

Univerzita Palackého v Olomouci  
Katedra psychologie Filozofické fakulty

**REAKCE NA STRES A COPINGOVÉ STRATEGIE  
U ŘIDIČŮ Z POVOLÁNÍ**



**Diplomová práce**

Autor: **Mgr. Lenka Topičová**  
Vedoucí práce: **PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.**

Olomouc

2011

## **PROHLÁŠENÍ**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně a všechny použité prameny řádně citovala a uvedla.

V Olomouci, 28.března 2011

.....

## **PODĚKOVÁNÍ**

Děkuji vedoucímu práce PhDr. Matúšovi Šuchovi, Ph.D. za odborné vedení, ochotu, trpělivost a poskytnutí cenných rad při psaní této diplomové práce. Dále pak Mgr. Petře Matúšové za pomoc se statistickým zpracování dat. Děkuji také všem řidičům za jejich účast a spolupráci při výzkumném šetření.

## OBSAH

<b>ÚVOD.....</b>	<b>6</b>
<b>TEORETICKÁ ČÁST.....</b>	<b>7</b>
<b>1 PROBLEMATIKA STRESU JAKO PSYCHICKÉ ZÁTĚŽE ČLOVĚKA .....</b>	<b>8</b>
1. 1 Vymezení stresu a souvisejících pojmů.....	8
1. 2 Adaptace lidského organismu na zátěžovou situaci.....	11
1. 3 Druhy stresu .....	13
1. 4 Příznaky stresu .....	14
<b>2 ODOLNOST VŮČI STRESU A MONOTONII .....</b>	<b>17</b>
2. 1 Pojem odolnost .....	17
2. 1. 1 Činitele působící při utváření odolnosti.....	18
2. 2 Monotonie .....	19
2. 2. 1 Odolnost vůči monotonii .....	20
<b>3 COPING – ZVLÁDÁNÍ STRESU.....</b>	<b>22</b>
3. 1 Strategie zvládání.....	22
3. 2 Obranné mechanismy .....	24
3. 3 Osobnostní charakteristiky hrající roli při zvládání stresu .....	26
<b>4 OSOBNOST PROFESIONÁLNÍHO ŘIDIČE .....</b>	<b>29</b>
4. 1 Vymezení pojmu osobnost.....	29
4. 2 Motivace .....	30
4. 2. 1 Motivace k profesi řidiče .....	32
4. 3 Charakter.....	33
4. 4 Temperament .....	35
4. 4. 1 Vliv temperamentu na zvládání stresu za volantem .....	36
4. 5 Schopnosti pro řízení .....	37
<b>5 PROFESNÍ ZPŮSOBILOST ŘIDIČE.....</b>	<b>41</b>
5. 1 Průkaz profesní způsobilosti řidiče a další vzdělávání řidičů.....	41
5. 2 Dopravně psychologické vyšetření a zdravotní způsobilost řidičů.....	43
5. 3 Rehabilitace řidičů .....	44
<b>6 STRES ZA VOLANTEM.....</b>	<b>46</b>
6. 1 Pracovní podmínky řidiče z povolání a zdroje stresu .....	46
6. 1. 1 Psychická zátěž u řidičů z povolání.....	47
6. 2 Dopad stresu na práci řidiče.....	50

6. 3 Zvládání stresu za volantem .....	51
<b>VÝZKUMNÁ ČÁST.....</b>	<b>56</b>
<b>7 VÝZKUMNÝ PROBLÉM A CÍLE PRÁCE.....</b>	<b>57</b>
7. 1 Výzkumné otázky a hypotézy.....	58
<b>8 VÝZKUMNÝ SOUBOR A ZÍSKÁVÁNÍ DAT.....</b>	<b>59</b>
8. 1 Popis a výběr výzkumného souboru .....	59
8. 2 Získávání dat.....	61
8. 2. 1 NEO pětifaktorový osobnostní inventář .....	61
8. 2. 2 Strategie zvládání stresu – SVF 78.....	62
8. 2. 3 Polostrukturovaný rozhovor .....	63
<b>9 ZPRACOVÁNÍ DAT A VÝSLEDKY VÝZKUMU.....</b>	<b>64</b>
9. 1 Metody zpracování dat.....	64
9. 2 Testování hypotéz .....	64
9. 2 Odpovědi na výzkumné otázky.....	66
9. 3 Výsledky výzkumu .....	69
<b>10 DISKUZE .....</b>	<b>76</b>
<b>11 ZÁVĚRY.....</b>	<b>81</b>
<b>12 SOUHRN .....</b>	<b>83</b>
<b>LITERATURA.....</b>	<b>87</b>
<b>Seznam použitých obrázků .....</b>	<b>94</b>
<b>Seznam použitých tabulek.....</b>	<b>94</b>
<b>Příloha č. 1 – zadání</b>	
<b>Příloha č. 2 – anotace</b>	
<b>Příloha č. 3 – osnova polostrukturovaného rozhovoru</b>	

# ÚVOD

K napsání diplomové práce Reakce na stres a copingové strategie u řidičů z povolání mě přivedla osobní zkušenost. Zním mnoho řidičů nákladní automobilové dopravy, u nichž je řízení hlavní náplní práce, a také jsem měla několikrát možnost být při jejich práci přítomna. Řízení vozidla je považováno za nadměrně stresující. Dá se tudíž předpokládat, že řidiči, kteří za volantem stráví 9 – 10 hodin denně, jsou stresu vystavováni mnohem více než běžní řidiči. Navíc podmínky jejich práce jim úplně nedovolují řízení zanechat, pokud se cítí unavení či nepřipravení na jízdu. Nabízí se tak několik otázek: Jak profesionální řidiči reagují na stres? Stávají se díky opakovanému vystavování stresorům vůči nim imunní? Jaké copingové strategie při zvládnání stresu užívají?

Cílem diplomové práce je najít odpovědi na tyto otázky. Dílčími cíli je zjistit, na kolik zvládnání stresu ovlivňují určité osobnostní rysy, věk a délka praxe v řízení nákladního automobilu. Tato práce však bude pouze sondou do této problematiky.

Diplomová práce je rozčleněna do dvou fází. V první, teoretické části, uvádím informace o problematice stresu. Vysvětluji základní pojmy týkající se stresu, jak stres vzniká, jaké jsou jeho projevy a jaké důsledky může mít obecně na člověka. Poté se zaměřuji na faktory, které podporují odolnost vůči stresu, a také krátce zmiňuji monotonii, se kterou se profesionální řidiči často setkávají. Následující kapitola je věnována copingovým strategiím, které lidé při zvládnání stresu používají. Další důležitou charakteristikou, kterou nelze při popisu profesionálních řidičů opomenout, je jejich osobnost. V této kapitole se věnuji tomu, jak mohou mít jednotlivé rysy osobnosti vliv na řízení a zvládnání stresu. Krátce se zmiňuji o profesionální způsobilosti řidičů z povolání, jež je nezbytnou formální součástí výkonu řidičského povolání a má důležitou funkci. V poslední kapitole teoretické části se věnuji problematikou stresu za volantem. Jaké stresory na řidiče nejvíce působí, jaký mají dopad na jeho zdraví a psychiku a jak se lze s těmito negativními vlivy vyrovnat.

Praktická část diplomové práce se týká výzkumu, který si klade za cíl zjistit, jaké copingové strategie používají řidiči nákladní automobilové dopravy v závislosti na osobnostních rysech, věku a délce praxe. Při sběru dat bude využito kombinace kvantitativního a kvalitativního přístupu.

## **TEORETICKÁ ČÁST**

# 1 PROBLEMATIKA STRESU JAKO PSYCHICKÉ ZÁTĚŽE ČLOVĚKA

## 1. 1 Vymezení stresu a souvisejících pojmů

V životě člověka občas nastávají složité životní situace, které pro něj představují zátěž. Od pradávna se lidé s těmito situacemi museli určitým způsobem vyrovnávat. Za nejstarší a vrozené mechanismy, jejichž úkolem je přežití organismu vystaveného nebezpečí ohrožení života, jsou považovány útěk a boj (flight and fight) (Křivohlavý, 2001). V dnešní době ovšem takovéto jednoznačné řešení mimořádných situací není většinou reálné a události, které často neohrožují ani tak život, ale spíše psychickou integritu, vyvolávají určité krátkodobé či dlouhodobé změny v duševní rovnováze člověka (Matoušek, 2005). Jak uvádí Charvát (1970, str. 86), „člověk přenesl stressové mechanismy, vypracované původně jen pro fyzické ohrožení, i do oblasti společenské a symbolické.“ Odeznění změn v duševní rovnováze může trvat i delší dobu a mohou mít i závažné zdravotní důsledky.

Se stresovými situacemi se tedy člověk potýká od nepaměti, avšak se stresem se už nesetkáváme pouze v rovině biologické, ale také sociální a psychologické.

Problematice stresu se věnovala a věnuje celá řada autorů a v průběhu 20. století docházelo k soustavnému experimentálnímu zkoumání tohoto fenoménu.

### **Stres**

Slovo stres pochází z anglického výrazu stress, které má svůj původ v latinském strigo, stringere, což znamená utáhnout, zavřít (Křivohlavý, 1994). Můžeme říct, že být ve stresu znamená být vystavený tlaku, být v tísní. Termín stres pochází od H. Selyeho, který vymezil pojem stres jako odpověď, reakci organismu na situaci zátěže (Mayerová, 1997).

Stres můžeme definovat jako „negativní emocionální zážitek, který je doprovázen určitým souborem biochemických, fyziologických, kognitivních a behaviorálních změn, jež jsou zaměřeny na změnu situace, která člověka ohrožuje, nebo na přizpůsobení se tomu, co nelze změnit“ (Křivohlavý, 2001, str. 170).



Jinou definici stresu nabízí Zimmelová (in Vurm, Zimmelová, Švehlová, 2008, str. 99), která vymezuje stres jako „souhrn fyzických a duševních reakcí na nepříjemný poměr mezi skutečnými nebo představovanými osobními zkušenostmi a očekáváními.“

Na vzniku stresu se podílejí tři prvky:

- vnímané nároky
- vnímaná schopnost je zvládnout
- vnímaná důležitost tohoto zvládnutí

Stresový stav jedince se bez přestání mění v závislosti na vnější situaci a na charakteru těchto tří prvků. Můžeme tedy říct, že stresový stav jedince není nikdy statický (Uzel, 2008).

Zjednodušeně můžeme tedy stres chápat jako určitou odpověď organismu na nadměrnou zátěž, která se projevuje určitými fyzickými a psychickými reakcemi.

### **Stresová situace**

K tomu, abychom mohli definovat stresovou situaci, je důležitý „poměr mezi mírou stresogenní situace a silou danou situaci zvládnout“ (Křivohlavý, 2001, str. 170). Stresová situace nastává ve chvíli, kdy je míra intenzity stresogenní situace vyšší než schopnost daného jedince tuto situaci zvládnout. Není tedy škodlivou sama o sobě, je v podstatě neutrální. Jak uvádí Kadlčík (2004, str. 6), „škodlivou se stává až naše neadekvátní reakce na ni.“

Vymezení toho, co považujeme za stresovou situaci, je pro každého jedince individuální. Co může být pro jednoho člověka silně stresující, to jiný člověk může zvládnout „s přehledem“. Faktorů, které vnímání stresové situace ovlivňují, je několik. Nejdůležitější však je, jak si stresovou situaci vyložíme.

### **Stresová reakce**

Stresová reakce je u každého člověka odlišná. Odvíjí se od různých faktorů (Kadlčík, 2004, str. 10):

- velikost a charakter stresorů
- vnitřní faktory organismu – osobnostní vlastnosti, temperament

- fyzická kondice organismu
- naučené reakce na stres
- způsob zpracování vnějších podnětů

## Stresory

Za stresory můžeme označit všechny zatěžující a negativní vlivy, které vedou ke vzniku napětí a stresu. Hans Seley rozlišuje **fyzikální stresory**, kam řadí např. změny ročních období, meteorologické vlivy, změny tlaku vzduchu, přírodní katastrofy (záplavy, zemětřesení), vibrace, nedostatek spánku, hluk a jiné. Mezi **emocionální stresory** řadí úzkostnost, zármutek, sensorická deprivace, nepřátelství, nenávisť, obavy a strach a jiné (Mayerová, 1997; Křivohlavý, 1994).

Je však zřejmé, že stres mohou vyvolat také **sociální stresory**, jako jsou např. kontakt s lidmi, vztahy mezi lidmi, nezaměstnanost, kriminalita v prostředí, kde lidé žijí a další.

Jinak dělí stresory ve své knize Mikuláščík (2007). Podle něj lze stresory rozdělit do čtyř skupin:

- **obtížné nebo neobvyklé podmínky** k realizaci činnosti (např. vliv tlaku na výkon pozornosti jedince)
- **časový deficit** – nedostatek času k rozhodování nebo k realizaci nějaké činnosti, nebo provádění více činností najednou, havarijní situace, nezbytnost realizovat nějaké rozhodnutí ve vysokém tempu
- **tlak rizika a ohrožení** – může mít formu ohrožení bezpečí, ohrožení života, které si jedince uvědomuje
- **anticipace důsledků** jako pocit odpovědnosti za něco (čím větší je míra anticipace možných negativních důsledků, tím více se do odpovědnosti přesunuje strach, který narušuje reakci).

Dále můžeme stresory podle Mayerové (1997) dělit na **ministresory** a **makrostresory**. Ministresory představují mírné až velmi mírné okolnosti či podmínky vyvolávající stres. Mohou trvat dlouhodobě. Naproti tomu makrostresory jsou děšivě

působící vlivy, které sice mohou být krátkodobé, ale mají pro všechny zúčastněné velmi závažné důsledky.

Za důležité považují také **pracovní stresory**, mezi které Mayerová (1997) řadí např. pracovní přetížení, mimořádná zodpovědnost, konflikty a nejistota, profesní kariéra, organizační změny, interpersonální vztahy v organizaci, konflikt rolí atd.

Paulík (2010) dále rozlišuje stresory na **reálné** (aktuálně ohrožující a rušivě působící faktory v životě člověka) a **potencionální** (situační aspekty, které mohou vyvolat stres při dosažení určité intenzity, nebo doby trvání, jako např. hluk, chlad, nahromadění pracovních povinností při časové tísni).

Čím je stresor silnější, tím déle přetrvává nepříjemný, negativní stav napětí v organismu člověka (Machačová, 1997).

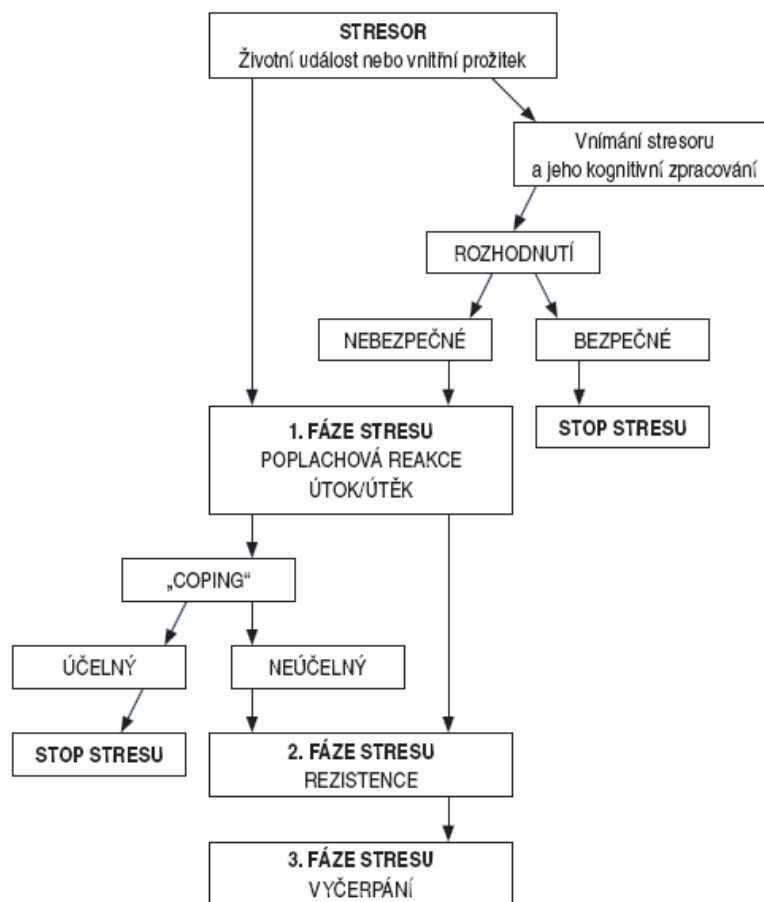
Stresory mohou tedy nabývat různých podob a mohou obsáhnout širokou oblast biologických, psychických, sociálních a pracovních podmínek. Avšak jak již bylo řečeno, je důležité porozumění konkrétní situaci, nakolik člověk dané podněty chápe jako stresující.

## **1. 2 Adaptace lidského organismu na zátěžovou situaci**

Autorem obecného adaptačního syndromu (GAS – General Adaptation Syndrom) je Hans Selye, jenž experimentoval se zvířaty, která vystavoval dlouhodobé zátěži. Při svých pozorováních zjistil, že při působení jakéhokoli stresoru se mění v organismu určité fyziologické funkce a soubor těchto změn je vždy stejný (Křivohlavý, 2001). V obecném adaptačním syndromu vymezil tři fáze (Čáp a Dytrych, 1968).

První fáze, která nastane po působení stresoru, se nazývá **poplachová reakce**. Zahrnuje fázi šoku, pro kterou je typická snížená odolnost organismu, a fázi pošokovou, ve které začínají působit obranné mechanismy. Zvýšenou činnost vykazuje hlavně sympatický nervový systém. Ten do krve vylučuje stresové hormony, především adrenalin a noradrenalin. Dochází ke zvýšení srdečního tepu a krevního tlaku, zrychluje se dýchání, potní žlázy zvyšují svou sekreci a krev se shromažďuje do svalů končetin (Křivohlavý, 2001). Tato fáze tedy znamená „mobilizaci všech pomocných mechanismů zachování života“ (Hošek, 1997, str. 21). Organismus je připraven k boji nebo útěku.

**Obrázek 1:** Fáze stresu



Zdroj: Vošahlík, K: *Stres a jeho vliv na pracovní výkon*. [online]. 2010. Dostupné na WWW: [http://is.muni.cz/th/212385/esf\\_b/Stres\\_a\\_jeho\\_vliv\\_na\\_pracovni\\_vykon.pdf](http://is.muni.cz/th/212385/esf_b/Stres_a_jeho_vliv_na_pracovni_vykon.pdf)

Poté následuje **fáze rezistence**, ve které se organismus snaží vypořádat se stresem, tedy nepříjemnou situací, do které se dostal. V této fázi je organismus na stresor adaptován a člověk se projevuje pasivně až rezignovaně. Tento útlum způsobuje parasympatický nervový systém, který je řízen po ose hypothalamus – hypofýza – nadledviny (Křivohlavý, 2001; Vošahlík, 2009).

Pokud je působení stresoru příliš dlouhé, organismus už nemá prostředky na to, aby se adaptoval. Dochází tak k **fázi vyčerpání** a pocitům únavy (Paulík, 2010). Rozvíjí se choroba a v krajním případě může dojít k zániku organismu (Křivohlavý, 2001).

Stres je tedy určitá nespecifická odpověď lidského organismu, jejímž hlavním cílem je jeho záchrana. V lidském světě se však nesetkáváme se stresem pouze v rámci záchrany vlastního života, ale také v mezilidských a pracovních vztazích, kde nám o život nejde. V dnešní uspěchané době se stres vyskytuje velmi často a má negativní vliv na naše zdraví, pracovní výkon a také nám znepříjemňuje život.

## 1. 3 Druhy stresu

V literatuře se můžeme setkat s různými pohledy na stres a různou klasifikací. Stres rozlišujeme:

### A. Podle toho, jak působí na člověka (Křivohlavý, 2001):

1. distres – působí na organismus záporně, často bývá spojován s negativními pocity jako smutek, ztráta, dezorientace apod. Objevuje se tam, kde své starosti a problémy přestáváme zvládat, cítíme se přetížení či ztrácíme jistotu a nadhled. Jedná se o stres, který může poškozovat (Machačová, 1997).
2. eustres – jedná se o stres, který na nás působí pozitivně. Je spojený s příjemným prožíváním a se situacemi, kdy chceme něco zvládnout, a to nám přináší radost. Emoční doprovod je zde pozitivní. Eustres vede ke zvyšování odolnosti a podporuje rozvoj osobnosti (Machačová, 1997). Bývá spojován např. s překonáváním překážek, s adrenalinovými spory, s příjemným očekáváním. Objevuje se tam, kde situaci máme pod kontrolou.

### B. Podle délky trvání (Matoušek, 2005):

1. akutní stres – trvá několik minut až hodin. Organismus reaguje na náhlou, neočekávanou situaci, která trvá jen krátkou dobu, a ačkoli se člověk na něj hůře adaptuje, má na zdraví menší dopad než chronická forma. Účinky akutního stresu jsou závislé na řadě okolností, hlavně na intenzitě a trvání stresové situace (Hladký, 1993).
2. chronický stres – jedná se o dlouhodobou zátěž a vzniká působením jednoho, ale častěji více stresorů. Jejich intenzita může průběžně kolísat. Objevuje se tam, kde nemůžeme zátěžovou situaci dostat pod kontrolu. Člověk se na něj lépe adaptuje a stres se tak stává součástí života. Může tak docházet k tomu, že tento stres snadno přehlédneme, protože je pro nás známý a do jisté míry jsme na něj zvyklí.
3. intermitentní stres – je to druh stresu, který je zároveň akutní i chronický, neustále se vrací. Bývá spojován s denními starostmi a těžkostmi.

### **C. Podle intenzity stresové reakce (Křivohlavý, 1994):**

1. hyperstres – jde o takový stres, při kterém dochází k překročení hranic adaptability – člověk není schopen se na tento stres adaptovat.
2. hypostres – spojuje se s nízkou úrovní intenzity reakce, ale představuje ohrožení při dlouhodobém působení.

### **D. Podle doby, kdy nastává (Matoušek, 2005):**

1. posttraumatický stres – jde o zpožděnou reakci na stresovou situaci, která často trvá krátkou dobu, ale je velmi intenzivní, katastrofické povahy a se závažnými důsledky, jako jsou přírodní katastrofy, velká dopravní nehoda nebo požáry. Je provázen pocity úzkosti, marnosti, deprese, ztrátou důvěry, obavami z budoucnosti apod.
2. anticipační stres – objevuje se v souvislosti se situací, která má teprve nastat. Je pro něj typické mírné emoční napětí, které se zvyšuje tím, jak se situace přibližuje. Můžeme se s ním setkat např. před zkouškou, operací nebo jinou závažnou situací.

Stres tedy může nabývat několika podob. Nemusíme ho chápat nutně jako negativní, naopak určité stresové situace mohou vést také k pozitivním emocím. Za nebezpečný stres se pak považuje především ten, který na organismus člověka působí dlouhodobě. Aby se však člověk ocitl ve stresu, nemusí se nutně se stresem setkat, stačí pouhé očekávání toho, co teprve nastane.

## **1. 4 Příznaky stresu**

Už bylo řečeno, co je stres, jak v organismu probíhá poplachová reakce a jaké rozlišujeme druhy stresu. Jak však konkrétně stres působí na lidský organismus?

Pokud se člověk dostane do stresu, můžeme u něj pozorovat změny v chování, a to jak na úrovni fyziologické, tak i behaviorální a emocionální. Křivohlavý (1994, str. 29 - 30) ve své knize vymezuje tyto příznaky:

### **1. fyziologické příznaky:**

- palpitace

- bolest a stísněné pocity na hrudní kosti
- nechutenství a meteorismus
- bolesti hlavy, migrény
- průjem, křeče v břiše
- časté nucení na močení
- impotence, frigidita
- nepravidelnosti menstruačního cyklu
- strnutí krční páteře
- vyrážky v obličeji
- nepříjemné pocity v krku
- dvojí vidění

## 2. emocionální příznaky:

- prudké změny nálad
- trápení se věcmi, které nejsou důležité
- snížení empatie a neschopnost projevit emoční porozumění
- přemíra denního snění a stažení se ze sociálního kontaktu
- únava
- snížení koncentrace
- nadměrná podrážděnost, popudlivost, úzkost

## 3. behaviorální příznaky:

- přemíra stěžování si, nářků
- zvýšení nerozhodnosti
- zvýšená míra nemocnosti, s tím související absence v práci, pomalé uzdravování
- sklon k nepozornému řízení auta a zvýšená nehodovost
- snížení kvality práce
- snížení tendence přebírat odpovědnost, výmluvy, podvody
- ztráta chuti k jídlu či naopak přejídání se
- zvýšená konzumace alkoholu, vyšší počet vykouřených cigaret
- málo pohybu
- změny v denním životním rytmu (nespavost, přemíra spánku).<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Srov. Kadlčík, 2004; Wilkinson, 2001; Hošek, 1994.

K tomu, aby se člověk mohl vyrovnat se stresem, je potřeba rozpoznat tyto jednotlivé stavy stresu. Hošek (1994, str. 23) hovoří o tzv. „senzitivitě k symptomům.“

Stres je součástí našeho každodenního života. Jeho hlavní funkcí je aktivovat organismus pro zvládnutí zátěžové situace. Nemusí nás jen ohrožovat, naopak nás ve spoustě situací žene dopředu a nutí nás podávat výkony, kterých bychom bez něj při zvládnutí náročných úkolů nedosáhli. To, jak člověk zvládá stres, závisí na mnoha faktorech. Jedním z nich je odolnost vůči stresu.



