

**UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI**

**FILOZOFICKÁ FAKULTA**

**KATEDRA PSYCHOLOGIE**

**PSYCHICKÁ ZÁTĚŽ ŘIDIČŮ  
MEZINÁRODNÍ KAMIONOVÉ DOPRAVY**

**RIGORÓZNÍ PRÁCE**

**Olomouc 2015**

**AUTOR: Mgr. Martina KOPEČKOVÁ**

### **Prohlášení**

Čestně prohlašuji, že jsem rigorózní práci na téma: „Psychická zátěž řidičů mezinárodní kamionové dopravy“ vypracovala samostatně a uvedla jsem všechny použité zdroje a literaturu.

V Břeclavi, dne 24. 8. 2015

Podpis .....

### ***Poděkování***

*Ráda bych na tomto místě poděkovala Ing. Vojtěchu Mášovi, ze Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia, regionální pracoviště Brno, za ochotnou spolupráci a možnost přímé komunikace s řidiči.*

*Děkuji PhDr. Daně Černochové za vstřícné rady a za poskytnutí dotazníku TVP.*

*Dále děkuji paní Mgr. Ivaně Petříkové a panu Mgr. Jiřímu Kocourkovi za konzultace statistického zpracování dat.*

*Mé poděkování patří v neposlední řadě i všem řidičům, kteří souhlasili se svou účastí na tomto výzkumu. Bez jejich spolupráce a důvěry, by tato práce nemohla být realizována.*

# OBSAH

Úvod	6
<b>I. TEORETICKÁ ČÁST</b>	
1. PSYCHICKÁ ZÁTĚŽ A STRES	9
1.1.VYMEZENÍ POJMU PSYCHICKÁ ZÁTĚŽ A STRES	9
1.2.DRUHY ZÁTĚŽE	12
1.3.STUPNĚ PSYCHICKÉ ZÁTĚŽE	13
1.4.KATEGORIE NÁROKŮ NAVOZUJÍCÍCH PSYCHICKOU ZÁTĚŽ	17
1.5.ADAPTACE NA PSYCHICKOU ZÁTĚŽ	23
1.6.DŮSLEDKY PŮSOBENÍ PSYCHICKÉ ZÁTĚŽE A STRESU	24
2. ZÁTĚŽ A STRES V DOPRAVNÍM PROSTŘEDÍ	26
2.1.ZÁTĚŽ V PRACOVNÍM PROSTŘEDÍ	27
2.2.DRUHY ZÁTĚŽE V DOPRAVNÍM PROSTŘEDÍ	30
2.3.EVROPSKÁ DOHODA O PRÁCI OSÁDEK V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ DOPRAVĚ	40
3. OSOBNOST ŘIDIČE	41
3.1.VYMEZENÍ POJMU OSOBNOST	41
3.2.OSOBNOST PROFESIONÁLNÍHO ŘIDIČE	44
3.3.KOGNITIVNÍ SCHOPNOSTI	48
3.4.OSOBNOSTNÍ VLASTNOSTI	53
3.5.PSYCHICKÁ ZPŮSOBILOST K ŘÍZENÍ MOTOROVÉHO VOZIDLA	58
4. VÝZKUMY PSYCHICKÉ ZÁTĚŽE ŘIDIČŮ	59
<b>II. VÝZKUMNÁ ČÁST</b>	
5. METODIKA PRÁCE	67
5.1.VÝZKUMNÝ PROBLÉM	67
5.2.TEORETICKÁ VÝCHODISKA	67
5.3.CÍLE VÝZKUMU	70
5.4.VÝZKUMNÁ OTÁZKA A VÝZKUMNÉ HYPOTÉZY	70
5.5.PRVNÍ FÁZE VÝZKUMU	72
5.6.POPIS VÝZKUMNÝCH NÁSTROJŮ	76
5.7.STRATEGIE SBĚRU DAT	78
5.8.POPIS ZKOUMANÉHO SOUBORU	78
5.9.METODY ZPRACOVÁNÍ A ANALÝZY DAT	81

6. VÝSLEDKY	82
7. K PLATNOSTI HYPOTÉZ	95
8. DISKUSE	97
9. ZÁVĚR	103
10. SOUHRN	105
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ A LITERATURY	110
ABSTRAKT RIGORÓZNÍ PRÁCE	117
RIGOROUS THESIS ABSTRACT	118
PŘÍLOHY	120
Příloha č. 1	
Příloha č. 2	
Příloha č. 3	

## ÚVOD

Psychická zátěž řidičů je téma, které je v centru mé pozornosti téměř od počátku mého působení v oboru dopravní psychologie. Této problematice jsem se věnovala i v závěrečné práci, jíž jsem ukončovala své studium dopravní psychologie na FF UP Olomouc. Při výkonu své profese jsem téměř v denním kontaktu s profesionálními řidiči nákladní dopravy. Během povinných dopravněpsychologických vyšetření, jsem v minulých letech získávala od řidičů cenné informace. Získaná zjištění i osobní zájem mě nakonec přivedly k rozhodnutí téma psychické zátěže řidičů mezinárodní kamionové dopravy (dále jen řidiči MKD) odborně zpracovat.

Profese řidiče mezinárodní kamionové dopravy je vysoce náročná. Řízení nákladních vozidel určených pro zahraniční kamionovou dopravu klade na řidiče vysoké psychické požadavky a řadí se k exponovaným dopravním profesím. Na řidiče působí celá řada zátěžových faktorů pramenících jak z konkrétních dopravních situací, tak i z environmentálních vlivů, interpersonálních vztahů nebo osobnostních charakteristik řidičů. Četné zátěžové faktory, s nimiž se řidiči musí při své práci denně vyrovnávat, vedou k psychickému vypětí a následně k přirozené, avšak za určitých okolností nebezpečné reakci organismu, kterou je únava. Zátěžové faktory, stres a únava mohou oslabit řidičský výkon, popř. až způsobit selhání řidiče v podobě dopravní kolize. Skutečnost, že jednou z hlavních příčin dopravních nehod je selhání lidského faktoru, je všeobecně známá a odborníky přijímána.

Vzhledem k vysokým nárokům uvedené profese, je samozřejmé, že řidiči MKD prochází náročným dopravněpsychologickým vyšetřením. Výkon této profese by měl být umožněn pouze emocionálně stabilním, vůči zátěži odolným a osobnostně zralým jedincům. Přesto však lze oprávněně očekávat, že mezi řidiči jsou značné individuální rozdíly, a to jak v osobnostních charakteristikách, tak také v dalších specifických oblastech, např. právě ve schopnosti čelit zátěži, stresu a únavě.

Při realizaci této práce jsem byla vedena snahou zjistit, které zátěžové faktory vnímají řidiči mezinárodní kamionové dopravy jako zatěžující, a zda existuje vztah mezi osobnostními charakteristikami a subjektivním vnímáním intenzity psychické zátěže.

V teoretické části práce se věnuji tématu psychické zátěže včetně psychické zátěže v dopravním prostředí. Dále popisuji osobnost profesionálního řidiče, a to především z hlediska vybraných kognitivních a osobnostních aspektů, které jsou klíčové pro úspěšný výkon této profese. V závěrečné kapitole teoretické části zmiňuji některé výzkumné práce

věnované probíranému tématu, především však výsledky výzkumů českého dopravního psychologa Karla Havlíka, jehož dlouholetou prací jsem byla výrazně inspirována.

Výzkumná práce se skládala ze dvou fází. V první fázi byla zodpovězena výzkumná otázka. Byly definovány zátěžové faktory působící na řidiče mezinárodní kamionové dopravy. Ve druhé fázi výzkumné práce jsem usilovala o nalezení vztahu mezi vybranými osobnostními charakteristikami a subjektivním vnímáním intenzity zátěžových faktorů. Data jsem získávala pomocí osobnostního dotazníku TVP a, k účelům této práce speciálně sestaveného, dotazníku psychické zátěže profesionálního řidiče.

V rámci dopravněpsychologické diagnostiky je vhodné a žádoucí zjišťovat u profesionálních řidičů, mimo jiné, i odolnost vůči zátěži. Cenná zjištění pak mohou představovat znalosti o vztazích mezi osobnostními charakteristikami řidičů a subjektivním vnímáním intenzity psychické zátěže.

# **I. TEORETICKÁ ČÁST**



# 1. PSYCHICKÁ ZÁTĚŽ A STRES

## 1.1. VYMEZENÍ POJMŮ PSYCHICKÁ ZÁTĚŽ A STRES

Lidé se občas potýkají s různými těžkostmi, čelí starostem a obavám, zdolávají náročné překážky, vyrovnávají se se složitými situacemi. Zvládání těchto situací je doprovázeno emocemi, které jsou subjektivně vnímány jako nepříjemné. V takových situacích je psychika jedince vystavena tzv. psychické zátěži. Člověk prožívá výrazné psychické napětí, prověřuje se jeho schopnost integrovaně jednat, obstát, projevit nezbytnou psychickou odolnost vůči emociogenním vlivům a schopnost účinně se s novými kontexty vyrovnat (Mikšík, 2001).

Každá nová situace, každé nové podmínky života a činnosti „prověřují“ a současně vyjevují přizpůsobivost člověka, potenci jeho psychiky. Všude tam, kde jde o takovou míru a povahu „novosti“ v požadavcích prostředí na člověka, že člověk nevystačí s navyklými schémata myšlení a jednání, kde musí výrazně přestavět své dosavadní zvyklosti, kde se vyostřuje vztah „člověk a prostředí“, mluvíme o náročných podmínkách života a činnosti, o vzniku a působnosti psychické zátěže. Náročné podmínky nutí člověka aktivovat svoji psychickou potenci, měnit způsob života, determinují celou jeho osobnost. Nároky situačních proměnných na subjekt mohou mít různou podobu a vystupovat v rozmanité kvalitě. Podmínky jsou tím náročnější, čím jsou požadavky daného prostředí na jedince neobvyklejší, čím jsou disproporcionálnější k jeho psychické potenci, čím méně se s nimi v obdobné podobě setkal, čím méně byl předchozím životem k řešení neobvyklejších požadavků veden (Mikšík, 1977).

Každá výraznější změna v podmínkách životní existence vyžaduje revidovat své standardní přístupy v souladu s povahou vzniklých okolností, ať již jednorázově nebo dlouhodobě. K tomu je člověk potenciálně vyzbrojen plastičností své nervové soustavy vůbec a povahou psychických předpokladů zvláště: schopností řešit vše nové využitím a transformací vnitřních podmínek pro osvojování nových zkušeností. Pokud tyto potenciální předpoklady existují a jsou aktivizovány k řešení nové interakce s prostředím, mluvíme o aktualizaci psychické zátěže ve vlastním slova smyslu. Její aktualizace na určité, subjektivně řešitelné úrovni je základní podmínkou a hnací silou psychického rozvíjení člověka jako osobnosti (Mikšík, 2009). V tomto pojetí je psychická zátěž tedy chápána jako přirozená, ba dokonce žádoucí součást lidského života, vedoucí k rozvoji osobnosti člověka jako celku.

Štikar a Hoskovec (1995) uvádí, že psychická zátěž je vztah mezi nároky prostředí a vlastnostmi, jimiž je organismus k jejich zvládnutí vybaven. Vzniká v důsledku nesouladu mezi požadavky a podmínkami na jedné straně a vlastnostmi a stavem člověka na straně druhé. Je to jev, který se týká vždy určitého jedince, zatímco požadavky, podmínky a nároky lze charakterizovat obecně.

Taktéž Charvát (1969) psychickou zátěž popisuje jako stav, v němž se nachází živý systém při mobilizování obranných nebo nápravných zařízení.

