

II Ogólnopolska Konferencja Psychologii Transportu

24-25 czerwca 2022 r.



Książka abstraktów



Wykłady plenarne:

ML. INSP. TADEUSZ KLUZIAK

Komenda Wojewódzka Policji w Gdańsku

„Bezpieczeństwo ruchu drogowego w województwie pomorskim”

Podczas wystąpienia omówiony zostanie stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym w województwie pomorskim za ostatnie 10 lat. Przedstawione zostaną dane statystyczne dotyczące ilości wypadków drogowych oraz osób poszkodowanych w ich wyniku.

W trakcie prezentacji prześledzimy zmiany zachowań kierujących w odniesieniu do danych o ujawnianych kierujących będących pod wpływem środków psychoaktywnych oraz zatrzymywanych prawach jazdy za przekroczenie prędkości o 50 km/h w obszarze zabudowanym w trakcie ostatnich kilku lat.

Druga część wystąpienia poświęcona będzie zaprezentowaniu działań ukierunkowanych na poprawę stanu bezpieczeństwa na pomorskich drogach – kontrolnych oraz edukacyjnych.

W ramach podsumowania, postaramy się odpowiedzieć na pytanie: „Czy jest sens edukować o bezpieczeństwie w ruchu drogowym i czy zasad bezpieczeństwa można się nauczyć?”.

DR HAB. MAREK WIERGOWSKI

Katedra i Zakład Medycyny Sądowej, Wydział Lekarski, Gdański Uniwersytet Medyczny

" Problematyka diagnostyczno-prawna związana ze spożyciem alkoholu etylowego w kontekście ucieczki kierowcy z miejsca zdarzenia

Wg statystyk policyjnych w co 12 wypadku drogowym w Polsce sprawca ucieka z miejsca zdarzenia, przy czym jako powód ucieczki sprawcy podają stan szoku powypadkowego lub brak dokumentów uprawniających do kierowania. Trzecim najczęstszym powodem ucieczki jest stan nietrzeźwości, który kierowcy próbują ukryć. W polskim prawie ucieczka z miejsca zdarzenia jest traktowana na równi z jazdą samochodem w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 42 § 2 k.k. oraz art. 178 § 1 k.k.). Niezmiernie istotnym przy tym jest zamiar i cel ucieczki z miejsca zdarzenia. Nie będzie bowiem ucieczką z miejsca zdarzenia sytuacja, w której kierowca oddalił się w celu np. wezwania pomocy medycznej. Schemat postępowania nietrzeźwych kierowców, którzy chcą uniknąć odpowiedzialności i uciekają z miejsca zdarzenia jest często bardzo podobny. Analiza przypadków opiniowanych w Katedrze i Zakładzie Medycyny Sądowej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego dowodzi, iż na ogół po zdarzeniu komunikacyjnym kierowcy uciekają natychmiast lub chcą dojść do porozumienia z poszkodowanymi próbując wręczyć np. gotówkę, a następnie gdy poszkodowani wyczuwają alkohol i nie chcą się porozumieć, to również w takim przypadku sprawcy uciekają z miejsca zdarzenia. Odszukani przez policję sprawcy tłumaczą się, iż uciekli i spożyli alkohol z powodu szoku powypadkowego i nerwową sytuacją związaną z okolicznościami zdarzenia. Niekiedy kierowcy przedstawiają później dowody zakupu alkoholu i jego spożycia po zdarzeniu w postaci paragonów ze sklepu monopolowego czy restauracji. W piśmiennictwie wskazuje się, iż nietrzeźwość stanowi silny bodziec dla próby ucieczki, a wszelkiego rodzaju tłumaczenia oddalenia się z miejsca wypadku np. tzw. szokiem nie znajdują w zasadzie uzasadnienia zarówno z medycznego, jak i psychologicznego punktu widzenia. Z punktu widzenia biegłego toksykologa sądowego nieuprawnione i niemożliwe jest ustalenie intencji z jaką kierowca

zbiegł z miejsca zdarzenia. Biegli opiniujący w tego rodzaju sprawach otrzymują wraz aktami na ogół co najmniej dwa wyniki badań krwi lub powietrza wydychanego, do czego policja jest zobowiązana zarządzeniem Komendanta Głównego Policji. Biorąc pod uwagę fakt, iż kierowca jest najczęściej zatrzymywany po kilku godzinach od ucieczki a przeciętny okres fazy wchłaniania alkoholu w organizmie ludzkim wynosi od 0,5 do 1,5 godziny, to zwykle nie jest możliwe wykazanie, czy podejrzany sprawca spożywał alkohol wyłącznie po zdarzeniu czy przed i po zdarzeniu. Obliczenia retrospektywne i prospektywne w oparciu o wyniki badań analitycznych oraz zeznania mogą wykazać jedynie zgodność lub sprzeczność z deklaracjami osoby podejrzanej z dość znacznym marginesem niepewności tych obliczeń. Wobec ograniczonych możliwości opiniodawczych obliczeń retrospektywnych i prospektywnych większego znaczenia nabiera całokształt dowodów zgromadzonych w sprawie, a więc m.in. objawów działania alkoholu opisywanych przez świadków zdarzenia, intencji ucieczki z miejsca wypadku czy zeznań podejrzanego składanych w trakcie trwania procesu sądowego.

DR HAB. ADAM TARNOŃSKI PROF. UMK
Instytut Psychologii UMK w Toruniu

„Kiedy osobowość jest czynnikiem ryzyka: Alternatywny model diagnostyczny w DSM-5”

Badanie osobowości w procesie rekrutacji, czy też oceny zdolności pracownika do wykonywania konkretnej pracy jest obwarowane poważnymi ograniczeniami, ponieważ Kodeks Pracy nie pozwala pracodawcy na zbieranie innych danych niż niezbędne do decyzji o zatrudnieniu. Również RODO zezwala na zbieranie wyłącznie danych bezpośrednio koniecznych z uwagi na cel postępowania. W badaniach niektórych grup pracowników ocena osobowości jest jednak wprost wymagana przepisami prawa. Dyrektywa 2006/126/WE ws. praw jazdy stwierdza, że przyczyną odmowy wydania prawa jazdy mogą być „zaburzenia osobowości mające negatywny wpływ na ocenę sytuacji, zachowanie lub zdolności adaptacyjne”. Zatem, aby badanie osobowości było celowe i uzasadnione, należy w ocenie badanego odnieść się do tego kryterium.