## 2 ODOLNOST VŮČI STRESU A MONOTONII

### 2. 1 Pojem odolnost

Stejně jako reakce na stres, chápání stresové situace, i odolnost vůči stresu je u každého člověka individuální. Je ovlivněna nejen vnějšími okolnostmi, ale také vlastnostmi a stavem organismu. Člověk, jehož osobnost je „slabší“, labilnější a méně odolná k náročným životním situacím, je ohrožen i slabší zátěží k tomu, aby u něj vyvolala stres. Naproti tomu u organismu, který je odolnější, silnější, dochází k poruchám teprve při vysoce náročných situacích.

Rosenzweig (1944; in Čáp a Dytrych, 1968, str. 53) vymezuje odolnost k náročným životním situacím jako „schopnost vyrovnávat se s náročnými životními situacemi bez maladaptivních (nepřiměřených, patologických) reakcí“. Zde ovšem narážíme na problém rozlišení, kde končí reakce adaptivní a začínají reakce maladaptivní.

Kebza se Šolcovou (2008, str. 2) hovoří o odolnosti jako o fenoménu, který je podmíněný mnoha faktory a který člověku „umožňuje se rozvíjet, vyzrávat a rozvíjet kompetence v nepříznivých životních podmínkách“.

Podle Hoška (1994) odolnost člověka závisí na uspořádání jeho osobnostních rysů. Odolný člověk dokáže obtížné a stresující období zvládat s minimem nepříznivých dopadů na svou duševní rovnováhu a životní optimismus. Odolnost je pozitivní charakteristika člověka a je důležitá pro zvládání krizových situací i pro jeho životní a pracovní úspěšnost.

Na odolnost jedince vůči zátěži je třeba pohlížet i z kvalitativní stránky. Ta závisí na dosavadním vývoji člověka a na jeho zkušenostech se stresem. Také nemůžeme předpokládat, že jedinec ohrožený stresem, je vůči němu odolný ve všech možných situacích. Naopak, častou zkušeností je fakt, že odolnost vůči zátěžovým situacím bývá v některých oblastech odlišná než v jiných oblastech. Lidé bývají často citlivější nebo zranitelnější v těch oblastech, ve kterých prožili frustrace či stresové stavy (Čáp a Dytrych, 1968).

### 2. 1. 1 Činitelé působící při utváření odolnosti

I když se soudí, že odolnost vůči stresu je vrozená, existuje zároveň možnost sociálního ovlivnění celkové frustrační tolerance, a to především v dětství (Petrová, 1995). Čáp ve své knize (1968) vymezuje několik základních činitelů, které ovlivňují vývoj odolnosti vůči zátěžovým situacím:

1. vrozené vlastnosti organismu – bývají popisovány jako vlastnosti konstituční či jako vlastnosti typu vyšší nervové činnosti
2. věk – Rosenzweig zjistil, že čím více jsou děti malé, tím méně projevují ochotu vracet se k činnosti, ve které byly neúspěšné. Můžeme podle toho usuzovat, že odolnost vzrůstá do věku okolo 16 let (Lawson a Marx 1958; in Čáp a Dytrych, 1968). Činitel věku může hrát svou roli i v tom, že některé faktory odolnosti, jako je např. síla nervové soustavy, mohou věkem zeslabovat, naopak jiné, jako zkušenost, rozvážnost, volní úsilí mohou vzrůstat.
3. životní zkušenosti – hrají důležitou roli v odolnosti ke stresu. Zejména se jedná o zkušenosti jedince přímo s náročnými životními situacemi. Zde jde o to, jaké situace už člověk ve svém životě prožil, jakých využil technik k jejich zvládnutí a zda si tyto techniky osvojil. Dále sem řadíme zkušenosti z období raného dětství. V tomto případě hraje roli to, jaký je vztah dospělých k dítěti a zda se v něm rodiče dopouštějí takových chyb, jakými jsou např. odmítání dítěte, úzkostlivost, přísný vztah k potomkovi apod.
4. přítomný stav organismu – při působení infekčních a jiných onemocnění, nepříznivých podmínkách, při dlouhodobém stresu či frustraci se odolnost snižuje. Naopak ji mohou zvyšovat pocity libosti, odměna, překonání překážek či příznivé osobní vztahy.
5. vykonávání určité činnosti – jedná se zejména o činnost motorickou. Člověk, který je pasivní, lehčeji podléhá působení nepříznivých podmínek, napětí nebo úzkosti než člověk aktivní, zaměstnaný.
6. příznivé společenské vztahy – přítomnost blízkých, kamarádů nebo jen myšlenka na to, že je tu někdo, kdo mi může pomoci, kdo na mě myslí, způsobuje, že jedinec zvládá náročné situace snadněji než jedinec osamělý.

7. uvědomělé úsilí – jde o soustavu volných vlastností osobnosti, uvědomělá autoregulace (snaha zvítězit, vydržet, uzdravit se apod.). Jak ale uvádí Hošek (1994), ukázalo se, že vysoká míra chtění nestačí. Rozhoduje také emocionalita a vysoká snaha může znamenat pokles výkonu.
8. úroveň aspirace – při nepřiměřeně vysoké úrovni aspirace (např. sebepřeceňování, nesprávným chápáním životních podmínek či požadavků okolí) se odolnost vůči náročným životním situacím snižuje (Petrová, 1995).

Lidé, kteří mají vysokou úroveň stresové odolnosti jsou charakterizováni jako vytrvalí v cílevědomém jednání i za obtížných překážek, objevuje se u nich vysoká sebekontrola, překážky považují za výzvu a nepříznivé události i životní nezdary dokáží transformovat v prostředky k dalšímu osobnostnímu růstu (Kobasa, 1982; in Petrová, 1995). Naproti tomu lidé s nízkou odolností stresu se obtížně vyrovnávají se zátěžovými podněty, bývají lehce zranitelní vším, co se neshoduje s jejich dosavadními zkušenostmi. Každodenní stresy často negativně ovlivňují jejich zdraví a vedou k vleklým depresivním stavům (Cohen, 1964; in Petrová, 1995).

Odolnost vůči zátěžovým situacím je významná pro uchování duševního, ale také tělesného zdraví. Stejně tak je důležitá pro to, aby člověk dobře plnil své pracovní povinnosti. Proto můžeme předpokládat, že odolnost vůči stresu je jednou ze základních vlastností, které by měl profesionální řidič mít. Během vykonávání se totiž může dostat do různých zátěžových situací spojených s řízením vozidla.

## **2. 2 Monotonie**

Vedle stresových situacích se profesionální řidiči mohou setkat také s monotónními situacemi. Ty jsou ve svém důsledku pro řidiče také velmi náročné, proto se v následující kapitole budu krátce věnovat této problematice.

Monotonie nastává při opakujících se zpravidla jednoduchých pohybových stereotypních činnostech. Jedním z druhů monotonie je právě řízení dopravních vozidel (Židková, 2005). Při řízení vozidla můžeme monotonii zažívat jak na základě prostředí, tak na základě řidičských úkonů. Schmidt et al. (2009) uvádí, že častěji se jedná právě o vliv prostředí. Na intenzitu pocitu monotonie má vliv také úroveň motivace pracovníka (Mikuláščík, 2007). Při monotónních činnostech dochází ke „snížení aktivity centrálního

nervového systému v důsledku nedostatečných podnětů zvnějšku, vlastní činnost je prováděna automaticky a je řízena podkorovými centry“ (Gilbertová a Matoušek, 2002, str. 46). U řidičů pak může dojít k „náhradní aktivaci“ centrální nervové soustavy a objeví se u nich různé myšlenkové obsahy, oddávají se snění a úvahám. Při monotónní jízdě může ke snížení aktivační úrovně dojít už asi po půl hodině jízdy (Štikar et al., 2003).

Monotonie často vede k pocitům nudy, přesycenosti, ale také k pocitům averze, podrážděnosti, nechuti, duševní otupělosti, úzkosti, deprese a poklesu zájmu o práci (Gilbertová a Matoušek, 2002; Mikuláščík, 2007). Za nejzávažnější důsledky monotonie však považují sníženou úroveň pozornosti a pocitu ospalosti a únavy, které mohou vyvolat také usínání za volantem.

Při částečném útlumu, který v důsledku monotonie nastává, může řidič sice vykonávat jednoduché reakce v nesložité situaci, problém mu však může přivodit náročnější situace, kterou není schopen rychle a efektivně řešit. Stejně tak se může tento útlum projevit u řidiče jeho nekritičností a neschopností správně posoudit situaci za nebezpečných podmínek. Nejčastěji dochází k útlumovým stavům na rovných, přehledných úsecích silnic, které jsou pak často v této souvislosti dějištěm vážných dopravních nehod (Rehnová et al., 2005).

### **2. 2. 1 Odolnost vůči monotonii**

Odolnost vůči monotonii je u jednotlivých řidičů individuální. Někteří řidiči výše jmenované pocity téměř nepocítují, u jiných můžeme sledovat jen velmi obtížné přizpůsobení se monotónním podmínkám (Rehnová et al., 2005). Záleží přitom na individuální schopnosti monotonii zvládat, která zahrnuje několik oblastí (Židková, 2005):

1. osobnostní předpoklady – např. introverti se s monotónními úkoly vyrovnají snáze než jedinci extravertovaní. Stejně tak monotonie nedělá problém tzv. „denním snílčům“, kteří během monotónní práce mohou přemýšlet o věcech, které s prací přímo nesouvisejí.
2. odolnost vůči tělesné a duševní námaze
3. využití sociální opory – např. celková atmosféra pracoviště, možnost kontaktu se spolupracovníky

4. intelektové předpoklady
5. motivace a aspirace pracovníků – mezi motivátory, které potencují pocity monotonie, patří např. nechuť k vykonávané práci, pocity nedocenenosti, nepřiměřené pocity ohrožení vlastního zdraví vyvolané dalšími faktory, finanční ohodnocení či malá možnost rozhodování.

Monotónnost při řízení vozidla může vést k únavě a nepříjemným důsledkům. Dá se jí předcházet? Jako nejdůležitější se jeví redukce únavy v důsledku monotonie (Židková, 2006). Mezi dvě základní činnosti patří změna aktivity a odpočinek. K odpočinku slouží především pracovní přestávky. Podle Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) musí řidiči z povolání po 4,5 hodinách jízdy vykonat bezpečnostní přestávku, která má trvat 45 minut. Nikdo však řidiči nebrání zastavit kdykoli, když ucítí pocity únavy a potřebu si odpočinout.

Vedle odpočinku a spánku se monotónním vlivům při řízení dá předcházet rovněž rozhovorem řidiče se spolujezdcem. Pokud řidič jede ve vozidle sám, pomůže zpěv či samomluva, popřípadě zapnuté rádio. K osvěžení také rychle postačí ostrý proud vzduchu z otevřeného okna nebo žvýkání (Bena et al., 1968).

Monotonii můžeme považovat za další rizikový faktor, se kterým se řidiči z povolání mohou setkat. Monotonie působí útlum centrální nervové soustavy a řidič v tomto stavu není schopen reagovat na složitější podněty z okolí. Důsledky monotonie tak mohou mít nepříjemné výsledky. Z hlediska bezpečné jízdy je velmi důležité monotonii předcházet. Doporučují se především přestávky při řízení, započítí hovoru se spolucestujícími nebo jednoduché cviky.

## 3 COPING – ZVLÁDÁNÍ STRESU

Už bylo řečeno, co je stres, kdy vzniká, jaké jsou jeho druhy, příznaky a co ovlivňuje naši odolnost vůči němu. Ačkoli naše odolnost může být vysoká, s největší pravděpodobností se ani nám stres nevyhne. Když už se objeví, nastupují různé strategie zvládání stresu.

Manželé Hartlovi (2000, str. 709) vymezují zvládání stresu jako „postup, při němž lze zvládat stres: a) zaměřením na určitý problém nebo situaci, která vznikla, a nalezením způsobu, jak ji změnit nebo se jí napříště vyhnout, anebo b) zaměřením na zklidnění, zmírnění emocí, které stresová situace vyvolává, i když ke změně samotné situace nedochází. Úspěšné zvládání stresu obvykle oba způsoby kombinuje.“

Pojem coping může být také chápán jako „specifické vyjádření obecných sklonů k určitému typu chování a prožívání, které se aktualizuje v situacích, které nesou vysoké nároky na adaptaci“ (Blatný a Osecká, 1998; in Balaščíková a Blatný, 2003, str. 10).

Paulík (2010, str. 79) hovoří o tom, že „coping se uplatňuje v případech, kdy je zátěž vzhledem k odolnosti osobnosti nadlimitní nebo podlimitní, a je tedy potřebné vyvinout zvýšené úsilí k vyrovnání se s ní“.

Definic tohoto pojmu je nepřehledné množství. Zjednodušeně můžeme říct, že základem copingu je určité chování, jež vede k odstranění situací, které jsou náročné a kterým se člověk hůře přizpůsobuje.

### 3. 1 Strategie zvládání

Strategie zvládání životních krizí, tedy i stresu, jsou definovány jako způsoby řešení problémů, které berou ohled na realitu a respektují ji. Na rozdíl od adaptace, která nastává při vyrovnávání se se zátěží, která je relativně v normálních mezích a pro člověka v poměrně dobře zvládnuté toleranci, je zvládání bojem člověka s nepřiměřenou, nadlimitní zátěží (Křivohlavý, 1994). Tato nadlimitnost se vztahuje jednak na intenzitu, jednak na dobu trvání. Zvládání tak můžeme definovat i jako „vyšší stupeň adaptace“, při kterém jde o řešení krizí a zvrátů, u kterých nemáme dostatečné zkušenosti k jejich řešení. Proto tato řešení musíme hledat, zkoušet a ověřovat (Baumgartner, 2001).

Strategiím zvládání se věnovala spousta autorů. Uvedeme si ty nejznámější.

1. Dva druhy strategií zvládání stresu byly vytypovány už před čtvrt stoletím a jde o nejčastěji uváděné strategie v literatuře. Jedná se o **strategie zaměřené na řešení problému** a **strategie zaměřené na emoce** (Křivohlavý, 2001).

Zaměření na problém v sobě obsahuje úsilí působit na prostředí, změnit ho. Člověk vyvíjí aktivitu a sám se snaží situaci konstruktivně řešit. Zahrnuje i projevy jednání, jako jsou analýza problému, sestavení plánu postupu a samotné aktivní konání.

Zaměření na emoce znamená snahu ovlivňovat vlastní emocionální reakce na prožívané těžkosti. Obsahuje expresivní vyjadřování emocí, reinterpretaci jevů, přijetí situace, ale také její popírání. K této linii přiřazovali Lazarus a Folkmanová také **tendence k únikovým reakcím**, ke kterým patří např. denní snění, spánek, užívání alkoholu nebo drog (Baumgartner, 2001). Upozornili také na to, že tyto dvě strategie – zaměření na problém a zaměření na emoce se u dospělých lidí vyskytují vedle sebe.

2. Původní **Lazarusova kategorizace strategií** zvládání stresu však do sebe zahrnovala čtyři kategorie zvládání (Křivohlavý, 1994):

1. **strategie netečnosti** (apatie) – bývá doprovázena pocity beznaděje, deprese a bezmoci
2. **strategie vyhnutí se působení škodliviny** (noxy) – bývá doprovázena pocity strachu, bázně a obav
3. **strategie napadení útočnicka** (noxy) – zde se objevují pocity nebezpečí
4. **strategie posilování vlastních zdrojů síly** – jde o výcvik dovedností, sebekontroly a sebevlády

3. Další možnou strategií zvládání, která vznikla na základě faktorové analýzy, je teorie **J. H. Amirkhana**. Ten díky analýze zjistil tři podle něj základní a nejčastěji používané strategie (Baumgartner, 2001):

- instrumentální zvládání zaměřené na problém
- vyhledávání sociální opory – hledání rad, lidského kontaktu
- strategie vyhýbání se – únik, ústup

Jinou možností může být dělení strategií na **aktivní a pasivní**. Takto rozdělil strategie např. N. Cameron, který pod ně řadí (dle Bratské, 2001; in Šindelářová, 2006):

## 1. aktivní

- snaha zdolat překážky
- otevřená agrese
- kompenzace
- únik do horlivé činnosti

## 2. pasivní

- rezignace
- únik do fantazie
- únik k alkoholu a drogám
- únik do choroby
- sociální izolace

Zvládacích strategií je celá řada. Obecně můžeme říct, že jedna skupina strategií je spíše aktivní, vede člověka k určité činnosti, ať už se jedná o konstruktivní zvládnání stresu (např. snaha zdolat překážky či hledání zdrojů, které nám mohou pomoci) či destruktivní (např. agrese). Druhá skupina strategií je spíše pasivní (únik, apatie, vyhýbání se).

K tomu, aby člověk lépe zvládal stres a jiné zátěžové situace, existuje také řada technik. Patří mezi ně např. relaxace, meditace, imaginace, biologická zpětná vazba (biofeedback), různá tělesná cvičení, ale také zájmové či jiné příjemné činnosti.

### **3. 2 Obranné mechanismy**

Obranné mechanismy jsou jedním ze způsobů řešení životních obtíží a stejně jako strategie zvládnání krizových situací (viz výše) se vztahují na situace, které se dané osobě zdají neřešitelné. Křivohlavý (1994, str. 59) je definuje jako „iluzorní, klamná, šalebná, iluzivní, matoucí pojetí skutečnosti a fantazijní či neuskutečnitelné způsoby řešení obtíží“.

Ihilevich a Gleser (in Křivohlavý 1994, str. 59) vymezují účel obranných mechanismů: „Účelem obranných mechanismů je dosáhnout iluzivního zvládnutí situace ohrožující danou osobu tam, kde se reálné řešení nebo přizpůsobení si podmínek jeví dané osobě jako nemožné.“



Obranné mechanismy tak zkreslují či falšují realitu, překrucují ji v rozporu s fakty, popírají pravý zdroj potíží a jako příčinu dané situace uvádějí něco jiného. Pozitivním cílem obranných mechanismů je podle Hilgarda (in Nakonečný, 1995) uchování či zvýšení ocenění sebe samého, negativním cílem potom únik či ochrana před úzkostí. Ve všech obranných mechanismech vystupuje sebeklam, který má dvě formy, a to popření a skrývání. Zvláštním případem je pak agrese vůči původci frustrace (Hilgard; in Nakonečný, 1995).

Za „objevitele“ obranných mechanismů můžeme považovat Sigmunda Freuda, který jich popsal celkem devět. Na jeho základní soubor obranných mechanismů navázala jeho dcera Anna Freudová. Postupně k nim byly přidávány další a nyní najdeme v psychologické literatuře zhruba 40 různých obranných mechanismů (Křivohlavý, 1994).

Mezi nejznámější obranné mechanismy užívané při zvládnání stresu patří:

1. **represe** – dochází při ní k vytěšňování z vědomí pocitů, popudů a představ, které jsou neslučitelné s osobní morálkou. Tím je zabráněno pocitům viny, úzkostí. Daná osoba může na události zapomenout.
2. **regrese** – jde o ústup do vývojově mladšího stadia, návrat k infantilním a primitivnějším formám chování, které vedou k řešení vážné situace.
3. **identifikace** – při identifikaci se osoba ztotožňuje, napodobuje chování jiné osoby, často s vysokou prestiží, a tím zvyšuje pocit své hodnoty.
4. **projekce** – jedná se o promítání vlastních záměrů, vlastností, nepřijatelných citů, kdy je jedinec připisuje jiným lidem.
5. **racionalizace** – nežádoucí způsoby chování, snahy a pocity jedinec spojuje s přijatelným vysvětlením a tím snižuje pocit viny (Hošek, 1994). Trefně to vyjádřil Křivohlavý (1994, str. 63), podle kterého se jedná o „hledání moudrých důvodů pro nemoudré věci, které děláme“.
6. **sebeobviňování** – agrese je zaměřena na sebe sama. Jedinec se obviňuje, ale také trestá. Tímto sebeobviňováním si zajišťuje pomoc a lítost.
7. **fixace** – lpění na určitém druhu chování, i když se opakovaně prokáže, že toto chování není žádoucí.
8. **sublimace** – snaha povýšit to, co děláme, na sociálně uznávané činnosti.

9. **agrese** – snaha člověka rozbít překážku, která brání v uspokojení, dosáhnout cíle násilím. Jedinec se mstí za porážku a omezování, a to buď přímo, nebo nepřímo – přesunuje agresi na jiné věci či osoby. Mohou se objevit i skryté formy agrese, kterými jsou např. pomluvy, intriky apod.

### 3. 3 Osobnostní charakteristiky hrající roli při zvládnání stresu

Jak již bylo řečeno, způsob, jakým se člověk se stresem nebo jinou náročnou životní situací vyrovná, je z velké části ovlivněn osobnostními charakteristikami. Ty mohou člověku stresové situaci pomoci zvládat či naopak ho uvádějí do ještě těžší situace. Osobnostní charakteristiky také do jisté míry ovlivňují výběr vyrovnávacích strategií a tím „predisponují k určitému stylu vyrovnání se se stresem“ (Šolcová a Kebza, 1996, str. 481). Této problematice se podrobně věnuje Křivohlavý (2001). Na následujících řádcích budou některé z osobnostních charakteristik přiblíženy.

#### 1. rozdíly v přístupu k těžkostem

Jedná se o pojetí Juliana Rottera, které vychází z toho, jak se člověk staví k problému, před kterým stojí, nebo také k těžkostem, do kterých se dostal. V této koncepci se hovoří o tzv. **locus of control** neboli místě kontroly. To znamená, že odolnost člověka je závislá na míře, do jaké má věci pod kontrolou (Hošek, 1994). Na jedné straně stojí lidé, jejichž místo kontroly je vnitřní (interní LOC). Tito lidé vycházejí ze sebe, věří vlastním schopnostem, možnostem a dovednostem. Vnímají, že svůj život mají ve svých rukách, a věří, že mohou ovlivnit to, co je v jejich životě potká. Své úspěchy ale i neúspěchy přičítají vlastní aktivitě (Kebza a Šolcová, 2008).

Na druhé straně stojí lidé s vnějším místem kontroly (externí LOC). Ti připisují veškeré události, které nastanou, něčemu vnějšimu (např. osud, Bůh, náhoda apod.). Domnívají se, že problémy se vyřeší samy, iniciativa nevychází z nich samých, ale ze situace (Křivohlavý, 2001).

Rotter se domnívá, že mezi těmito dvěma dimenzemi se nachází každý z nás.

## 2. nezdolnost v pojetí koherence

Osobnostní charakteristiku nazvanou koherence – smysl pro integritu (rys soudržnosti osobnosti či vědomí souvztažnosti podle Hoška (1994) – sense of coherence, SOC) formuloval na základě svého výzkumu A. Antonovsky, který se snažil zjistit, proč různí lidé v různých situacích mají jiné problémy. Osobností charakteristiku koherence definoval třemi charakteristikami:

- srozumitelnost
- smysluplnost
- zvládnutelnost

Tyto charakteristiky jsou chápány jako dimenze, tudíž mají dva póly – kladný a záporný. Ty byly Antonovským slovně formulovány.<sup>2</sup>

Výsledky prací Antonovského ukázaly, že lidé, kteří mají vyšší hodnotu koherence měřenou metodou SOC, zvládají stres lépe (Křivohlavý, 2001).

## 3. nezdolnost v pojetí hardiness

Toto pojetí vytvořila S. Kobasová, která pomocí rozbořem charakteristik lidí zjistila tři charakteristiky, které, pokud jsou umístěny k pozitivnímu pólu, nám pomáhají udržet zdraví (Kebza a Šolcová, 2008). Jsou to (podle Hoška, 1994):

- kontrola dění (control) – jedná se o uvědomovanou vlastní schopnost řídit chod dění v souvislosti se svou osobnou a osobními potížemi
- závazek (commitment) – znamená, do jaké míry se člověk ztotožňuje s tím, co dělá a zda to, co dělá, považuje za hodnotné a smysluplné
- výzva (challenge) – chápání těžkých situací jako výzvy, jako něco, co k životu patří<sup>3</sup>

Ukázalo se, že lidé, kteří dosahují vyšších hodnot v dimenzi tvrdosti (hardiness), lépe zvládají těžkosti, které je v životě mohou potkat, a spíše než strategie vyhýbání se těžkostem používají účinnější a aktivnější strategie řešení problémů a také často vyhledávají sociální oporu (Křivohlavý, 1991).

---

<sup>2</sup> více viz Křivohlavý, 1990

<sup>3</sup> více viz Křivohlavý, 1991

#### 4. sebepojetí

Důležitou charakteristikou pro zvládání zátěže je sebepojetí. Existuje řada vzájemných souvislostí mezi zvládáním zátěže a sebehodnocením nebo vědomím vlastní účinnosti. Můžeme předpokládat, že vnímání vlastních možností sehrává důležitou roli ve volbě copingových strategií. Jak uvádí Blatný (2003, s. 3), z různých výzkumů vyplývá, „že vysoké sebehodnocení může být zásadní proměnnou v procesu zvládání stresu nebo že schopnost zvládat zátěž ovlivňuje způsob, jakým lidé vnímají sami sebe.“

Výsledky psychologických studií (Ellison, 1985; in Křivohlavý, 2001) ukázaly, že lidé s nízkým sebehodnocením mají pocity méněcennosti, obávají se vstoupit do rozhovoru s druhými lidmi a v diskuzi s nimi argumentovat, často se u nich objevuje úzkostné a neurotické chování a psychosomatická onemocnění.