Hladký, Žídková (1999) vidí psychickou zátěž jako interakci mezi požadavky, které na člověka klade život, různé situace a prostředí, a mezi mírou vybavenosti člověka tyto požadavky zvládnout, vyrovnat se s nimi. Reakce člověka přitom nemůže být pouze tělesná a nebo pouze duševní, nýbrž je komplexní, souhrnná, psychofyziologická.

Psychická zátěž je klíčovým pojmem této práce. S psychickou zátěží úzce souvisí pojem stres. Terminologické vymezení obou pojmů není zcela přesně definováno. Odborná literatura poskytuje důkazy pro podporu tvrzení, že zátěž a stres jsou totožné pojmy, současně však jsou patrné určité neshody v chápání zátěže a stresu.

Pod pojmem stres je možné rozumět celkovou těžkou situaci, stresem se mohou rozumět podmínky, okolnost nebo nepříznivý faktor (stresor), který na člověka dopadá, dále se stresem může rozumět odpověď organismu na stresující činitele a v neposlední řadě je možné stres chápat jako celkový vnitřní stav, fyzický i psychický, člověka sevřeného nepříznivými okolnostmi (Křivohlavý, 1994).

Kebza (2000) popisuje stres jako stavy, situace a procesy, kdy jsou na organismus kladeny takové požadavky a nároky, které přesahují možnosti organismu je zvládnout a jsou tedy prožívány jako nadměrné.

Hladký, Žídková (1999) psychickou zátěž definují jako vyrovnávání se s požadavky, kladenými na jedince, vyplývajícími ze vztahu mezi jejich náročností a vlastnostmi, jimiž je jednatel k jejich zvládnutí vybaven. Stres je pak mezním případem zátěže, kdy se požadavky dotýkají či překračují možnosti člověka je zvládnout.

Křivohlavý (1994) shrnuje, že stresem se obvykle rozumí vnitřní stav člověka, který je něčím buď přímo ohrožován, nebo takové ohrožení očekává a přitom se domnívá, že jeho obrana proti těmto nepříznivým vlivům není dostatečná. Tamtéž (s. 12) dále uvádí, že pro relativně nižší než hraniční úroveň stresu, stresové reakce organismu se v češtině používá termín „zátěž“.

Naopak Míček (1984) uvádí, že v českém jazyce se místo anglického termínu „stres“ užívá synonyma „psychická zátěž“.

Stresem rozumíme psychickou zátěž, při níž nějaká rušivá okolnost působí na organismus, hlavně pak na psychiku jedince v období realizace cílové činnosti a ztěžuje či narušuje svým působením její optimální, resp. zdárný průběh. Stresovou situací je pak např. výkon činnosti za ztížených životních podmínek, při nedostatku času, v podmínkách skutečného či možného ohrožení, při riziku, při změně či vývoji sociálních podmínek, při zvýšení odpovědnosti za svoje jednání, při zvýšení významovosti dosažených výsledků změnou důsledků, k nimž zdar či nezdar vede či může vést apod. Hlavně se v nich projevuje růst emocionality, dezorganizace činnosti, menší schopnost využívat zkušeností a účinně zpracovávat nové informace. Stresové situace mohou představovat a i představují neméně silný nápor na psychiku člověka, jako situace psychických zátěží již řešených. Stres se týká realizace činnosti za určitého velmi silného tlaku, který nutí jednat jinak – vzdát se původního úsilí a přijmout nové zaměření, které by se obrátilo proti trýznící okolnosti a vedlo k dosažení okamžité psychické rovnováhy (Mikšík, 1969).

Všeobecně se považuje za vhodné používat pojem zátěž v běžných nebo mírně zvýšených náročných situacích, kdežto pojem stres ponechat pro krajní situace. Zvyklostí je používat v oblasti práce spíše pojem „zátěž“, v medicínském směru je obvyklý spíše pojem stres, a to i ve smyslu „pracovní stres“ (Schreiber, 2000).

Vzhledem k výše uvedenému bude pro účely této práce pojem psychická zátěž chápán v jeho širším významu, jako nadřazený pro souhrnné pojmenování různých psychických stavů a s nimi spojených psychických i fyziologických reakcí vyvolaných zátěžovými situacemi. Pojem stres ponecháme pro pojmenování krajních forem zátěžových stavů, které zapříčiňují extrémní požadavky prostředí. V nich zátěžové činitele vystupují ve formě ohrožení existence člověka škodlivými podněty, případně přímým útokem anebo působí na něho nepřetržitě delší čas, čímž mu ztěžují ukončení činnosti. Lze uvést, že tomuto chápání pojmu stres odpovídá dále popsaná kategorie pesimální míry zátěže.

## 1.2. DRUHY ZÁTĚŽE

Člověk je ve svém životě vystaven zátěžím rozmanitého druhu. Mikšík (1969) rozděluje zátěže do tří základních skupin:

- tělesná zátěž neboli fyzická zátěž – dochází ke zvýšeným požadavkům především na tělesné síly, fyzické předpoklady a vybavenost,
- fyziologická zátěž neboli endokrinologická zátěž – jež vzniká tlakem prostředí na naše biologické funkce a na naši nervovou soustavu,
- psychická zátěž – působí na procesy, jevy a stavy naší psychiky.

Havlík (2005) rozděluje zátěžové faktory působící na člověka na:

- senzorické, jež vyplývají z požadavků na smyslové orgány, zejména zrak a jim odpovídající struktury CNS atd.,
- psychosomatické, jež vyvěrají z nároků na psychické procesy, např. pozornost, paměť, vnímání při zpracování informací a požadavků na tělesnou i fyziologickou zdatnost,
- emoční, které pramení ze situací a požadavků, jež vyvolávají emoční odezvu, stres,
- sociální, které vznikají např. v problematických interpersonálních vztazích.

Tři druhy psychické zátěže zmiňují i Štikar, Hoskovec a Štikarová (2003):

- senzorická – vyplývá z požadavků na činnost smyslových orgánů,
- mentální – doprovází zpracovávání informací, které kladou nároky na psychické procesy (např. pozornost, paměť, představivost, rozhodování, myšlení),
- emoční – vyplývá ze situací a požadavků vyvolávajících afektivní odezvu.

Běžné je taktéž dělení zátěžových faktorů z pohledu jejich povahy:

- fyzikální faktory – nadměrný hluk, vibrace, nízká nebo vysoká teplota atd.,
- psychické faktory – zodpovědnost, dopravní špička, časové termíny atd.,
- sociální faktory – osobní vztahy, konflikty, zklamání, životní styl atd.

### **1.3. STUPNĚ PSYCHICKÉ ZÁTĚŽE**

Intenzita psychické zátěže je dána mírou rozporu mezi požadavky prostředí a předpoklady a schopnostmi jedince se s danými požadavky prostředí vyrovnat. V mnohých situacích není prožitek intenzity zátěže určován reálnými požadavky okolí, ale spíše subjektivním tlakem, který jedinec v dané situaci pociťuje. Subjektivní prožívání nesouladu mezi nároky, které na jedince klade prostředí, a předpoklady jedince tyto nároky zvládnout, může mít různou intenzitu a podobu. Podstatnou roli také sehrává význam, který člověk dané zátěžové situaci přikládá, spolu s jeho citovým vztahem k této situaci. Zjištěné rozdíly mezi kvalitou a kvantitou prožívaného nesouladu lze vyjádřit pomocí stupňů psychické zátěže (Bratská, 1992).

Určit stupeň psychické zátěže není jednoduché. Složitost spočívá především ve skutečnosti, že jde o individuálně prožívaný psychický stav, který i za stejných vnějších podmínek může mít u různých jedinců různou podobu a intenzitu. Dokonce, se u téhož jedince, při změně jeho psychického stavu, za stabilních vnějších podmínek, může subjektivní vnímání prožitku zátěže měnit. Přesto je však určení stupně zátěže velmi důležité. Tato informace nám umožní formulovat prognózy o průběhu další činnosti člověka, předvídat dopady na jeho zdraví a chování, a včas přijmout opatření pro eliminaci nežádoucích jevů.

Objektivním kritériem míry psychické zátěže je konkrétní interakce mezi daným subjektem a bezprostředními nároky kladenými na něj vnějším prostředím za působnosti širších situačních podmínek a okolností. To znamená, že psychickou zátěž posuzujeme a kvalifikujeme z hlediska konkrétního jedince, interakčně (Mikšík, 1977).

Přetrvává-li určitý stupeň zátěže delší dobu, nebo narůstá-li neúměrně množství zátěžových situací v relativně krátkém časovém úseku, může nastat přechod od jednoho stupně zátěže ke druhému, vyššímu.

#### **BĚŽNÁ PSYCHICKÁ ZÁTĚŽ**

V průběhu života si člověk vytvořil určitou hladinu vyrovnávání se s životními podmínkami. Jisté prostředí se pro něho stalo prostředím běžným, „normálním“. Za těchto okolností u něho probíhá obvyklý „naučený“ proces interakce s životním prostředím a normální duševní činnost. Pro psychiku představuje takovou zátěž, na níž je vrozenou bází a získanými schématy životní práce plně přizpůsoben. Tuto zátěž označujeme jako

běžnou. Jedinec je pro její řešení vyzbrojen dovednostmi, návyky a zvyky, tendencemi reagovat na relativně stálé, opakující se prvky situace, s nimiž se setkával ve své předchozí životní praxi (Mikšík, 1969). Běžná psychická zátěž představuje život v známých podmínkách, na něž je jedinec plně adaptován.

Běžná psychická zátěž má významnou roli ve stabilizaci osobnosti a jejího vztahu s okolím. Stabilita člověka v kontextu života, je základním zdrojem pocitů životní jistoty, bezpečí a stálosti, sounáležitosti a kontinuity. Na druhou stranu, pokud mají situace běžné zátěže dlouhodobou či generalizovanou povahu, vedou k prožitkové a podnětové stereotypii. Člověk není stimulován k využívání svého vnitřního psychického potenciálu, neburcuje psychiku ke zvýšené činnosti, přizpůsobuje se jednou pro vždy. Proces jeho psychického rozvoje je ukončen, stabilizuje se profil jeho osobnosti a potenciální předpoklady nejsou využívány k další seberealizaci. (Bratská, 1992; Mikšík, 2001).

### **OPTIMÁLNÍ PSYCHICKÁ ZÁTĚŽ**

Optimální psychická zátěž představuje takový stupeň zátěže, pro jehož řešení je člověk svými potenciálními předpoklady dobře vybaven. Míra rozporu mezi osvojenými vlastnostmi, zkušenostmi a situačními nároky a tlaky je pro jedince řešitelná. Vzniklé dynamické napětí končí osvojením si nových zkušeností, motivačních vlastností, schopností a schémat interakce (Mikšík, 2001).

Optimální psychická zátěž sehrává významnou roli ve stimulaci a podmiňování psychického rozvoje osobnosti. Vzniklé napětí podněcuje k přetváření životní reality a k seberealizaci vždy na nové interakční úrovni. Podstatným rysem tohoto stupně zátěže je, že není provázen negativními důsledky v psychice. Zdárný průběh zvládnutí optimální psychické zátěže přináší jedinci pocity uspokojení, radosti z dosaženého úspěchu, či osvojení si nového poznání, metody myšlení, postojů, dovedností a návyků, systémů jednání a chování. Optimální psychická zátěž směřuje k obnovení psychické integrovanosti a vnitřní rovnováhy na nové úrovni (Mikšík, 2001).

V souvislosti se situacemi, v nichž si jedinec nevystačí s běžnými, dříve osvojenými způsoby řešení, chování a reagování, kdy musí výrazně aktivizovat psychické síly a hledat nová řešení, hovoří Bratská (1992) o tzv. zvýšené zátěži. Její pojetí zvýšené zátěže je shodné s pojetím optimální zátěže dle Mikšíka (2001). Oba autoři shodně konstatují, že zvýšená, resp. optimální, zátěž je pro náš život nevyhnutelná, neboť posouvá náš vývoj dopředu, nutí nás na sobě pracovat, vyvíjet se a urychluje náš osobnostní růst.