Ocena osobowości, w takim rozumieniu powinna łączyć się z kryterium klinicznym. Propozycją integrującą perspektywę różnic indywidualnych z oceną ewentualnych zaburzeń jest tzw. dymensjonalny model osobowości, wprowadzony przez DSM-5®, zyskujący coraz większą popularność. Co ważne, do tego modelu dostosowane są sprawdzone narzędzia diagnostyczne. W modelu tym wyróżnia się 25 cech fasadowych, grupujących się w 5 domen wyższego rzędu. Osobowość, rozumiana jako „wzorzec postrzegania, odnoszenia się i myślenia o świecie i sobie samym” (APA 2013, s. 923) może być więc rozpatrywana jako czynnik ryzyka, mający negatywny wpływ na działanie człowieka.

W badaniach własnych, grupę 16 ekspertów-psychologów poproszono o ocenę które cechy, wymieniane w modelu osobowości DSM-5® zwiększają ryzyko błędu ludzkiego. Pytano o ryzyko podjęcia pracy pod wpływem alkoholu, popełnienia świadomego wykroczenia, lekkomyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa lub mimowolnej nieostrożności. Badani oceniali pracę kierowcy, pracownika ochrony, pracownika zawodów trudnych oraz osoby kierującej działalnością koncesjonowaną. W zależności od rodzaju pracy oraz kategorii błędów uzyskano zróżnicowane profile psychologiczne będące potencjalnym czynnikiem ryzyka, przy czym najczęściej wskazywano Rozhamowanie, Psychotyzm i Antagonizm jako czynniki potencjalnie związane z największym ryzykiem.

Identyfikacja ryzyka osobowościowego pozwala nie tylko na stwierdzenie przeciwwskazań do zawodu, ale również na ocenę potencjalnych mechanizmów kompensacji, oraz wdrożenie indywidualnych planów prewencyjnych.

„Analiza ilościowa, a analiza jakościowa – gramatyka zachowań w sytuacji zadaniowej - problemy orzecznictwa w psychologii ruchu drogowego”

Celem badania psychologicznego osób uczestniczących w ruchu drogowym orzeczenie istnienia lub braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem.

Czym są przeciwwskazania psychologiczne, jak można je zdefiniować? Psychologia jest nauką o zachowaniu człowieka. Brak przeciwwskazań psychologicznych do prowadzenia pojazdów to zdolność do realizowania przez kierowcę optymalnych ze względu na jego sprawności i korzystnych społecznie działań w sytuacji drogowej. Aby określić te sprawności tworzymy koherentny z przyjmowaną koncepcją psychologiczną ciąg hipotez, które weryfikujemy zwykle na poziomie ilościowym i niekiedy jakościowym. Behawiorystyczna koncepcja człowieka zakłada, że reakcje człowieka mogą być stosunkowo łatwo ustalone i przewidywane, ponieważ mogą być w całości obserwowane i poznawane poprzez mierzenie zachowań, jako ciągu zdeterminowanych nawykami reakcji organizmu. Koncepcja psychodynamiczna przyjmuje, że przewidywalność i ustalenie zachowań jest tak dalece przez niestabilność sfery popędów ograniczone, że możliwe jest w niewielkim stopniu i dla każdej osoby inne. Przyjęcie koncepcji poznawcza wyjaśnia, że działanie człowieka ma charakter ukierunkowany na cel i zorganizowany, czyli jest intencjonalne i w związku z tym możliwe do opisu i analizy na poziomie jakościowym.

Dotychczasowe metodyki badania kierowców przyjmowały (często nieświadomie) koncepcję behawiorystyczną organizując tak zwane "badania psychotechniczne" w trakcie których mierzy się wielkości poszczególnych reakcji i zakłada, że istnieje silna korelacja między wielkością reakcji, a bezpieczeństwem zachowania człowieka w ruchu drogowym. Konsekwencją takiego podejścia jest dobór i sposób wykorzystania stosowanych w badaniach narzędzi.

Psycholog prowadzący badania psychologiczne musi mieć świadomość, że dokonywane przez niego postępowanie diagnostyczne ma – poza charakterem badania naukowego – cel użyteczny, z istotnymi konsekwencjami dla badanego i badającego, co obliguje psychologa do podejmowania decyzji orzekającej o istnieniu lub braku przeciwwskazań psychologicznych po wyeliminowaniu możliwości popełnienia błędu w „sztuce psychologicznej”. Zastosowane metody pomiaru muszą zapewnić uzyskanie trafnych i rzetelnych wyników nie tylko na poziomie ilościowym ale i na jakościowym. Jeżeli badanie psychologiczne prowadzi do analizy zmiennych jakościowych i psycholog ma za zadanie ocenić nie „ile” jakiejś cechy, sprawności, funkcji jest u badanego, tylko „jak” istniejący i analizowany stan wzajemnych relacji cech, sprawności, czy funkcji wpływa na zachowanie badanego w określonych sytuacjach, to konsekwencją takiego podejścia jest uzyskanie - poza diagnozą badanego - efektu profilaktycznego i edukacyjnego ułatwiającego badanemu bezpieczne dla siebie i innych funkcjonowanie w ruchu drogowym.