Naproti tomu lidé s vysokou mírou sebehodnocení jsou zvědavější, důvěřivější, spokojenější, vnitřní konflikty se u nich vyskytují méně často. Kladou si vyšší cíle, kterých často dosáhnou a jsou odolnější při zvládání těžkostí.

Mezi další osobnostní charakteristiky, které se podílejí na zvládání stresu můžeme řadit (Křivohlavý, 2001):

- vnímaná osobní zdatnost
- optimismus
- smysluplnost života a smysl pro humor
- sebedůvěra a síla vlastního já
- svědomitost a další
- dispoziční optimismus / pesimismus
- religiozita a další

## 4 OSOBNOST PROFESIONÁLNÍHO ŘIDIČE

Osobnosti řidičů byla věnována velká spousta výzkumů. Autoři těchto výzkumných šetření se často zaměřovali na to, které osobnostní charakteristiky ovlivňují četnost rizikového chování za volantem (např. Rošková, 1995; Sarmány, 1991; in Rošková, 1995; Schmidt, 1986; in Rošková, 1995; Schlag et al., 1986; in Rošková, 1995). Další zkoumali, jak mohu mít určité temperamentové vlastnosti vliv na řidičský stres (Matthews, 1991; in Horáková, 2009).

V následujících kapitolách bude přiblížena problematika osobnosti a jednotlivých částí její struktury s ohledem na řidičské povolání.

### 4. 1 Vymezení pojmu osobnost

Definovat přesně pojem osobnost není jednoduché a především jednoznačné. Jen G. W. Allport vymezil přes 50 definicí osobnosti. Osobnost považuje za „dynamickou organizaci psychofyzických systémů v jedinci, které určují jeho charakteristické chování a myšlení“ (Allport, 1961, str. 28).

H. J. Eysenck zase považuje osobnost za „poměrně stálou jednotu charakteru, temperamentu, intelektu a těla, což umožňuje její jedinečnou adaptaci na prostředí“ (in Hartl, Hartlová, 2004, str. 379).

Behavioristé chápou osobnost pouze jako odvozeninu z chování, jako konečný výsledek našich zvyků (Drapela, 1997).

Osobnost nelze jednoduše vymezit jedinou větou. Obecně však můžeme říct, že osobnost do sebe zahrnuje nejen psychické, ale také tělesné vlastnosti a určuje, jakým způsobem se bude člověk chovat a jednat. Vytváření osobnosti je celoživotní proces a nejvýznamnějším znakem osobnosti je její jedinečnost, kterou se odlišuje od ostatních.

Nabízí se otázka, zda osobnost a způsob života člověka se odrážejí i ve stylu jeho jízdy, jestli mají vliv na výkon za volantem.

Smékal (2002) určuje sedm základních složek osobnosti. Jsou jimi stavba těla, temperament, motivace, schopnosti, charakter, jáství a životní dráha. O některých složkách bude více pojednáno v následujících kapitolách.

## 4. 2 Motivace

Motivace tvoří dynamickou složku osobnosti a je důležitým faktorem, který ovlivňuje lidi, aby jednali či se chovali určitým způsobem (Amstrong, 2002). Je to určitá „pohnutka k činnosti, tedy to, co člověk chce či nechce, co upřednostňuje nebo odmítá“ (Havlík, 2005, str. 20). Motivaci můžeme chápat jako proces, ve kterém člověk hledá svůj cíl, který mu přinese uspokojení. Směřuje tedy k udržování a obnovování určitého optimálního vnitřního stavu spokojenosti (Nakonečný, 1996).

Motivace může mít dvojí charakter – vnitřní a vnější. **Vnitřní motivace** obsahuje vlastní pohnutky k chování. To znamená, že si lidé sami určují, jakým způsobem se budou chovat a jakým směrem se vydají (Amstrong, 2002). Tento typ motivace je silnější a lépe člověka přiměje, aby vytrval a dosáhl svého cíle. Řidič, který je motivován vnitřními motivy, svoji práci vykonává pravděpodobně proto, že ho baví, rád jezdí automobilem či rád cestuje.

**Vnější motivace** je taková, při které chování a jednání člověka odpovídá na vnější stimuly (Havlík, 2005). Vzniká působením jiné autority a většinou nemá dlouhé působení (Hamerníková, 2010). Vnějšími stimuly u řidiče může být například získání peněz či fakt, že povolání řidiče se „dědí“ z generace na generaci. Někdy se však může stát, že i vnější motivace se postupem času změni na vnitřní.

Motivace u člověka může být aktivována různými podněty. Motivory našeho chování se můžou stát nejčastěji potřeby, hodnoty, přání, ideály, zájmy apod.

### Potřeby

Potřeby můžeme vymezit „stav nedostatku něčeho důležitého pro život jedince a ústí v požadavek motivující činnost zaměřenou na překonání tohoto nedostatku“ (Hoskovec a Štikar, 1973, str. 46). Znamená to tedy, že pokud organizmus zaregistruje nedostatek něčeho, vede to člověka k určité činnosti, která jeho potřebu uspokojí.

Nejznámější teorií potřeb je Maslowova pyramida potřeb, která má pět stupňů. Na prvním stupni jsou fyziologické potřeby. Jedná se o základní potřeby jako např. potřeby jídla, pití, spánku, tepla atd. Uspokojení těchto potřeb je důležité i pro řidiče, protože jen dobře najezený a odpočínutý řidič může za volantem podat dobrý výkon (Réti, 1983).

Na druhém stupni potom stojí potřeby bezpečí, ke kterým patří např. potřeba struktury, řádu, domova, soukromí atd. Další skupinou jsou potřeby náležitosti a lásky. Výše se pak nachází potřeba úcty, tj. potřeba být uznáván a přijímán at' už ze strany ostatních či sebe sama. Nejvýše stojí potřeba seberealizace, která vyjadřuje touhu být sám sebou a plně využít své schopnosti a dovednosti (Maslow, 1954).

Maslow se domnívá, že aby člověk mohl uspokojovat potřeby na vyšších úrovních, musí mít nejprve uspokojeny potřeby v nižších patrech pyramidy.

## **Zájmy**

Zájem můžeme definovat jako „odvozenou potřebu, která se uspokojuje prováděním určité činnosti“ (Řičan, 2007, str. 104). Zájmy vyjadřují trvalejší zaměření na určitou oblast předmětu a jevů (Hoskovec a Štikar, 1973).

Nakonečný (1995) od zájmů odlišuje **záliby**. Zatímco zájmy jsou podle něj zaměřeny na poznávání určitého jevu či předmětu, záliby představují spíše konkrétní činnost. Zájmy a záliby se však mohou často spojit.

Dá se předpokládat, že pokud řidič bude mít takové zájmy, které se určitým způsobem dotýkají dopravy (např. motorismus, technické zájmy), bude jeho motivace pro práci vyšší.

## **Postoje a hodnotové orientace**

Postoj může být vymezený jako hodnotící vztah a jeho předmětem může být téměř cokoli (Nakonečný, 1995). Postoje vymezují vztah člověka k nějakému předmětu, jevu či osobě, a vytvářejí se učením na základě přímé nebo zprostředkované zkušenosti (Balcar, 1983). Nejobecnější postoje, které určují celý životní styl a orientaci člověka ve světě, nazývá Řičan (2007) hodnotami. **Hodnoty** představují systém toho, co je pro člověka v životě cenné. Pro každého člověka je systém hodnot v hodnotovém žebříčku individuální (Hoskovec a Štikar, 1973) a relativně stálý (Hamerníková, 2010). Hodnoty člověka jsou ovlivněny také hodnotami společnosti a projevují se v činech člověka.

Postoje řidičů byly zkoumány např. v souvislosti s nehodovostí a rizikového řízení. Postoje rizikových řidičů se nejvíce týkají faktorů, kterými jsou poslušnost k pravidlům silničního provozu, tendence riskovat v dopravních zácpách a pozitivního postoje

k dopravním zácpám (Yilmaz a Çelik, 2004; in Seidl a Šucha, 2010). Podobně uvažují West a Hall (1997; in Seidl a Šucha, 2010), kteří za významné predikátory dopravních nehod pokládají pozitivní postoje k násilí za volantem.

#### **4. 2. 1 Motivace k profesi řidiče**

V dnešní době je řízení automobilu téměř nezbytností. Pro mnohé z nás je automobil důležitý pro naši obživu, pro jiné se stává také symbolem sociálního statusu či koníčkem (Hamerníková, 2010). Co ale vede člověka k tomu, že se stane řidičem z povolání?

Pracovní motivy řidičů z povolání zkoumali v ČSAD Plzeň (1989; in Havlík, 2005). Byly sledovány motivy u bezúhonných řidičů a řidičů s opakovanými nehodami. Výsledky jsou následující:

Seřazení motivů u řidičů bez nehod:

1. potěšení z cestování (práce jako zábava, koníček, v autě se cítili jako ryba ve vodě);
2. uznání;
3. peníze.

Žebříček motivů řidičů s opakovanými nehodami:

1. peníze (vydělat co nejvíc);
2. úspěch a výkonnost spojená s hmotnou odměnou;
3. cestování a změna.

Z uvedeného vyplývá, že pro lepší pracovní výkon je vhodnější vnitřní motivace, díky které se člověk věnuje řízení především proto, že ho tato činnost baví. Podle Havlíka (2005) může dokonce silná motivace „nahrazovat i některé deficity ve schopnostech a dovednostech k výkonu profese a potlačit nebo zcela překrýt méně vhodné osobnostní vlastnosti“ (str. 21).

Pro zaměstnavatele může vyvstat otázka, jak udržovat a podporovat vnitřní motivaci řidičů k práci, jelikož i u nich může z různých důvodů ke ztrátě či oslabení motivace dojít (Macků, 2005). Někteří zaměstnavatelé se často domnívají, že nejsilnějším motivačním faktorem jsou peníze. Hamerníková (2010) však uvádí, že výzkumy poukazují na to, že peníze motivují jen do určité míry. Pokud člověk vydělává dostatek peněz, zvyšování



platu nevede k větší snaze člověka. Na druhé straně zvyšování odměn může mít vliv na lidi, ale pouze na ty, kteří jsou silně motivováni penězi. To však nezajišťuje, že práce bude odvedena v pořádku (Amstrong, 2002).

Motivace pracovníků se dá vedle zvyšování platu a poskytování finančních odměn zvyšovat také vytvářením příjemného a podpůrného zázemí firmy či organizace, vhodných pracovních podmínek, dále možnostmi zaměstnance dosáhnout v práci úspěchů, vzděláváním zaměstnanců nebo odpovědností zaměstnance za provedenou práci.

Motivace je tedy důležitým faktorem, který ovlivňuje pracovní nasazení člověka a kvalitu odvedené práce. Jako vhodnější pro lepší pracovní výsledky se jeví motivace vnitřní. Řidiči se stávají řidiči z povolání především proto, že je jízda automobilem baví a dost často si tím splní i svůj dětský sen. Motivaci je třeba podporovat. To, jak se člověk bude chovat a jednat, je ovlivněno jeho potřebami, zájmy a hodnotami.

### **4. 3 Charakter**

Za důležitou součást osobnosti pro bezproblémové řízení vozidla jsou považovány také charakterové vlastnosti. Ty mohou ovlivňovat způsob jízdy i reakce řidiče v silničním provozu.

Hoskovec se Štikarem (1973) vymezují charakter jako „soustavu relativně stálých duševních vlastností člověka, které se projevují v jeho pojetí a způsobu života, ve vztahu k sobě a vykonávané činnosti, k druhým lidem a okolí“ (str. 48). Podle Hamerníkové (2010) se charakter vztahuje také k životním událostem a jevům (např. zásadovost) a k povolání (např. pracovitost, nedbalost).

Charakterové vlastnosti se projevují v chování člověka. Do charakteru zařazujeme jak pozitivní, tak i negativní morální vlastnosti jedince (Hoskovec a Štikar, 1973). Charakter se však týká i volných vlastností. Eysenck (1966; in Nakonečný 1995) spatřuje podstatu charakteru ve vůli, kdy charakter vystupuje jako „systém zábran projevít pudová hnutí“ (str. 254). Podle některých autorů (např. Gehlena 1956; in Nakonečný, 1995) jsou součástí charakteru stabilní zvyky a sklony, které byly upevněny výchovou. Charakter je tak tedy chápán jako naučené vlastnosti.

Charakterové vlastnosti se samozřejmě projevují také při řízení vozidla. Havlík (2005) mluví o tzv. **dopravním charakteru**, který „vyjadřuje určitý, obvyklý způsob jednání řidiče při řízení“ (str. 15). Na základě poznání těchto charakterových vlastností můžeme předpokládat určité chování a také naopak – z chování můžeme usuzovat na jisté vlastnosti.

S dopravním charakterem úzce souvisí **dopravní chování**. Havlík (2005) popisuje čtyři druhy dopravního chování (str. 15-16):

- chování, které je v souladu s formálními (právními) pravidly a s normami sociálně-psychologickými;
- chování shodné s formálními pravidly, ale odlišné od sociálně-psychologických norem;
- chování odlišující se od formálních pravidel, ale vyhovující pravidlům neformálním;
- chování odlišné od obou uvedených norem.

McFarland a Moseley (1954; in Bena et al., 1968) se na základě svých výzkumů domnívají, že „člověk řídí vozidlo tak, jak žije“ (str. 88). Řidiči, kteří mají opakovaně nehody a problémy na cestách, mohou být charakterizováni jako osoby, které mají problém s respektem autority či jsou špatně společensky přizpůsobeny. Naopak řidiči (Štikar et al., 2003), kteří neměli nehodu po dlouhé období, byli ukázněnější, rozvážnější, rozhodnější, přizpůsobivější, měli vyšší úroveň duševní vyspělosti a hodnotnější zájmy než řidiči, kteří měli větší počet nehod. V některých studiích (např. Arthur a Graziano, 1996) bylo za použití typologie „Big Five“ zjištěno, že dimenze Svědomitost, kterou bychom mohli zařadit do charakterových vlastností, negativně významně korelovala se silničními nehodami, stejně jako dimenze Přívětivost (Cella et al., 2000; in Sümer et al., 2005). S podobnými výsledky přišli i Bone a Mowen (2006). Prokázali, že svědomití řidiči častěji uposlechnou dopravní předpisy a jsou také ohleduplní k ostatním, což poukazuje na negativní vztah k rizikovému řízení. Svědomí tak můžeme chápat jako projektivní faktor vzhledem k chování v dopravě (Seitl a Šucha, 2010).

Chorvát a Orlík (1980) poukazují na to, že charakterové vlastnosti řidiče ovlivňují to, jakým způsobem bude řidič hodnotit chování ostatních řidičů a zda se tak bude dívat v mezích slušnosti.

Součástí charakteru řidiče je také altruismus a prosociální chování. Tyto vlastnosti se projevují snahou pohlížet na vlastní jízdu zrakem ostatních řidičů a myslet na to, co jim vyhovuje. Chování altruistického řidiče se projevuje tím, že včas zapíná reflektory, neoslňuje druhé zepředu ani zezadu, nechává předjet rychlejší vozidlo či uvolní ve frontě ploužících se vozidel místo pro jiné (Havlík, 2005). Machin a Sankey (2008) prokázali, že nízká míra altruismu patří mezi faktory, které zvyšují pravděpodobnost nepřiměřené rychlosti jízdy.

Charakter člověka má velký vliv na způsob jeho jízdy a na řešení dopravních situací. Jedná se o soubor psychických vlastností člověka, které se u něj vyvíjí prostřednictvím výchovy. V dopravě se charakterové vlastnosti uplatňují v souvislosti s dodržováním norem, ať už formálních či neformálních, a také při hodnocení druhých řidičů a jejich chování. Kladné charakterové vlastnosti jsou prediktorem úspěšné a beznehodové jízdy.

#### **4. 4 Temperament**

Temperament můžeme vymezit jako „souhrn duševních vlastností, které se určují podle toho, jak snadno vznikají, jak rychle probíhají a střídají se duševní, především citové procesy a stavy člověka a jak se projevují navenek v celkovém jeho chování“ (Hoskovec a Štikar, 1973, str. 48). Jedná se o dynamické vlastnosti osobnosti, které se projevují intenzitou pohybů, jejich tempem, ale také hloubkou prožívání či dalšími znaky (Nakonečný, 1995).

Temperament představuje psychické vlastnosti, jež jsou relativně trvalé a dané tělesnými vlastnostmi, které jsou převážně vrozené. Tyto lidské vlastnosti jsou do jisté míry ovlivněny zkušeností, učením či výchovou (Říčan, 2007).

Dopravní psychologové se při svých výzkumech osobnosti opírají o Eysenckovu typologii temperamentu (Havlík, 2005), který operoval se dvěma dimenzemi, a to s dimenzí extroverze – introverze a neuroticismu (labilita – stabilita).

Introvertní lidé jsou klidní, často stažení a uzavření před ostatními. Bývají spolehliví, systematictější, přemýšlivější, často nedůvěřiví a samotářští. Naproti tomu extroverti jsou adaptabilnější, orientovaní na vnější život, mají rádi změny, preferují vyšší úroveň vzrušení (Eysenck a Eysenck, 1985; in Langford a Glendon, 2002), snadno navazují kontakty s jinými lidmi a jsou optimističtější a družnější (Havlík, 2005; Hamerníková, 2010).

Jako řidiči extroverti při jízdě prožívají větší napětí, touhu po vzrušení, potřebují změnu, jinak jejich pozornost ochabuje. Pokud se jejich jízda stane jednotvárnou (např. v dopravních kolonách), stávají se netrpělivými a jejich pozornost může ochabovat. Na rozdíl od extrovertů introverti netrpí tolik nedostatkem podnětů, ale i tak se mohou věnovat více vnitřním podnětům a vnější opomíjet (Hamerníková, 2010).

Jak uvádí Havlík (2005) emočně labilní člověk snáze reaguje na emoční výzvy, má sklony k úzkosti, náladovosti, přehnané starostlivosti a hlubšímu a zranitelnějšímu prožívání. V chování se objevuje přecitlivělost, neklid, vztahovačnost, hůře se přizpůsobuje, má sníženou sebedůvěru, často ho provází pocity viny a méněcennosti a za jízdy prožívá pocity úzkosti a obav (Antušek, 1998). Naproti tomu emoční stabilita se zakládá na mírnější odezvě na emotivní podněty, seberegulace, sebevědomím a přiměřených hodnocením.

Podle Havlíka (2005) mezi úspěšné, beznehodové řidiče patří osoby, které jsou vyrovnané, přizpůsobivé, dokáží pohotově reagovat, při rozhodování jsou rozvážné, obezřetné a trpělivé.

Temperament chápeme jako vrozené vlastnosti organismu, které mají vliv na hloubku a rychlost našeho prožívání. Typologií temperamentu je celá řada, dopravní psychologové se však zaměřují především na typologii Eysencka, který pracuje se dvěma dimenzemi, a to s dimenzí extroverze – introverze a dimenzí neuroticismu. V následující kapitole budou zmíněna některá zjištění provedených výzkumů z této oblasti.

#### **4. 4. 1 Vliv temperamentu na zvládání stresu za volantem**

Obecně vzato, dobré předpoklady pro zvládání stresu za volantem mají řidiči s nízkou mírou neurotičnosti (Horáková, 2009). Zahraniční výzkumy přinesly závěry, že neuroticismus patří mezi nejsilnější předpoklady stresu, stejně jako užívání negativních maladaptivních kognitivních postupů, nízké duševní zdraví, problémy v chování či slabé pracovní přizpůsobení (Matthews, 1991; in Langford a Glendon, 2002). Emocionální labilitu jako jednu z osobnostních charakteristik, která má vliv na rizikovost při řízení, uvedli ve svém výzkumu také Meyer-Gramcko (1993; in Rošková, 1995) či Schlag et al. (1986; in Rošková, 1995). McCrea a Costa (1986) zjistili, že lidé, kteří vykazují vyšší míru neuroticismu, mají tendenci užívat neúčinné copingové strategie, což může vysvětlit jejich tendenci prožívat vyšší míru stresu spojenou s řízením.

Co se týče extroverze a introverze, bylo zjištěno (Matthews, 1991; in Langford a Glendon, 2002), že introverti pravděpodobně budou více stresováni v prostředí, ve kterém na ně bude působit mnoho podnětů, např. řízení hlučného nákladního vozidla či vysoká rychlost pod časovým nátlakem. Extroverti naopak bývají stresováni v prostředí, které je málo stimuluje, např. řízení po dálnici s nízkým provozem. Jak uvádí Horáková (2009), studie ukazují na vyšší výskyt nehod extrovertů na základě jejich výpovědí. Tento fakt může být důvodem toho, že extroverti více riskují, ale také např. větší otevřeností extrovertů, kteří nemají zábrany se k tomuto druhu zkušenosti přiznat.

Z uvedeného je patrné, že úspěšnějšími řidiči budou pravděpodobně osoby, které jsou emocionálně vyrovnané a které se dokáží se stresem vyrovnat pomocí účinných strategií. Zdá se, že k rizikovějšímu chování za volantem mají blíže extrovertní řidiči.

#### **4. 5 Schopnosti pro řízení**

Jak uvádí Havlík (2005), řídit automobil klade na řidiče požadavek neustále reagovat na proměnlivé dopravní prostředí. Důležitým předpokladem pro řízení jsou určité schopnosti, které by řidič měl mít.

Schopnosti můžeme obecně považovat za „širokou škálu osobnostních dispozic nutných k provádění určitých činností. Schopnosti tvoří obecnější předpoklad k výkonu“ (Havlík, 2005, str. 22). Meili (1987; in Nakonečný, 1995, str. 94) vymezuje schopnosti podobně, a to jako „úhrn psychických podmínek, které jsou nutné k provedení nějaké činnosti“.

Schopnosti se mohou rozvíjet pouze na základě vloh, které jsou vrozené, a to učením a tréninkem (Hoskovec a Štikar, 1973).

V souvislosti s řízením jsou důležité následující schopnosti (Havlík, 2005; Hamerníková, 2010):

- a) schopnosti percepční – vizuální, auditivní a kinestetické vnímání, koncentrace pozornost, orientace v prostoru;
- b) schopnosti psychomotorické – rychlost a přesnost reagování, přesnost odhadu rychlosti a směru jízdy, rychlé vytváření pohybových návyků a zautomatizování činnosti;

- c) schopnosti intelektové – kvalita poznávání, hodnocení, dobré logické, analytické, praktické a kritické myšlení, zraková paměť.

Vedle výše jmenovaných schopností uvádí Havlík (2005) další schopnosti, které jsou důležité při řízení vozidla. Jsou to např. mentální složky a procesy spojené s analytickými a logickými myšlenkovými operacemi, praktickou inteligencí, pamětí, hodnocením, řešením, rozhodováním a reagováním a pohybovou koordinací či schopnost předvídat.

Schopnosti řídit souvisejí s úrovní aktuálních znalostí a schopností, množstvím zkušeností, které řidič má, a se zpracováním informací, které k řidiči přicházejí z vnějšího či vnitřního prostředí. Týkají se různých výkonů, které řidič musí zvládnout během řízení, např. odhalení rizik, která při řízení mohou nastat (Erlander et al., 1993; in Sundström, 2008).

Réti (1988) dokonce hovoří o jistém **smyslu pro dopravu**, který vymezuje jako „souhrn schopností a rutinních návyků, který vzniká na základě konkrétních dopravních znalostí a několika roků řidičské praxe“ (str. 23).

Řada výzkumů se zaměřovala na to, jak řidiči hodnotí své řidičské schopnosti (Delhomme, 1991; in Sundström, 2008; Freud et al., 2005; in Sundström, 2008; Svenson, 1981; in Sundström, 2008). V těchto výzkumech bylo zjištěno, že řidiči nedokáží odhadnout úroveň svých schopností. Často je přeceňují. V souvislosti s tím se také zjistilo, že řidiči nedokáží přiměřeně odhadnout nebezpečí a v důsledku toho podceňují dopravní rizika (Finn a Bragg, 1986; in Sundström, 2008; Matthews a Moran, 1986; in Sundström, 2008). Tyto dvě tendence – přeceňování schopností a podceňování rizik, často vedou k dopravním nehodám, zvláště u mladých řidičů (Gregersen, 1996; in Sundström, 2008).

## **Intelligence**

Pro zvládnání náročných dopravních situací je důležitá také **intelligence**. Wechsler vymezil inteligenci jako „složitou a globální schopnost jedince účelně jednat, rozumně myslet a úspěšně se vyrovnávat se svým prostředím“ (Svoboda, 1999, str. 60).

Jako ideální pro řízení se jeví intelligence v pásmu průměru. Hamerníková (2010) uvádí, že řidiči s nízkou inteligencí nedokáží přesně předvídat dopravní situace a hůře zvládají koordinaci pohybů a technické řízení vozu. Poznatky dopravních psychologů naznačují, že naměřené IQ kolem 80 je pro adepta na řidičský průkaz nedostačující

(Havlík, 2005). Naproti tomu příliš vysoká inteligence způsobuje, že se řidiči při řízení nudí nebo se zaobírají činností, která s řízením nemá nic společného. Také si mohou všimnout i nevýznamných informací a ty důležité naopak podceňují.