## **PESIMÁLNÍ PSYCHICKÁ ZÁTĚŽ**

Pesimální psychická zátěž může být aktualizována jak výrazně nízkými tak také nadměrně vysokými nároky na psychiku, z hlediska intenzity nebo trvání (Mikšík, 2001).

Nízké nároky jsou pesimální tím, že nepodněcují, resp. neumožňují psychický rozvoj osobnosti. Při pesimální psychické zátěži, charakterizované nízkými nároky, nejsou využívány potenciální vnitřní předpoklady jedince k tomu, aby byl schopen aktivně zacházet s tím, na co má a co by mohl dosahovat. Nedochozí k rozvoji osobnosti a k seberealizaci. Psychika člověka není trénovaná v překonávání sebe sama a tak se daný jedinec snadněji může ocitnout v situacích, které se mu jeví jako pro něj neřešitelné, přesahující jeho potenciální možnosti (Mikšík, 2001).

Naopak, vyskytnou-li se neúměrně vysoké nároky na psychiku, není v silách a možnostech daného člověka vyrovnat se s nimi dostatečně integrovanými interakčními aktivitami a jsou zdrojem psychické desintegrace jeho osobnosti různé povahy, míry a kvality.

V rámci pesimální psychické zátěže lze rozlišit hraniční a extrémní zátěž.

### Hraniční psychická zátěž

Hraniční psychická zátěž je charakterizována zvyšujícími se nároky na interakci subjektu s podmínkami existence, které mohou dosáhnout až tzv. „kulminačního bodu řešitelnosti“, hraničního limitu psychické přijatelnosti a „zpracovatelnosti“ daným jedincem. V psychické zátěži hraničního stupně jsou na jedince kladeny takové požadavky, s nimiž se vyrovná jen s mimořádným vypětím a mobilizací psychických sil, při značném rozkolísání a „obětování“ některých funkcí. Proces překonávání dezintegrujících situačních účinků na psychiku je provázen výrazným souborem nespecifických a specifických reakcí k zachování integrity osobnosti (Mikšík, 2001).

Hraniční zátěž lze zvládnout, ale nezbytným předpokladem je sáhnutí až na dno psychických rezerv, což bývá doprovázeno souborem různých funkčních poruch psychické činnosti, mohou se vyskytovat některé způsoby chování typické pro nižší vývojové období jedince, rozvíjejí se specifické únikové, obranné a kompenzační mechanismy a specifické způsoby chování k zachování vnitřní psychické integrity. V organismu dochází k výrazným fyziologickým změnám a výrazné stopy zůstávají zejména v psychice, hlavně v oblasti emocionální.

Avšak i přes negativní průvodní jevy, nežádoucí důsledky na psychiku a celkově na zdravotní stav, je člověk schopen se s nově vzniklou situací vyrovnat. Je schopen na určité, subjektivně přijatelné úrovni integrovanosti, s využitím svérázných kompenzačních mechanismů se s nově vzniklou skutečností, třeba i určitým náhradním způsobem, vyrovnat. Lze říci, že na určité objektivně přijatelné úrovni je jedinec schopen vzniklou zátěžovou situaci řešit (Bratská, 1992).

#### Extrémní psychická zátěž

Mikšík (2001) uvádí, že extrémní psychická zátěž, představuje zátěž takové intenzity a kvality, že při jejíž aktualizaci jsou jakékoliv kompenzační mechanismy neúčinné, či je není schopen daný jedinec vůbec uplatnit. Člověk není schopen rozvinout integrovanou interakci s prostředím. Extrémní psychická zátěž nastává v situacích, kdy požadavky vnějšího prostředí kladené na jedince vysoce překračují jeho schopnosti a celkové zdroje ke zvládnutí těchto požadavků. Rozpor mezi požadavky prostředí a schopnostmi jedince se se situací vyrovnat dosahuje obrovských rozměrů. Daná situace se jeví jako neřešitelná, není v silách člověka vyvinout přiměřený protitlak a situaci aktivně vzdorovat, podléhá tlaku situace a selhává v ní.

Při přečkání takovéto extrémní psychické zátěže dochází ke ztrátám na psychické, sociální či materiální úrovni. V důsledku extrémní psychické zátěže se prosazují rozmanité struktury a obsahy dezintegrovaného chování. Psychické selhání doprovázejí výrazné poruchy chování, může se jednat o únikové, agresivní, maladaptivní či jinak narušené chování jedince, dále pak změny ve fyziologických a psychických procesech člověka. Důsledky na zdraví člověka dosahují různého stupně a kvality, avšak často jsou trvalé (Bratská, 1992).

V závislosti na kvalitě (ve smyslu subjektivní míry zátěže) hraje psychická zátěž pozitivní nebo negativní úlohu v životě člověka. Extrémní psychická zátěž působí přetížení organismu, vyvolává patologické změny v činnosti a chování člověka, působí na rozvoj neuropsychických nemocí. Zvýšená, někdy i hraniční zátěž naopak většinou sehrává pozitivní úlohu v životě člověka. A to ve smyslu osvojování si nových forem interakce člověka s prostředím a jeho vnitřní rozvoj. Jako taková je nezbytnou podmínkou jeho psychického rozvoje (Mikšík, 1969).



## 1.4. KATEGORIE NÁROKŮ NAVOZUJÍCÍCH PSYCHICKOU ZÁTĚŽ

Mikšík (2001) hovoří o pěti základních typech životních situací vyvolávajících psychickou zátěž. Jedná se o:

- nároky na výkon (problematika nepřiměřených úkolů a požadavků),
- nároky na řešení problémových situací,
- nároky na zdolávání překážek (problematika frustrace, ev. deprivace),
- konfliktové situace a jejich řešení,
- stresové situace (jako nositelé specifického typu zátěže).

Situacemi a nároky navozujícími psychickou zátěž se zabývala i Bratská (1992). Její dělení situací psychické zátěže je ve shodě s Mikšíkem (2001).

### NÁROKY NA VÝKON

Potenciální energetické zdroje člověka, úroveň jeho dovedností a předpokladů určuje, jakou kvalitu výkonu jedinec vykazuje a jak dlouho je schopen se s nároky vyrovnávat. Nepřiměřené úkoly vznikají v podmínkách, kdy před tělesné a duševní síly jedince situace staví takové požadavky, před kterými nemůže obstát (Hošek, 1999). Bratská (1992) považuje za situace nepřiměřených úloh a požadavků ty, v nichž rozsah tělesných a duševních sil je o mnoho menší nebo větší, než je třeba na jejich splnění.

Přetěžování člověka se nejčastěji projevuje zadáváním takových úkolů a požadavků, které na něj kladou kvantitativně vyšší požadavky, než je rozsah jeho tělesných a duševních sil. Nepřiměřenost úkolů je dána buď tím, že úkoly jsou nepřiměřené silám daného jedince přílišnou kvantitou požadavků, nebo tím, že při nich nejsou respektovány zákonitosti činnosti nervové soustavy, psychiky, lidského organismu. Nejčastěji se s tím setkáváme v podobě jednostranného či monotónního zatížení organismu a psychiky. Jednotvárnost a monotónnost je ubíjející, neboť vede k stacionárnímu přepětí nervové soustavy a k útlumu signalizace z podnětového pole. Ve výčtu nepřiměřených úkolů nelze opomenout ani úkoly s nepřiměřeně nízkou hladinou požadavků, nedávající člověku možnost, aby rozvíjel své psychické kvality, realizoval sám sebe (Mikšík, 1969).

Důsledkem nepřiměřeně vysokých nároků je pak vznik a rozvoj únavy, chronické únavy a vyčerpání. Únava je procesem, který se rozvíjí u subjektu při zatížení a odráží takovou jeho míru, jakou daný jedinec toleruje (Mikšík, 1969).

Právě v termínech únavy a vyčerpání lze vymezit (a na jejich důsledcích vyjádřit) i kontinuum nároků na výdej tělesných a duševních sil, a to od jejich běžné (osvojené) úrovně přes aktualizaci optimálních prožitků a stavů únavy - stejně jako dlouhodobějších stavů chronické únavy či jednorázového „sáhnutí si na dno“ energetických rezerv s nároky na dlouhodobější regeneraci sil - až po kategorii extrémní zátěže s desintegračními dopady chronického stavu úplného tělesného a duševního vyčerpání (Mikšík, 2001).

Z hlediska odolnosti vůči průvodním jevům zátěže nepřiměřenými požadavky se posuzuje tzv. „unavitelnost“ člověka ve smyslu stupně odolnosti vůči únavě, schopnosti situačně účinně mobilizovat a plně využít v případě nezbytnosti všechny tělesné a duševní síly vynaložením volního úsilí a dále z pohledu kritického prostoru vydání tělesných a duševních sil, za nímž následuje vyčerpání (Mikšík, 2001)

Jiným aspektem nepřiměřenosti je příliš nízká intenzita náročnosti požadavků na psychiku, stejně jako celkové dynamiky prostředí. Monotonie činnosti a podmínek její realizace, jednotvárnost okolního prostředí či situací vyvolává jiný typ únavy, jejímž průvodním jevem jsou pocity a prožitky nudy.

## NÁROKY NA ŘEŠENÍ PROBLÉMOVÝCH SITUACÍ

Problémové situace vznikají, když člověka překvapí a zaskočí struktura určité úlohy nebo neobvyklá skladba podmínek, v nichž se má úloha plnit (Bratská, 1992). Problémová situace vzniká, když jedinec stojí před úkolem, pro jehož řešení je jen částečně vybaven schopnostmi a dovednostmi. Jde zpravidla o něco nového, intelektuálně náročného, kdy se řešení musí teprve obtížně hledat (Hošek, 1999).

Dominujícím specifickým rysem tohoto typu zátěžových situací je aktualizování nároků na schopnost orientovat se v dosud nepoznaných a psychologicky neosvojených okolnostech života a činnosti a osvojovat si nová schémata interakčních aktivit. Jejich řešení je funkcí schopnosti subjektu rychle se orientovat v nových, neobvyklých životních podmínkách či situacích a přijmout adekvátní systémy jejich řešení (Mikšík, 2001).

Úspěšné zvládnutí závisí do značné míry na schopnosti přepracovat vytvořený vztahový a interakční stereotyp, překonávat emociogenní situační vlivy a aktivizovat racionální vhled na takové úrovni a v takové kapacitě, jaká je k přijetí a prosazení správného rozhodnutí nezbytná. Jde tudíž o optimalizaci emocionálních a racionálních přístupů v kontextu s povahou problémových situací, při níž se optimalizují přístupy, procesy vhledu a metody vyrovnávání se se vzniklými situačními kontexty (Mikšík, 2001).

Problémová situace do sebe vtahuje celou osobnost. Myšlenkové aktivity jsou ve všech fázích řešení problému výrazně ovlivněny povahou a stupněm emocionálního nabuzení. Ověřuje se zde, jakou intelektovou potenci je schopen určitý jedinec při řešení dané problémové situace aktualizovat (ve smyslu účinné kapacity rozumu), zatímco úroveň jeho „obecné inteligence“ jen ukazuje, na co by daný subjekt za jistých podmínek mohl mít, co by mohl mít, co by mohl být s to řešit (Mikšík, 2001).