„Proces diagnostyczny w psychologii transportu”

Diagnoza psychologiczna stanowi podstawowy element pracy psychologa transportu. Na jej podstawie powinien on potrafić określić na ile posiadane przez jednostkę cechy i predyspozycje stanowią o bezpieczeństwie zarówno jej, jak i innych uczestników ruchu drogowego. Jej celem jest zatem opisanie funkcjonowania osoby zgłaszającej się na badanie w odniesieniu do zachowania w ruchu drogowym, bądź w przypadku instruktorów, egzaminatorów do wykonywania określonych

czynności, a następnie na tej podstawie wydanie stosownego orzeczenia. Z uwagi na fakt, iż zakres diagnozy w zakresie psychologii transportu jest określony przepisami, proces ten wydaje się wielu psychologom mało skomplikowany. Tymczasem diagnoza nigdy nie była prostym procesem i nie powinna być tożsama z wynikami badań. Proces ten jest na tyle wieloaspektowy, że wymaga dookreślenia nie tylko w zależności od badanej funkcji, czy obszaru badania, ale rozszerzenia go o elementy istotne z punktu widzenia psychologicznych aspektów mających wpływ na bezpieczne zachowanie w ruchu drogowym. Ten wielowymiarowy proces będzie tematem prezentowanego podczas konferencji referatu.

Referaty:

MGR BARBARA KALETHA – ZYS

MGR KRYSZYNA WYSOCKA

MGR AGATA ZYS

Polskie Towarzystwo Psychologiczne Oddział w Gdańsku

„Bezpieczny Senior na Drodze“

Obecnie coraz częściej mówi się o bezpieczeństwie osób starszych na drodze, uwzględniając ich jedynie jako pieszych lub rowerzystów. Często zapomina się o tym, seniorzy to także osoby kierujące pojazdami. Gdański Oddział PTP realizuje projekt mający na celu zwiększenie bezpieczeństwa seniorów (od 60 r. życia) kierujących pojazdami poprzez zachęcenie tej grupy do dobrowolnych, badań psychologicznych. Z wiekiem zmienia się sprawność psychofizyczna: uwaga, spostrzeganie, czasy reakcji, koordynacja. Seniorzy stają się bardziej męczliwi. Dochodzą choroby somatyczne.

Program pilotażowy psychologicznych badań kierujących pojazdami seniorów, przeprowadzony w województwie pomorskim wskazał potrzebę takich badań. Przeprowadzone dotychczas badania wykazały, iż obniżenie funkcji bardziej wyraźnie występuje po 75 r.ż, toteż warto w dobrowolnych badaniach zwrócić uwagę tym seniorom na ograniczenia i to, że ich sprawność będzie się pogarszała. Warto zaznaczyć, iż w większości przypadków badanie nie ma na celu całkowitego ograniczenia możliwości kierowania pojazdem, ale wskazanie słabych stron, aby kierujący pojazdem senior mógł je kompensować np. zwiększona odpowiedzialnością i uważnością. Ważne jest także ukazanie mocnych stron kierującego pojazdem starszego kierowcy.

Podstawowym celem projektu jest: Zwiększenie samoświadomości seniorów – kierowców w zakresie swoich predyspozycji psychomotorycznych koniecznych do prawidłowego kierowania pojazdami. Poprawę bezpieczeństwa na drodze poprzez uświadomienie seniorom istnienia ograniczeń, konieczności przestrzegania przepisów, nieangażowania się w sytuacje ryzykowne na drodze. Dążenie do rozwiązań legislacyjnych. W aktualnym stanie prawnym badania psychologiczne kierujących pojazdami reguluje ustawa o kierujących pojazdami oraz ustawa o transporcie drogowym. Nie ma natomiast podstawy prawnej do kierowania seniorów na badania psychologiczne ze względu na podeszły wiek i to pragniemy zmienić.

Wymienione cele stara się realizować nasz Projekt „Senior Bezpieczny na Drodze“.

PODINSP. POLICJI W ST. SP. MGR RAFAŁ ZIÓŁKOWSKI
ekspert Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Gdańsku
Przewodniczący komisji BRD ZO PZM w Gdańsku

„Nadmierna prędkość, jazda bez uprawnień wczoraj i dziś”- o zmianach w prawie drogowym.

Jazda z nadmierną prędkością zwiększa trudność zadań, jakie stoją przed kierowcą podczas prowadzenia pojazdu. Kierowca ma mniej czasu, aby prawidłowo rozpoznać, ocenić i zareagować na sytuację drogową, droga hamowania pojazdu wydłuża się, zwiększa się prawdopodobieństwo utraty kontroli kierowcy nad pojazdem, wreszcie inni użytkownicy dróg mają mniej czasu, aby uniknąć wypadku.

Wysoka prędkość jazdy wzmacnia także negatywne skutki innych ryzykownych zachowań kierowcy (np. zbyt bliskiej jazdy za innym pojazdem, jazdy po spożyciu alkoholu i/lub innych substancji psychoaktywnych, jazdy w stanie zmęczenia, czy rozmowy przez telefon komórkowy podczas prowadzenia pojazdu). European Transport Safety Council (ETSC) szacuje w związku z tym, że obniżenie średniej rzeczywistej prędkości przez każdego kierowcę w Europie doprowadziłoby do redukcji liczby ofiar śmiertelnych o 2200 osób w skali roku (1100 ofiar śmiertelnych mniej na ulicach w miastach, 1000 – na drogach poza obszarami miejskimi i 100 – na autostradach).

Na podstawie zebranego materiału przez Polskie Obserwatorium BRD, należy wskazać kto i dlaczego przekracza ograniczenia prędkości, jak wyglądają obecnie działania prewencyjne, jaka jest skala problemu i czy prędkość ma związek z ciężkością wypadków.

Dotychczas kierowanie samochodem czy innym pojazdem mechanicznym bez uprawnień, jeśli kierowca nigdy wcześniej nie miał odpowiedniego prawa jazdy, karane było mandatem 300-500 zł, a ostrzej karani byli tylko ci, którzy wcześniej z jakichś względów stracili prawo jazdy.

Od stycznia każdą sprawą kierowania autem czy motocyklem bez uprawnień musi zająć się sąd. Ważne jest przedstawienie zmian wynikających wprost ze znowelizowanego kodeksu wykroczeń jak również omówienie zakazów i kary za takie wykroczenia, które urosły wielokrotnie. Koniecznym jest odpowiedzenie na pytanie co grozi za jazdę bez uprawnień i jakie są pozostałe konsekwencje, jaki jest mandat za brak prawa jazdy i co grozi za jazdę pojazdem zaliczanym do innej kategorii.

Materiał opracowany na podstawie danych z KGP 1i Polskiego Obserwatorium BRD2.

