních přestupků. Další podkapitoly se věnují problematice rizikových postojů k dopravě u osob, které ještě nemají řídicí oprávnění a vnímání rizika a řídicí zkušenosti u začínajících řidičů. Poslední 11. kapitola teoretické části sice dle abstraktu obsahuje „metodické otázky rozboru chování řidičů“, ale ve skutečnosti popisuje Dotazníkové metody pro rozbor chování řidičů a vedle důkladného popisu dvou nejužívanějších dotazníkových metod (DBQ a DAS) jsou uvedeny charakteristiky metod použitých při výzkumu (DBQ, DAS, SIML, SPARO), včetně přístrojových (Vienna Test System – Expert System Traffic). Empirická část popisuje cíle, metody a výsledky dvou etap výzkumu, z nichž první se věnuje problematice ověření vhodnosti metod pro vyšetřování problémových řidičů. Cílem bylo dle

autorky „prozkoumat postoje a chování většího souboru českých řidičů (DBQ, DAS a SIML, označeného jako DAS 2 nebo IMCH) a ověřit jejich vhodnost ve vztahu k následkům nepřizpůsobeného či nebezpečného chování v dopravě i k dalším charakteristikám. Administrace metod byla provedena u 92 studentů Dopravní fakulty ČVUT a u 563 osob v rámci diagnostiky pro Českou armádu. Přiznám se zcela upřímně, že jsem vůbec nepochopil, proč se autorka zaměřila ve svém výzkumu na skupinu osob v rámci diagnostiky, pro Českou armádu, když je všeobecně známo, že jejich motivace pro vyplňování jakýchkoliv dotazníků a testů je velmi účelová (a s ohledem na jejich profesní působení často i disimulační či výrazně sociálně dezirabilní) a proč se raději nezaměřila svůj výzkum na skupiny avizované v teoretické části práce v kap. 10. Charakteristiky zvolených rizikových skupin řidičů, kde jsem a priori očekával, že po teoretickém popisu starších řidičů a jejich kompetence pro řízení a druhé skupiny agresivních a riskujících, zejména mladších řidičů, bude logicky následovat i experimentální srovnání těchto skupin. K mému očekávání mne vedla i citace na str. 59 teoretické části práce, kde je uvedeno: *“U první námi vybrané cílové skupiny, starších řidiček a řidičů, při aktivitách k udržení či nápravě jejich způsobilosti k řízení lze vycházet z poznatků o změnách somatických i psychických funkcí. Tyto změny lze diagnostikovat vhodnými metodami. U druhé námi vybrané cílové skupiny (řidiči s vyšší tendencí k riskování) jsme v návaznosti na poznatky, které vycházejí z rozboru zahraničních i našich výzkumů realizovali výzkumný projekt s cílem prohloubit diagnostiku ve prospěch zásahů u této skupiny“.* (!)

Ve světle těchto poznatků zjištěné nálezy vyznívají poněkud jinak, např. na str. 67 je uvedeno, že ve skupině studentů DF bylo nejvyšší procento jednotlivců, kteří měli 2 a více nehod. (Otázka je, zda to bylo zjišťováno pouze z Dotazníku k základním osobním a řidičským údajům – viz Příloha 5, či to bylo objektivizováno např. výpisem z Evidenční karty řidiče či záznamem přidělených trestných bodů).

Na str. 68 nesouhlasí počty v tabulkách – celkově se jednalo o 655 zkoumaných osob, ale v první části tabulky (Nehody) se jedná pouze o 615 osob a v druhé části tabulky (Pokuty) se jedná o ještě menší počet – 539 osob. Proto se logicky ptám – co zbývající osoby – nevypovídaly vůbec, nebo se jejich Dotazníky k základním osobním a řidičským údajům nepodařilo od zkoumaných jedinců získat?

Předpokládám, že popisná statistika výsledků ve škálách DAS a DBQ je správná (a autorka si je správně vědoma, že možné ovlivnění výsledků a případné zkreslení může být vyvoláno snahou v příznivý dojem v situaci výběru do zahraniční mise). Reliabilita škál obou použitých dotazníků DAS a DBQ byla velmi vysoká a byla srovnatelná s německým a slovenským ověřováním. Rovněž výpočty reliability Stručného inventáře malých chyb a Korelační analýza jsou možná ovlivněny výzkumným souborem (jak autorka uvádí na str. 92 *„V německém souboru bylo větší procento osob, které způsobily dopravní nehodu než v našem souboru“*).

Nepochopil jsem, proč při zjišťování vztahu DAS a DBQ ke Stručnému inventáři malých chyb jsou položky označované IMCH 1- IMCH 17 se náhle popisuje *„statisticky velmi významný vztah mezi jedenácti zvolenými položkami Stručného inventáře malých chyb, označenými jako DAS 2 a všemi škálami DAS a DBQ“*.

Ve druhé etapě výzkumu byly zjišťovány vztahy osobnostních charakteristik (SPARO) k výkonovým charakteristikám, měřeným metodikou VTS Schuhfried, zejména ve vztahu k riskování (WRBTV) a nehodovému chování měřenému DBQ a DAS.

Autorka zde rozšířila výzkum o ověření tří hypotéz ve vztahu k obecné hladině přijetí rizika (OR), tendence spoléhat na náhodu (TN) a motorické hybnosti (MH).