Významnou roli u řidiče hraje také **emoční inteligence**. Tu můžeme vymezit jako „vnímání, zpracování a regulování emocí a využívání těchto emocí nesoucích informací k dokonalejšímu poznávání a ovlivňování reality“ (Hamerníková, 2010, str. 17). Podle Pletzera (2009, str. 14) vyjadřuje emoční inteligence „schopnost vnímat vlastní pocity i pocity druhých lidí a přiměřeně na ně reagovat“. Součástí emoční inteligence je také schopnost mluvit o svých pocitech s ostatními lidmi.

Podle Havlíka do sebe emoční inteligence zahrnuje:

- schopnost regulovat a kontrolovat emoční stavy,
- sebepoznání,
- racionálně využívat energii emocí,
- vcítit se do chování a myšlení ostatních účastníků dopravy,
- číst emoce druhých a mít k sobě i k ostatním lidem pozitivní vztah,
- spolupracovat a jednat odpovědně,
- držet při řízení na uzdě negativní emoce a nakládat s city přiměřeně k situaci,
- chápat chování jiných řidičů a neoplácet stejné stejným,
- tlumit zlobu, nenechat se kdekým a kdečím „vytočit“.

Dopravně psychologická diagnostika řidičů z povolání poukázala na to, že řidiči, kteří za volantem neselhávají, mívají většinou vyšší stupeň emoční inteligence. Naopak asi u dvou třetin selhávajících řidičů byla emoční inteligence v některých zkoumaných komponentách vážně oslabena (Centrum psychologie práce pro jihozápadní Čechy 1994 - 2004; in Havlík, 2005).

Pro bezpečnou jízdu je nezbytné, aby měl řidič jisté schopnosti a dovednosti. Tyto schopnosti se týkají smyslových orgánů, psychických procesů a stavů, psychomotoriky a také intelektu. Nedílnou součástí schopností řidiče je i inteligence, a to i emoční. Ne vždy

však řidiči dokáží odhadnout své schopnosti a v důsledku jejich přeceňování může při řízení docházet k nepříznivým situacím.



## 5 PROFESNÍ ZPŮSOBILOST ŘIDIČE

K tomu, aby řidič mohl řízení vykonávat profesionálně, ovšem nestačí mít k řízení určité osobnostní předpoklady a schopnosti. Pro řidiče z povolání je po formální stránce nezbytností vlastnit průkaz profesní způsobilosti řidiče. Profesní způsobilost řidičů upravuje zákon č. 247/2000 Sb., vzpp. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

### 5. 1 Průkaz profesní způsobilosti řidiče a další vzdělávání řidičů

Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů je povinen se účastnit řidič, pokud řídí motorové vozidlo, k jehož řízení opravňuje řidičské oprávnění skupiny C, C+E, D a D+E nebo podskupiny C1, C1+E, D1 a D1+E. Zákon č. 247/2000 Sb., taxativně vymezuje, na koho se tato povinnost nevztahuje. Jedná se o řidiče (z. č. 247/2000 Sb., § 46):

- a) vozidel, jejichž nejvyšší povolená rychlost nepřesahuje 45 km/h,
- b) vozidel používaných ozbrojenými silami České republiky, Policií České republiky, Celní správou ČR a zpravodajskými službami ČR,
- c) vozidel Hasičského záchranného sboru ČR a jednotek dobrovolných hasičů, zdravotnické záchranné služby a Správy státních hmotných rezerv,
- d) vozidel používaných při zabezpečování civilní ochrany a báňské záchranné služby,
- e) vozidel ve zkušebním provozu,
- f) vozidel používaných při výcviku podle částí třetí a páté tohoto zákona a při zkouškách podle části třetí a čtvrté tohoto zákona,
- g) vozidel používaných při přepravě věcí, které řidič využije při výkonu své závislé práce nebo podnikání, pokud řízení není hlavním předmětem výkonu závislé práce nebo podnikání řidiče,
- h) vozidel používaných pro vlastní potřeby a
- i) zemědělských a lesnických traktorů.

Z uvedeného vyplývá, že řidič podléhá povinnosti zdokonalování odborné způsobilosti, pokud se řízení stává jeho závislou prací či podnikáním.

Pro získání průkazu profesní způsobilosti je řidič povinen účastnit se vstupního školení. Toto školení se provádí formou výuky a výcviku a je zakončeno zkouškou z profesní způsobilosti řidiče. Řidič během školení získává a prohlubuje následující znalosti o (z.č. 247/2000 Sb., § 47):

- a) teoriích pokročilého racionálního řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy,
- b) uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě,
- c) bezpečnosti provozu a ekologického provozu vozidla,
- d) poskytování služeb a logistiky,
- e) hospodářském prostředí a organizaci dopravního trhu,
- f) sociálně – právním prostředí v silniční dopravě,
- g) zdravotních rizikách a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích,
- h) prevenci a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích.

Výuka a výcvik v rámci vstupního školení se provádí v základním rozsahu 140 hodin nebo v rozšířeném rozsahu 280 hodin. Držitel průkazu profesní způsobilosti řidiče, který se podrobil vstupnímu školení v základním rozsahu, je oprávněn řídit motorové vozidlo skupiny C, C1, C+E, C1+E až od 21 let a motorové vozidlo skupiny D, D1, D+E, D1+E až od 23 let. Držitel průkazu profesní způsobilosti řidiče, který se podrobil vstupnímu školení v rozšířeném rozsahu, je oprávněn řídit motorové vozidlo skupiny C, C1, C+E, C1+E už od 18 let a motorové vozidlo skupiny D, D1, D+E, D1+E již od 21 let (Bušta a Kněžínek, 2010).

Na závěr vstupního výcviku řidič složí zkoušku, která ověřuje znalosti ve všech oblastech výuky. Na základě složené zkoušky je řidiči vydán průkaz profesní způsobilosti řidiče.

### **Další vzdělávání řidičů**

Získáním průkazu profesní způsobilosti však vzdělávání řidičů nekončí. Řidiči se dále podrobují tzv. pravidelnému školení, které prohlubuje znalosti získané při vstupním školení.

Pravidelné školení je rozděleno do pěti let, během kterých musí řidič absolvovat celkem 35 hodin školení (tzn. během jednoho roku absolvuje školení o délce 7 hodin) (z.č. 247/2000 Sb., § 48).

## **5. 2 Dopravně psychologické vyšetření a zdravotní způsobilost řidičů**

Dopravně psychologické vyšetření je nezbytnou podmínkou pro výkon řidičského povolání. Podmínky tohoto vyšetření upravuje zákon č. 361/2000 Sb., vzpp. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), který v § 87a vymezuje následující (kráceno):

Dopravně psychologickému vyšetření a vyšetření neurologickému, včetně elektroencefalografického (dále jen EEG) je povinen se podrobovat

a) držitel řidičského oprávnění skupin C, C+E a C1+E, který řídí nákladní automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo speciální automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo jízdní soupravu, která je složena z nákladního automobilu a přípojného vozidla nebo ze speciálního automobilu a přípojného vozidla a jejíž největší povolená hmotnost převyšuje 7 500 kg,

b) držitel řidičského oprávnění skupin D a D+E a podskupin D1 a D1+E, který řídí motorové vozidlo zařazené do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění.

Dopravně psychologické vyšetření provádí psycholog nebo klinický psycholog.

Dopravně psychologickému vyšetření se musí řidič podrobit před zahájením výkonu činnosti, a dalšímu pak nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let. Potom se vyšetření musí podrobit každých pět let. Z uvedeného vyplývá, že dopravně psychologické vyšetření musí absolvovat každý řidič před zahájením činnosti bez ohledu na věk.

Zákon už však nestanovuje, jakou metodiku či jaké konkrétní diagnostické metody při dopravně psychologickém vyšetření použít. Zůstává tak v kompetencích jednotlivých psychologů, jaké metody zvolí.

V rámci dopravně psychologického vyšetření jsou zkoumány jednotlivé kognitivní funkce a procesy, které jsou při řízení důležité, a také osobnost. Psychologové zjišťují např. úroveň pozornosti, schopnosti periferního vidění, reakční čas, paměť, dále inteligenci, osobnostní vlastnosti řidiče, míru agresivity, neurotickou nebo psychotickou

symptomatologii, motivaci, volní vlastnosti, odolnost vůči zátěži a další<sup>4</sup>. Používají k tomu širokou škálu diagnostických metod<sup>5</sup>.

Dopravně psychologické vyšetření je nezbytností pro vykonávání řídičské profese. Potřeba tohoto vyšetření je upravena legislativně, nicméně stále chybí vymezení metodiky pro konkrétní postup a vymezení jednotlivých diagnostických metod.

### **Zdravotní způsobilost řidiče**

„Zdravotní způsobilostí k řízení motorových vozidel se rozumí tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel“ (z. č. 361/2000 Sb., § 84). Zdravotní způsobilost řidiče určuje praktický lékař a je výsledkem lékařské prohlídky a dalších potřebných odborných vyšetření. Podkladem k posudku o zdravotní způsobilosti je také dopravně psychologické vyšetření a neurologické vyšetření, včetně EEG (z.č. 361/2000 Sb., § 87).

Pravidelným lékařským prohlídkám je povinen se podrobovat řidič, který řídí motorové vozidlo v pracovněprávním vztahu a u něhož je řízení motorového vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě, a také řidič, u kterého je řízení motorového vozidla předmětem samostatně výdělečné činnosti (z.č. 361/2000 Sb., § 87).

Vstupní lékařské prohlídce je řidič povinen se podrobit před zahájením výkonu činnosti. Dalším pravidelným lékařským prohlídkám se řidič podrobuje do dovršení 50 let věku každé dva roky a po dovršení 50 let každoročně (z.č. 361/2000 Sb., § 87).

### **5. 3 Rehabilitace řidičů**

V případě, že řidič pozbyl řídičské oprávnění v důsledku dosažení počtu dvanácti bodů v bodovém hodnocení nebo rozhodnutím soudu, který uložil trest nebo sankci zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, je povinen podrobit se přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel (247/2000 Sb., §45).

Přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel se provádí zkouškou. Jestliže řidič při přezkoušení neprospěje, může zkoušku opakovat už pouze jedenkrát. Neuspěje-li řidič opakovaně, musí se podrobit celému výuce a výcviku z předmětu, ve kterém neprospěl (Bušta a Kněžínek, 2010).

---

<sup>4</sup> [http://www.profivodic.sk/psychologicky\\_test](http://www.profivodic.sk/psychologicky_test)

<sup>5</sup> Více viz Seitl, Šucha, 2010.

Při prokázání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel se řidiči obnovuje i profesní způsobilost řidiče.

## 6 STRES ZA VOLANTEM

Práce řidičů z povolání je chápána jako extrémně stresující, jelikož se při jejím výkonu řidiči setkávají s velkým množstvím stresorů a jsou vystaveni velké zátěži. Nebezpečí a těžkostem jsou vystaveni častěji než řidiči ne-profesionálové, jelikož tráví za volantem 8 až 10 hodin denně (Réti, 1988).

V následující kapitole budou přiblíženy pracovní podmínky profesionálních řidičů, jednotlivé stresory, se kterými se v práci setkávají a také jaké má vyvolaný stres dopady, ať už na práci řidiče, jeho zdraví či na společnost.

### 6. 1 Pracovní podmínky řidiče z povolání a zdroje stresu

Jak již bylo řečeno, profesionální řidiči jsou vystaveni stresovým situacím mnohem častěji nežli řidiči ne-profesionálové. Rozdíly v reagování na stres a nebezpečným řízením mezi profesionálními a ne-profesionálními řidiči se zabývali např. Öz et al. (2010a). Zjistili, že ne-profesionální řidiči jezdí rychleji, ať už v obcích nebo na dálnici, než řidiči taxi, minibusů a nákladních vozidel. Toto zjištění vysvětluje fakt, že řidiči z povolání více dodržují dopravní pravidla a zákony, aby si svou práci udrželi. Zjistili také, že řidiči minibusů jsou v dopravě agresivnější než ne-profesionální řidiči. Může to být způsobeno tím, že jsou více vystavováni těžkostem a stresu pramenícího z dopravy. Ne-profesionální řidiči vykazovali také lepší výsledky při monitorování rizik, která v dopravě mohou nastat. Opět lze toto zjištění vysvětlit tím, že profesionální řidiči jsou vystavováni většímu množství nebezpečných situací, tudíž jsou vůči nim méně citliví.

Stres za volantem je určován kombinací osobnostních a situačních faktorů (Bañuls a Montoro, 2001). Bakalář (1992; in Stránský 2000) vymezuje řidiče z povolání jako osobu, „která řídí motorové vozidlo, přepravuje náklad nebo osoby na pravidelných i nepravidelných tratích. Zpovídá za plnění přepravních úkolů, bezpečnost přepravovaných osob a nákladů, svěřený majetek včetně vozidla“ (str. 176). Na rozdíl od ostatních řidičů musejí profesionální řidiči dodržovat určité požadavky zaměstnavatele a řízením automobilu tráví v podstatě celou pracovní dobu, která mnohdy zabírá 9 až 10 hodin. V neposlední řadě je pro ně řízení zdrojem obživy (Hanzlíková, 2010).

Práce řidičů z povolání je také charakteristická tím, že řidiči se dennodenně ocitají v podmínkách, které zvyšují zodpovědnost a případné riziko. Morální odpovědnost mohou

pociťovat především při přepravě ostatních osob (u řidičů autobusu), materiální pak za převážené zboží a jeho nebezpečnost (např. přeprava benzínu) nebo za samotný dopravní prostředek (Macků, 2005a). Tato odpovědnost je řidiči v různé míře chápána jako stresující.

### **6. 1. 1 Psychická zátěž u řidičů z povolání**

Psychickou zátěž můžeme definovat jako „proces psychického zpracování a vyrovnání se s požadavky a vlivy životního a pracovního prostředí, přičemž prostředím se rozumí vše, co člověka obklopuje včetně společenských vazeb, událostí a požadavků na chování“ (Štikar et al., 2003, str. 120).

Obvykle rozlišujeme tři formy psychické zátěže (Baštecká a Goldmann, 2001):

- a) senzorická zátěž – vyplývá z požadavků na smyslové orgány, zejména zrak a jim odpovídající struktury nervové soustavy,
- b) mentální zátěž – vyplývá z požadavků na zpracování informací kladoucích nároky na psychické procesy jako pozornost, paměť, představivost, myšlení a rozhodování,
- c) emoční zátěž – vyplývá ze situací a požadavků vyvolávajících afektivní odezvu.

Havlík (2005) rozlišuje navíc sociální zátěž, která vzniká např. v problematických sociálních vztazích.

Ilmarinen (1995; in Kloimüller, 2000) rozlišuje mezi třemi hlavními skupinami rizikových faktorů, které mohou vést k zátěži řidičů:

- a) vysoké pracovní nároky na fyzickou stránku – např. stálé svalové zatížení, opakované pohyby,
- b) stresující nebo nebezpečné pracovní prostředí – např. nebezpečí nehod, velké teplo či zima,
- c) špatná organizace práce – např. konflikt rolí, kontrola, strach z neúspěchu, nedostatek uznání a úcty.

Jinou strukturu pracovních stresorů nabízejí Štikar et al. (2003). Rozdělují je do tří kategorií:

- a) proces práce – tj. pracovní úkony a jejich provádění,
- b) podmínky fyzikálního a biologického charakteru, které ovlivňují pracovní činnost a výkon – např. faktory vyplývající z rizika pracovních úrazů, nemocí z povolání či jiných nepříznivých, zdravotně závadných vlivů na lidský organismus, hluk, mikroklimatické podmínky atd.
- c) sociálně psychologické podmínky – vyplývají z interakce a soužití lidí, např. činnost spojená se zvýšenou odpovědností, práce v izolovaných podmínkách, nevhodný či nedostatečný způsob hodnocení výsledků práce vedoucí k oslabování motivace atd.

Dalšími zdroji stresu mohou být např. také vibrace, hluky s poměrně vysokou intenzitou a frekvencí, jednotvárné působení podnětů, nepravidelnost režimu a odpočinku během směny, nepravidelnost směn, služeb, spánku a volného času (Macků, 2005a).

Dopravním stresorům se věnoval také Réti (1988). Řadí mezi ně vlivy prostředí jako např. chlad, teplo, bolest, nepohodlné sedadlo, nečekané události, nedostatečná řidičská praxe, příliš velké či malé množství podnětů. Vedle toho uvádí, že mnohem více však organismus zatěžuje vnitřní napětí – psychický zmatek, který pramení ze stavu našich emocí a pohnutek. Ten se často může objevit v situacích, kdy řidič cítí naléhavé nucení nebo potřebu dosáhnout určitý cíl, např. včas se dostat do cíle své cesty. Tak se může každé zpoždění či překážka stát slabším nebo silnějším emocionálním zatížením a vyvolávají stav psychické podrážděnosti.

S tím souvisí dopravní zácpa, kterou považuje za stresující mnoho řidičů (Hennesy a Wiesenthal, 1997). Úroveň stresu je vyšší ve větší dopravní zácpě než v nižší. Gulian (1989; in Hennesy a Wiesenthal, 1997) zjistil, že 50% řidičů ve Velké Británii cítili určitý stupeň podráždění v dopravní zácpě v souvislosti se spěchem.

Dalšími prvky, které mohou stres za volantem zvyšovat, jsou menší spory a problémy, které řidiči zažívají v každodenním životě (Kanner et al. 1981; in Hennesy a Wiesenthal, 1997). Mezi tyto faktory řadí např. spěch, problémy v práci, problémy doma, špatné počasí nebo problémy se spánkem. Gulian (1989; in Hennesy a Wiesenthal, 1999) uvádí, že stres za volantem může následně naopak ovlivňovat naši náladu, myšlenky, pocity a chování v situacích, kdy neřídíme, např. doma.

James a Nahl (2002) vymezili hlavní konfliktní aspekty řízení jako stresující činnosti. Jedná se o imobilitu (ve smyslu tělesné pasivity), omezování a regulace (řidič musí



neustále dbát na dodržování dopravních předpisů pod hrozbou trestu pokuty či odejmutí řidičského průkazu), dále nedostatek kontroly a pocit frustrace (např. uvěznění v dopravní zácpě bez možnosti se z ní dostat), pocit nebezpečí, další činnosti provozované v autě rozptylující řidičovu pozornost (např. jídlo, kouření, telefonování, poslech hudby) nebo nutnost se vždy správně rozhodnout a nejednoznačnost situací.

V souvislosti se stresem Réti (1988) zmiňuje také fakt, že řidiči se dostávají do stresu i bez styku se stresorem. Stačí pouze očekávání, že stresová situace může nastat (viz anticipační stres).

Psychickou zátěž a stres může u řidičů z povolání vyvolat celá řada stresorů. Spadají do nich stresory od fyzikálních podmínek, přes pracovní stresory, nedostatky v organizaci práce, hustotu silničního provozu až po problémy spojené s interakcí s druhými lidmi. Stres, který pocítujeme během řízení, může být přenesen z jiných oblastí našeho života (např. rodinné či partnerské problémy).

### **Kontrola nad stresem**

Stres a zátěž u řidičů z povolání je výsledkem konfliktních požadavků, které očekáváme od řidiče, a malá míra kontroly řidiče nad těmito požadavky a okolnostmi. Mezi ně řadí Dorn (2003; in Hanzlíková 2010) např. časový pres, dlouhé směny a již zmíněnou odpovědnost.

Vnímaná kontrola nad prostředím má velký vliv na to, jak stresovou situaci řidiči vyhodnotí (Glass a Winter, 1972). Sherrod (1977; in Hennesy a Wiesenthal, 1997) zjistil, že jedinci, kteří měli kontrolu nad nepříznivým hlukem, vykazovali lepší výkon s porovnáním jedinců, kteří kontrolu neměli. Podobně Nelson a Cohen (1983; in Hennesy a Wiesenthal, 1997) zjistili méně depresivních symptomů a jiných psychologických onemocnění mezi jedinci, kteří vyhodnotili nedávné stresující události jako kontrolovatelné.

Podle Guliana (1989; in Hennesy a Wiesenthal, 1997) je to právě ztráta kontroly, která vede k bezprostřední interpretaci nepříznivých podmínek řízení jako stresující. Jedinci, kteří byli opakovaně vystavováni nežádoucím nebo nekontrolovatelným podmínkám při řízení, zažili při řízení stres.

Z českých autorů se problematikou pracovního stresu věnoval např. Karásek (in Štikar a Hoskovec, 1995). Stejně jako ostatní výše jmenovaní autoři i on vychází z teorií kontroly jednání. Podle něj možnost kontroly nad situací snižuje míru stresu. Z toho vyplývá, že stres je nejvyšší při pracovních požadavcích a malé volnosti v rozhodování. S vyššími požadavky by tak měla být vyšší volnost v rozhodování.

Kontrola nad neočekávanou situací je velmi důležitá pro zhodnocení, zda tyto okolnosti budeme považovat za stresující. Otázkou zůstává, nakolik mohou řidiči z povolání tuto kontrolu zvýšit.

## **6. 2 Dopad stresu na práci řidiče**

Řidiči z povolání jsou při své práci velmi ohroženi stresem. Jaké důsledky u nich může mít vystavování se stresu?

Stresové situace za volantem mohou mít nepříznivý dopad na zdraví řidiče. Podle studie stockholmského Centra pro veřejné zdraví je u řidičů nákladních automobilů přítomno vysoké riziko onemocnění srdečními chorobami, především infarktu myokardu (Macků, 2005a). Spence (1988; in Hennessy a Wiesenthal, 1997) uvádí, že silné nebo opakované stresující zážitky bývají spojovány s psychologickými a fyziologickými patologiemi jako změny nálad a fyzické vyčerpání. Z epidemiologických dat v několika různých zemích shodně vychází závěry, že řidiči městské autobusové dopravy patří mezi nejvíce nezdravé pracovní skupiny, zejména co se týče kardiovaskulárních, gastrointestinálních onemocnění a onemocnění kostí a svalů (Evans a Johansson, 1998). Studie, kterou provedl Bigert (2003; in Hanzlíková, 2010), bylo také zjištěno, že profesionální řidiči jsou náchylní k vyššímu krevnímu tlaku a vyšší hladině hormonů, což jsou faktory, které přispívají k chorobám srdce a krve.

Reed a Cronin (2003; in Hanzlíková, 2010) ve své studii zjistili, že u řidičů se objevuje vedle výše zmiňovaných onemocnění velké množství problémů s dutinami, bolestmi zad a migrény. Ačkoli práce řidiče vyžaduje silné fyzické a psychické zdraví, řidiči často symptomy ignorují nebo se léčí sami v průběhu pracovní doby.

Havlík (2005) zmiňuje další onemocnění, které souvisejí se stresem. Zátěž, kterou řidič za volantem zažívá, vede také k mozkovým příhodám, cukrovce, žlučníkovým

a ledvinovým kolikám, k některým druhům rakoviny či kožním problémům a jiným psychosomatickým onemocněním.

Stres však nemá dopad pouze na řidičovo zdraví. V jiných výzkumech bylo zjištěno, že stres při řízení je spojován s agresivní jízdou (Gulian et al. 1989; in Hennessy a Wiesenthal, 1997), či s nízkou úrovní pozornosti (Matthews, 1991; in Hennessy a Wiesenthal, 1997). S agresivním chováním za volantem následně souvisejí dopravní nehody. Některé studie zjistily (Selzer a Vinokur, 1975; in Mathews et al. 1999; Crichton, 1991; in Mathews et al. 1999), že vysoký stres za volantem může být příčinou dopravních nehod. Řidiči jezdící u dopravních společností vykazovali relativně vysoký počet nehod v souvislosti s vysokým počtem najetých kilometrů.

Z výše uvedeného vyplývá, že stres při řízení má především dopad na zdravotní stav řidiče. Mohou se u něj objevit závažná onemocnění, která mohou vést až k tomu, že řidič svého povolání zanechá, nebo v atace nemoci způsobí dopravní nehodu. Nebezpečnou se jeví také agrese, která se může v důsledku stresových situací u řidiče objevit. Řidič je pak podrážděný, jeho jízda se stává nebezpečnou, a chová se nevhodně vůči ostatním účastníkům dopravy. Následná dopravní nehoda způsobena agresivním způsobem řízení není výjimkou. Nepříznivým důsledkem stresu při výkonu řidičského povolání je fakt, že stres ze zaměstnání může být přenášen do soukromého života. U řidiče se může objevovat neustálé napětí, neschopnost relaxovat či se plně věnovat rodině. To může vést k partnerským neshodám a stres ještě posilovat.