PODINSP. POLICJI W ST. SP. MGR RAFAŁ ZIÓŁKOWSKI
ekspert Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Gdańsku
Przewodniczący komisji BRD ZO PZM w Gdańsku

„Motocykliści – niebezpiecznie bezpieczni. Przyczyny zagrożeń motocyklistów na polskich drogach”

Duży udział motocyklistów i motorowerystów w wypadkach, których skutkiem jest śmierć lub poważny uszczerbek zdrowia bierze się z tego, że w porównaniu z samochodami, motocykle i motorowery, czyli „dwukołowe pojazdy silnikowe, są mniej stabilne, trudniejsze do zauważenia w ruchu drogowym i zapewniają słabszą ochronę kierującemu i pasażerowi takiego pojazdu.

Motocykle i motorowery stają się w Polsce coraz bardziej popularnym środkiem transportu. Dzieje się tak nie tylko ze względu na modę i na wrażenia, jakich jazda na nich dostarcza, ale także ze względu na łatwość przemieszczania się tymi pojazdami po zatłoczonych miastach oraz ich parkowania.

Warto więc poddać szczegółowej analizie wszelkie aspekty bezpieczeństwa tej grupy użytkowników dróg oraz wskazać jak sformułowano podstawowe kierunki działań, które są ukierunkowane na zatrzymanie wzrostu liczby ofiar wśród motocyklistów i motorowerzystów, ale także na zmniejszenie zagrożenia, jakie stwarzają użytkownicy dwukołowych pojazdów silnikowych dla innych uczestników ruchu.

Przedstawione zostaną pogłębione badania zdarzeń z udziałem motocyklistów, które przeprowadził we współpracy z Komendą Stołeczną Policji Instytut Transportu Samochodowego. Ponadto w opracowaniu tym poddamy szczegółowej analizie wszelkie aspekty bezpieczeństwa tej grupy użytkowników dróg oraz sformułowane podstawowe kierunki działań Europejskiej Rady ds. Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) opublikowane w raporcie o zagrożeniach motocyklistów i motorowerzystów na drogach Unii Europejskiej pt. „VULNERABLE RIDERS - Safety implications of motorcycling in the European Union.

MGR KRZYSZTOF SZOSTOK
ALTA sp. z o.o. Katowice

„Obcokrajowcy na naszych drogach - psychologiczna charakterystyka kierowców niepolskojęzycznych na podstawie analizy danych z systemu TEST2DRIVE”

Zwiększona mobilność pracowników oraz otwarcie polskiego rynku na obcokrajowców powoduje, że w pracowniach psychologicznych coraz częściej pojawiają się osoby innych narodowości. Osoby te mogą w Polsce uzyskiwać uprawnienia do pracy w zawodzie kierowcy bez dużych trudności. Muszą jednak, podobnie jak kierowcy polscy, przedstawić odpowiednie orzeczenie psychologiczne. Z perspektywy praktyki psychologicznej opartej na dowodach (Levant i wsp. 2006) diagnoza łączyć powinna „najlepsze dostępne dane naukowe z doświadczeniem klinicznym”, uwzględniając koniecznie indywidualny kontekst klienta, kulturę, język i preferencje.

Funkcjonujący od 7 lat na rynku testów psychologicznych system TEST2DRIVE wspiera badania obcokrajowców oferując testy do oceny wymaganych obszarów, w tym testy kwestionariuszowe zaadaptowane do używania w stosunku do osób posługujących się językami rosyjskim i ukraińskim, jak również ich tłumaczenia (bez walidacji psychometrycznej) w języku angielskim i hiszpańskim.

Na podstawie analizy danych zawierających wyniki 22 406 polskich kierowców zawodowych, 3 035 kierowców posługujących się językiem ukraińskim oraz 4 333 kierowców rosyjskojęzycznych przeprowadzono ocenę częstości przypadków obniżonej sprawności motorycznej w poszczególnych grupach.

Badania własne dotyczyły porównania wyników testów czasu reakcji prostej (SIRT), czasu reakcji z wyborem CHORT oraz dwuwymiarowego testu koordynacji wzrokowo-ruchowej SPANT. Uzyskane wyniki wskazują na nieco częstsze przypadki obniżonej sprawności psychomotorycznej u obcokrajowców (szczególnie dla zmiennej szybkość reakcji)

Zgodnie z metodyką rekomendowaną przez ITS stwierdzenie obniżonej sprawności motorycznej nie oznacza automatycznie przeciwwskazań do wykonywania zawodu kierowcy, jednak konieczne jest sprawdzenie i opisanie mechanizmów kompensacji (adekwatna samoocena, rezerwy poznawcze). Praktyka oparta na dowodach, kładąc nacisk na indywidualność i uwzględnienie uwarunkowań kulturowych wymaga równocześnie zwiększenia elastyczności i rzetelności warsztatu psychologicznego.

Warsztaty:

Warsztat I

MGR PIOTR MAJCHRAK

Pracownia Psychologiczna Driver

„Aparaty Alfa-Electronics i program Obsługi Danych Osobowych i Aparatury”

Omówienie i prezentacja narzędzi aparaturowych przeznaczonych do badań kierowców wraz z omówieniem oprogramowania komputerowego przeznaczonego do przeprowadzania wywiadu, uzupełniania kart badania, prowadzenia rejestru, druku orzeczeń i archiwizacji danych.

Warsztat II

MGR BARTOSZ ADAMSKI

ALTA sp. z o.o. Katowice

„Badania orzecznicze obcokrajowców z wykorzystaniem system TEST2DRIVE Prowadzenie Tomek/Bartek + Adam (preferowany po referacie)”

Warsztat jest poświęcony praktycznym aspektom orzecznictwa psychologicznego obcojęzycznych kierowców i pracowników z wykorzystaniem systemu TEST2DRIVE. Podczas warsztatu zostaną zaprezentowane funkcjonalności systemu wspierające psychologa w przeprowadzeniu procesu badania zgodnie ze standardami prawnymi i metodycznymi. Warsztat jest praktycznym uzupełnieniem referatu “Obcokrajowcy na naszych drogach; psychologiczna charakterystyka kierowców niepolскоjęzycznych na podstawie analizy danych z systemu TEST2DRIVE” (sesja plenarna 24.06.2022, 13:45 – 15:30)

Warsztat III

MGR MACIEJ KOTYNIA

COGNIFIC

„Jak prowadzić badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu z wykorzystaniem Wiedeńskiego Systemu Testów DRIVE-PL”

Tematem warsztatu jest wykorzystanie Wiedeńskiego Systemu Testów DRIVE-PL w badaniach psychologicznych kierowców. Nawiążemy również do wykorzystania tego zestawu w konsultacjach w ramach medycyny pracy.