## NÁROKY NA ZDOLÁVÁNÍ PŘEKÁŽEK

Jedná se o situace zabraňující jedinci dosáhnout žádoucího cíle. Přístup k danému cíli je blokován, a to v daném směru či zvolenou cestou, kdy snažení jedince naráží na překážku bránící dosažení tohoto cíle. Frustrující situace provázejí člověka v nejrůznějších podobách při jeho snažení dovést činnost zaměřenou na cíl do konce. Vyskytují se všude tam, kde nějaké omezení brání začaté činnosti dosáhnout předsevzaté cíle, uspokojit vzbuzené potřeby (Czako, 1982). Frustrující situace představují souhrn vztahů osobnosti člověka s okolním světem za určitých specifických podmínek, když po objevení překážky nelze pokračovat původním způsobem v započaté činnosti a dospět tak v plánovaném čase anebo vůbec k cíli. Situace, kdy se dostává do konfrontace přání člověka něčeho dosáhnout a možnost skutečného dosažení, jsou běžným, průvodním jevem lidského života. Otázkou zde jsou reálnost přání, motivační síla dosáhnout cíle, schopnost vynaložit nezbytné úsilí a „porvat se“ s vnitřními i vnějšími bariérami a zvolit účinné prostředky a cesty k dosažení cíle. Člověk většinou neustále o něco usiluje, o něco se snaží. Obvyklou reakcí na střet s překážkou je pokus překonat ji, nebo obejít. V obou směrech je řada možností - od reálného a racionálního úsilí až po afektivní, impulzivně emotivní a neadaptivní reakce (Mikšík, 2001). Neuspokojený jedinec může:

- Přestat usilovat o dosažení cíle, změnit zaměření a najít uspokojení v něčem jiném. Může se jednat o projev „slabé vůle“, nebo o poznání, že k dosažení cíle nemá dost sil, nebo nejsou vhodné vnější podmínky.
- Opakovaně usilovat o dosažení cíle vynaložením volního úsilí. Hnacím motorem tu může být vysoká motivace dosažení, může však pramenit i ze sklonu k rigidním strukturám interakcí.

Pokud jedinec nemůže odstoupit od cílového rozhodnutí a přitom jeho volní úsilí nevede k dosažení cílového stavu, dochází k nepřiměřeným psychickým reakcím na neuspokojení. Vznikají psychické stavy - frustrace či deprivace (Mikšík, 2001).

Frustrace je pak spjata se zmařením možnosti realizovat aktualizovanou tendenci v daném směru totálním blokováním cesty. Rozvíjí se enormní psychické napětí provázené vztekem či strachem, žalem či sklíčeností, které je pro jedince nesnesitelným a nepříjemným a vede ke hledání jeho redukce, resp. kompromisu. Nejhlubší stavy frustrace vznikají při blokování základních, tzv. biotických potřeb člověka (nasycení, bezpečí, přiměřených podnětů, sociálního styku). Při chronickém neuspokojování dochází k psychické deprivaci. Na rozdíl od frustrace nejde o blokování cesty k ukojení aktualizované tendence, ale o nemožnost uspokojit danou potřebu vůbec (Mikšík, 2001).

Pro označení schopnosti snášet frustraci se užívá termín frustrační tolerance, tj. schopnost vzdorovat frustraci bez selhání adaptace, bez neadekvátního způsobu chování.

## **KONFLIKTOVÉ SITUACE**

V konfliktní situaci se člověk nachází tehdy, jestliže se má rozhodnout mezi více motivy, jež si překážejí natolik, že se jejich uspokojení navzájem vylučuje (Mikšík, 2001).

Pro vznik konfliktu jsou příznačné prožitky a projevy váhání, kolísání mezi možnými volbami, bezradnost, nerozhodnost, ambivalence vzhledem k relativně subjektivně stejně významným důsledkům zvolení či zamítnutí té či oné alternativy. Převažuje-li u daného jedince výrazně některá z působících protikladných tendencí, konfliktogennost se nevyhrotí a zamítnutý směr spíše působí jako činitel narušující pocit vnitřní pohody a spokojenosti z dosahovaného výsledku v činnosti, pro jejíž realizaci se rozhodl (Mikšík, 2001).

Situace, které neumožňují dospět k jednoznačnému řešení a rozhodnutí vyvolávají psychické napětí (trýzeň). V souvislosti s konflikty lze hovořit o konfliktech intrapersonálních a interpersonálních.

Intrapersonální konflikt nastává při aktivaci dvou nebo více neslučitelných tendencí, (motivů) „uvnitř“ jedince a staví tak jedince před nutnost volby. Prožívání konfliktu znamená vnitřní napětí, které je spojeno s nutností rozhodnout se pro jednu z možností. Tyto vnitřní rozpory vedoucí ke konfliktům jsou zpravidla důsledkem neujasněných motivů, postojů a hodnot. Interpersonální konflikt vzniká v situacích střetů zájmů, postojů a motivů dvou nebo více osob či skupin. Subjektem rozhodovací činnosti je skupina, konfliktogennost v rozhodovacích činnostech se komplikuje o sociální fenomén rozdílných přístupů, vnitřních protikladných tendencí v preferenci voleb a postupů. Celý konflikt je tedy znásoben o interindividuální vztahovou dynamiku (Mikšík, 2001).

## STRESOVÉ SITUACE

Stresové situace jsou nositeli specifického typu psychické zátěže. Představují působení příslušného rušivého vlivu na jedince v době, kdy provádí cílovou činnost. Svým specifickým působením narušují její optimální nebo zdárný průběh nebo přímo znemožňují průběh této cílové činnosti, kterou by jinak jedinec bez větších obtíží plně realizoval. Mikšík (2001) dělí tyto specifické zátěžové faktory na několik skupin:

- nevhodné prostředí; resp. neobvyklé klimatické, senzomotorické aj. podmínky prostředí, v němž probíhá realizace cílové činnosti. Jedinec v důsledku působení těchto situačních komponent není schopen se koncentrovat na realizování cílové činnosti běžným, navyklým způsobem. Realizace činnosti je narušována atypickým prostředím v nových sociálních kontextech či za jiných dezintegrujících situačních podnětů (hluk, osvětlení aj.).
- časový deficit; cílovou činnost je nutné realizovat při subjektivně prožívaném nedostatku času. Právě plnění úkolů pod časovým tlakem je jedním z nejzávažnějších činitelů navozujících negativní stresovou odezvu. Tento negativní účinek časového tlaku se projevuje nejvýrazněji při složitých činnostech a v situacích, kdy je třeba se efektivně rozhodnout.
- tlak ohrožení; cílovou činnost je nutné realizovat za podmínek, ve kterých je v případě chybného jednání ohrožen život či zdraví jedince, nebo kdy takové ohrožení jedinec subjektivně předpokládá.
- tlak odpovědnosti; cílovou činnost je nutné realizovat s vědomím odpovědnosti za důsledky své činnosti. Vede na jedné straně k potřebné obezřetnosti, na druhé straně však působí obavy (o něco či o někoho), které nedovolují racionální orientaci a soustředění se na vlastní realizaci činnosti, využití kapacity vlastního rozumu a svých schopností.

Doprovodným psychickým prožitkem je strach, úzkost a nejistota. Tento stav emocionální tenze provází realizaci činnosti a „překáží“ jejímu obvyklému, osvojenému průběhu. Emociogenost situace potlačuje schopnost aktualizovat účinnou kapacitu rozumu. Část myšlenkové aktivity se soustřeďuje na vedlejší rušivé faktory, což celkovou nerozhodnost a úzkostnost dále prohlubuje, a to zvláště tam, kde bereme v úvahu možnost různých způsobů řešení, resp. dosažení cíle. Na rozhodování a výkon negativně působí i představivost a fantazie, co vše může nastat. Člověk se koncentruje na „kontrolování“ i jinak zautomatizovaných prvků činnosti a tím je ve svém konečném důsledku

dezintegruje - dochází tak k narušení rozhodujících, klíčových prvků činnosti člověka (Mikšík, 2001).

Úzkost, strach a nejistota přímo ústí do některých emocionálních postojů, hlavně do obezřetnosti, nerozhodnosti, nejistoty a nesmělosti. Všechny vedou k prodloužení rozhodovacích procesů i výkonových aktivit.

Psychická zátěž je permanentním průvodním jevem lidského života. V podmínkách zátěže se osobnost formuje a rozvíjí; v některých případech ale i hroučí a dezintegruje. Situační požadavky mohou tedy svou kvalitou a povahou jedince stimulovat, či naopak dezintegrovat (Mikšík, 2009):

- stimulace – osobnost je vedena k jejímu dalšímu rozvoji; jedinec se obohacuje a směřuje tak ke kvalitativně vyšší přestavbě své osobnosti.
- dezintegrace – osobnost směřuje k psychickému selhání, kdy na jedince kladené požadavky neumožňují rozvinout a uplatnit nejvyšší systémy regulace. Jedinec tak podléhá situačním tlakům a není schopen integrovaně jednat.

Konkrétní životní podmínky a situace mohou svou povahou upevňovat předchozím vývojem a rozvojem vytvořenou osobnost, stimulovat její psychický rozvoj. V negativním případě pak dezintegrovat psychiku osobnosti (Mikšík, 2001).

## 1.5. ADAPTACE NA PSYCHICKOU ZÁTĚŽ

Jedinec není s to být trvale v nerovnovážném stavu se svým prostředím. Proto se snaží řešit neúměrnou zátěž a učinit podmínky života opět, přijatelnými. Dosahuje toho buď změnou prostředí, nebo změnou sebe sama, tzn. adaptací. Mikšík (1969) hovoří o třech základních typech adaptivních reakcí:

1. Aktivní a adekvátní vyrovnání se, správné a přímé řešení interakce s novými okolnostmi, podmínkami. To je cesta vytvoření nové rovnováhy subjektu a prostředí.
2. Kompenzace, náhradní, nepřímé vyrovnání se s podmínkami, které vede k vytvoření relativní rovnováhy. Vystupuje zvláště v počátečním období velmi tíživého působení nového. Obvykle nemůže mít delší trvání a stává se spíše přechodným stavem k typu prvnímu a třetímu. Zvláště nejde-li o podmínky jednorázové, ale o trvalejší působení.
3. Snaha uniknout z působení těchto situací jako ústřední zaměření, signalizující, že člověk je v takovém rozporu s prostředím, že není schopen se s ním aktivně vyrovnat, realizovat v něm sebe sama, dosáhnout v aktivní interakci duševní rovnováhy.

Proces psychologické adaptace na zátěž je aktivním procesem obnovování rovnováhy mezi jedincem a jeho prostředím. Tento proces může mít různé časové trvání, být velmi krátkodobým i chronicky vleklým stavem. V tomto procesu lze odlišit typické fáze s příznačnými nespecifickými a specifickými změnami v psychice (Mikšík, 2001).

První fáze mobilizace psychických sil je fáze přípravná. Je příznačná vzrůstem obecného tonu aktivace psychiky a jeho promítnutím hlavně do emocionální sféry. Jedinec registruje změnu v okolnostech a zvyšuje funkční hladinu psychiky aktualizací mobilizační pohotovosti k činnosti. Řešením situace (přechodem do druhé fáze) tyto stavy mizí, ale mohou se projevit důsledky v podobě takového psychického vysílení, že nemusí k tendenci řešit vůbec dojít (intenzita prožitku zátěže může přerůst z mobilizace organismu v selhání). Druhá fáze představuje aktivní vyrovnávání se s psychickou zátěží, tzn. že nastupuje aktivní řešení zátěže. Výsledkem je buď obnovení psychické rovnováhy, nebo selhání s různými psychickými důsledky. To jsou dvě základní možné varianty třetí fáze adaptace. Přitom selhání může nastat při zvláště extrémní psychické zátěži přímo z mobilizace sil, tzn. jako progrese silového narůstání, bez fáze druhé. Stejně jako míra zátěže i proces adaptace není jen funkcí situace. Závisí i na psychické potenci subjektu, přinejmenším na nespecifických a specifických kvalitách komplexu jeho tendencí, rozumu a emocionální stability při dané psychické zátěži – na struktuře i dynamice jeho osobnosti (Mikšík, 1969).