### **6. 3 Zvládání stresu za volantem**

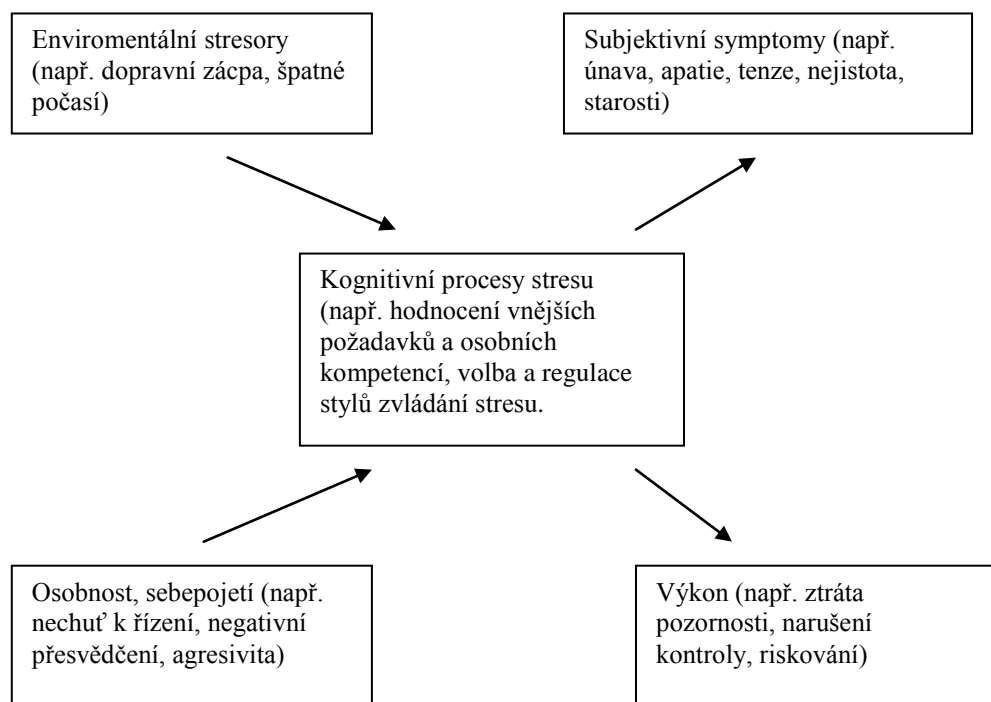
Lazarusova teorie stresu poskytuje vhodný rámec pro vysvětlení subjektivních a objektivních souvislostí rozsahu stresu za volantem. Výsledky stresu při řízení obvykle vyplývají z vyhodnocení, že požadavky na řízení překročí nebo zatěžují schopnost jedince se s nimi vypořádat (Gulian et al. 1989; in Matthews et al. 1999). Jedinec často volí takové chování, které je „oblíbené“ nebo „všeobecné“, ale také neefektivní při jednání s jedinečnými požadavky na specifické situace. Gulian (1989; in Hennessy a Wiesenthal, 1997) zjistil, že 80% řidičů, kteří zažili dopravní zácpu, použili nevhodné copingové strategie (agresi, úzkost, podrážděnost), které vedly ke snížení stresu za volantem.

Na základě Lazarusovy transakční teorie stresu vytvořil Matthews (2002; in Horáková, 2009) koncepci řídicího stresu (viz obrázek 2). Navíc také identifikoval pět základních stylů zvládání stresu ve vztahu k řízení (1996; in Horáková 2009). Jsou jimi:

1. konfrontativní styl zvládání stresu (riskování, útoky proti ostatním řidičům)
2. styl zvládání stresu zaměřený na emoci (sebekritika, starosti)
3. přehodnocení (pozitivní přeznačkování situace na základě řídicích zkušeností)
4. vyhnutí (odklon pozornosti)
5. styl zvládání stresu zaměřený na úkoly (zvládnutí úkolu s cílem bezpečnosti)

Zatímco první dva styly jsou považovány za nejvíce maladaptivní, poslední dva pak za nejvíce adaptivní.

**Obrázek 2:** Transakční model stresu v dopravě



Zdroj: Horáková, M. (2009): *Výzkum strategií zvládání stresu a jejich vztah k dalším charakteristikám u řidičů záchranné služby*. E-psychologie, roč. 3, č. 2. Dostupné na WWW.

<http://e-psycholog.eu/pdf/horakova.pdf>

Horáková (2009) zkoumala copingové strategie u řidičů záchranné služby. Zjistila, že řidiči sanitek používají spíše pozitivní strategie zvládnání stresu. Negativní strategie, které se u některých řidičů vyskytly, pak korelovaly s vyšší mírou neuroticismu.

Zvládnání stresu u řidičů autobusu zkoumali např. Raggat (1991) či Machin (2001). Raggat zjistil, že u řidičů autobusu se často vyskytují maladaptivní způsoby v chování vycházející z enviromentálních a situačních podmínek práce. Mezi těmito způsoby chování se objevovalo např. užívání léků, alkoholu, častá rychlá jízda či menší počet hodin spánku a horší kvalita spánku. Tyto způsoby chování však mohou vést k prohloubení stresu a negativním důsledkům na zdraví a spokojenosti v práci.

### **Jak se bránit stresu**

Havlík (2005) předkládá řidičům doporučení, jak se bránit proti stresu:

- usilovat o sebepoznání a o poznání stresorů, uvědomit si vlastní slabiny a snažit se pochopit vlastní možnosti i omezení,
- naučit se hluboce neprožívat nepříjemné události, vytvořit si jakýsi psychický „antistresový val“ na zachycování stresorů,
- předem počítat s možnými nepříznivými okolnostmi, které se při řízení vyskytují,
- poslouchat při jízdě uklidňující hudbu,
- často zastavovat na kratší aktivní odpočinek,
- zůstat klidný na výzvy netrpělivých účastníků silničního provozu, na zlo nereagovat zlem,
- snažit se vnímat věci s nadhledem a zůstat nezávislý na okolnostech,
- pozitivně myslet i v negativních podmínkách a situacích,
- nehromadit starosti před jízdou a neodkládat řešení nepříjemností,
- naučit se včas vysadit a používat relaxační techniky,
- naučit se prožitek zhluboka a pomalu vydýchat a tím se uklidnit,
- dopřávat si chvíle oddechu,

- věnovat se ve volném čase a o dovolené zcela jiným činnostem než pracovním (např. četba, kultura, procházky, setkání s přáteli).

Důležitým prvkem je také dostatek spánku před jízdou. Nedostatečný či nekvalitní spánek může vést za volantem k celkové podrážděnosti řidiče, nekvalitnímu výkonu nebo k únavě, která může mít fatální následky. V zahraničních studiích (Öz et al., 2010a; Feyer a Williamson, 1995; in Öz et al., 2010a) bylo zjištěno, že profesionální řidiči vykazovali signifikantně větší únavu než řidiči ne-profesionálové, a to především v souvislosti s dlouhými hodinami řízení.

Snažit se vytvořit strategie účinné proti stresu však není pouze řidičovým úkolem. Také zaměstnavatel by měl aktivně přispívat v prevenci proti psychosomatické zátěži a stresu. Neměl by své zaměstnance přetěžovat přehnanými nároky, naopak by jim měl dopřát dostatek odpočinku. Důležitým momentem je taktéž zajistit odpovídající technickou úroveň dopravních prostředků a každého řidiče vybavit vším potřebným pro jízdu. Nutností je vytvářet příjemné pracovní podmínky v organizaci, stanovit jasná pravidla a kompetence. Ke snížení stresu vede také pravidelné vzdělávání řidičů ve formě povinného školení. Vedle kritiky by zaměstnavatel neměl zapomenout řidiče také chválit a spravedlivě pracovníky finančně ohodnotit (Havlík, 2005).

Celková organizační kultura se jeví jako jeden z důležitých faktorů pro bezpečnou jízdu a dopravní bezpečnost. Öz et al. (2010b) zjistili, že v případě, kdy pravidla organizace, její struktura, předpisy a práce byly volně vedené a řidičovo postavení ve firmě nebylo dostatečně oceňováno, objevovalo se časté nedodržování těchto pravidel. Naopak v organizacích, které striktně kontrolovaly styl práce, pravidla a předpisy, mělo nedodržování pravidel a norem nejnižší frekvenci. Pro nižší výskyt chyb a nedodržování pravidel je důležité, aby zaměstnanci respektovali organizační kulturu, ale také aby byli respektováni ze strany zaměstnavatele.

Některé společnosti nabízejí svým zaměstnancům kurzy zvládnutí stresu, únavy, nebo trénink sociálních dovedností a komunikace. Tyto programy jsou zaměřeny na to, aby se řidiči naučili předcházet neadaptivnímu řešení stresových situací během jízdy a aby se naučili se zátěžovými situacemi vyrovnávat efektivněji (Macků, 2005).

Zahraniční i domácí výzkumy ukázaly, že vedle řidičů, kteří volí efektivní strategie s vypořádáním se se stresem, se stále setkáváme s řidiči, jejichž copingové strategie nejsou vhodné. Velký vliv má na to zřejmě také osobnostní zaměření jedince a celkové podmínky

práce. Řidiči sami by si měli najít způsob, jak se se stresem účinně vyrovnat. Důležitý je však také přístup zaměstnavatele. I on by se měl spolupodílet na vytváření vhodných pracovních podmínek a své zaměstnance v plné míře podporovat.

## **VÝZKUMNÁ ČÁST**



## 7 VÝZKUMNÝ PROBLÉM A CÍLE PRÁCE

Jak již napovídá název diplomové práce, zaměřila jsem se na problematiku strategií zvládání stresu u řidičů z povolání. Řízení auta je mnohými vnímáno jako vysoce stresující záležitost. Řidiči z povolání jsou tomuto druhu stresu vystavováni mnohem více než běžní řidiči, jelikož za volantem tráví téměř celou pracovní dobu. Naskytuje se otázka, zda jsou profesionální řidiči odolnější vůči stresu a jaké používají strategie.

Existuje množství zahraničních výzkumů, které se na profesionální řidiče zaměřují a zjišťují, jak zvládají stres. Některé z nich se zaměřují na stres u řidičů obecně (viz Matthews, 2002; in Horáková, 2009), jiné se zaměřují přímo na konkrétní skupiny profesionálních řidičů (viz studie Raggata, 1991; Machina, 2001 či Horákové, 2009). Spousta studií se také zaměřovala na to, které osobnostní charakteristiky mají vliv na zvládání stresu (např. Langford a Glendon, 2002; Meyer a Gramcko, 1993; in Rošková, 1995).

Cílem mého výzkumu, který kombinuje kvantitativní a kvalitativní přístup, je zjistit, jaké strategie zvládání stresu používají řidiči nákladní dopravy. Dalším cílem je postihnout vzájemný vztah mezi jednotlivými strategiemi zvládání stresu a rysy osobnosti. Dále pak popsat vztah mezi copingovými strategiemi v závislosti na věku a délce praxe.

Dílčí cíle výzkumu:

- popsat strategie zvládání stresu, které používají řidiči nákladní dopravy ve srovnání s běžnou populací,
- vystihnout vztah mezi pozitivními a negativními strategiemi zvládání stresu a osobnostními charakteristikami dle teorie Big Five,
- zjistit rozdíly užívání pozitivních a negativních strategií zvládání stresu mezi mladými a staršími řidiči,
- zjistit rozdíly použitých strategií zvládání stresu v závislosti na délce praxe v řízení nákladního automobilu.

## 7.1 Výzkumné otázky a hypotézy

Ve výzkumu byly stanovené následující výzkumné otázky:

1. Vnímají řidiči z povolání svoji práci jako vysoce stresující?
2. Volí řidiči jiné strategie pro zvládnutí stresu než pracovníci jiných profesí?
3. Jaké strategie zvládání stresu řidiči nákladní automobilové dopravy používají?
4. Ovlivňují určité rysy osobnosti výběr a používání copingových strategií?

Lze se domnívat, že řidiči z povolání, kteří jsou nadměrně vystavováni stresu, ho zvládají lépe a používají spíše pozitivní copingové strategie. Tento předpoklad potvrdil výzkum Horákové (2009). Ten mimo jiné poukázal i na to, že řidiči, kteří vykazovali vyšší míru neuroticismu, dosahovali vysokých skóre spíše u negativních copingových strategií. Na tento fakt může mít vliv také dopravně psychologické vyšetření, kterému se řidiči z povolání musejí podrobovat a při kterém je důležité, aby řidič vykazoval odolnost a určitou stabilitu osobnosti. Dá se také předpokládat, že pozitivní strategie zvládání stresu se budou častěji objevovat u starších řidičů, kteří mají v závislosti na délce praxe s řízením zkušenosti.

Proto byly stanoveny tyto pracovní hypotézy:

**H1:** U řidičů nákladních automobilů se objevují statisticky významně častěji pozitivní strategie zvládání stresu než u běžné populace.

**H2:** Řidiči s vyšší mírou neuroticismu využívají statisticky významně častěji negativní strategie zvládání stresu než řidiči s nižší mírou neuroticismu.

**H3:** Starší řidiči používají statisticky významně častěji pozitivní strategie zvládání stresu než mladší řidiči.

**H4:** Délka praxe v řízení nákladního automobilu vykazuje statisticky významný vliv na používání pozitivních copingových strategií, a to tak, že zvyšující se délkou praxe řidiči volí spíše pozitivní strategie zvládání stresu.

## 8 VÝZKUMNÝ SOUBOR A ZÍSKÁVÁNÍ DAT

### 8. 1 Popis a výběr výzkumného souboru

Ve svém výzkumu jsem se zaměřila na řidiče nákladní dopravy. Tito řidiči pracují u firem, které umožňují dopravu stavebního materiálu v rámci regionu. Jsou to tedy řidiči, kteří tráví za volantem téměř každý den, ale nejezdí dálnkové tratě. Výběr byl proveden metodou záměrného (účelového) výběru (Miovský, 2006). Jediným kritériem pro výběr byla práce řidiče pro firmu s nákladní dopravou.

Řidiče jsem pro spolupráci oslovila osobně prostřednictvím autoškoly při příležitosti pravidelného vzdělávání řidičů. Tento způsob se mi jevil vhodný vzhledem k tomu, že jsem mohla oslovit větší skupinu řidičů najednou. Nejprve jsem se obrátila na majitele autoškoly a přednesla mu záměr výzkumného šetření. Poté jsme se domluvili, které skupiny řidičů by bylo vhodné oslovit v závislosti na výše stanoveném kritériu. Dohodli jsme se na třech termínech školení, kterých se účastnila cílová skupina výzkumného šetření. Celkem jsem tak oslovila řidiče ze čtyř firem. Řidičům bylo vysvětleno, k čemu výzkum slouží a taktéž postup při vyplňování dotazníků. Poté byl věnován prostor pro jednotlivé dotazy ze strany řidičů. Řidiči byli informováni o tom, že zapojení do výzkumného šetření je dobrovolné a anonymní. Oba použité dotazníky byly administrovány skupinově. Vyplnění obou dotazníků zabralo 20 – 25 minut. Po vyplnění jsem dotazníky od řidičů vybrala a odnesla, takže se data nedostala k jiné osobě a byla tak zachována bezpečnost účastníků výzkumu.

Návratnost dotazníků byla vzhledem k výše popsanému postupu stoprocentní, avšak po pečlivějším kontrolování bylo nutno jeden soubor dotazníků vyřadit z důvodu jejich nevhodného vyplnění, které by mohlo výsledky zkreslovat.

Výzkumný soubor tvořil 49 profesionálních řidičů (z toho 48 mužů a 1 žena) ve věku 23 – 72 let. Věkový průměr činil 41,45 let. Mezi demografickými charakteristikami mě zajímaly rodinný stav, zda mají řidiči děti a nejvyšší dosažené vzdělání. Z celkového počtu řidičů bylo 15 z nich svobodných, 30 ženatých a 4 rozvedených. Děti má celkem 34 řidičů, 14 řidičů je bezdětných. Základního vzdělání dosáhl jeden ze řidičů, více než polovina (celkem 33 řidičů) bylo vyučeno, z toho si 3 dodělali maturitní zkoušku, 13 řidičů mělo vystudováno střední odbornou školu a 2 ze řidičů dosáhli bakalářského titulu.

Z řidičské praxe jsem se zajímala o délku praxe v řízení nákladního automobilu, hrubý odhad najetých kilometrů v rámci řidičského povolání a také délku působení v současném zaměstnání. Průměrná délka praxe řízení nákladního automobilu činila 16,54 let (modus = 20 let, medián = 11,5 let, min. = 1 rok, max. = 45 let). V průměru řidiči najezdili s nákladním automobilem 544.768 km (modus = 500.000 km, medián = 300.000 km, max. = 2.600.000 km, min. = 500 km). Nutno podotknout, že právě údaj o najetých kilometrech činil řidičům největší problém, protože žádný z nich data tohoto charakteru přesně nezaznamenává. V průměru byli řidiči u svého současného zaměstnavatele zaměstnání 10 let (modus = 10 let, medián = 8 let, min. = 0,5 roku, max. = 36 let).

Následný rozhovor s vybranými řidiči probíhal v domácnostech řidičů. Účastnilo se ho 6 řidičů. Pro přehled jsou demografické údaje řidičů a údaje týkající se praxe uvedeny v Tab. 1.

**Tab. 1** Charakteristiky vzorku kvalitativního šetření

Řidič	Věk	Rodinný stav	Dosažené vzdělání	Délka praxe v řízení nákladního automobilu
Řidič A	31	ženatý	SOU	6 let
Řidič B	40	ženatý	SOU	11 let
Řidič C	30	ženatý	SOU	12 let
Řidič D	32	svobodný	SOU	7 let
Řidič E	36	ženatý	SOU s maturitou	10 let
Řidič F	35	svobodný	SOU	18 let

Řidiče jsem oslovila přes telefon a domluvila si s nimi schůzku. Při setkání byl řidičům vysvětlen záměr rozhovoru a cíle mého výzkumu. Řidiči byli také poučeni o tom, že zapojení do rozhovoru je anonymní a že mohou účast na rozhovoru kdykoli během něho ukončit či neodpovědět na otázku, kterou by vnímali jako nepříjemnou. Nakonec byl položen dotaz, zda může být rozhovor uložen ve formě zvukového záznamu na MP3 přehrávač. Po potvrzení, že respondent rozumí podmínkám rozhovoru, byl přehrávač zapnut. Vždy bylo jasně sděleno, kdy je snímací přehrávač zapnut nebo vypnut. Od účastníků výzkumu byl tímto způsobem získán pasivní informovaný souhlas<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Informovaný (poučený) souhlas je důležitou součástí každého výzkumu s lidskými jedinci. Existují dvě formy – aktivní, vyžaduje podepsání dokumentu, nebo pasivní, který nevyžaduje podpis (Hendl, 2008). V tomto případě byl zvolen pasivní informovaný souhlas ze dvou důvodů. Výběr účastníků probíhal mezi známými a cíl a náplň interview jim byl obšírně vysvětlen při osobním setkání. Řidiči měli možnost se rozmyslet, zda se do výzkumu zapojí. Do třetice byly podmínky zopakovány před samotným zahájením rozhovoru. Účastníkům také byla slíbena naprostá anonymita, což by při podepisování dokumentu bylo porušeno.

## 8. 2 Získávání dat

Výzkum proběhl kombinací dotazníkové formy a rozhovoru. Pro kvantitativní část byl použit pětifaktorový osobnostní inventář NEO-FFI (Costa a McCrae, 1992, česká standardizovaná verze – Hřebíčková a Urbánek, 2001) a dotazník Strategie zvládání stresu – SVF 78 (Janke a Erdmannová, 2003). V kvalitativní části výzkumu jsem vycházela z polostrukturovaného rozhovoru.

### 8. 2. 1 NEO pětifaktorový osobnostní inventář

Test se řadí mezi vícerozměrné inventáře postavené na pětifaktorovém modelu osobnosti, který zjišťuje míru individuální odlišností. Poskytuje údaje o pěti dimenzích osobnosti – Neuroticismus, Extroverze, Otevřenost vůči zkušenosti, Přívětivost a Svědomitost – tzv. Velká Pětka, Big Five (Hřebíčková a Urbánek, 2001).

- Neuroticismus – zjišťuje míru přizpůsobení nebo emocionální nestabilitu, neuroticismus. Rozlišuje jedince náchylné k psychickému vyčerpání a nereálným ideálům od jedinců vyrovnaných a odolných vůči psychickému vyčerpání.
- Extroverze – zjišťuje kvalitu a kvantitu interpersonálních interakcí, úroveň aktivace, potřebu stimulace. Lidé s nízkým skórem jsou uzavření, vážní, mlčenliví a orientovaní na úkoly. Naopak lidé s vyšším skórem jsou aktivní, optimističtí, povídaví a orientovaní na lidi.
- Otevřenost vůči zkušenosti – zjišťuje aktivní vyhledávání nových zážitků, toleranci k neznámému a jeho objevování. Jedinec s vysokým skórem je charakterizován jako originální, zvědavý, tvořivý, pokrokový. Člověk s nízkým skórem je posuzován jako konvenční, přízemní, s úzkými zájmy.
- Přívětivost – tato škála určuje kvalitu interpersonální orientace na kontinuu od soucítění, altruismu po nepřátelskost v myšlenkách, pocitech i činech.
- Svědomitost – popisuje vztah ke studijním a pracovním výkonům. Osoby dosahující vysokých skóřů v této škále jsou charakterizované jako cílevědomé, ctizádnostivé, pilné, vytrvalé, systematické, s pevnou vůlí, spolehlivé a přesné. Jedinci s nízkým skórem jsou nedbalé, nestálé, lhostejné, své cíle naplňují s malým zaujetím.

## 8. 2. 2 Strategie zvládání stresu – SVF 78

Jedná se o vícedimenzionální sebezpozorovací inventář, který zachycuje individuální tendence při užívání různých způsobů reagování na stres v zátěžových situacích. Skládá se z několika subtestů: Podhodnocování, Odmítání viny, Odklon, Náhradní uspokojení, Kontrola situace, Kontrola reakcí, Pozitivní sebeinstrukce, Potřeba sociální opory, Vyhýbání se, Úniková tendence, Perseverace, Rezignace, Sebeobviňování.

Z jmenovaných subtestů je prvních sedm strategií pozitivních. V rámci celkové pozitivní strategie zvládání stresu se rozlišují tři typy:

- POZ 1 – zahrnuje subtesty Podhodnocení a Odmítání viny. Podhodnocení vyjadřuje tendenci podhodnocovat vlastní reakce ve srovnání s jinými osobami nebo je hodnotit příznivěji. Subtest Odmítání viny vyjadřuje, zda jedinci chybí vlastní odpovědnost za zátěž.
- POZ 2 – zahrnuje subtesty Odklon, kdy se člověk odvrací od zátěže nebo navazuje psychické stavy, které stres zmírňují, a Náhradní uspokojení. Ten vyjadřuje tendenci člověka k jednání zaměřeného na kladné city.
- POZ 3 – zahrnuje subtesty Kontrola situace, Kontrola reakce a Pozitivní sebeinstrukce. Kontrola situace vyjadřuje tendenci získat kontrolu nad zátěžovými situacemi a je považována za zvláště konstruktivní. Kontrola situací vede k tomu, že člověk nedovolí, aby u něj došlo ke vzrušení a popřípadě k tomu, aby již vzniklému vzrušení čelil. Pozitivní sebeinstrukce vyjadřuje to, v jak míře mají jedinci sklon přisuzovat kompetenci sobě a dodávat si odvalu v náročných situacích.

Subtesty Potřeba sociální opory a Vyhýbání se jsou strategie, které se vyskytují zřídka a nejsou zařazeny ani v pozitivních ani negativních strategiích. V Potřebě sociální opory jedinec vyjadřuje tendenci navazovat kontakt s ostatními lidmi, aby získal podporu při řešení problému. Vyhýbání se zachycuje tendence vyhnout se zátěži.

Mezi negativní strategie zvládání stresu řadíme poslední čtyři strategie – Úniková tendence, Perseverace, Rezignace a Sebeobviňování. Úniková tendence značí tendenci uniknout ze zátěžové situace. Perseverace vyjadřuje neschopnost se myšlenkově odpoutat od prožívaných zátěží. Mezi aspekty Rezignace patří pocity bezmocnosti a beznaděje ve vztahu k určité zátěžové situaci a k vlastním možnostem ji zvládnout. Sebeobviňování

vyjadřuje sklon ke sklíčenosti a přisuzování chyb vlastnímu jednání. Negativní strategie jsou nepříznivé a stres spíše zesilují.

### 8. 2. 3 Polostrukturovaný rozhovor

Polostrukturovaný rozhovor se používá při získávání kvalitativních dat. Při svém výzkumu jsem jej použila pro doplnění dotazníkových metod a konzultaci nad jejich výsledky a také pro odpovědi na výzkumné otázky. Při polostrukturovaném rozhovoru jsem využila jak otevřených<sup>7</sup>, tak i uzavřených otázek<sup>8</sup>. Při tomto typu rozhovoru je vytvořeno závazné schéma, které si tazatel vytvoří a které specifikuje okruhy otázek, na které se tazatel bude ptát (Ferjenčík, 2000). Tento typ interview umožňuje zaměřovat předem připravené dotazy podle potřeby z hlediska jejich časového sledu.

Při polostrukturovaném rozhovoru je vhodné použít inquiry, které zpřesňují a vysvětlují skutečnosti, o kterých dotazovaná osoba vypovídá (Mioviský, 2006). Při rozhovoru mohou být použity také sekundární otázky, které tazatele napadají v průběhu samotného rozhovoru s účastníkem výzkumu. Jejich funkcí je upřesňovat nebo rozvíjet nově objevená témata (Ferjenčík, 2000).

---

<sup>7</sup> Otevřené otázky jsou formulovány tak, aby neomezovaly možnosti odpovědi účastníka výzkumu a aby nenaváděly k podrobnějšímu vysvětlování názorů (Ferjenčík, 2000).