Warsztat dostarczy informacji, jak przeprowadzać badanie – zobaczmy przebieg badania z perspektywy psychologa oraz z perspektywy kierowcy. Na co zwrócić uwagę podczas badania oraz przy pracy z wynikami. Jakie możliwości diagnostyczne oferuje Wiedeński system Testów. Nie zabraknie informacji jak pracować z wersjami językowymi oraz próbami normalizacyjnymi.

Warsztat będzie składał się z bardziej wykładowej części teoretycznej oraz z części praktycznej w trakcie, której pracować będziemy na samych testach, poznamy sprzęt reakcyjny i raporty.

„Po co psychologom MMPI-2? Praktyczne wykorzystanie (niełatwego) narzędzia”

Podczas warsztatu przyjrzymy się bliżej praktycznemu wykorzystaniu kwestionariusza MMPI-2 (Minnesota Multiphasic Personality Inventory-2) w diagnozie osobowości. Wspólnie zastanowimy się nad jego zastosowaniem i wykorzystaniem w psychologii transportu oraz przyjrzymy się bliżej wybranemu przypadkowi. Co daje nam wymagający wielogodzinnej analizy test składający się z blisko 600 pytań? Przekonajmy się!

SOBOTA 25.06.2022

Wykłady plenarne:

DR MARCIN SZULC, PROFESOR UG

Instytut Psychologii, Uniwersytet Gdański

„Baku baku na szlaku”. O konsekwencjach zdrowotnych używania marihuany i jej wpływie na bezpieczeństwo w ruchu drogowym w świetle badań

Od kilku lat można zaobserwować zmiany na rynku narkotykowym. Pojawia się coraz więcej różnorodnych i coraz tańszych środków psychoaktywnych o szerokim i nieznanym dotąd spektrum działania. Według danych Europejskiego Centrum Monitorowania Narkotyków i Narkomanii (EMCDDA) na rynku znajduje się obecnie 830 nowych narkotyków (NPS – new psychoactive substances). Narkotyki z marginesu społecznego wkroczyły do mainstreamu, zaś zagrożenie zwiększa niska świadomość ryzyka przyjmowania środków zwłaszcza wśród młodzieży. Nie istnieją obecnie standardy postępowania wobec osób zatrutych, stosuje się leczenie objawowe i przez analogię do substancji znanych. Przetwory konopi są zaraz po alkoholu najczęściej używaną substancją odurzającą na świecie, w Europie korzysta z nich około 22 mln użytkowników. Według danych EMCDDA zawierają one obecnie średnio około dwukrotnie więcej THC niż jeszcze dziesięć lat temu, zaś syntetyczne ich wariacje są nieporównywalnie bardziej toksyczne. Ten zmitologizowany i afirmowany przez niektóre środowiska narkotyk, uchodzi za niegroźną używkę bezzasadnie nieaprobowaną i ściganą przez państwo. Badania dowodzą, że zarówno marihuana naturalna jak i jej syntetyczne analogi stosowane w celach pozamedycznych stanowią zagrożenie dla zdrowia a nawet życia. Szczególne zagrożenie stanowią kierowcy, którzy prowadzą pojazdy pod wpływem przetworów konopi. Marihuana, choć nie jest takim samym zagrożeniem w ruchu drogowym jak alkohol, upośledza zdolności psychofizyczne kierowcy.

DR HAB. ADAM TARNOWSKI PROF. UMK

Instytut Psychologii UMK w Toruniu

„Psychologia lotnicza w Polsce i Europie”

Przepisy odnoszące się do psychologii lotniczej można podzielić na dwie grupy. Pierwsza z nich odnosi się do orzecznictwa medycznego (dokumenty EASA Part.Med) druga do praktyki zarządzania personelem lotniczym w liniach (dokumenty EASA Part.ARO). W pierwszym wypadku EASA wprowadza wprost oczekiwania specjalnych kwalifikacji od psychologa lotniczego, opisany jest również zakres badania. Part ARO z kolei wprowadza wymogi dotyczące badań w procesie rekrutacji. Również tu oczekiwane są podwyższone kwalifikacje psychologów lotniczych, zawarte są też ogólne wskazówki co do zakresu badania i dokumentacji.

W wystąpieniu przedstawione zostaną proponowane metody oceny pilotów, jak również wymagania wobec certyfikowanych psychologów lotniczych proponowane przez Europejski Związek Psychologów Lotniczych (EAAP) i wprowadzony niedawno model austriacki.

DR JACEK LECH

Stowarzyszenie Psychologów Transportu

„Przyszłość psychologii transportu”

W prezentacji tej zajmować się będziemy historią psychologii transportu jej współczesnością i przyszłością. Rozwojem metod badawczych i szkoleń zawodowych. Rolą psychologów transportu dziś i jutro. Zagrożeniami i nadziejami związanymi ze zmianami wprowadzanymi dzięki postępowi technicznemu w pojazdach, infrastrukturze i metodach badawczych.

Referaty:

MGR BARBARA JUNAK - BŁĘDOWSKA

MGR WITOLD ŚWITKIEWICZ

Mazowiecki Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy w Płocku

„Analiza negatywnych orzeczeń psychologicznych wydanych w Mazowieckim Wojewódzkim Ośrodku Medycyny Pracy w latach 2015-2018”

Negatywny wynik badania psychologicznego w psychologii transportu ma znaczenie przede wszystkim prewencyjne. Głównym celem, który przyświeca zarówno badaniom lekarskim, jak i psychologicznym, jest dbanie o bezpieczeństwo ruchu drogowego, poprzez wyłączenie z niego osób niespełniających minimalnych wymagań w sferze zdrowotnej i szeroko pojętej sprawności psychicznej.