Výsledkem adaptačního procesu je adaptovanost, tj. vhodnost (přiměřenost) nové situaci, vztahům apod. Tato adaptovanost může být pozitivní, žádoucí, nebo negativní, nežádoucí - tedy maladaptace. Případně může nastat situace, kdy k adaptovanosti vůbec nedojde, ovšem s příslušnými důsledky (Geist, 2000).

## 1.6. DŮSLEDKY PŮSOBNÍ PSYCHICKÉ ZÁTĚŽE A STRESU

Dlouhodobé vystavením zátěžovým faktorům může u člověka vést k řadě zdravotních komplikací, k tzv. nemocím stresovým, v krajním případě až ke smrti. Důsledky chronicky se opakujících zátěží se mohou projevit jak v oblasti somatické, tak také v oblasti duševní. Přetrvávající stres dlouhodobě negativně ovlivňuje výkon a zdraví člověka. Zátěžové faktory mohou být příčinou dopravních nehod z důvodu selhání lidského činitele, řidiče.

Z hlediska trvání odezvy rozlišuje Hladký (1993) projevy zátěže či stresu a jejich účinky. Projevy jsou bezprostřední, akutní a krátce trvající reakce, vznikající v situaci, která klade určité nároky na člověka a jeho organismus, např. vzestup srdeční frekvence, krevního tlaku či jiných fyziologických parametrů v náročné situaci, termoregulační reakce v horkém prostředí, apod. Podobné parametry mohou sloužit jako ukazatelé aktuální odezvy v zátěžové situaci. Účinky pak znamenají vlivy těchto situací na organismus v dlouhodobém měřítku, tj. důsledky chronicky se opakujících zátěží pro zdravotní stav.

Dalším hlediskem je charakter zátěžové odezvy, zejména to, v jakém subsystému organismu probíhá. Hladký (1993) tyto subsystémy dělí na:

- oblast somatickou, tj. souhrn fyziologických a biochemických procesů a funkcí,
- oblast prožitkovou, tj. percepci vnějších situačních faktorů a vnitřních zážitků,
- oblast chování, tj. vnějších projevy a výkony, na nichž se podílí zejména centrální nervová soustava.

Ačkoliv patogenní mechanismus není zcela přesně znám, panuje mezi odborníky shoda v tom, že stres hraje značnou roli v etiologii různých somatických onemocnění. V somatické oblasti bývá stres často faktorem spolupůsobícím při vzniku celé řady symptomů, jako jsou bolesti hlavy, sexuální poruchy, bolesti zad, svalové spasmy, únava, vyčerpání, zácpa nebo průjem, zvýšení krevního tlaku, poruchy trávení, poruchy spánku,



nechutenství nebo přejídání (Hladký, 1993). Dle Schreiber (2000) se stres může podílet na vzniku peptického vředu, hypertenze, ischemické choroby srdeční, migrény, bolestí hlavy v důsledku vertebrogenních potíží, bolestí v kříži, exacerbace astmatu, syndromu dráždivého tračníku, opakovaného výskytu herpes simplex nebo herpes zoster, somatizačních poruch aj. Za spolupodmiňující faktor se stres považuje též u revmatoidní artritidy, rakoviny, náhlé srdeční smrti a organických sexuálních poruch.

Dlouhodobé vyrovnávání se se zátěžemi z vnějšího i vnitřního prostředí může výrazným způsobem narušit duševní rovnováhu člověka a vést až k různým emočním poruchám. Emoční poruchy vyvolané chronickým stresem přispívají ke vzniku většiny akutních i chronických onemocnění, mimo jiné oslabením imunitních funkcí. Doklady o stresem navozené neuroimunitní modulaci jsou natolik přesvědčivé, že behaviorální terapie a techniky zvládání stresu najdou uplatnění jak v primární prevenci infekčního onemocnění a onkologické prevenci, tak v léčbě těchto nemocných (Horváth, 1994).

V prožitkové oblasti můžeme sledovat emocionální reakce na stres a zátěž jako jsou zlostnost, hněv, fobie, frustrace, deprese, pocity bezmocnosti, netrpělivost, podrážděnost a agitovanost (Nešpor, Csémy, 2001).

Bábík (1999) uvádí, že v rovině chování se negativní napětí promítne do tendence vyhnout se nepříjemné situaci, nebo se objeví sklon k agresivnímu chování, které může interferovat chování žádoucí.

Je jisté, že existují těsné oboustranné vztahy mezi duševní rovnováhou a somatickými nemocemi. Prakticky každá nemoc se alespoň poněkud zlepší vlivem zlepšení psychického stavu pacienta. Duševně zdravý, vyrovnaný člověk, bývá odolnější vůči somatickým chorobám. Vedle toho se také dovede lépe soustředit při práci, uvolnit při odpočinku, má blahodárný vliv na své sociální okolí atd. Je proto velmi důležité pokusit se o takovou úpravu životních a pracovních podmínek člověka, která by vedla k pocitům spokojenosti, psychické a fyzické zdatnosti a výkonnosti. (Míček, 1984).

## 2. ZÁTĚŽ A STRES V DOPRAVNÍM PROSTŘEDÍ

Silniční doprava probíhá za použití dopravních prostředků po pozemních komunikacích. Využívá se k přepravě osob i zboží. Nespornou výhodou silniční dopravy je její dostupnost, rychlost na krátké vzdálenosti a flexibilita. Silniční motorová vozidla se dostanou na místa, kam například nevede železnice. Z hlediska energetické a finanční náročnosti se však jedná o relativně nákladný způsob dopravy. Negativa spočívají v produkci velkého množství emisí a v následném značném znečišťování životního prostředí. Silniční doprava současně patří mezi nejnebezpečnější druhy dopravy. Počty dopravních nehod a jejich následky jsou v celosvětovém měřítku extrémně vysoké.

Bezpečnost, hospodárnost a plynulost silniční dopravy určují tři základní aspekty. Jsou jimi schopnosti a vlastnosti člověka, vozidlo a vnější faktory (Nop, 1975).

- Schopnosti a vlastnosti člověka, řidiče, a způsob, jakým se projevuje při řízení vozidla. Především je vhodné hodnotit vlastnosti povahové a charakterové, schopnost přijímat informace a správně a rychle je třídit, kapacitu a rychlost rozhodování, odbornou kvalifikaci, zkušenosti, věk a další.
- Vozidlo a jeho charakteristiky, tedy faktory ryze technické povahy. Patří sem rozměry vozidla, výkon motoru, dosažitelná rychlost, ovladatelnost, akcelerační vlastnosti, účinnost brzdového systému aj.
- Faktory vnější, které mají na celkový výsledek a především na jízdu vozidla podstatný vliv. Lze je rozdělit na faktory přírodní, které člověk nemůže ovlivnit, a jimž se musí přizpůsobit, a faktory uměle vytvořené. Doprava probíhá na různých komunikacích, při různých podmínkách a při různém počasí. Vliv prostředí je tedy stejně důležitý, jako faktory uvedené v předchozích dvou skupinách.

## 2.1. ZÁTĚŽ V PRACOVNÍM PROSTŘEDÍ

Vyčleněnou kategorii celkové životní zátěže či stresu, spojenou pracovními podmínkami v širokém slova smyslu představuje pracovní zátěž resp. pracovní stres. Jde vždy o nerozlučné spojení komponent tělesných a duševních s tím, že při některých pracovních činnostech dominuje více práce svalů, kdežto v jiných více činnost duševní. Pracovní zátěž je spojena s bezprostředními projevy v oblasti psychické, fyziologické a v chování. V psychické oblasti jde o krátkodobé stavy, popisované jako rozlada, únava. Ve fyziologické oblasti jsou to pocity tělesného diskomfortu, lokální potíže a bolesti. Behaviorální reakce charakterizují projevy funkčního stavu CNS v pracovní výkonnosti, např. výpadky pozornosti, pokles pracovního výkonu, poruchy kognitivních funkcí. (Hladký, Žídková, 1999).

Některé faktory pracovního prostředí mohou při dlouhodobém působení vést k poškození funkcí centrálního nervového systému. Projevy v psychické sféře jsou rané a reverzibilní a předcházejí poruchám neurologicky zjistitelným. (Hladký, Žídková, 1999).

U některých profesních činností, a nebo osob, dochází v dlouhodobé perspektivě k trvalejším poruchám v oblasti mentálního zdraví. Jde o příznaky chronické nespokojenosti, tzv. vyhasnutí, neurotizaci, poruchy přizpůsobení a neurotické poruchy. (Hladký, Žídková, 1999).

Byly identifikovány rizikové faktory práce, které jsou spojeny se stresem a jeho prostřednictvím se zdravotními důsledky. Mezi ně lze zařadit přetížení i podtížení, kombinaci vysoké náročnosti práce s nízkou mírou vlastní kontroly nad svou prací, časový stres, distrakční stres, konfliktní a nejednoznačné požadavky na pracovní roli, špatné vztahy mezi lidmi, zejména konflikty, vynucené pracovní tempo, vysokou odpovědnost, střídání denních a nočních směn aj. Na druhou stranu mezi protektivní faktory lze počítat sociální podporu, vysokou volnost v rozhodování i navzdory velké náročnosti práce a vysoký motivační potenciál práce. (Hladký, Žídková, 1999).

Každou pracovní činnost doprovází činitelé, kteří přispívají ke vzniku zátěže. O klasifikaci požadavků a podmínek pracovních činností podílejících se na vzniku zátěže se pokusili Štikar, Rymeš, Hoskovec, Riegel (2003).

### Proces práce, pracovní úkoly a jejich provádění

V této kategorii můžeme odlišovat činnosti spojené s velkými nároky na pozornost koncentrovanou buď na jedno místo nebo vyžadující sledování více míst či dějů, činnosti kladoucí nároky na identifikaci a diskriminaci signálů, zpráv a informací, činnosti kladoucí nároky na myšlení koncepčního a tvořivého typu, rozhodování ve složitých a nepřehledných situacích při respektování většího počtu různě závažných rozhodovacích kritérií, vykonávání pracovní činnosti v podmínkách časové tísně, pracovní činnosti stereotypní, opakující se, skládající se z krátkodobých jednoduchých operací snadno nacvičitelných, kdy je pracovní tempo stabilní, tj. závislé na technickém zařízení a technologii, činnosti s dlouhými nepravidelnými přestávkami, nepravidelné a časté střídání druhů činnosti, biorytmicky nevhodná směnnost, nepravidelné a časté střídání směn, časté přesčasové hodiny či nestejněměrná délka pracovních směn, práce s vysokým či nízkým energetickým výdajem, práce zatěžující jednostranně pouze některé svalové skupiny, práce se statickou či dynamickou svalovou námahou.

### Podmínky fyzikálního a biologického charakteru

Jde zejména o faktory vyplývající z rizika pracovních úrazů, nemocí z povolání či jiných nepříznivých, zdravotně závadných vlivů na lidský organismus v důsledku ohrožení mechanickými částmi, chemickými látkami, elektrickým proudem, zářením, biologickými látkami, fyzikálními vlivy aj. Z nejčastěji se vyskytujících faktorů pracovního prostředí je to především hluk, nedostatečné osvětlení, mikroklimatické podmínky, páry a dýmy.

### Sociálně-psychologické podmínky vyplývající z interakce a soužití lidí

Jedná se o činnosti spojené se zvýšenou odpovědností, sociální či hmotnou, práce v izolovaných podmínkách, na druhé straně pak stálý kontakt s lidmi, jednání s lidmi s možností vzniku konfliktů, častý výskyt frustračních situací vznikajících na základě nevhodného rozložení pravomoci a odpovědnosti, nevhodný či nedostatečný způsob hodnocení výsledků práce, ztráta pracovních perspektiv.