<sup>8</sup> Uzavřené otázky (také otázky s nucenou volbou) jsou formulovány tak, že si účastník výzkumu vybere jednu z předem připravených alternativ. Odpovědi jsou na ně obvykle stručné (Ferjenčík, 2000).

## 9 ZPRACOVÁNÍ DAT A VÝSLEDKY VÝZKUMU

### 9.1 Metody zpracování dat

Statistická analýza dat byla provedena pomocí metody Analýza dat, kterou nabízí aplikace Microsoft Office Excel 2003, spadající do aplikace Microsoft Office Professional Edition 2003. Při výpočtech jsem pracovala pouze s jednou výběrovou skupinou, kterou tvořili řidiči nákladní automobilové dopravy.

Při testování první hypotézy jsem výběrovou skupinu srovnávala s normami pro běžnou populaci. Proto jsem pro ověření první pracovní hypotézy použila Studentův t-test rozdílu výběrového průměru a známého průměru základního souboru (Reiterová, 2003). Studentův t-test je „test významnosti rozdílu dvou průměrů“ (Reiterová, 2003, str. 57).

Pro testování následujících tří hypotéz jsem použila Pearsonova korelačního koeficientu pro metrická data. Korelace se užívají ke zjištění, zda rozdíly v naměřených hodnotách dvou proměnných jsou ve vzájemném vztahu. Pearsonův koeficient korelace může nabývat hodnot z intervalu od  $-1$  do  $+1$  (Reiterová, 2003).

Následné rozhovory byly zaznamenávány na MP3 přehrávač a získané audiozáznamy následně přepsány v programu Microsoft Word. Vytvoření verbatimů (doslovných přepisů) umožnilo následující barevné označování záznamů v průběhu analýzy dat. Pro zachování anonymity byla k jednotlivým písemným záznamům přiřazena písmena abecedy ve tvaru verzálek, a to v pořadí, v jakém rozhovory probíhaly. Následně byl text rozdělen podle vytyčených oblastí a jednotlivé odpovědi na otázky byly barevně označeny.

### 9.2 Testování hypotéz

**Testování H1: U řidičů nákladních automobilů se objevují statisticky významně častěji pozitivní strategie zvládání stresu než u běžné populace.**

Pro testování této hypotézy jsem použila Studentova t-testu výběrového průměru a známého průměru základního souboru. Tento test ověřuje, zda platí nulová hypotéza, která říká, že *není statisticky významný rozdíl mezi výběrovým průměrem a průměrem základního souboru.*



Při zkoumání první hypotézy jsem vycházela z dotazníku Strategie zvládání stresu – SVF 78. Pro výpočet jsem použila celkový průměr hrubých skóre v kategorii pozitivních strategií zvládání stresu (POZ).

Výslednou hodnotu testového kritéria  $t = 4,26$  jsem porovnála s  $t_{\alpha} = 2,0211$  při hladině významnosti  $\alpha = 0,05$  a stupňů volnosti  $v = 48$ . Výsledkem, kdy  $t > t_{0,05}(v)$ , je zamítnuta nulová hypotéza. Mohu tedy **přijmout hypotézu H1**, která konstatuje, že **u řidičů nákladní dopravy se objevují statisticky významně častěji pozitivní strategie zvládání stresu než u běžné populace.**

**Testování H2: Řidiči s vyšší mírou neuroticismu využívají statisticky významně častěji negativní strategie zvládání stresu než řidiči s nižší mírou neuroticismu.**

Pro ověření této hypotézy jsem provedla výpočet korelace u dosažených hodnot škály Neuroticismu v dotazníku NEO-FFI a škále NEG (negativní strategie) v dotazníku Strategie zvládání stresu – SVF 78.

Výslednou hodnotu  $r = 0,556$  jsem porovnála s  $r_{\alpha} = 0,273$  na hladině významnosti  $\alpha = 0,05$ . Výsledek ukazuje, že  $r > r_{\alpha}$ , proto mohu **přijmout hypotézu H2**. Mezi sledovanými proměnnými **existuje statisticky signifikantní korelace.**

**Testování H3: Starší řidiči používají statisticky významně častěji pozitivní strategie zvládání stresu než mladší řidiči.**

Při testování této hypotézy byl použit výpočet korelace mezi věkem řidičů a dosaženými hodnotami ve škále pozitivních strategií zvládání stresu (POZ) v dotazníku Strategie zvládání stresu – SVF 78.

Výsledná hodnota  $r = 0,22$  byla srovnána s  $r_{\alpha} = 0,273$  na hladině významnosti  $\alpha = 0,05$ . Ve výsledku je  $r < r_{\alpha}$ , proto nemohu zamítnout nulovou hypotézu, ve které neexistuje vztah mezi věkem a používáním pozitivních strategií zvládání stresu. Hypotézu H3 zamítám: **není pravda, že starší řidiči používají statisticky významně častěji pozitivní strategie než mladší řidiči.**

Testování **H4: Délka praxe v řízení nákladního automobilu má statisticky významně vliv na používání pozitivních copingových strategií, a to tak, že zvyšující se délkou praxe řidiči volí spíše pozitivní strategie zvládnání stresu.**

Při testování této hypotézy jsem použila výpočet korelace mezi délkou praxe udávanou v letech a dosaženými hodnotami ve škále pozitivních strategií zvládnání stresu (POZ) v dotazníku Strategie zvládnání stresu – SVF 78.

Výsledná hodnota  $r = 0,229$  byla srovnána s  $r_{\alpha} = 0,273$  na hladině významnosti  $\alpha = 0,05$ . Při výsledku  $r < r_{\alpha}$  opět nemohu zamítnout nulovou hypotézu, ve které neexistuje vztah mezi délkou praxe a používáním pozitivních strategií zvládnání stresu. Hypotézu H4 **zamítám** – mezi sledovanými proměnnými neexistuje statisticky signifikantní vztah, tzn., že **délka praxe neovlivňuje používání pozitivních strategií zvládnání stresu.**

## 9. 2 Odpovědi na výzkumné otázky

Pro zjištění odpovědi na první výzkumnou otázku, **zda řidiči z povolání vnímají svoji práci jako vysoce stresující**, jsem využila polostrukturovaného rozhovoru s řidiči. Ptala jsem se jich, zda svoji práci vnímají jako náročnou na rozdíl od ostatních profesí a v čem konkrétně. Všichni z dotazovaných řidičů uvedli, že práce řidiče je náročnější, i když někteří připustili, že jiné profese mohou být náročnější. Jako důvod uvedli velkou odpovědnost za bezpečnost svoji i ostatních účastníků silničního provozu, potřebu znát předpisy, jít ostatním řidičům příkladem a fungovat na sto procent po celou pracovní dobu.

Za největší stresory považují dotazovaní řidiči především ostatní účastníky silničního provozu. Negativně vnímají řidiče, kteří nedodržují nebo neznají předpisy a ohrožují tím plynulost dopravy. Zvýšené napětí u nich vyvolává také jízda přes obec, kde řidiči musejí dávat pozor na chodce a cyklisty, kteří také často nedodržují dopravní předpisy. Řidiči jsou tak vystaveni neustále očekávání, že se může přihodit nějaká nepříjemná situace. Dalším významným stresorem se jeví policejní kontroly, které „*pořádají hony na řidiče*“ (výpověď řidiče B.). S tím souvisí nutnost dodržovat bezpečnostní přestávky a povolenou tonáž. V neposlední řadě na řidiče negativně působí nevhodné zázemí organizace a nepřiměřené nároky a reakce zaměstnavatele. S tím souvisí např. fakt, že zaměstnavatel po svých řidičích vyžaduje, aby pracovali co nejrychleji a odvezli co nejvíce materiálu. Tento spěch na řidiče však působí taktéž negativně.

Řidiči tedy připouští, že při výkonu svého povolání se do stresujících situací dostávají poměrně často, nicméně se zdá, že se se stresem dokáží vyrovnat.

Druhou výzkumnou otázkou jsem se snažila zjistit, **zda řidiči volí jiné strategie pro zvládnutí stresu než pracovníci jiných profesí**. K tomu mi posloužily výsledky dosažených hodnot v jednotlivých škálách dotazníku Strategie zvládnání stresu – SVF 78 u řidičů nákladní dopravy. Jelikož nemám výsledky používání copingových strategií u jednotlivých povolání, porovnála jsem dosažené skóry u řidičů s normou běžné populace, kterou lze chápat jako zobecnění jiných profesí. Ke srovnání jsem použila průměrné hodnoty u jednotlivých strategií.

Ze získaných dat je patrné, že řidiči nákladní automobilové dopravy nabývají vyšších hodnot než jiné profese především v pozitivních strategiích. Konkrétně se jedná o strategie Podhodnocení, Odmítání viny, Odklon a Náhradní uspokojení. V celkovém posouzení pozitivních strategií (POZ) dosahují řidiči vyšších hodnot. Naopak na celkové škále negativních strategií (NEG) dosahují řidiči nepatrně nižších hodnot. V jednotlivých škálách jsou získané hodnoty nižší u Perseverace a Sebeobviňování. Vyšších hodnot nabývali řidiči také ve škálách Vyhýbání se a Potřeba sociální opory, které nejsou zařazeny ani do pozitivních ani negativních strategií. Obecně se tedy dá říci, že **řidiči nákladní automobilové dopravy volí jiné strategie zvládnání stresu než ostatní profese, a to především pozitivní**. Tento předpoklad potvrdila také hypotéza číslo jedna.

Na třetí výzkumnou otázku, **jaké strategie zvládnání stresu se u řidičů nákladní automobilové dopravy objevují**, lze odpověď na základě průměrných hodnot získaných v jednotlivých škálách v dotazníku Strategie zvládnání stresu – SVF 78 a také odpovědí při rozhovoru.

Ze získaných hodnot je patrné, že řidiči mají vyšší skóry na jednotlivých pozitivních strategiích zvládnání stresu. Nejvíce užívanou strategií je Pozitivní sebeinstrukce, která spočívá v míře, jakou mají jedinci sklon přisuzovat kompetenci sobě a dodávat si odvalu v zátěžových situacích. Dalšími nejvíce užívanými strategiemi jsou Vyhýbání se, Kontrola situace, která je považována za nejvíce konstruktivní, a Kontrola reakcí. Naopak na jednotlivých negativních strategiích zvládnání stresu mají řidiči poměrně nízké skóry. Nejnižších hodnot dosahují na škále Rezignace. V rámci negativních strategií mají nejvyšší

skóry ve škále Perseverance, nicméně i přesto jsou tyto dosažené hodnoty v porovnání s normou nižší.

Z rozhovoru jsem zjistila, že dotazovaní řidiči nejvíce užívají strategii vyhýbání se. Stresovým situacím se snaží předejít. Pokud se do nich dostanou, snaží se o to, aby na nich nebylo vidět rozrušení. Jeden řidič uvedl, že pokud už je situace neúnosná, zapálí si cigaretu, ačkoli běžně nekouří. Další řidič se od náročných situací odpoutává poslechem rádia.

Souhrnně se dá říci, že **u řidičů nákladní automobilové dopravy převládají při zvládnání stresu spíše pozitivní copingové strategie, a to především strategie Pozitivní sebeinstrukce, Vyhýbání se, Kontrola reakcí a Kontrola situace.**

Čtvrtá výzkumná otázka zjišťuje, **zda určité rysy osobnosti mají vliv na výběr a používání copingových strategií.** Pro odpověď na tuto otázku jsem použila data, která jsem získala za pomoci korelací mezi dosaženými hodnotami v jednotlivých dimenzích NEO-FFI a dosaženými hodnotami v pozitivních (POZ) a negativních (NEG) strategiích zvládnání stresu v dotazníku SVF 78.

Ze získaných dat se dá uvažovat o tom, že na používání pozitivních strategií při zvládnání stresu má vliv míra Extroverze. Tyto dvě položky spolu pozitivně korelovaly, nicméně závislost mezi nimi je poměrně nízká. V jiných položkách dotazníku NEO-FFI jsem nenašla statisticky signifikantní vztah k pozitivním strategiím zvládnání.

S negativními strategiemi (NEG) zvládnání stresu pozitivně koreluje míra Neuroticismu, což už potvrdila hypotéza číslo dva. Negativně se škálou NEG korelovaly škály Přívětivost a Svědomitost. Zbývající dvě škály Extroverze a Otevřenost nevykazovaly žádný statisticky významný vztah k negativním strategiím zvládnání stresu.

Z uvedených výsledků se dá předpokládat, že **určité rysy osobnosti mají vliv na výběr a používání copingových strategií,** a to tak, že řidiči s vyšší mírou extroverze používají spíše pozitivní strategie zvládnání. Řidiči s vyšší mírou Přívětivosti a Svědomitosti naopak méně vyhledávají negativní strategie zvládnání stresu.

### 9. 3 Výsledky výzkumu

V provedeném výzkumu byly stanovené čtyři výzkumné otázky a čtyři hypotézy. Následující kapitola obsahuje souhrn výsledných zjištění.

#### Hypotézy

**H1:** U řidičů nákladních automobilů se objevují statisticky významně častěji pozitivní strategie zvládání stresu než u běžné populace.

Výsledná hodnota testového kritéria  $t = 4,26$  byla porovnána s  $t_{\alpha} = 2,0211$  při hladině významnosti  $\alpha = 0,05$  a stupňů volnosti  $v = 48$ . Výsledkem, kdy  $t > t_{0,05}(v)$ , je zamítnuta nulová hypotéza. **Hypotézu H1 přijímám.**

**H2:** Řidiči s vyšší mírou neuroticismu využívají statisticky významně častěji negativní strategie zvládání stresu než řidiči s nižší mírou neuroticismu.

Výsledná hodnotu  $r = 0,556$  byla porovnána s  $r_{\alpha} = 0,273$  na hladině významnosti  $\alpha = 0,05$ . Výsledek ukazuje, že  $r > r_{\alpha}$ , proto **přijímám hypotézu H2.**

**H3:** Starší řidiči používají statisticky významně častěji pozitivní strategie zvládání stresu než mladší řidiči.

Výsledná hodnota  $r = 0,22$  byla porovnána s  $r_{\alpha} = 0,273$  na hladině významnosti  $\alpha = 0,05$ . Ve výsledku je  $r < r_{\alpha}$ , proto nemohu zamítnout nulovou hypotézu, ve které neexistuje vztah mezi věkem a používáním pozitivních strategií zvládání stresu. **Hypotézu H3 tedy zamítám.**

**H4:** Délka praxe v řízení nákladního automobilu vykazuje statisticky významný vliv na používání pozitivních copingových strategií, a to tak, že zvyšující se délkou praxe řidiči volí spíše pozitivní strategie zvládání stresu.

Výsledná hodnota  $r = 0,229$  byla porovnána s  $r_{\alpha} = 0,273$  na hladině významnosti  $\alpha = 0,05$ . Při výsledku  $r < r_{\alpha}$  opět nemohu zamítnout nulovou hypotézu, ve které neexistuje

vztah mezi délkou praxe a používáním pozitivních strategií zvládnání stresu. **Hypotézu H4 zamítám.**

Předpoklad, že věk a délka praxe má statisticky signifikantní vliv na zvládnání stresu, se tak nepotvrdil. Při kvalitativním šetření se však ukázalo, že řidiči to vnímají jinak. Podle jejich domněnek jsou naopak řidiči s vyšším věkem a delší dobou praxe klidnější, vyrovnanější a lépe se se zátěžovými situacemi vyrovnávají:

**Řidič A:** „Dřív jsem lítal jak blázen, že třeba J. (rozuměj zaměstnavatel) řekl, pohni, pohni, tak jsem letěl a vůbec jsem nemyslel na ty následky, co můžou být, že. Dneska jedu víc s klidem. Myslím, že čím dýl řídím, tím jsem vyrovnanější. Taky si připouštím různé věci, který se můžou stát a jezdím opatrně.“

**Řidič F:** „Když už má člověk najetý, tak ho nic nepřekvapí, že jo. Když už je ostrílený, tak prostě sedne a jede, i když třeba začne jezdit u někoho jinýho.“

**Řidič D:** „Je to určitě o praxi. Člověk, který jezdí dýl, tak se určitě s nějakou zvláštní situací vyrovná rychleji, než člověk, který jezdí týden. To je každopádně jasný.“

Pro přehlednost jsou výsledky korelací při testování hypotéz uvedeny v Tab. 2.

**Tab. 2** Výsledky korelací u testování jednotlivých hypotéz

	Hodnota korelačního koeficientu r	Porovnávaná hodnota $r_{\alpha,0,05}$ (pro n = 49)
<b>H2</b>	0,556	0,273
<b>H3</b>	0,220	0,273
<b>H4</b>	0,229	0,273

### Výzkumné otázky

Při hledání odpovědí na výzkumné otázky jsem použila kombinaci kvalitativního a kvantitativního postupu. **První výzkumná otázka** se zabývala tím, zda řidiči vnímají své povolání jako stresující. Ačkoli všichni dotazovaní odpověděli, že práce řidiče je stresující a náročná, dva z řidičů připouštějí, že jiná povolání mohou být stresující.

**Řidič D:** „...ale asi není úplně stresující. Třeba takovej pyrotechnik musí asi mít větší stres nebo hasič, že jo.“

Nejvíce náročná je pro řidiče odpovědnost a také stoprocentní pozornost:

**Řidič B:** „*Tam je ten problém, že ten řidič vlastně de facto celou dobu řízení musí na sto procent. Kdežto v zaměstnání si sedneš.... ale ty když jedeš, musíš jet na sto procent, tam se neomlouvá vůbec nic. Prostě krátkodobý zaspání, nedání pozor, pozornosti..., prostě je problém, jo. Tam už jsou lidský životy a to není vůbec žádná sranda*“.

**Řidič A:** „*Musíš dbát na bezpečnost. Svoji i ostatních. Jsi profesionální řidič, že. Takže bys měla dbát na ty předpisy vlastně. Měla bys být, aspoň si myslím já, jít příkladem těm šoférům. I když většinou to není pravda... dřív to tak ale bývalo. Profesionální řidič byl pan šofér.*“

Na otázku, co je při výkonu povolání nejvíce stresuje, se mezi nejčastějšími odpověďmi vyskytovaly policejní kontroly, jiní účastníci silničního provozu a nepřiměřené nároky zaměstnavatele.

**Řidič E:** „*Ale je to třeba, když jezdím v nějakým obydleným městě, tak musím dávat bacha na chodce, na přechod, na cyklisty. To je stresující. Jako když budu jezdit někde sám na poli, tak to seš v klidu. Ale vyloženě tady třeba ve městě s těma lidima, to nervy určitě jsou nějaký, že jo.*“

**Řidič F:** „*Nejhorší jsou takoví ti machýrci, který si myslí, že když řídí nakladák, že můžou všechno, ale neuvědomujou si, že s nákladákem se jezdí jinak. Prostě ti bezohlední řidiči, že jo. Kteří tě chtějí vytočit.*“

**Řidič C:** „*... už je fajront<sup>9</sup>, chceš jet dom a on ti ještě zavolá (rozuměj zaměstnavatel) že máš jet, já nevím, ještě něco převíst, nějakej stroj nebo tak. To mě vždycky našťve. ... Nebo když máš něco naplánovaný a on ti to během hodiny změní třikrát, to už je takový na nervy.*“

**Řidič A:** „*...musíš řešit tonáž. Jako kolik máš povolenou hmotnost, to si musíš prostě hlídat. To za tebe nikdo nevyřeší. ... Přestávky musíš dodržovat. Všechno kolem toho ježdění, abys měla v pořádku. ... Musíš mít tady ty věci, co chtějí po tobě. Kolečka přestávky, tonáž, takový věci. Puťovky musíš mít vypsány...*“

**Řidič D:** „*Když musím hodně spěchat. Spěch. Spěchám kvůli firmě, protože furt nevydělává a furt je to honem, honem. A to na cestě nejde. Čím víc člověk spěchá, tím víc to stojí za hovno. ... To mě hodně šťve, protože v té dopravě se dneska moc spěchat nedá.*“

---

<sup>9</sup> Fajront je slangový výraz pro konec směny ([www.slovník.dovrecka.sk](http://www.slovník.dovrecka.sk)).

Naproti tomu řidiči vůbec nevnímají jako stresovou situaci dopravní zácpu či vysokou hustotu automobilů na cestách. Výjimku tvoří případ, když jim má končit pracovní doba.

**Řidič E:** „Mně to samozřejmě vadí, když už se prostě blíží fajront a chci už jít dom, tak jsem z toho nervózní, že prostě musím někde stát, ale přes den mi to je jedno. ... Já to stejně neovlivním, tak se nenervuju, víš.“

Z uvedeného je patrné, že stres za volantem způsobují především vnější vlivy, které řidiči nemohou nějak ovlivnit. Z toho potom také pramení copingové strategie, které používají.

Ve druhé a třetí výzkumné otázce jsem se snažila zjistit, zda řidiči z povolání volí jiné strategie zvládání stresu než jiné profese a jaké copingové strategie se u řidičů objevují. K odpovědi, jaký je rozdíl ve strategiích u řidičů a ostatních povolání, jsem využila srovnání dosažených průměrných hodnot řidičů v jednotlivých škálách dotazníku SVF 78 a průměrných hodnot obecné populace (viz Tab. 3). V porovnání s obecnou populací dosahovali řidiči vyšší skóre u většiny pozitivních strategií a u kategorií Vyhýbání se a Potřeba sociální opory. Naopak u negativních strategií vykazovali nižší skóre, a to u škál Perseverace a Sebeobviňování. Celkový průměr u negativních strategií u řidičů z povolání však není o mnoho nižší než u běžné populace. Na základě tohoto zjištění se dá předpokládat, že řidiči používají pozitivní copingové strategie, aby u nich docházelo k redukci stresu.

**Tab. 3** Průměry dosažených hodnot u jednotlivých škál SVF 78

	Podhodnocení	Odmítání viny	Odklon	Náhradní uspokojení	Kontrola situace	Kontrola reakcí
<b>Řidiči</b>	12,49	12,18	13,59	11,88	15,37	15,27
<b>Norma</b>	10,67	11,41	11,69	8,42	16,84	15,27
	Pozitivní sebeinstrukce	Potřeba sociální opory	Vyhýbání se	Úniková tendence	Perseverace	Rezignace
<b>Řidiči</b>	16,04	12,57	15,84	8,98	10,98	7,65
<b>Norma</b>	16,71	11,57	11,44	7,35	13,61	7,17
	Sebeobviňování	POZ1	POZ2	POZ3	POZ	NEG
<b>Řidiči</b>	9,18	12,34	12,65	15,46	13,61	9,2
<b>Norma</b>	9,81	11,08	10,06	16,27	12,47	9,49

Při odpovědi na otázku, jaké konkrétní strategie řidiči používají nejčastěji, jsem vycházela z průměrných hodnot získaných v jednotlivých subtěstech (viz Tab. 4, Tab. 5,



Tab. 6). Nejvíce se u řidičů objevovala strategie Pozitivní sebeinstrukce. Tato strategie v sobě zahrnuje jednak kladné postoje a myšlenky, které u člověka zvyšují sebedůvěru, a jednak výzvu vydržet a nevzdat se. Pro řidiče je zřejmě hodně důležité dokončit zadanou práci, i když nejsou ve fyzické nebo psychické pohodě. Tato strategie je tedy podněcuje k výdrži. Druhou nejčastější strategií je Vyhýbání se.

**Tab. 4** Popisné statistiky jednotlivých strategií zvládnání stresu I.

	Podhodnocení	Odmítání viny	Odklon	Náhradní uspokojení	Kontrola situace	Kontrola reakcí	Pozitivní sebeinstrukce
<b>N</b>	49	49	49	49	49	49	49
<b>průměr</b>	12,49	12,18	13,59	11,88	15,37	15,27	16,04
<b>medián</b>	13	12	13	10	15	15	16
<b>Modus</b>	13	11	11	10	15	19	17
<b>sm. odchylka</b>	2,55	3,03	3,49	5,59	3,47	2,9	3,11
<b>max.</b>	19	20	24	22	23	20	23
<b>min.</b>	7	6	6	1	7	8	10

**Tab. 5** Popisné statistiky jednotlivých strategií zvládnání stresu II.

	Potřeba sociální opory	Vyhýbání se	Úniková tendence	Perseverace	Rezignace	Sebeobviňování
<b>N</b>	49	49	49	49	49	49
<b>Průměr</b>	12,57	15,84	8,98	10,98	7,65	9,18
<b>Medián</b>	12	16	9	11	8	9
<b>Modus</b>	11	18	11	13	8	9
<b>sm. odchylka</b>	4,72	3,79	2,93	5,33	2,53	4,07
<b>max.</b>	22	23	15	23	13	20
<b>min.</b>	0	9	3	0	2	2

**Tab. 6** Popisné statistiky jednotlivých strategií zvládnání stresu III.

	POZ1	POZ2	POZ3	POZ	NEG
<b>N</b>	49	49	49	49	49
<b>Průměr</b>	12,34	12,65	15,46	13,61	9,2
<b>Medián</b>	12,5	12,5	15,67	13,57	8,75
<b>Modus</b>	12,5	10	15,67	13,57	7,75
<b>sm. odchylka</b>	2,27	4,02	2,65	1,87	2,78
<b>max.</b>	18,5	23	20,67	17,14	15
<b>min.</b>	8	3,5	9,67	9,86	4,25

Z rozhovorů se řidiči jsem zjistila, že nejčastější strategií je vyhýbání se a kontrola reakcí. Jednomu řidiči také pomáhá, když si o problémech a zátěžových situacích může se svými kolegy promluvit.