Dbłość o BRD, a także ciekawość głównych powodów otrzymywania negatywnych orzeczeń leżały u podstaw analizy orzeczeń psychologicznych wydanych w Mazowieckim Wojewódzkim Ośrodku Medycyny Pracy w Płocku w latach 2015-2018.

Łącznie wydano w tym czasie 8935 orzeczeń "dla kierowców". W tym 436 orzeczeń było negatywnych (4,88% wszystkich orzeczeń). Najczęstszym powodem wydania negatywnego

orzeczenia było podejrzenie ZZA, w dalszej kolejności niski poziom sprawności psychomotorycznej, a także obniżona sprawność procesów poznawczych.

Dostrzeżono również, niespecjalnie zaskakującą zależność - prawdopodobieństwo otrzymania negatywnego orzeczenia z powodu obniżonego poziomu intelektualnego, sprawności procesów poznawczych i sprawności psychomotorycznej rośnie wraz z wiekiem badanego.

Wnioski płynące z tej analizy sugerują sensowność wprowadzenia okresowych badań psychologicznych dla starszych kierowców (65+).

Dają także praktyczny materiał dla psychologów transportu, uczulając ich na sfery (szczególnie problematyka ZZA), na których powinni się oni szczególnie skupić w swoich badaniach.

MGR WITOLD ŚWITKIEWICZ

Mazowiecki Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy w Płocku

MGR ŁUKASZ KAPICA

Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy

„Młodzi kierowcy o sobie, czyli wiek a ocena siebie jako kierowcy”

Właściwa samoocena jest istotna, gdyż zapewnia odpowiedni poziom pewności co do własnych umiejętności. Natomiast przecenianie własnych umiejętności może sprzyjać zachowaniom ryzykownym. Duża część badań oraz praktyka psychologów sugeruje, że skłonnością do przeceniania własnych umiejętności cechują się w większym stopniu młodszy i mniej doświadczony kierowcy. Celem badań była ocena związku wieku z oceną własnych umiejętności jako kierowcy.

Osobami badanymi (N=500) byli kierowcy diagnozowani podczas badań w zakresie psychologii transportu wykonywanych w Mazowieckim Wojewódzkim Ośrodku Medycyny Pracy w Płocku, oddziale w Radomiu oraz Centralnym Instytucie Ochrony Pracy.

Narzędziami pomiarowymi były autorska ankieta, Skala Motywów Niebezpiecznej Jazdy (MDDS; Ho, Yong Gee, 2008; polska adaptacja Kapica, Zyskowska, 2018) składająca się z podskali przeceniania własnych umiejętności oraz skłonności do ryzyka i braku poszanowania dla przepisów ruchu drogowego, a także EPQ-R oraz IVE.

Przeprowadzona analiza regresji liniowej wykazała, że wiek stanowi istotny predyktor samooceny kierowcy. Im młodszy wiek tym wyższa samoocena. Związek ten jest silniejszy w przypadku wieku biologicznego niż długości posiadania prawa jazdy. Przeprowadzono także analizy uwzględniające płeć, wykształcenie, powód przystąpienia do badania i zmienne osobowościowe. Uzyskane wyniki, oprócz walorów poznawczych, wnoszą także wiedzę przydatną dla praktyki psychologicznej w zakresie psychologii transportu.

Przyszłe badania powinny skupić się na analizie moderatorów i mediatorów tej relacji oraz związków samooceny i nadmiernej pewności siebie z zachowaniami drogowymi i bezpieczeństwem.

„Psychologiczne aspekty zachowań agresywnych w ruchu drogowym – kierowców, rowerzystów i pieszych”

Agresja drogowa, według badaczy tego problemu, stanowi cały czas problem w większości krajów na świecie (DePasquale i in., 2001; Parker, Lajunen, Summala, 2002). Poziom inteligencji emocjonalnej, jest, istotnym czynnikiem determinującym nasilenie agresji (Lazarus, 2006). Celem referatu jest analiza związków inteligencji emocjonalnej oraz impulsywności z przejawami zachowań agresywnych kierowców, rowerzystów i pieszych.

Osoby badane i procedura: Badaniem objęto 320 osób składających się z 90 kierowców, 95 rowerzystów, i 96 pieszych. Badani posiadali średnie wykształcenie, posiadali prawo jazdy oraz deklarowali przemieszczanie się tylko za pomocą wskazanego środka transportu. W badaniu użyto kwestionariusz inteligencji emocjonalnej autorstwa A. Jaworowskiej, kwestionariusz impulsywności autorstwa A. Jaworowskiej oraz ankietę dotyczącą przejawów zachowań agresywnych.

Wyniki: Kierowcy, rowerzyści i piesi uzyskali przeciętne wyniki cech inteligencji emocjonalnej. Wystąpiły różnice w poziomie przejawianej agresji między rowerzystami, a kierowcami ($p=0,000$). Średnie wyniki przejawianych zachowań agresywnych u kobiet są istotnie niższe niż u mężczyzn ($p=0,000$).

Wnioski: Rowerzyści ta na tle kierowców stanowią raczej mało agresywnych uczestników ruchu drogowego, choć w niektórych przejawach agresji np. (obraźliwe gesty) im dorównują. Kobiety rowerzystki przejawiają niższy poziom zachowań agresywnych niż mężczyźni. Między grupami nie ma istotnych różnic w poziomie cech inteligencji emocjonalnej.