## PSYCHICKÁ ZÁTĚŽ V PRACOVNÍM PROSTŘEDÍ Z POHLEDU ČESKÉHO PRÁVA

Český právní řád pomáhá vytvářet bezpečné pracovní prostředí. Jedním z nástrojů k dosažení tohoto cíle je tzv. kategorizace prací. Kategorizace prací je souhrnné hodnocení zátěže zaměstnanců škodlivými zdravotními faktory, které jsou charakteristické pro danou práci a pracoviště. Mimo faktorů fyzikálních, chemických, biologických, fyzické zátěže atd. je v kategorizaci prací věnována pozornost i faktorům psychické zátěže.

Definici faktorů psychické zátěže nalezneme v nař. vl. č. 178/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů (především nař. vl. č. 523/2002 Sb.) takto:

- práce ve vnuceném tempu, což znamená, že zaměstnanec si nemůže volit pracovní tempo, ale musí se podřídit činnosti strojního zařízení nebo jiných osob,
- monotónní práce, kterými se rozumí pracovní činnost, pro kterou je charakteristické opakování stále stejných úkonů pohybových či úkolových s omezenou možností zaměstnance zasáhnout do průběhu takové činnosti,
- práce pod časovým tlakem spojená s vysokým pracovním tempem a omezenými možnostmi přestávek a odpočinku, což je příčinou rychlého nástupu únavy a nedostatečné možnosti zotavení organismu,
- práce spojená s vysokými nároky v oblasti jednání a kooperace mezi jednotlivci a činnostmi, kdy je zaměstnanec vystaven interpersonálním konfliktům, frustraci a negativním emočním tlakům,
- riziko ohrožení zdraví jiných osob, které představuje činnosti, při níž musí být striktně dodržována pravidla bezpečného chování, náročnost práce vyplývá z možného rizika,
- práce ve třísměnném a nepřetržitém pracovním režimu,
- práce pouze v nočních směnách.

Podle míry výskytu škodlivých faktorů a míry jejich rizikovosti pro zdraví se práce zařazují do čtyř kategorií. Dle zákona jsou práce s psychickou zátěží řazeny do druhé a třetí kategorie dle pravidel:

- druhá kategorie - práce trvale vykonávané ve vnuceném tempu, spojené s monotónností a vykonávané v třísměnném a nepřetržitém pracovním režimu.
- třetí kategorie - práce, při nichž působí kombinace tří a více faktorů - vnucené tempo, monotonie, třísměnný a nepřetržitý provoz, sociální interakce, časový tlak, ohrožení zdraví svého či jiných osob.

Z výše uvedeného je zřejmé, že řidič nákladní dopravy představuje profesi vystavenou nepopiratelné psychické zátěži.

## 2.2.DRUHY ZÁTĚŽE V DOPRAVNÍM PROSTŘEDÍ

Psychickou zátěž a stres za volantem vnímají řidiči osobních vozidel i nákladních vozidel. Hartley a Hassani (1994) ve svém výzkumu realizovaném na australských řidičích dospěli k závěru, že stres působí na obě skupiny řidičů, avšak vyšší míru stresu prožívají řidiči nákladních vozidel. U řidičů osobních automobilů je stres spojen více s psychickým zdravím, věkem, zkušeností a agresivitou, kdežto u skupiny profesionálních řidičů souvisí zdroje stresu především s profesními požadavky a výkonem povolání.

Havlík (2005) uvádí, že řidiče mezinárodní kamionové dopravy provází v jeho pracovním výkonu zvýšená psychická zátěž a stres. Řidič MKD prožívá během jízdy sérii psychických zátěží a s dalšími se setkává v zaměstnání, v rodině, v partnerských vztazích. Jsou-li silné, nebo trvalého charakteru, mohou se nepříznivě podepsat na zdravotním stavu. Zátěž z vysoké odpovědnosti, rozhodování v časové tísně a z konfliktních podmínek, z vědomí nezbytnosti zvládnutí množství úkolů, zpracování spousty informací nepochybně souvisí se vznikem chorob, které nazýváme psychosomatickými.

Základ pracovní náplně řidiče mezinárodní kamionové dopravy tvoří řízení vozidla. Řízení vozidla je samo o sobě činností náročnou z hlediska pozornosti, úsudku a rozhodování a z pohledu emocionálně-sociálního. Psychická zátěž řidiče je však dále zvyšována dalšími souvisejícími činnostmi, které musí vykonávat, nebo oblastmi, za které nese zodpovědnost. K těmto činnostem patří například dohled a kontrola vozidla před jízdou a po jízdě, dohled a zodpovědnost za bezpečné uchycení nákladu, zajištění vykládání a nakládání zboží, zodpovědnost za povinné doklady a dokumenty k vozidlu i k nákladu, jednání s kontrolními orgány v různých zemích v případě silničních kontrol, zacházení s tachografem, sledování různých mýtných systémů v různých zemích včetně zodpovědnosti za řádné úhrady mýtných plateb, řešení případných technických potíží na vozidle, plánování jízdnicích tras a zohledňování aktuálních okolností jako jsou povětrnostní podmínky, opravy komunikací, jednání se zákazníky aj.

Dle Macků (2005) způsobuje vysokou míru zátěže profesionálního řidiče požadavek na neustálé zpracovávání velkého množství informací v krátkém časovém období, po dobu několika hodin denně, a to současně s vědomím, že případné chybné rozhodnutí či úkon může mít tragické následky. Dalším zdrojem zátěže řidiče je samotné prostředí, v němž řidiči svou činnost vykonávají, tzn. zvuky a hluky, nepravidelnost denního režimu, spánku a odpočinku, časový rozpis jízd, vlivy povětrnostních podmínek, v nichž musí bezpečně řídit vozidlo atd. Macků (2005) hovoří také o oslabení motivace k výkonu práce,

o nespokojenosti s prací, ztrátě pocitu seberealizace či pochybnostech o sociálním statusu, které také mohou být řidiči vnímány jako zátěžové faktory, subjektivně vnímané jako ohrožující. Psychiku řidičů zatěžují i konfliktní situace, které jsou často způsobeny pocity anonymity a jisté izolovanosti od ostatních účastníků silničního provozu.

Podle výsledků výzkumu, který v roce 1985 provedl Bakalář (in Macků, 2005) patří mezi hlavní faktory zátěže řidičů veřejné dopravy zejména jízda za nepříznivých klimatických podmínek, jízda jednotvárnou krajinou s minimálním provozem, jízda větším městem, jízda v časové tísní, jízda na kluzké vozovce, jízda s problémovým spolujezdcem, jízda s přeplněným autobusem, technická porucha, setkání s problémovými účastníky dopravy, špatně organizovaná práce, přesčas, čekání mezi jízdami.

Hill a Boyle (2006) na základě svého výzkumu dospěli k závěru, že míru vnímaného stresu ovlivňují především počasí, viditelnost, interakce s ostatními a vlastní řidičské úkoly.

Štikar a Hoskovec (1995) hovoří v souvislosti s dopravou a jejími specifickými požadavky o tzv. neuropsychické zátěži a vyjmenovávají činnosti vykonávané řidičem, které ji způsobují:

- sledovat mnoho zdrojů informací, ze kterých každý může v danou chvíli poskytovat pro následující moment životně důležitou informaci,
- zpracovat toto velké množství informací,
- zpracovat informace přiměřeným způsobem, protože úkon je často konečný a neopravitelný, chyba vede k havárii,
- zpracovat informace co nejrychleji,
- vykonat mnoho složitých pohybů v krátkém čase,
- vyrovnat se s opakovaným rovnoměrným a jednotvárným působením podnětů,
- vyrovnat se se střídavým působením časových úseků velmi malé a velké zátěže,
- vyrovnat se s nepravidelností režimu a odpočinku během směny i s nepravidelností směn, služeb, spánku, volného času,
- vykonávat povolání za každého počasí, v každé denní době, v ročním období,
- vykonávat povolání v podmínkách, které zvyšují zodpovědnost a riziko (velký počet pasažérů, vysoká cena dopravního prostředku, velká hustota a rychlost dopravy atd.).

Dle Havlíka (2005) profesionální řidič může vnímat jako psychosomaticky zátěžové a stresující následující aspekty:

- vysokou odpovědnost za cestující nebo náklad,
- dojezd na čas, dodržení jízdních časů, časovou tíseň,

- sledování velké množiny informací, jejich přiměřené, včasné a správné zpracování,
- vědomí potenciálního rizika selhání nebo havárie,
- překvapivé, neznámé a konfliktní dopravní situace,
- zhoršené klimatické podmínky,
- nedostatek času, spánku, odpočinku, střídavé směny, práce přesčas,
- nepravidelný životní styl,
- disharmonický rodinný život.

Havlík (2005) zpracoval i podrobnou analýzou zátěžových faktorů působících na řidiče mezinárodní kamionové dopravy. Zátěžové faktory rozdělil na pracovní výkonové zátěže, dopravně psychologické zátěže, sociálně psychologické zátěže, sociálně ekonomické zátěže, pracovní organizační zátěže a psychosomatické a deprivace zátěže.

#### **PRACOVNĚ-VÝKONOVÉ ZÁTĚŽE**

- osmihodinová (devítihodinová) pracovní doba – dříve mohla nepřetržitá jízda dvojice řidičů trvat 16-20 hodin, dle dnešní legislativy musí řidič po nepřetržité 4,5 hodinové jízdě přerušit řízení minimálně na 45 minut,
- týdenní (šestidenní) pracovní doba - činní nejvýše šest denních dob řízení a nesmí být překročena 56 hodinová doba řízení, celková doba trvání odpočinku během týdne musí být nejméně 45 hodin,
- ujetí 400 km,
- ujetí 600 km,
- ujetí přes 600 km - v 80. letech se jednalo o standard pro dvojici řidičů, dnes jde u jednotlivců o výjimečný výkon,
- jízda v noci - zejména od půlnoci do rána,
- jízda po dálnici - vyžaduje koncentrovanost a rozhodnost s trvalým přehledem o situaci externí i interní,
- jízda městem - je usnadněna satelitní navigací, přesto musí řidič mít selektivní dynamickou koncentraci pozornosti a nespoléhat se jen na GPS,
- jízda neznámým městem - vyžaduje bdělou soustředěnost zejména na vertikální a horizontální značení včetně vytrvalé obezřetnosti,
- jízda novými neznámými trasami.