Druhá etapa započala retestem dotazníků DAS a DBQ, dále 62 studentů Dopravní fakulty ČVUT posoudilo závažnost různých druhů agresivního chování a u 30 vybraných studentů

s výrazně vyššími hodnotami v dotaznících DBQ a DAS (!) byl prováděn výzkum za pomoci dotazníku SPARO a individuálního vyšetření pomocí expertního systému VTS, doplněného o test WRBTV (Risk Taking Test Traffic), Výsledky byly zpracovány pomocí statistického software SPSS (deskriptivní analýza dat, neparametrická korelační analýza a regresní analýza – lineární regrese postupem BACKWARDS). Výsledky prokázaly statisticky významné korelace mezi vyšším počtem pokut a vyšším sociálním exhibicionismem, vyšší hladinou přijímání rizikových aktivit a vyšší obecnou hladinou psychické vzrušivosti a u vyššího počtu nezaviněných nehod s vyšší adjustační variabilitou. Regresní analýza prokázala řadu zajímavých nálezů, bohužel omezených použitým souborem 30 studentů Dopravní fakulty ČVUT. Autorka předložené disertace potvrdila vztah mezi některými osobnostními charakteristikami z dotazníku SPARO a charakteristikami dopravního chování (zjištěné dotazníky DAS a DBQ). V závěru práce autorka uvádí, že její výsledky potvrdily vliv osobnostních dimenzí riskování na projevené nebezpečné chování v dopravních situacích, že zvolený diagnostický přístup byl úspěšný při získávání poznatků, které lze v intervenčním působení využít. Bohužel nebylo využito tzv. ekologické validity, tj. ověření vhodnosti použitých metod u skutečných pachatelů dopravních nehod či u agresivních řidičů vybudovaných v rámci bodového systému, který v ČR platí od 1.7.2006.

A protože název celé disertace zní: „Psychologická intervence u problémových řidičů“, nenalezl jsem v celé práci nic, co by toto téma naplnilo. O psychologické intervenci i o problémových řidičích se hovoří pouze v literární části, v empirické části jde o výzkum na studentech dopravní fakulty a na vojácích z povolání v souvislosti s jejich povinným testováním před výběrem na zahraniční mise. A aby celá psychologická intervence byla odbyta větou „...dá se již nyní doporučit zavedení psychologických kurzů pro agresivní řidiče, podobně jako je tomu u kurzů defenzivního řízení nebo programů pro řidiče závislé na alkoholu. Je třeba rozpracovat obsah a metodiku takového kurzu“ mi připadá poněkud nedostatečné.

Rovněž mne mrzí některé marginální nedostatky, které se netýkají podstatných stránek práce (a které vznikly nejspíše nepozorností při prepisování) – např. poděkování mgr. D. Černochové (str.3), *dočasným psychologickým stavům* (str. 18), zatímco na str. 19 se popisují *psychické stavy pohody*, věta na str. 25 „*Při této riskující tendenci jde o hledání nejvýhodnějšího vztahu mezi umožní předpoklady daného subjektu k řešení situace a její volbou akce k jejímu adekvátnímu řešení*“ nezní příliš logicky, *rehabilitačních programů pro řidiče* na str. 34, „*Tyto tři země také organizovaly první mezinárodní workshop o rehabilitaci řidičů v r. 1979*“ na str. 34 – ale nejsou zmíněny které země – snad N, R, Švýcarsko ?), *provádět jen odborných psycholog s dostatečnou kvalifikací* na str. 36, na str. 50 je podrobně citována práce W. H. Brouwera, ale autor a citovaná práce nejsou uvedeny v seznamu literatury, **11.1 DBQ (Driver Behaviour Questionnaire – Dotazník o chování řidiče)** je na str. 62 popisován jako Dotazník chyb řidičů (DBQ), na str. 65 se opakují věty „*SPARO považujeme za vhodnou metodu k zjišťování osobnostních rysů. Hlavně se nám jedná o komplex rysů sytících dimenze sklonu k rizikovému chování*“, „*rekreanti*“ (zřejmě mělo být uvedeno rekrutanti – na str. 67), *škálami* str. 90, proč je Stručný inventář malých chyb jednou označován jako SIML na str. 65 a na str. 66 jako DAS 2 nebo IMCH jsem nepochopil a je to poněkud zavádějící...

editoři sborníku Fit to Drive jsou W.-R. Nickel a P. Sardi (*ne P. Sarid*) - str. 118).

Všechny tyto drobnosti jsou snadno odstranitelné a nemají vliv na kvalitu celé práce, ale při troše pozornosti mohly být odstraněny ještě před definitivním vytištěním, protože snižují její hodnotu.

Závěr:

Disertační práce PhDr. J. Šmolíkové řeší velmi aktuální a společensky významnou problematiku psychologické intervence u problémových řidičů, možnosti jejich diagnostiky a jejich následné řidičské rehabilitace. Bohužel empirická část práce zklamala mé očekávání, zkoumaný soubor neodpovídá tomu, co bylo presentováno v teoretické části. Pokud jde o teoretickou část, statistické zpracování, grafy a tabulky, práce sice formálně vyhovuje požadavkům kladeným na disertační práci, její ekologická validita je nevalná a proto jí doporučuji k obhajobě po určité úpravě. Jako námět k možné úpravě by stála za pozornost konfrontace zjištěných výsledků s dlouhodobým výzkumem starších či skutečných problémových či agresivních řidičů, kteří jsou vybodováni podle zákona č. 133/2011 Sb.

V Praze dne 18. května 2012

PhDr. Martin Kořán, CSc.
Primář oddělení klinické psychologie
Nemocnice Na Homolce
(a bývalý vedoucí psycholog ÚLPO ÚVN Praha)
Místopředseda Asociace dopravních psychologů ČR