**Řidič B:** „...kluci se tady těm problémovým situacím vyhýbají. Do toho nejdou.“

**Řidič D:** „Řidič by se neměl nechat vytočit, aby ta situace na cestě byla co nejlepší.“

**Řidič C:** „... řeší se to většinou na obědě. ... Rád si na ten oběd zajdu, kde takový nesmysly proberem a dá se říct, že si tak odpočineš od toho.“

Celkově se ale zdá, že řidiči z povolání své negativní emoce, které se u nich při zátěžových situacích mohou objevit, ventilují slovně. To jim umožňuje uvolnit napětí a redukovat stres a negativní emoce vymizí.

**Řidič F:** „... to neřeším, vyrvu se a jedu dál. Co jinýho chceš za tím volantem dělat, že jo. Prostě to nechám být.“

**Řidič A:** „Zanadávám si, zapálím si a jedu dál.“

**Řidič C:** „Záleží na situaci... ale že bych si to nějak zabíral, to ne.“

Řidiči, kteří se zúčastnili interview, pravděpodobně spadají do skupiny řidičů, která ke zvládnání stresu používá především pozitivní strategie zvládnání.

Ve čtvrté výzkumné otázce jsem se zaměřila na to, zda mají určité osobnostní rysy osobnosti vliv na výběr copingových strategií. Proto jsem nejprve srovnala průměr dosažených hodnot u řidičů v jednotlivých škálách NEO-FFI s průměrnými hodnotami běžné populace, abych zjistila, které osobnostní rysy u řidičů převažují (viz Tab. 7). Největší rozdíl dosáhli ve škále Otevřenosti, kde získali oproti běžné populaci výrazně nižší hodnoty. Nižší hodnoty dosáhli také ve škálách Extroverze a Přívětivosti. Naopak vyšší hodnoty zaujímali ve škále odpovědnosti.

**Tab. 7** Srovnání průměrných hodnot u jednotlivých škál NEO-FFI

	průměrná hodnota u řidičů	průměrná hodnota u běžné populace
<b>N</b>	19,06	19,68
<b>E</b>	30,53	32,2
<b>O</b>	19,06	28,44
<b>P</b>	29,35	31,8
<b>S</b>	32,33	30,68

Legenda: N – neuroticismus, E – extroverze, O – otevřenost, P – přívětivost, S – svědomitost

Pro konkrétní zjištění, které osobnostní rysy ovlivňují výběr pozitivních nebo negativních strategií, jsem použila výsledků korelací (viz Tab. 8).

**Tab.8** Korelace škál NEO-FFI s pozitivními a negativními strategiemi SVF 78

	Hodnota korelačního koeficientu r při korelaci s POZ	Hodnota korelačního koeficientu r při korelaci s NEG	Porovnávaná hodnota $r_{\alpha,0.05}$ (pro n = 49)
<b>N</b>	-0,086	0,556	0,273
<b>E</b>	0,277	-0,083	0,273
<b>O</b>	-0,044	0,174	0,273
<b>P</b>	0,222	-0,391	0,273
<b>S</b>	0,118	-0,417	0,273

Legenda: N – neuroticismus, E – extroverze, O – otevřenost, P – přívětivost, S – svědomitost

Z uvedeného je patrné, že řidiči s vysokou mírou neuroticismu používají spíše negativní strategie. To se dá předpokládat, jelikož lidé s vyšší mírou neuroticismu jsou nestabilní, psychicky nevyrovnaní a hůře zvládají stres. Tím, že používají negativní strategie, se jejich stres ještě prohlubuje. Nízká pozitivní korelace mezi Extroverzí a pozitivními strategiemi může být výsledkem toho, že jedinci s vyšší mírou extroverze jsou aktivní, hovorní a optimističtí. Proto se dá předpokládat, že náročné situace budou řešit strategiemi, které stres snižují.

Negativní korelace mezi Svědomitostí a negativními strategiemi se dá vysvětlit faktem, že lidé s vyšším skórem Svědomitosti jsou cílevědomí, citžádostiví, spolehliví a vytrvalí. K dosažení svých cílů a splnění úkolů, které řidiči mají, je potřeba, aby použili spíše pozitivní strategie zvládání stresu.

## 10 DISKUZE

Jako náměť své diplomové práce jsem si vybrala téma zaměřující se na řidiče nákladní automobilové dopravy a jejich způsoby zvládnání stresu. Spousta zahraničních výzkumů prokázala, že jízda automobilem a tudíž i práce profesionálního řidiče je nadměru stresující. Tyto výzkumy se zabývaly např. vztahem mezi jednotlivými dopravními stresovými situacemi (např. dopravní zácpa, jízdy na dlouhou vzdálenost) a dopady na emocionální stránku osobnosti, zdraví či chování řidiče (např. agrese za volantem). Zaměřovaly se také na to, které osobnostní rysy mohou mít vliv na způsob jízdy a zvládnání zátěžových situací. Zájem odborníků o tuto tematiku se dá vysvětlit vysokým nárůstem silniční dopravy, hustoty automobilů na silnicích a také problémů, které se na silnicích mohou objevit (např. velké množství dopravních nehod). Jednotlivá zjištění výzkumů tak mohou být použita pro prevenci zaměřující se na snižování nežádoucích jevů na silnici. Ve své diplomové práci jsem se zaměřila na skupinu profesionálních řidičů, kteří jezdí s nákladními automobily a převážejí stavební materiál. Zajímalo mě, zda své povolání vnímají jako stresující a jaké postupy používají při vyrovnávání se stresem.

Postup sběru dat jsem nastínila v kapitole č. 8. věnující se metodám výzkumu. Největším problémem při získávání dat se jevila motivace potencionálních účastníků výzkumu. Objevovala se u nich značná nevole dotazníky vyplňovat. Někteří z nich projevovali obavy, že by se výsledky mohly dostat do rukou jejich zaměstnavatelů. Proto byli řidiči opakovaně ujištěni, že dotazníky vyplňují pouze pro účel výzkumu diplomové práce. Dalším vysvětlením, proč řidiči nechtěli dotazníky vyplňovat, může být fakt, že se jim zkrátka nechtělo dotazníky číst a vnímali to jako zbytečnou činnost. S tím se nabízí otázka, na kolik řidiči vyplňovali dotazníky pravdivě. Jako motivační činitel jsem jim nabídla možnost zaslat výsledky výzkumu na email, nicméně nikdo z přítomných této možnosti nevyužil. Možným faktorem, proč tomu tak bylo, mohl být fakt, že při podání emailové adresy by se narušila úplná anonymita účastníků. Osobního kontaktu s řidiči jsem využila z následujících důvodů:

- Mohla jsem jim přesně popsat cíle mého výzkumu a vysvětlit způsob, jakým dotazníky mají vyplňovat. Také jsem mohla přímo reagovat na případné dotazy, které ze stran řidičů při vyplňování zaznívaly.
- Díky tomu, že jsem dotazníky přinesla osobně a následně po ukončení vyplňování zase odnesla, byla zachována anonymita účastníků.

Problematické bylo také získání rozhovoru s jednotlivými řidiči. Ačkoli jsem oslovila celkem 12 řidičů, účast na výzkumu mi přislíbila pouze polovina z nich. I potom byl však problém se s nimi sejít. Společné setkání neustále odkládali. Nevýhodou mohl být fakt, že se s řidiči znám osobně a v této navozené situaci se mohli cítit nepříjemně.

Výzkumným plánem bylo zjistit, jaké copingové strategie užívají řidiči nákladní automobilové dopravy a na kolik jejich používání ovlivňují některé osobnostní rysy, délka praxe a věk.

Statistická analýza dat potvrdila, že u řidičů nákladní automobilové dopravy se objevují statisticky významně častěji pozitivní strategie zvládání stresu než u běžné populace. To se potvrdilo také při rozhovoru s vybranými řidiči. Stejně tak ve výzkumu Horákové (2009), která zkoumala copingové strategie u řidičů záchranné služby, bylo dosaženo podobných výsledků. Toto zjištění by mohlo být vysvětleno tím, že řidičské povolání klade na profesionální řidiče větší nároky než na řidiče ne-profesionály. Je proto zapotřebí, aby řidiči volili takové strategie, které povedou spíše ke zmírnění stresu, než ty, které stres prohlubují. Dalším vysvětlením by mohl být i fakt, že se řidiči při vyplňování dotazníků mohli snažit ukázat se „v lepším světle“. Tato domněnka je ale nepotvrzena, jelikož žádný z použitých dotazníků neobsahuje tzv. Lži škálu.

Při statistickém zpracování dat bylo dále potvrzeno, že řidiči s vyšší mírou neuroticismu využívají spíše negativní strategie zvládání. To se dá předpokládat, jelikož lidé, kteří mají vysokou míru neuroticismu, jsou charakterizováni jako osoby, které hůře zvládají stres, jsou více labilní a psychicky nevyrovnaní. Ve srovnání s běžnou populací se u řidičů objevuje nepatrně nižší míra neuroticismu. Toto zjištění může být způsobeno tím, že řidiči z povolání procházejí před nastoupením povolání psychologickými testy, které by měly výraznou labilitu a nedostatek odolnosti vůči stresu odhalit.

Následující dvě hypotézy, které jsem pro výzkum stanovila, se nepotvrdily, ačkoli jsem očekávala opak. Týkaly se délky praxe a věku řidičů a jejich vlivem na používání pozitivních strategií. Z rozhovoru s řidiči vyšlo najevo, že délka praxe i věk řidiče jsou vnímány jako pozitivní faktory při zvládání stresu. Řidiči se domnívají, že délka praxe jim umožňuje zvládat náročné situace lépe a také se díky zkušenostem cítí za volantem jistější a klidnější. Výsledky statistické analýzy je proto velmi překvapily. Mohla bych ale předpokládat, že profesionální řidiči musejí být odolnější vůči zátěžovým situacím a tudíž je zvládají lépe, a to i bez ohledu na věk.

Při hledání odpovědí na výzkumné otázky jsem vycházela z kombinace kvantitativního a kvalitativního přístupu. Při odpovědi na první výzkumnou otázku jsem se snažila zjistit, zda řidiči sami vnímají svoji práci jako stresující. Ačkoli připouštějí, že se se stresujícími situacemi setkávají, někteří se domnívají, že existují mnohem náročnější povolání. Za největší zátěž považují svoji odpovědnost, kterou při řízení mají ať už sami k sobě, ostatním účastníkům silničního provozu nebo materiální zodpovědnost za automobil nebo náklad. S tím může souviset i vyšší míra Svědomitosti, které řidiči dosáhli v dotazníku NEO-FFI. Jako velmi stresující se jeví kontrola jejich práce, ať už ze strany zaměstnavatele nebo policie. Požadavky těchto dvou stran si však mohou odporovat. Na jedné straně stojí zaměstnavatel, který vyžaduje, aby řidiči jezdili co nejvíce, nejrychleji a převáželi co největší množství materiálu. Na druhé straně stojí policie, která kontroluje, zda řidiči dodržují bezpečnostní přestávky a nepřesahují povolenou tonáž svých automobilů. Řidiči se tak dostávají do jistého konfliktu a musejí si sami vyřešit, co je jejich prioritou. Zajímavé je zjištění, že profesionální řidiči nevnímají negativně dopravní zácpu, což nekoresponduje s výzkumem, který provedl Gulian (1989; in Hennesy a Wiesenthal, 1997). Možným vysvětlením je to, že řidiči, kterých jsem se dotazovala, jsou placeni v hodinové sazbě a nikoli za množství odvezeného materiálu, tudíž nikam nespěchají na rozdíl od řidičů ne-profesionálů. Negativně nevnímají ani fyzikální stresory, jako např. hluk nebo vibrace v kabině automobilu. Podle slov řidičů se na tyto faktory dá zvyknout.

Další výzkumné otázky se zabývaly tím, jaké konkrétní strategie řidiči používají. Jak již bylo uvedeno, jsou to spíše pozitivní strategie, které profesionální řidiči mají ve svém repertoáru. Při rozhovorech se potvrdilo, že řidiči používají ve velké míře strategii vyhýbání. Pokud mohou, stresovým situacím se vyhnout a zbytečně je nevyhledávají. Pokud už se do ní dostanou, snaží se o to, aby jejich reakce byla co nejklidnější, případně aby se neprojevila. Dá se uvažovat nad tím, že řidiči při tak velkém počtu stresorů, kterému jsou během dne vystavováni, nemohou afektivně reagovat na každý podnět. Také si uvědomují, že agresivní reakce k ničemu nevedou. Podle získaných statistických údajů se nejvíce používaná strategie Pozitivní sebeinstrukce u řidičů, se kterými jsem vedla rozhovor, neobjevuje. Zajímavé by jistě bylo provést rozhovor s větším množstvím účastníků výzkumu a více se zeptat na postupy při zvládání těžkostí.

Poslední výzkumná otázka zjišťuje, zda určité rysy osobnosti mají vliv na výběr a používání copingových strategií. Proto jsem se zajímala, jaké osobnostní charakteristiky

má výzkumný soubor. V porovnání s normou dosáhli řidiči téměř stejnou hodnotu ve škále Neuroticismu. Dá se předpokládat, že osoby s vyšší mírou neuroticismu by na pracovní pozici řidiče nákladního automobilu dlouho nevydržely, jelikož řízení automobilu je náročnou prací a vyžaduje určitou míru stability. Ve škále Extroverze získali řidiči poněkud menší hodnoty, než jsou průměrné hodnoty běžné populace. I když výsledky nebyly o moc nižší, dá se předpokládat, že případná introverze není při výkonu tohoto povolání na škodu. Řidiči nákladních automobilů většinou jezdí sami, a tudíž nepotřebují být nadměrně přátelští, veselí a hovorní. Největší rozdíl mezi řidiči a běžnou populací tvořila dimenze Otevřenosti, ve které řidiči dosahovali významně nižších skóre než běžná populace. Jedinci, kteří v této dimenzi dosahují vysokých skóre, jsou charakterizováni jako vědychtiví, intelektuální, rádi experimentují, chovají se nekonvenčně a mají rádi změny (Hřebíčková a Urbánek, 2001). Dá se předpokládat, že práce řidiče není moc bohatá na nové zážitky a možnosti změn, proto by lidé, kteří by v této dimenzi dosahovali vyšších výsledků, nevydrželi toto povolání dlouho vykonávat. Práce profesionálních řidičů je poměrně stereotypní, proto tyto výsledky nejsou překvapující. Nižšího skóre dosáhli řidiči také v dimenzi Přívětivost. To bych vysvětlila tím, že řidiči mohou jet „sami za sebe“. Je pro ně důležité věnovat se při řízení především sobě a svému vozidlu. Nicméně z vlastní zkušenosti mohu říct, že profesionální řidiči jsou vůči sobě dost ohleduplní a navíc když je potřeba, dokáží podat pomocnou ruku. V některých situacích by si řidič sám nevystačil a bez pomoci druhých svůj problém nevyřešil. Domnívám se také, že řidiči si uvědomují, že do zátěžových situací se mohou kdykoli dostat a pomoc ostatních sami uvítají. Vyšší míra Svědomitosti již byla zmiňována. Řidiči si uvědomují velkou odpovědnost, kterou při svém povolání mají a snaží se proto kontrolovat sami sebe a svoji práci odpovědně plánovat a své plány a úkoly také realizovat.

Vedle pozitivní korelace s dimenzí Neuroticismu korelovaly negativně s dimenzemi Svědomitost a Přívětivost negativní copingové strategie. Je přirozené, že řidiči, kteří cítí odpovědnost za svou práci a chtějí odvádět kvalitní výsledky práce, používají spíše pozitivní strategie, které je k cíli dovedou snadněji než ty negativní.

Uvedené výsledky však nelze zobecňovat na celou populaci řidičů. Ve výzkumu jsem pracovala s profesionálními řidiči, u kterých jsou aspekty řízení poněkud jiné, než u řidičů ne-profesionálů. Jedná se spíše o explorační výzkum v rámci dané problematiky. Jak uvádí Horáková (2009), použitý dotazník Strategie zvládnání stresu SVF 78 popisuje spíše obecné

strategie zvládání stresu. Nejedná se tedy o dotazník, který by se zaměřoval speciálně na řídičský stres podobně jako zahraniční dotazník DBI (Driving Behaviour Inventory), který bývá na podobné výzkumy používán. Zajímavé by jistě bylo vytvořit podobný dotazník řídičského stresu i u nás a použít ho na větším výzkumném souboru. Výsledky z podobných výzkumů by bylo vhodné zaměřit např. na prevenci dopravní nehodovosti či k redukci stresových situací, které na řidiče působí.



## 11 ZÁVĚRY

Položené výzkumné otázky a z nich vycházející hypotézy měly za úkol objasnit, jaké copingové strategie se vyskytují u řidičů z povolání a zda na jejich používání mají vliv některé osobnostní charakteristiky či věk a délka praxe. Zpracování kvantitativních a kvalitativních dat přineslo následující výsledky:

### Výzkumné otázky:

- Vnímají řidiči z povolání svoji práci jako vysoce stresující?

Bylo zjištěno, že řidiči z povolání svoji práci vnímají jako stresující, avšak jen do určité míry. Nejvíce stresující se jim jeví odpovědnost, kontrola jejich práce a nepřiměřené požadavky zaměstnavatele.

- Volí řidiči jiné strategie pro zvládnutí stresu než pracovníci jiných profesí?
- Jaké strategie zvládnání stresu řidiči nákladní automobilové dopravy používají?

Srovnáním průměrů dosažených hodnot a průměrných hodnot u běžné populace bylo zjištěno, že řidiči používají spíše pozitivní copingové strategie na rozdíl od běžné populace. Mezi nejvíce používané pozitivní strategie patří Pozitivní sebeinstrukce, dále Vyhýbání se, Kontrola situace a Kontrola reakcí. Nejméně používaná je strategie Rezignace.

- Ovlivňují určité rysy osobnosti výběr a používání copingových strategií?

Díky pomocným výpočtům byla zjištěna významná kladná korelace mezi dimenzí Neuroticismu a negativními strategiemi zvládnání. Dále byla zjištěna pozitivní korelace mezi Extroverzí a pozitivními strategiemi, která však není výrazná. Podstatná negativní korelace byla prokázána mezi dimenzemi Přívětivost a Svědomitost a negativními strategiemi.

### Hypotézy:

- **H1:** U řidičů nákladních automobilů se objevují statisticky významně častěji pozitivní strategie zvládnání stresu než u běžné populace.

Hypotéza byla **potvrzena**.

- **H2:** Řidiči s vyšší mírou neuroticismu využívají statisticky významně častěji negativní strategie zvládání stresu než řidiči s nižší mírou neuroticismu.

Hypotéza byla **potvrzena**.

- **H3:** Starší řidiči používají statisticky významně častěji pozitivní strategie zvládání stresu než mladší řidiči.

Hypotéza byla **zamítnuta**.

- **H4:** Délka praxe v řízení nákladního automobilu vykazuje statisticky významný vliv na používání pozitivních copingových strategií, a to tak, že zvyšující se délkou praxe řidiči volí spíše pozitivní strategie zvládání stresu.

Hypotéza byla **zamítnuta**.

## 12 SOUHRN

Diplomová práce byla zaměřena na problematiku stresu za volantem a copingové strategie zvládání stresu u profesionálních řidičů, se zaměřením na řidiče nákladní automobilové dopravy.

Teoretická část vychází z poznatků klinické psychologie, psychologie dopravy a z výzkumů zaměřujících se na problematiku automobilové dopravy.

Stres je nedílnou součástí života člověka a neprojevuje se pouze v biologické rovině, ale také v rovině sociální a psychologické. V průběhu 20. století docházelo k soustavnému zkoumání tohoto fenoménu. Stres mohou vyvolávat fyzikální, sociální či emocionální podněty, jež se označují pojmem stresory. Reakce na tyto stresory jsou u každého člověka individuální. Stres však nemusí být nutně vnímán jako negativní. O eustresu lze hovořit v případech, kdy stres vnímání pozitivně a prožíváme při něm pozitivní emoce. Tento stres nám pomáhá zvyšovat celkovou odolnost a podporuje rozvoj osobnosti. Za nejvíce závažný je považován chronický stres, který na člověka a jeho psychiku působí dlouhodobě. Působení stresu se může projevovat v rozličných příznacích ať už v oblasti fyziologické, emocionální nebo behaviorální.

Odolnost vůči stresu je u každého jedince individuální a kromě osobnostních charakteristik závisí také na situačních vlivech okolí. Odolnost umožňuje člověku lépe zvládat náročné životní situace bez závažných negativních dopadů. Při utváření odolnosti se uplatňuje celá řada činitelů.

U řidičů z povolání je při řízení a zvládání zátěžových situací důležitou složkou osobnosti také odolnost vůči monotonii. Ta nastává při opakujících se činnostech nebo na základě neměnného prostředí. Při řízení nastává snížení aktivační úrovně centrální nervové soustavy a důsledky tohoto útlumu mohou mít fatální následky. Na odolnost vůči monotonii mají vliv především osobnostní předpoklady a sociální opora. Dá se jí předcházet např. pomocí jednoduchých cvičení, či častějšími aktivními přestávkami.

Při zvládání stresu lidé používají různé copingové strategie. Mezi nejvíce uváděné strategie patří strategie zaměřené na problém a strategie zaměřené na emoce. Obecně se dá říct, že určité strategie vedou k aktivitě a jiné k pasivnímu přístupu jedince. Za méně vhodné při zvládání stresu je považováno používání obranných mechanismů, které zkreslují realitu. V přístupu ke zvládání stresu mají důležitý význam různé osobnostní

charakteristiky, mezi které lze zařadit rozdíly v přístupu k těžkostem (locus of control), koherenci, sebepojetí nebo pojetí hardiness.

Při zkoumání zvládání stresu u profesionálních řidičů je nutné věnovat pozornost jednotlivým rysům osobnosti, které ovlivňují průběh řízení a reakce na stresové situace vyvolané dopravními nebo jinými stresory. Osobnost se skládá z jednotlivých složek, kterými jsou motivace, schopnosti, charakter a temperament. Pro výkon řidičského povolání se jeví vhodnější vnitřní motivace, kterou je potřeba podporovat především ze strany zaměstnavatelů.

U řidičů se často hovoří o tzv. dopravním charakteru (Havlík, 2005), který vyjadřuje způsob, jakým se řidič chová za volantem. Řidiči, kteří mají problém s autoritami a jsou špatně společensky přizpůsobeni, mají opakovaně problémy a nehody na cestách. Naopak řidiči, kteří na silnicích neměli problémy, byli charakterizováni jako ukázněnější, rozvážnější, rozhodnější, přizpůsobivější, měli vyšší úroveň duševní vyspělosti a hodnotnější zájmy než řidiči, kteří měli větší počet nehod (Štikar et al., 2003). Vliv na průběh jízdy má také svědomitost (Arthur a Graziano, 1996), přívětivost (Cella et al., 2000; in Sümer et al., 2005) a altruismus (Machin a Sankey, 2008).

Temperamentu u řidičů bylo věnováno velké množství výzkumů. Byl zkoumán vliv osobnostních rysů, jakými jsou extroverze či introverze (Matthews, 1991; in Langford a Glendon, 2002) nebo míra neuroticismu (např. Matthews, 1991; in Langford a Glendon, 2002; McCrea a Costa, 1986). Neméně důležité se pro výkon řidičské profese jeví percepční, psychomotorické a intelektové schopnosti a také způsob jejich hodnocení. Výzkumy bylo zjištěno (Delhomme, 1991; in Sundström, 2008; Freud et al., 2005; in Sundström, 2008; Svenson, 1981; in Sundström, 2008), že řidiči své schopnosti často přeceňují a mají problémy s odhadem nebezpečí a dopravních rizik.

Řidičů z povolání se týká také profesní způsobilost a povinné průběžné vzdělávání v oblasti dopravy. Tato povinnost vyplývá ze zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu a zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, a zajišťuje tak, že ve výkonu řidičského povolání jsou pouze řidiči způsobilí po stránce fyzické, psychické i dopravně odborné, tudíž se tím snižuje riziko dopravních nehod a problémů na silnici ze strany profesionálních řidičů.

Při řízení nákladního automobilu se řidiči setkávají se specifickými druhy stresorů, které by mohly být označeny jako dopravní stresory. Mezi tyto stresory se řadí stresory spojené s provozem a jeho hustotou, dále podmínky v kabině nákladního automobilu,

pracovní podmínky (např. odpovědnost za přepravovaný materiál, potřeba vykonat určitou práci za pracovní dobu) a organizační zázemí firmy. Důležitým aspektem při zvládnání stresu a následným výkonem je možnost kontroly nad stresovou situací. Pokud řidiči tuto kontrolu mají, vykazují lepší výkon a se stresem se lépe vypořádávají (viz studie Sherroda, 1977; in Hennesy a Wiesenthal, 1997; či Nelsona a Dojena, 1983; in Hennesy a Wiesenthal, 1997).