## DOPRAVNĚ-PSYCHOLOGICKÉ ZÁTĚŽE

- jízda v dopravních špičkách - nutnost koncentrace pozornosti, správné hodnocení dopravních situací a rychlé rozhodování i ohleduplnost, neustálá seberegulace a pohotovost včasné reakce zatěžují psychosomatiku a urychlují nástup únavy,
- jízda v hustém provozu – žádá si koncentrovanost, zrakovou diskriminaci, postřeh a frustrační toleranci, nepřetržitou ostražitost se schopností rychle a správně zareagovat a udržovat rychlost odpovídající těmto požadavkům a dopravnímu provozu,
- jízda na rizikových úsecích silnic – cesty s nedostatečným nebo nepřehledným značením, dlouhé rovné úseky silnic I. a II. třídy bez horizontálního značení, železniční přejezdy bez signalizace, silnice lemované vzrostlými stromy, serpentiny bez horizontálního značení aj., které vyžadují zvýšenou obezřetnost a stálou kontrolu,
- jízda na nevhodných cestách – řidič se s nimi setkává výjimečně a spíše při cestách na Blízký východ, Ukrajinu a do Ruska,
- jízda za nepříznivých klimatických podmínek – vyžaduje zkušenost, přizpůsobivost, předvídatost, obezřetnost, toleranci, trpělivost, sebeovládání a vyšší míru vlastní kontroly s ohledem i na ostatní účastníky provozu,
- jízda v koloně – je spojena s časovou tísní, s předpokládaným dojezdem a představuje zvýšenou zátěž manifestovanou někdy v podobě emotivní vzrušivosti, netrpělivosti, neklidu apod., žádá seberegulaci a vyšší frustrační toleranci,
- setkání s problémovými zejména agresivními účastníky dopravy – vysoká zátěž pramení z obavy z možného střetu, z potřeby zabránit případné nehodě, z nebezpečného únikového manévru, z bezmocnosti apod.,
- neočekávaná překážka, překvapivá a konfliktní dopravní situace - za neočekávanou překážku se považuje např. objížďka zaviněná opravou vozovky, dopravní nehodou či přírodními živly. S překvapivou a konfliktní dopravní situací se řidiči setkávají častěji ve městech a na nepřehledných křižovatkách případně v uzavřených vjezdech či v místech špatně zaparkovaných vozidel aj.. Překážky souvisejí s časovou tísní, dojezdy v termínu nebo s problémově organizovanou s nabládkou a vykládkou.
- sledování velké množiny prvotních a druhotných informací - v kabině moderního kamionu je řidič vystaven množství informací, které musí zpracovávat a současně vnímat, hodnotit a rozlišovat podstatné podněty od nepodstatných,
- komunikace vysílačkou a telefonem – pozornost odpoutává samotný rozhovor a pokud má emotivní podtext může ovlivnit pozornost a selhání,

- vědomí možné havárie - zkušené řidiče zatěžují obavy zejména z nezávinné nehody, řidiči s kratší praxí mívají strach ze selhání svého i jiných účastníků dopravního provozu. Obavy rostou s jízdou, hustotou provozu, časovou tísň, jízdou za šera, sněžením, deštěm, mlhou, v noci aj.

#### **SOCIÁLNĚ-PSYCHOLOGICKÉ ZÁTĚŽE**

- jízda bez partnera - na samotného řidiče jsou kladeny vyšší kvalifikační a psychosomatické nároky včetně jazykové výbavy,
- delší odloučení od rodin - nepřetržitý nejméně třítydenní pobyt na cestách nebo práce řidiče u zahraniční firmy s evropskými přepravními službami,
- nepravidelný pracovní a životní režim - je příznačný pro řidiče MKD a nezdá se souviset s rozvojem psychosomatických příznaků nebo onemocnění,
- komunikační problémy - se výrazně dotýkají výkonu povolání, pokud existuje disharmonické rodinné prostředí nebo složitější vztah s partnerkou, narušený kontakt se negativně odráží v myšlení a prožívání řidiče při absenci mimo domov,
- trvalá firemní kontrola - řidič a jeho vozidlo jsou díky satelitnímu systému GPS pod 24 hodinovou kontrolou, na jedné straně řidič cítí větší jistotu a bezpečnost, na straně druhé se stává kontrola zátěží plynoucí i z potenciální manipulace,
- kontroly dopravní policie - se stávají vysokou zátěží pro řidiče, kteří jsou nuceni v zájmu zisku nedodržovat stanovený jízdny režim zaznamenávaný na digitálním tachografu anebo přepravovat náklad nad stanovenou normu.

#### **SOCIÁLNĚ-EKONOMICKÉ ZÁTĚŽE**

- ztráta zaměstnání - mimořádná psychická zátěž, která může mít i psychosomatickou odezvu a dopadá na celou rodinu,
- nedostatečná odměna za vykonanou práci,
- nevyplácení mzdy - je zpravidla předzvěstí likvidace dopravní firmy a má podstatný vliv na výkon řidiče, zvyšuje psychickou zátěž a ohrožuje bezpečnost,
- krach firmy - řidiče trápí vědomí o možném nebo blížícím se krachu firmy a obtěžká jeho psychosomatickou výkonnost starostmi,
- nehody s garážmistrem, dispečerem, zaměstnavatelem,

- ztráta bodů - řidič MKD je ohrožen ztrátou bodů v mateřské zemi i v cizině. Pokud se dopustí vážného přestupku v zahraničí, může mít pro tuto zemi zákaz řízení. Obava ze ztráty bodů znamená vždy určitý stupeň zátěže.

#### **PRACOVNĚ-ORGANIZAČNÍ ZÁTĚŽE**

- nedodržení jízdních a dojezdových časů termínů dodávky - zatěžuje řidiče zejména proto, že často nejsou schopni tuto skutečnost ovlivnit, odpovědní a spolehliví řidiči, byť jsou schopni smířit se s realitou, to těžce nesou.
- časová tíseň - provází téměř každý výjezd řidiče MKD díky nečekaným překážkám, objížděnkám, hustotě dopravy aj. Vědomí případného nesplnění úkolu představuje zátěž, která vzrůstá, pokud se řidič snaží časovou ztrátu nahradit.
- špatně organizovaná práce - například v administrativních úkonech, při nakládce a vykládce, při opravách apod. vytváří zátěž nejen z časové tísně, ale i omezuje čas na odpočinek, spánek a stravu.
- technická závada a její oprava - technická závady zaviní sice jen v nepatrném procentu dopravní nehodu, ale vždy je nečekanou překážkou při plnění pracovního úkolu. Technický problém bývá při dnešních komunikačních možnostech operativně vyřešen a závada je brzy odstraněna případně je zboží přeloženo. I tak nelze vyloučit u řidiče, podle povahy problému, jistý stupeň zátěže.

#### **PSYCHOSOMATICKÉ A DEPRIVAČNÍ ZÁTĚŽE**

- nedostatečné vyspání - je dnes spojeno s nedodržáním spánkové normy před jízdou anebo při jízdě v noci a má za následek spánkový dluh, rychlý nástup únavy, vznik mikrospánku s následným selháním,
- nedostatečný odpočinek - souvisí s životním stylem před započítím jízdy, pracovní režim by měl být zachovávan také díky kontrole jízdy digitálním tachografem,
- nedostatečná strava - ovlivňuje psychosomatickou výkonnost, pokud řidič nezachovává potřebnou kvalitu a kvantitu jídla a pokud se nestravuje spíše menšími dávkami a častěji,
- zdravotní potíže - ovlivňuje psychosomatickou výkonnost, pokud řidič nezachovává potřebnou kvalitu a kvantitu jídla a nestravuje se spíše menšími dávkami a častěji.

Vzpomeneme-li na informace uvedené v předchozí kapitole, popisující kategorie nároků navozujících psychickou zátěž, lze o konkrétních zátěžových faktorech v dopravním prostředí uvažovat i z tohoto hlediska. Mezi psychické zátěže pramenící z nároků na výkon, tedy z nepřiměřených úkolů a požadavků, mohou patřit například mnohahodinové jízdy či ujetí mnoha set kilometrů bez dostatečného odpočinku. Konkrétní psychické zátěže v dopravě pramenící z kategorie problémových situací mohou představovat např. špatná organizace práce, nevhodné časové plánování vykládání a nakládání zboží, nutnost řešit neobvyklé situace aj. Mezi psychické zátěže, které bychom mohli zařadit k nárokům na zdolávání překážek, může patřit například jízda v nevhodných klimatických podmínkách, jízda po nevhodných cestách atd. Do kategorie nároků na řešení konfliktů mohou spadat veškerá nedorozumění s dispečery, zákazníky, kolegy. Do poslední kategorie nároků na překonávání rušivých okolností bychom mohli zařadit například jízdu v časové tísní.

Problematikou zátěžových faktorů a stresorů v dopravě se zabývali James a Nahl (2002). Dospěli k závěru, že vysoká míra stresu v silničním provozu souvisí s vysokým rizikem a nepředvídatelností provozu. Jízda vozidlem v sobě zahrnuje tzv. události a incidenty. Jako události označují autoři běžné řídicí úkony. Za incidenty považují nepředvídatelné nehody, které mohou být buď nepříjemné, nebo až nebezpečné. Obojí, tzv. události i incidenty považují za faktory, které jsou zdrojem vysoké míry psychické zátěže a mohou vést i k iracionálním myšlenkovým pochodům. Autoři studie dále uvádějí, že řízení vozidla je činnost, která v sobě zahrnuje dva konfliktní prvky – předvídatelnost a nepředvídatelnost. Předvídatelnost, např. udržování konstantní rychlosti, jízda v určeném jízdním pruhu atd. vytváří pocit bezpečí. Naopak nepředvídatelnost dopravy vyvolává pocity nebezpečí, stresové zatížení. Autoři vymezili 15 konfliktních aspektů řízení, které na řidiče během jízdy působí jako stresory, vyvolávají vysoké emoční napětí a v konečném důsledku mohou vést k vyjadřování hostility a agresivity v dopravním provozu. Jedná se o:

- Imobilita, nehybnost – omezená možnost pohybu ve vozidle neumožňuje uvolňování napětí pomocí fyzického pohybu a důsledkem je nárůst tenze.
- Omezení ve svobodném pohybu – omezení jízdy vozidel komunikacemi i hustotou provozu, vede k nárůstu úzkosti a touha uniknout z tohoto „sevření“.
- Regulace, nařízení, předpisy – řízení vozidla je přísně regulovanou činností, řidiči musí znát dopravní předpisy a dodržovat je, v opačném případě jsou trestáni za jejich porušování. neustálá hrozba postihu může vzbuzovat tenzi řidičů.

- Nedostatečná kontrola nad událostmi - řidiči nemají kontrolu nad událostmi v silničním provozu, např. v dopravních kolonách, jakmile jedno auto začne zpomalovat, musí i všechny ostatní za ním jedoucí vozy brzdit. Nedostatek kontroly je zdrojem pocitů frustrace.
- Vědomí hodnoty vozu – řidiči jsou si vědomi jejich finanční nákladnosti svých vozů. Už i poškrábání vozu vyvolává stres, neboť se tímto hodnota vozu snižuje a opravy jsou nákladné. Vysoká hustota dopravy a agresivita jiných účastníků silničního provozu zvyšují riziko poškození vozu a v řidičích roste psychické napětí.
- Činnosti rozptylující pozornost – konverzace se spolucestujícími, zvýšení palubní složitosti, telefonování, poslech hudby a další činnosti snižují soustředěnost. Řidiči musí rozdělovat svou pozornost, snižuje se bdělost, zvyšuje se napětí, zvyšuje se stres.
- Dvojznačnost situací – řidiči nemají oficiální neverbální jazyk, neexistuje jednoduchý a jednoznačný způsob jak vyjádřit např. „omlouvám se“. Nejasná komunikace s dalšími řidiči pomocí gest může způsobovat nedorozumění, což přispívá ke zvyšování stresu.
- Cynismus – mnozí lidé se učili řídit pod dohledem rodičů a učitelů s kritickými a postoji, osvojili si kritický duševní postoj. Vzniká kultura vzájemného cynismu mezi řidiči, která posiluje negativní emoční prožívání za volantem. Negativní emoce jsou zdrojem psychické zátěže a vyvolávají stres.
- Teritorialita, nároky na osobní prostor – mnoho řidičů vnímá svůj vůz a jeho okolí jako svůj hrad a své území. Výsledkem je, že mohou mít snahu „chránit“ své teritorium, které je neustále narušováno, mohou se snadno cítit ohroženi nebo symbolicky napadeni. Jedná se o zdroj nebezpečí a stresu.
- Ztráta objektivity – dopravní incidenty a kolize nejsou neutrální, vždy se hledá někdo, kdo je viníkem. Je zde tendence chtít připsat chybu ostatním, nikoliv sobě. Osobní zaujatost a subjektivní pohled vedou ke ztrátě objektivity a ke zvyšování stresu.
- Popírání chyb – řízení se skládá z řady automatických úkonů, které jsou často mimo vědomou kontrolu. Pokud jsou řidiči upozorněni na své chyby, mají tendenci odmítat je, vnímat kritiku jako neopodstatněnou. Dochází ke zvyšování stresu.
- Nepředvídatelnost dopravních situací – dopravní prostředí je nejisté, na cestách se vyskytují neočekávané a nebezpečné situace. Navíc teplo, hluk a zápach působí jako zdroje fyziologického stresu a zhoršují pocity frustrace a zloby. Soutěživost,

nepřátelství a spěch dále prohlubují negativní emoce. Je obtížné se na emocionální rovině přizpůsobit tomuto prostředí.