MGR PIOTR MAJCHRZAK **Pracownia Psychologiczna Driver**

„Uzyskane zależności podczas badań Systemem Testów Komputerowych SIGMA”

Rozwój nowych technologii wpływa także na pracę psychologa. Dzięki nowym metodom można zautomatyzować część pracy związanej z diagnostyką kierowców. Coraz częściej komputer wyręcza psychologa w zakresie podawania instrukcji do testów, gromadzenia wyników, czy ich porównywaniem z tabelami norm i interpretacją słowną. System Testów Komputerowych SIGMA umożliwia korzystanie z znacznej ilości ułatwień, a wyniki zebrane podczas badań pozwalają na szereg zestawień i porównań. Cyfryzacja ułatwia zbieranie wyników i ich ponowną analizę w ujęciu zagadnień związanych z odpowiednim doбором pracowników. Dotyczy to doboru na stanowiska wymagające określonych sprawności a także odpowiednich cech osobowości. Prezentacja będzie próbą ujęcia zachodzących zależności pomiędzy wskaźnikami metod diagnostycznych będących na wyposażeniu baterii Systemu Testów Komputerowych SIGMA. W celu poszerzenia spojrzenia na zagadnienie zebrano również wyniki z pozostałych popularnych metod z których powszechnie korzysta się w pracowniach psychologicznych badających kierowców. W dalszej części w opracowaniu zestawiono wskaźniki z Systemu Testów Komputerowych SIGMA z wskaźnikami popularnych kwestionariuszy osobowości najczęściej wykorzystywanych do doboru pracowników w pracowniach psychologii transportu i medycyny pracy. W analizach korelacji zastosowano wyniki z kwestionariuszy EPQR, CISS, FCZKT, EAS, IVE, NEOFFI. Szereg zachodzących korelacji pozwala uporządkować od strony teoretycznej i metodologicznej nowe narzędzia dedykowane badaniom kierowców.

MGR ŁUKASZ KAPICA

MGR SYLWIA SUMIŃSKA

MGR INŻ. GRZEGORZ SZCZEPAŃSKI

Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy

„Bateria testów Abilitest: prezentacja narzędzi i wstępnych danych psychometrycznych”

Ocena sprawności poznawczej w zakresie uwagi oraz sprawności psychomotorycznej w zakresie szybkości i adekwatności reakcji są jednymi z elementów diagnozy psychologicznej kierowcy. Badacze wskazują jednak, że istotną rolę w przetwarzaniu informacji drogowych, a w konsekwencji w świadomości sytuacyjnej i w bezpieczeństwie prowadzenia pojazdu odgrywa także pamięć robocza (np. Bo i in, 2011; Walker i in., 2021).

W ramach prezentowanego projektu opracowano komputerową baterię testów Abilitest składającą się z następujących narzędzi pomiarowych:

1. Czas reakcji prostej. Zadaniem badanego jest najszybsze reagowanie na bodziec pojawiający się na ekranie. Ocenie podlega średni czas reakcji i rozpiętość czasów reakcji
2. Czas reakcji z wyborem. Zadaniem badanego jest jak najszybsze reagowanie w odpowiedni sposób na określone bodźce oraz pomijanie pozostałych. Ocenie podlega średni czas reakcji, rozpiętość czasów reakcji i liczba poprawnych reakcji.
3. Spostrzegawczość i uwaga przedłużona. Na czarnym tle pojawiają się białe punkty, które znikają z różną częstotliwością. Zadaniem badanego jest przeszukiwanie materiału i reagowanie w momencie, gdy na ekranie pośród wielu kropek znajduje się jedna większa od pozostałych. Ocenie podlega liczba poprawnie wskazanych kropek oraz średni czas wskazania.
4. Rozpiętość pamięci roboczej. Zadaniem badanego jest zapamiętywanie i odtwarzanie w odpowiedniej kolejności wyświetlanych pojedynczo słów. Słowa wyświetlane są pomiędzy twierdzeniami, które badany ma za zadanie oceniać jako prawdziwe lub fałszywe. W przypadku poprawnie odtwarzanych słów kolejne serie składają się z większej liczby słów do zapamiętania. Ocenie podlega liczba zapamiętanych słów. Test posiada formę alternatywną, w której materiałem stanowią cyfry.

Do oceny trafności wykorzystano: Test Uwagi i Spostrzegawczości (TUS; Ciechanowicz, 2006), Kolorowy Test Połączeń (CTT; D’Elia i in., 1996; Łojek, Stańczak, 2012), podtest Powtarzanie cyfr z WAIS-R(PL) oraz testy z Wiedeńskiego Systemu Testów: RT, SIGNAL, CORSI, ALS.

Do badania pierwszego zrekrutowano 280 osób w wieku 20-60 lat. Badania odbywają się w okresie luty – czerwiec 2022 r.

Wstępne dane psychometryczne zostaną zaprezentowane na konferencji. W kolejnych badaniach planuje się opracowanie norm dla kierowców. Po przeprowadzeniu badań, ocenie własności psychometrycznych, normalizacji i wydaniu podręcznika, narzędzia będą mogły być stosowane w badaniach naukowych oraz w diagnozie indywidualnej kierowców.

„Obecność psychologa transportu w mediach społecznościowych – korzyści i zagrożenia”

Żyjemy w cyfrowym świecie, social media cały czas się rozwijają, a wraz z nimi zupełnie nowe zjawiska społeczne. Również psychologia transportu zaczęła pojawiać się w mediach społecznościowych w odpowiedzi na rosnące zainteresowanie, a także chęć dotarcia do potencjalnych klientów. Z jednej strony obecność w mediach może być cennym źródłem wsparcia, dać możliwość skonsultowania się czy rozwiania wątpliwości, ponadto jest to miejsce wymiany doświadczeń i bieżącego śledzenia oraz reagowania na zmiany w przepisach prawnych. Daje to możliwość szczególnie dopiero rozpoczynającym psychologom na usystematyzowania podstawowej wiedzy i postawienia pierwszych kroków w tym zawodzie, szczególnie, że przez pandemię często nie mieli możliwości odbywania żadnych praktyk. Obecność w mediach społecznościowych to także krok w kierunku szerzenia wiedzy o psychologii transportu i wkład w dbanie o bezpieczeństwo ruchu drogowego. Z drugiej strony nie można przejść obojętnie wobec zagrożeń, jakie niesie taka obecność w sieci, głównie są one związane z możliwością ujawnienia narzędzi służących do diagnozy psychologicznej. Coraz częściej pojawiają się aukcje, na których można zakupić testy psychologiczne wraz z odpowiedziami, a niektórzy psycholodzy prowadzą niestety nieuczciwe praktyki w internecie. Media społecznościowe mogą i powinny stanowić źródło wsparcia dla psychologa transportu oraz dawać możliwość integracji naszego środowiska zawodowego.