Stresové situace za volantem mají především negativní dopad na zdraví řidiče. Realizaci mnoha studií a výzkumů bylo zjištěno, že stres se může u řidiče podílet na velkém množství onemocnění, mezi které se řadí např. kardiovaskulární onemocnění, onemocnění gastrointestinálního traktu, dále migrény, bolesti zad, kožní problémy nebo diabetes mellitus. Stres působí negativně také na interpersonální vztahy a může u řidičů vyvolat agresivní tendence chování za volantem či poruchy pozornosti. Zvládající strategie, které řidiči užívají, nabývají různých podob a jsou zřejmě různé v závislosti na druhu zařazení profesionálního řidiče. Horáková (2009) zjistila, že u řidičů záchranné služby převažují spíše pozitivní strategie. Raggat (1991) naproti tomu zkoumal řidiče autobusové dopravy a zjistil, že u nich převažují copingové strategie spíše negativní.

Cílem výzkumné části diplomové práce bylo zjistit, jaké zvládající strategie užívají řidiči nákladní automobilové dopravy a nakolik tyto strategie ovlivňovány věkem řidiče, délkou praxe a vybranými osobnostními rysy. Výzkumný soubor kvantitativního šetření tvořilo 49 řidičů nákladní automobilové dopravy ve věku 23 – 72 let. Z uvedeného souboru se šest vybraných řidičů zúčastnilo kvalitativního šetření. Výběr výzkumného vzorku proběhl metodou záměrného výběru (Miovský, 2006). Pro získání dat jsem použila dvou dotazníků Pětifaktorový osobnostní inventář NEO-FFI a Strategie zvládnání stresu – SVF 78, a rozhovor.

Statistická analýza dat byla provedena pomocí softwaru Analýza dat, který nabízí aplikace Microsoft Office Excel 2003. Tato analýza přinesla níže uvedené závěry. Na základě výsledku t – testu bylo možné přijmout následující hypotézu:

**H1:** U řidičů nákladních automobilů se objevují statisticky významně častěji pozitivní strategie zvládnání stresu než u běžné populace.

Tento výsledek bylo možné přijmout na hladině významnosti  $\alpha = 0,05$  pro dotazník SVF 78.

Na základě výsledků Pearsonova korelačního koeficientu na hladině významnosti  $\alpha = 0,05$  bylo možné přijmout následující hypotézu:

**H2:** Řidiči s vyšší mírou neuroticismu využívají statisticky významně častěji negativní strategie zvládnání stresu než řidiči s nižší mírou neuroticismu.

Na základě výsledků Pearsonova korelačního koeficientu na hladině významnosti  $\alpha = 0,05$  bylo nutné zamítnout následující hypotézy:

**H3:** Starší řidiči používají statisticky významně častěji pozitivní strategie zvládnání stresu než mladší řidiči.

**H4:** Délka praxe v řízení nákladního automobilu vykazuje statisticky významný vliv na používání pozitivních copingových strategií, a to tak, že zvyšující se délkou praxe řidiči volí spíše pozitivní strategie zvládnání stresu.

Ačkoli statistické zpracování dat nepotvrdilo statisticky signifikantní vztah mezi délkou praxe a věkem a používáním pozitivních copingových strategií, výsledky kvalitativní části výzkumu prokázaly opak. Řidiči totiž vnímají délku praxe i věk jako pozitivní faktor pro zvládnání stresu a vyrovnáním se se zátěžovými situacemi.

Při hledání odpovědi na výzkumné otázky bylo využito kombinace dosažených hodnot v jednotlivých dotaznících a rozhovoru s vybranými řidiči. První výzkumná otázka zjišťovala, zda řidiči z povolání vnímají své zaměstnání jako vysoce stresující. Řidiči vnímají jisté faktory jako vysoce stresující, nicméně jednoznačně nepotvrzují, že bych jejich povolání bylo náročnější než některá jiná, která mohou vyvolávat u pracovníků větší stres než řízení.

Druhá a třetí otázka byla zaměřena na zjištění, zda řidiči z povolání volí jiné strategie zvládnání stresu než jiná povolání a o které konkrétní strategie se jedná. Ukázalo se, že profesionální řidiči používají více pozitivní strategie zvládnání, a to konkrétně Pozitivní sebeinstrukci, Vyhýbání se, Kontrolu situace a Kontrolu reakcí. Naopak nejméně používají strategii Rezignace.

Ve čtvrté výzkumné otázce jsem zjišťovala, které osobnostní rysy mají vliv na výběr a používání copingových strategií. Bylo zjištěno, že řidiči s vyšší mírou Neuroticismu používají spíše negativní strategie zvládnání. Naopak řidiči s vyššími skóry Přívětivosti a Svědomitosti se negativním strategiím spíše vyhýbají.

## LITERATURA

Allport, G. W. (1961). *Pattern and growth in personality*. New York: Holt, Rinehart and Winston.

Amstrong, M. (2002). *Řízení lidských zdrojů*. Praha: Grada Publishing.

Antušek, I. (1998). *Lexikon začínajícího řidiče*. Praha: Grada Publishing.

Arthur, W., Graziano, W.G. (1996). The five-factor model, conscientiousness, and driving accident involvement. *Journal of Personality*, 63, 593-618.

Bañuls, R., Montoro, L. (2001). Motivational and emotional aspects involved in driving. In Barjonet, P. E. *Traffic Psychology Today*. London: Kluwer Academic Publisher.

Balaščíková, V., Blatný, M. (2003). Determinanty výběru strategií zvládnání zátěže: osobnost, vnímání situace, sebepojetí. *Zprávy: Psychologický ústav AV ČR*, 9 (2).

Balcar, K. (1983). *Úvod do studia psychologie osobnosti*. Praha: SPN.

Baštecká, B., Goldmann, P. (2001). *Základy klinické psychologie*. Praha: Portál.

Baumgratner, F. (2001). Zvládanie stresu – coping. In Výrost, J; Slaměník, I. *Aplikovaná sociální psychologie II*. Praha: Grada Publishing.

Bena, E., Hoskovec, J., Štikar, J. (1968). *Psychologie a fyziologie řidiče*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.

Bone, S. A., Mowen, J. C. (2006). Identifying the traits of aggressive and distracted drivers: a hierarchical trait model approach. *Journal of Consumer Behavior*, 5, 454 – 464. Retrieved January 14, 2011, from <http://web.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?hid=13&sid=c21bac80-eba0-4a0b-9036-cdf42bcf9ee5%40sessionmgr10&vid=3>

Bušta, P., Kněžínek, J. (2010). *Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel s komentářem a souvisejícími předpisy*. Praha: Vydavatelství VENICE MUSIC PRODUCTION.

- Čáp, J., Dytrych, Z. (1968). Utváření osobnosti v náročných životních situacích. Praha: SPN.
- Drapela, V. J. (1997). Přehled teorií osobnosti. Praha: Portál.
- Evans, G. W., Johansson, G. (1998, April). Urban bus driving: an international arena for the study of occupational health psychology. *Journal of Occupational Health Psychology*, 3 (2), 99-108.
- Ferjenčík, J. (2000). Úvod do metodologie psychologického výzkumu. Praha: Portál.
- Gilbertová, S., Matoušek, O. (2002). Ergonomie. Optimalizace lidské činnosti. Praha: Grada Publishing.
- Glass, D. C., Winter, J. E. (1972). Urban stress: experiments on noise and social stressors. New York: Academic Press.
- Hamerníková, V. (2010). Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče. Brno: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotnických oborů.
- Hanzlíková I. (2010). Professional Driver: The Sources of Occupational Stress. Retrieved January 15, 2011, from [www.ectri.org/YRS05/Papiers/Session-4/hanzlikova.pdf](http://www.ectri.org/YRS05/Papiers/Session-4/hanzlikova.pdf)
- Hartl, P., Hartlová, H. (2000). Psychologický slovník. Praha: Portál.
- Havlík, K. (2005). Psychologie pro řidiče. Praha: Portál.
- Hendl, J. (2008). Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace. Praha: Portál.
- Hennessy, D. A., Viesenthal, D. L. (1997). The relationship between traffic congestion, driver stress and direct versus indirect coping behaviours. *Ergonomics*, 40 (3), 348-361.
- Hennessy, D. A., Viesenthal, D. L. (1999). Traffic congestion, driver stress, and driver aggression. *Aggressive Behavior*, 25, 409-423.
- Hladký, A. (1993). Stres, zátěž a zdraví. *Psychologie v ekonomické praxi*, 28 (3-4), 83-86.
- Horáková, M. (2009). Výzkum strategií zvládání stresu a jejich vztah k dalším charakteristikám u řidičů záchranné služby. *E-psychologie*, 3 (2). Retrieved from: <http://e-psycholog.eu/pdf/horakova.pdf>



- Hoskovec, J., Štikar, J. (1973). Úvod do psychologie v dopravě. (Psychologické kompendium pro pracovníky v silniční dopravě). Praha: BESIP.
- Hošek, V. (1994). Psychologie odolnosti. Praha: Karolinum.
- Hřebíčková, M., Urbánek, T. (2001). NEO pětifaktorový osobnostní inventář. Praha: Testcentrum.
- Charvát, J. (1970). Život, adaptace a stress. Praha: Avicenum.
- Chorvát, F., Orlík, J. (1980). Člověk za volantem. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.
- Chráska, M. (2006). Úvod do výzkumu v pedagogice. Olomouc: UP Olomouc.
- James, L., Nahl, D. (2002). Dealing with stress and pressure in the vehicle. Taxonomy of Driving Behavior: Affective, Cognitive, Sensorimotor. Retrieved January, 15, 2011, from <http://www.drdriving.org/articles/taxonomy.htm>
- Janke, W., Erdmannová, G. (2003). Strategie zvládnání stresu – SVF 78. Praha: Testcentrum.
- Kadlčík, M. (2004). Osobnost v zátěži. Stráž pod Dalekem: Justiční akademie ČR.
- Kebza, V., Šolcová, I. (2008). Hlavní koncepce psychické odolnosti. Československá psychologie, 52 (1), 1 – 19.
- Kloimüller, I. et al. (2000). The relation of age, work ability index and stress-inducing factors among bus drivers. International Journal of Industrial Ergonomics, 25, 497-502.
- Křivohlavý, J. (1994). Jak zvládat stres. Praha: Avicenum.
- Křivohlavý, J. (2001). Psychologie zdraví. Praha: Portál.
- Křivohlavý, J. (1991). Nezdolnost typu hardiness. Československá psychologie, 35 (1), 59-65.
- Křivohlavý, J. (1990). Nezdolnost typu SOC. Československá psychologie, 34 (6), 511-517.

- Langford, C., Glendon, I. (2002). Effects of neuroticism, extraversion, circadian type and age on reported driver stress. *Work & Stress*, 16 (4), 316-334.
- Macků, I. (2005a). Profesionální řidič a zdroje zátěže. Retrieved December 14, 2010, from: <http://www.czrso.cz/index.php?id=157>
- Macků, I. (2005b). Stres v dopravě. Retrieved December 14, 2010, from: <http://www.czrso.cz/index.php?id=165>
- Machačová, H. (1997): Stres, rekuperace a kontrola stresu. *Československá psychologie*, 51 (2),139 – 146.
- Machin, A. (2001). Evaluating a non-prescriptive fatigue management strategy for express coach drivers: A report prepared for the Australian Transport Safety Berau. Retrieved from: <http://www.usq.edu.au/users/machin/atsb.htm>
- Machin, M. A., Sankey, K. S. (2008). Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 541–547.
- Maslow, A. H. (1954). *Motivation and Personality*. New York: Harper & Brothers.
- Matoušek, O. (2005). *Bezpečný podnik. Pracovní stres a zdraví*. Praha: Výzkumný ústav bezpečnosti práce.
- Matthews, G., Tsuda, A., Xin, G., Ozeki, Y. (1999). Individual differences in driver stress vulnerability in a Japanese sample. *Ergonomics*, 42 (3), 401-415.
- Mayerová, M. (1997). *Stres, motivace a výkonnost*. Praha: Grada Publishing.
- McCrae, R.R., Costa, P.T. (1986). Personality, coping and coping effectiveness in an adult sample. *Journal of Personality*, 54, 385-405.
- Mikuláščík, M. (2007). *Manažerská psychologie*. Praha: Grada Publishing.
- Miovský, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada Publishing.
- Nakonečný, M. (1995). *Psychologie osobnosti*. Praha: Academia.

- Nakonečný, M (1996). Motivace lidského chování. Praha: Academia.
- Öz, B., Özkan, T., Lajunen, T. (2010a). Professional and non-professional drivers' stress reaction and risky driving. *Transportation Research*, 13F (1), 32-40.
- Öz, B., Özkan, T., Lajunen, T. (2010b). An investigation of the relationship between organizational climate and professional drivers' driver behaviours. *Safety Science*, 48 (10), 1484-1489. January 14, 2011, from [http://www.sciencedirect.com/science?\\_ob=ArticleURL&\\_udi=B6VF9-50R63JD-1&\\_user=990403&\\_coverDate=12%2F31%2F2010&\\_rdoc=1&\\_fmt=high&\\_orig=gateway&\\_origin=gateway&\\_sort=d&\\_docanchor=&\\_view=c&\\_acct=C000049942&\\_version=1&\\_urlVersion=0&\\_userid=990403&md5=97e219609af999daf2fadb0fb2f12b3b&searchtype=a](http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6VF9-50R63JD-1&_user=990403&_coverDate=12%2F31%2F2010&_rdoc=1&_fmt=high&_orig=gateway&_origin=gateway&_sort=d&_docanchor=&_view=c&_acct=C000049942&_version=1&_urlVersion=0&_userid=990403&md5=97e219609af999daf2fadb0fb2f12b3b&searchtype=a)
- Paulík, K. (2010). Psychologie lidské odolnosti. Praha: Grada Publishing.
- Petrová, A. (1995). Osobnost v zátěžových situacích. *Studia psychologica* 1, Psychologica VI. Olomouc: Vydavatelství Univerzity Palackého.
- Pletzer, M. A. (2009). Emoční inteligence. Jak ji rozvíjet a využívat. Praha: Grada Publishing.
- Praško, J., Prašková, H. (2007). Asertivitou proti stresu. Praha: Grada Publishing.
- Raggat, P. T. F. (1991). Work stress among long-distance coach drivers: A survey and correlation study. *Journal of Organizational Behaviour*, 12, 565-579.
- Rehnová, V., Šucha, M., Skládaná, P. (2005). Informační zátěž dopravního systému a mentální kapacita řidiče. Průběžná zpráva za rok 2004. Retrieved October 21, 2010, from: [www.mdcv-vyzkum-infobanka.cz/DownloadFile/1392.aspx](http://www.mdcv-vyzkum-infobanka.cz/DownloadFile/1392.aspx)
- Reiterová, E. (2003). Základy statistiky pro studenty psychologie. Olomouc: UP Olomouc.
- Réti, L. (1988). Stres za volantem. Martin: Osveta.
- Rošková, E. (1995). Rizikovosť v kontexte osobnostných determinant a objektívnych ukazateľov dopravného správania vodiča. *Psychologie v ekonomickej praxi*, 30 (3-4), 127-135.

- Říčan, P. (2007). *Psychologie osobnosti. Obor v pohybu*. Praha: Grada Publishing.
- Schmidt, E. A., Schrauf, M. S., Simon, M., Fritzsche, M., Buchner, A., Kincses, W. E. (2009). Drivers' misjudgement of vigilance state during prolonged monotonous daytime driving. *Accident Analysis and Prevention*, 41 (5), 1087-1093.
- Seitl, M., Šucha, M. (eds). (2010). *Manuál doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR.
- Smékal, V. (2002). *Pozvání do psychologie osobnosti*. Brno: Barrister & Principal.
- Stránský, Z. (2000). *Psychologie v praxi bezpečnosti silničního provozu*. Brno: MU Brno. Sborník P4 SP FFMU.
- Sundström, A. (2008, January). Self-assessment of driving skill – A review from a measurement perspective. *Transportation research*, 11F (1), 1-9.
- Svoboda, M. (1999). *Psychologická diagnostika dospělých*. Praha: Portál.
- Šindelářová, M. (2006). *Stabilita způsobů zvládnání zátěžových situací: časový průběh a vývoj způsobů zvládnání*. (Diplomová práce) Brno: MU FF. Retrieved August 8, 2010, from: [http://is.muni.cz/th/10207/ff\\_m\\_a2/DP\\_Sindelarova.pdf](http://is.muni.cz/th/10207/ff_m_a2/DP_Sindelarova.pdf)
- Šolcová, I., Kebza, V. (1996). Rozdíly v úrovni a struktuře osobnostní odolnosti („hardiness“) u vzorku americké a české populace. *Československá psychologie*, 50 (6), 480-487.
- Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J. (2003). *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum.
- Uzel, J. (2008). *Bezpečný podnik. Prevence a zvládnání stresu*. Praha: Výzkumný ústav bezpečnosti práce.
- Vurm, V., Zimmelová P., Švehlová, L. (eds.) (2008). *Rukověť pro poskytovatele sociálních služeb v oblasti problematiky seniorů*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.
- Výrost, J., Slaměník, I. (1997). *Sociální psychologie*. Praha: ISV.

Wilkinson, G. (2001). Stres. Praha: Grada Publishing.

Židková, Z. (2005). Monotonie v pracovním procesu. České pracovní lékařství, 4,193-197.

Židková, Z. (2006). Monotonie v praxi. Bezpečnost a hygiena práce, 6, 23-28.

## **Internetové zdroje**

**Profivodič.** Povinné psychologické testy profesionálních vodičův. Retrieved February 24, 2011, from [http://www.profivodic.sk/psychologicky\\_test](http://www.profivodic.sk/psychologicky_test).

**Portál veřejné správy.** Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. Retrieved February 24, 2011, from [http://portal.gov.cz/wps/portal/\\_s.155/701?number1=247%2F2000+&number2=&name=&text=](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=247%2F2000+&number2=&name=&text=)

**Portál veřejné správy.** Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Retrieved February 24, 2011, from [http://portal.gov.cz/wps/portal/\\_s.155/701?number1=361%2F2000&number2=&name=&ext=](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?number1=361%2F2000&number2=&name=&ext=)

**Slovník do vrecka.** Výraz fajront. Retrieved March, 10, 2011, from <http://slovník.dovrecka.sk/slangovy-slovník/fajront>

## **Seznam použitých obrázků**

Obrázek 1: Fáze stresu	12
Obrázek 2: Transakční model stresu v dopravě	52

## **Seznam použitých tabulek**

Tab. 1: Charakteristiky vzorku kvalitativního šetření	59
Tab. 2: Výsledky korelací u testování jednotlivých hypotéz	69
Tab. 3: Průměry dosažených hodnot u jednotlivých škál SVF 78	71
Tab. 4: Popisné statistiky jednotlivých strategií zvládnání stresu I.	72
Tab. 5: Popisné statistiky jednotlivých strategií zvládnání stresu II.	72
Tab. 6: Popisné statistiky jednotlivých strategií zvládnání stresu III.	72
Tab. 7: Srovnání průměrných hodnot u jednotlivých škál NEO-FFI	73
Tab. 8: Korelace škál NEO-FFI s pozitivními a negativními strategiemi SVF 78	74

# Příloha č. 1 – zadání diplomové práce

Univerzita Palackého v Olomouci  
Filozofická fakulta  
Akademický rok: 2010/2011

Studijní program: Psychologie  
Forma: Prezenční  
Obor/komb.: Psychologie (PS)

## Podklad pro zadání DIPLOMOVÉ práce studenta

<b>PŘEDKLÁDÁ:</b>	<b>ADRESA</b>	<b>OSOBNÍ ČÍSLO</b>
Mgr. Lenka Topičová	Jiráskova 280, Brodek u Přerova	F06441

### TÉMA ČESKY:

Reakce na stres a copingové strategie u řidičů z povolání

### NÁZEV ANGLICKY:

Reactions to the stress and coping strategie by professional drivers

### VEDOUCÍ PRÁCE:

PhDr. Matúš Šucha, Ph.D. - PCH

### ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ:

1. Studium literatury z oblasti obecné a sociální psychologie, dopravní psychologie, metodologie a prevence v dopravě.
2. V teoretické části diplomové práce budou zpracována tato témata: problematika stresu a jeho zpracování, copingové strategie, osobnost profesionálního řidiče, profesiogram a podmínky práce profesionálního řidiče.
3. Cílem práce je popsat míru a druh stresového zatížení profesionálních řidičů a jejich reakce na stres a jejich copingové strategie.
4. Metodologie výzkumu: design studie využívající kombinaci kvantitativního a kvalitativního přístupu. Metody: Dotazník zvládání stresu (celý výzkumný soubor) interview (polostrukturovaný rozhovor) – 5 – 10 respondentů. Výzkumný soubor bude tvořit 50 profesionálních řidičů nákladní dopravy.
5. Parametry práce: V souladu s metodickými pokyny katedry.

### SEZNAM DOPORUČENÉ LITERATURY:

1. Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J.: Psychologie v dopravě. Praha, Karolinum, 2003.
2. Havlík, K.: Psychologie pro řidiče. Praha, Portál, 2005
3. Rothengatter, T., Huguenin, R. D.: Traffic and transport psychology. London, Elsevier, 2004.
4. Dorn, L.: Driver behaviour and training ? Vol. 2., Hampshire, Ashgate Publishing Limited, 2005
5. Huguenin, R. a Rothengatter T. Traffic & Transport Psychology. Theory and Application. Elsevier 2004.
6. Časopisy: spec. časopisy týkající se psychologie dopravy

**Podpis studenta:** .....

**Datum:** .....

**Podpis vedoucího práce:** .....

**Datum:** .....

## **Příloha č. 2 – anotace**

Vysoká škola: Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta: filozofická

Katedra: Psychologie

Školní rok: 2010/2011

Autor: **Mgr. Lenka Topičová**

Obor: **psychologie** – prezenční magisterské studium

Vedoucí práce: **PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.**

Název práce: **Reakce na stres a copingové strategie u řidičů z povolání**

Rozsah práce: 167 724 znaků (93 stran, 4 strany příloh)

Počet titulů použité literatury: 88

### **Abstrakt:**

Tato práce si klade za cíl popsat reakce na stres a copingové strategie u řidičů nákladní automobilové dopravy. V teoretické části je charakterizována problematika stresu, jeho průběh, druhy a příznaky. V souvislosti se stresem je také zmiňována odolnost vůči stresu a copingové strategie. Následující kapitola se snaží postihnout, jaký vliv mají jednotlivé osobnostní rysy u řidičů na způsob vyrovnávání se se stresem a jeho zvládnutí. Poslední kapitola teoretické části je věnována stresu za volantem. Věnuje se specifickým stresorům a reakcím, které mohou při řízení nastat. Výzkumné šetření v praktické části má za cíl zjistit, jaké copingové strategie profesionální řidiči používají a zda existuje statisticky signifikantní vztah mezi copingovými strategiemi a jednotlivými rysy osobnosti. K ověření stanovených výzkumných otázek a hypotéz byl použit NEO pětifaktorový osobnostní inventář (NEO-FFI) a dotazník Strategie zvládnutí stresu – SVF 78.

**Klíčová slova:** stres, copingové strategie, osobnostní rysy, profesionální řidiči, NEO-FFI, SVF 78



University: Palacký University Olomouc  
Department: Psychology

Faculty: Philosophical  
Academic year: 2010/2011

Author: **Mgr. Lenka Topičová**  
Study Programme: **Psychology** – full-time Master's programme  
Supervisor: **PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.**  
Title: **Reactions to the stress and coping strategie by professional drivers**  
Scope of thesis: 167 724 characters (93 pages of thesis, 4 pages of attachments)  
Resources of used literature: 88

**Abstrakt:**

The aim of this thesis is to describe reactions to the stress and coping strategie by professional truck drivers. The theoretical part of the thesis defines stress problems, stress process, kinds of stress and stress symptoms. The stress resistance and coping strategies are mentioned in context of stress. The next chapter involves the drivers' individual personality traits influence on the taking care of stress and stress coping. The last chapter of theoretical part of the thesis deals with stress on the wheel. Specific stressors and reactions caused during driving are mentioned. The aim of the empirical part is find out which coping strategies are used by professional drivers and whether there has been statistically significant relationship between coping strategies and drivers' individual personality traits. The NEO Five-factor Inventory (NEO-FFI), Stress management strategies (SVF 78) a interview with drivers were used for the research.

**Keywords:** stress, coping strategie, personality traits, professional drivers, NEO-FFI, SVF 78.

## **Příloha č. 3 – osnova polostrukturovaného rozhovoru použitého při výzkumném šetření**

- 1) Máte rád svoji práci? Proč ano? Proč ne?
- 2) Pripadá vám v něčem složitější či náročnější než ostatní povolání? V čem?
- 3) Objevují se při vaší práci náročné situace?
- 4) Jak je zvládáte? Jak je řešíte?
- 5) Co nebo kdo vám může pomoci v těchto situacích?
- 6) Co vám při práci nejvíce vadí?
- 7) Co vás dovede vyvést z míry, zbavit klidu?
- 8) Jaké vlastnosti podle vás musí mít řidič z povolání?
- 9) Jaké vlastnosti by řidiči z povolání chyběly?
- 10) Změnil se za dobu vaší praxe přístup k řízení? V čem konkrétně?
- 11) Shledáváte, že při náročných situacích jste více podrážděný nebo naopak více v klidu než dříve?
- 12) Jak vnímáte délku praxe a věk řidiče ve vztahu k zvládnutí náročných situací?