MGR ŁUKASZ KAPICA

MGR ANDRZEJ NAJMIEC

DR HAB. ŁUKASZ BAKA

Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy

„Psychospołeczne warunki pracy a zdolność do pracy kierowców autobusów”

Celem prezentowanego badania była ocena psychospołecznych warunków pracy i zdolności do pracy kierowców autobusów miejskich i dalekobieżnych. Badaniem objęto 500 kierowców autobusów pochodzących z 52 różnych przedsiębiorstw. Narzędziami badawczym były Kopenhaski Kwestionariusz Psychospołecznych Warunków Pracy (COPSOQ II; Pejtersen i in., 2010; polska adaptacja: Baka, 2019), Skala Afektu w Pracy (JAS; Burke i in., 1989; polska adaptacja: Zalewska, 2002) i Indeks Zdolności do Pracy (WAI; Tuomi i in., 1998; adaptacja polska: Pokorski, 1998). Analizy składały się z dwóch części. W pierwszej części porównywano wyniki kierowców dalekobieżnych i miejskich w zakresie badanych zmiennych. Badanie wykazało, że kierowcy autobusów dalekobieżnych i miejskich nie stanowią jednorodnej grupy zawodowej pod kątem występujących czynników psychospołecznych w pracy. Kierowcy autobusów miejskich posiadają wyższy poziom wymagań emocjonalnych i tempa pracy, różnią się także od kierowców autobusów dalekobieżnych pod kątem warunków organizacji pracy oraz poziomami doświadczanych emocji, stresu i dobrostanu. Druga część analiz dotyczyła związków pomiędzy zmiennymi. W obu grupach kierowców wykazano dodatnią korelację zdolności do pracy z pozytywnym afektem, przywiązaniem do miejsca pracy, przekonaniem o własnej skuteczności oraz ujemną z negatywnym afektem, stresem, wypaleniem zawodowym, konfliktem praca-rodzina czy ilościowymi wymaganiami pracy. Uzyskane wyniki rozwijają stan wiedzy na temat czynników psychospołecznych mających znaczenie dla zdolności do pracy kierowców.

Warsztaty:

Warsztat I

MGR PIOTR MAJCHRZAK

Pracownia Psychologiczna Driver

„System Testów Komputerowych SIGMA”

Omówienie i prezentacja narzędzi wywiadu, kwestionariuszy i testów wchodzących w skład STK SIGMA. Warsztaty umożliwią zapoznanie się z zadaniami zawartymi w testach, formą prezentacji wyników, interpretacji wyników i druku wyników na karcie badania.

Warsztat II

DR HAB. ADAM TARNOŃSKI PROF. UMK

Instytut Psychologii UMK w Toruniu

MGR BARTOSZ ADAMSKI

ALTA sp. z o.o. Katowice

„Kwestionariusz PERSONO - opis osobowości w sytuacjach orzecznictwa psychologicznego w alternatywnym systemie diagnozy DSM V”

Warsztat jest poświęcony praktycznemu zastosowaniu opracowanego przez ALTA sp. z o.o. kwestionariusza osobowości PERSONO w badaniach psychologicznych w celach orzeczniczych. Warsztat jest praktycznym uzupełnieniem wykładu plenarnego "Kiedy osobowość jest czynnikiem ryzyka: Alternatywny model diagnostyczny w DSM-5+" (sesja plenarna 24.06.2022, 13:45 – 15:30).

Warsztat III

MGR KRYSTYNA WYSOCKA

Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy w Gdańsku

„Obcokrajowiec w pracowni psychologii pracy – nowe wyzwanie i problemy”

Podczas warsztatów nastąpi wymiana doświadczeń w radzeniu sobie w trakcie badania osoby obcojęzycznej; dyskusja dotycząca kwestii, czy można przeprowadzić prawidłowe badanie bez możliwości porozumienia werbalnego; wspólne generowanie pomysłów, jak to zrobić; przedstawienie rozwiązań, które już są stosowane; jakie kwestie prawne mogą pojawić się w Pracowni w związku z badaniem; omówienie konieczności wprowadzenia stałych zmian (jakich?) w pracowniach w

obliczu wzmożonego napływu obcokrajowców do Polski (Ukraina i nie tylko), możliwości finansowania zmian. Problemem podczas badania nie jest przeprowadzenie testów poznawczych, aparaturowych, natomiast problem stanowi przeprowadzenie wywiadu, badanie testami osobowości oraz wykonanie badania i wydanie orzeczenia zgodnie z wymogami merytorycznymi i prawnymi.

Zakończeniem warsztatów będzie prezent w postaci ankiet osobowych dostosowanych do różnych celów badania w języku angielskim, ukraińskim i rosyjskim

„Testy neuropsychologiczne Wiedeński System Testów NEURO w badaniach starszych kierowców”

Tematem warsztatu jest wykorzystanie testów neuropsychologicznych Wiedeński System Testów NEURO w psychologii transportu. O jakie testy możemy rozszerzyć badanie w szczególności gdy mamy do czynienia ze starszymi kierowcami. Skupimy się na testach zdolności poznawczych, takimi jak uwaga, funkcje wykonawcze, percepcja wzrokowo-przestrzenna, szybkość reakcji czy zdolność podejmowania decyzji.

Ze względu na związek między testami sprawności poznawczej a zachowaniem podczas prowadzenia pojazdu w przypadku różnych chorób neurologicznych, tematyka warsztatu obejmie oprócz osób starszych, również te z otępieniem, łagodne zaburzeniami neuropoznawczymi, po urazie czaszkowo-mózgowym, udarze, z chorobą Parkinsona, stwardnieniem rozsianym. Nie zabraknie odniesień do Treningu Poznawczego CogniPlus.

Warsztat będzie składał się z bardziej wykładowej części teoretycznej oraz z części praktycznej w trakcie, której pracować będziemy na samych testach, poznamy sprzęt reakcyjny i raporty.



Alfa-Electronics
www.aparaty-psychologiczne.com

SCHUHFRIED
passion for psychology