- Rozdílné schopnosti a znalosti řidičů – řidiči se liší ve svých zkušenostech, znalostech, schopnostech. Sociální rozdíly snižují schopnost úspěšného předvídání, protože různí řidiči se nemusí chovat dle očekávaných norem. Klid řidiče je ovlivněn událostmi, které jsou neočekávané a jízda se tak stává složitější a emocionálně náročnější. Rozmanitost a různorodost zvyšuje stres, neboť zvyšuje nepředvídatelnost.
- Nedostatky v emoční inteligenci – rozvoj zdravého úsudku a emoční kontrola nejsou předmětem výuky v autoškolách. Většina řidičů nemá trénované kognitivní a afektivní dovednosti, nemají osvojené návyky správného myšlení a úsudku, a afektivní dovednosti jako jsou postoje a motivace. Řidičům tak chybí potřebné dovednosti ke zvládnutí náročných situací, jako např. schopnost uklidnit se, spolupracovat v dopravních kolonách aj. Důsledkem je opět nárůst stresu.
- Ventilace zloby - nekonstruktivní ventilace negativních myšlenek a pocitů může vést k nekritickému hodnocení druhých, k nepřátelství a dokonce až k fyzickému násilí.

Na tomto místě je vhodné zmínit, že chování řidiče ovlivňují nejen velké stresové události a faktory, které pramení či úzce souvisí se silniční dopravou, ale také konstelace osobnostních vlastností a aktuálních psychických stavů, které řidiči do dopravního prostředí sami vnáší. Běžné denní starosti a nepříjemnosti ze soukromého života mají vliv na výkon řidiče a na výskyt řidičských chyb. Toto prokázali ve svém výzkumu Rowden, Watson a Biggs (2006). Zkoumaný soubor tvořilo 247 řidičů nákladní dopravy. Míra stresu řidičů byla zjišťována pomocí dotazníku Daily Stress Inventory, informace o chování řidičů byly zjišťovány pomocí dotazníku Driver Behaviour Questionnaire. Autoři studie dospěli k závěru, že existuje vztah mezi výše uvedenými charakteristikami. Byla potvrzena teorie o nepříznivém vlivu stresu pramenícího z mimopracovního prostředí na výkon řidiče. Ukázalo se, že zhoršení kvality řízení souvisí s reakcí řidičů na tyto denní problémy a starosti. Emoce spojené s těmito problémy měly velký dopad na jednání řidičů. (Rowden, Watson, Biggs, 2006).

Mezi odbornou veřejností panuje shoda v pohledu na to, že hlavní příčinou dopravních nehod je selhání řidiče. Chmelík a kol. (2009) uvádí, že až 90% všech dopravních nehod na území naší republiky zavíná samotný lidský činitel.

Významnou roli v dopravních kolizích hraje často únava řidiče. Únava je přirozenou reakcí organismu na příliš zatěžující podmínky řízení motorového vozidla, je tedy přirozenou reakcí na zátěžové a stresové situace. Otázkou, co vše hraje roli při vzniku stresové reakce, se zabýval Matthews (2002). Provedl rozsáhlý výzkum a vytvořil koncepci řidičského stresu. Jeho transakční teorie stresu v dopravě pokrývá celou oblast dopravy a popisuje, faktory spolupodílející se při vzniku stresové reakce, a její projevy. Uvádí dva klíčové zdroje pro rozvoj kognitivních procesů stresu. Jsou jimi enviromentální stresory, k nimž se řadí např. dopravní zácpa, špatné počasí aj., a osobnostní faktory, jako je např. agresivita, negativní přesvědčení apod. Situační stresory a osobnostní faktory pak vedou ke stresové reakci, která s sebou nese subjektivní symptomy jako je např. únava, tenze, a výkon, což je např. riskování, narušení kontroly apod. Matthews (2002) uvádí, že bezpečnost je ohrožena zejména ve chvílích, kdy situační a osobnostní rizikové faktory vedou k maladaptivním vzorcům chování a maladaptivním vzorcům zvládnání zátěžových situací.

Kromě výše uvedeného Matthews (1996) identifikoval 5 základních stylů zvládnání stresu ve vztahu k řízení, kterými jsou:

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

Zatímco první dva styly lze označit za nejvíce maladaptivní styly zvládnání zátěže, poslední dva za nejvíce adaptivní (in Horáková, 2009).

## **2.3. EVROPSKÁ DOHODA O PRÁCI OSÁDEK V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ DOPRAVĚ**

Jak již bylo v této práci vícekrát uvedeno, jedním z klíčových faktorů majících vliv na bezpečnost silničního provozu je řidič vozidla. Riziko selhání řidiče se zvyšuje se vzrůstající únavou a nedostatkem odpočinku. S cílem snížit riziko vzniku dopravních nehod způsobených řidiči nákladních vozidel vznikla Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě – AETR (dále jen Dohoda AETR). Tato mezinárodní dohoda, sjednaná v Ženevě 1. července 1970, vymezuje rozsah platnosti, tj. na jaké účastníky silničního provozu se vztahuje a v kterých případech a za jakých podmínek se dohoda na účastníky silničního provozu uplatňovat nemá nebo nemusí. Stanovuje věkové a profesní požadavky na osádky, upravuje maximální dobu řízení, přerušení doby řízení, tj. délku a četnost povinných přestávek, denní či týdenní dobu odpočinku řidiče a případy, kdy se lze od těchto limitů odchýlit.

Dohoda AETR se vztahuje na všechny řidiče vozidel při provozování mezinárodní nákladní silniční dopravy vozidly nad 3,5t celkové hmotnosti včetně celkové hmotnosti přívěsu nebo návěsu, osobní dopravy vozidly, která jsou určena pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče, a to jak naložených, tak prázdných, bez ohledu na to, zda se přeprava uskutečňuje pro cizí, nebo vlastní potřeby.

Dále Dohoda AETR řeší kontrolu dodržování stanovených pravidel. Pro důslednou realizaci již zmíněného předpisu slouží automatické kontrolní zařízení zaznamenávající průběh jízdy tzv. tachograf. Výstupy záznamového zařízení jsou oprávněny kontrolovat orgány Policie ČR, Celní správy i ostatní orgány státní správy, např. Krajské úřady, a to jak na silnicích, tak i ve svých úřadech. Česká republika je jednou ze 49 členských zemí dohody AETR, z čehož vyplývají povinnosti pro české řidiče, i pro dopravce.

Nedodržování podmínek Dohody AETR má za následek vážné ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, neboť dochází ke značnému vyčerpání organismu řidiče, únavě, nesoustředěnosti, nadměrnému pracovnímu přetížení, což poté přímo vede ke vzniku dopravní nehody.

Existenci Dohody AETR a její význam považujeme za důležité na tomto místě zmínit, neboť v rámci realizovaného výzkumného šetření se právě k této záležitosti vztahují některá zjištění.



### 3. OSOBNOST ŘIDIČE

Řízení motorového vozidla se stává běžnou součástí našeho každodenního života. Této činnosti se věnuje převážná část populace. Je tedy velice obtížné definovat takto různorodou skupinu řidičů z hlediska osobnostních vlastností, schopností, socio-kulturních a jiných charakteristik. I přes složitost této problematiky je však potřeba zabývat se osobností řidiče, neboť právě osobnostní charakteristiky určují kvalitu řidičského výkonu a přímo tak determinují bezpečnost silničního provozu.

#### 3.1.VYMEZENÍ POJMU OSOBNOST

Laická veřejnost často slovem osobnost označuje jedince výjimečných, v pozitivním slova smyslu, pozoruhodných vlastností. Osobností se také rozumí osobitost, odlišnost jedince od jiných jedinců, jeho psychická individualita. A v neposlední řadě se termínem osobnost vykládá struktura celku psychiky, jako celek po stránce duševní. (Říčan, 2010).

Je paradoxem současné psychologie, že přes zdůrazňování významu a centrálního postavení pojmu osobnost v budování psychologické teorie, zůstává tento pojem samotný mlhavým a mnohoznačným. O osobnosti se většinou pojednává jako o systému základních složek, v nichž se jeví člověk jako celek po stránce psychologické. Předmětem výkladu je nejčastěji tělesná konstituce, temperament, motivace, charakter a schopnosti. V psychologii termín osobnost stále obecněji vyjadřuje jednotu psychických procesů, stavů a vlastností, souhrn determinant prožívání a chování (Smékal, 1985).

Téměř všechny současné učebnice psychologie osobnosti se odvolávají na G.Allporta (1937), který již na konci třicátých let shromáždil a provedl rozbor více než 50 definicí osobnosti. Za osobnost považuje „dynamickou organizaci těch psychofyzických systémů v jedinci, které determinují jeho jedinečné přizpůsobení svému prostředí.“ (Allport, 1937, in Hall, Lindzey, 2002).

Smékal (2004) definuje osobnost jako individualizovaný systém psychických procesů, stavů a vlastností, které vznikají jednak specializací (působením výchovy a prostředí) jednak přetvářením vrozených vnitřních podmínek bytí člověka a determinují a řídí předmětné činnosti jedince, jeho sociální styky a duchovní vztahy.

Klíčové kategorie v psychologii osobnosti představují struktura a dynamika osobnosti.

Mikšík (2007) uvádí, že určujícím pro pronikání do psychiky osobnosti je pochopení její podstaty jako specificky integrované a dynamicky vnitřně organizované a strukturované entity duševního života daného jedince, a to v kontextu vnějších a vnitřních determinant jejího utváření a projevů.

Struktura osobnosti vyjadřuje vnitřní uspořádání osobnosti, tj. skladbu jejích prvků, dispozic, které jsou chápány jako funkční elementy, resp. jako elementy funkcí různých kategorií. Struktura poukazuje na určitý trvalejší stav, na relativně stálé uspořádání, ale současně i na chování tohoto uspořádaného celku. Prvky struktury osobnosti, chápané jako dispozice různých druhů, představují psychické vlastnosti osobnosti, které se mohou sdružovat v určité syndromy či typy osobnosti. Dynamika osobnosti vyjadřuje téma „sil“, které hýbou osobností, tj. určují její chování, resp. v užším smyslu její formálně silové projevy. Proto bývá vztahována buď ke konceptu motivace nebo temperamentu (Nakonečný, 1997).

Z Mikšíkových výzkumů vyplývá těsná souvislost a vzájemná determinovanost struktury a dynamiky osobnosti (Mikšík, 2007).

## **PĚTIFAKTOROVÝ MODEL OSOBNOSTI**

V odborné literatuře lze nalézt rozdílné přístupy a pojetí osobnosti v psychologii. Jedním z nich je tzv. rysový přístup, který se zaměřuje na existenci a rozbor jednotlivých rysů – faktorů osobnosti. Rysový přístup pomocí faktorové analýzy usiluje o objektivní zjištění pramenných rysů osobnosti, tj. skutečných vnitřních determinant chování (Nakonečný, 1997).

Mezi faktorové teorie osobnosti, které vycházejí z lexikálního přístupu, řadíme pětifaktorový model osobnosti. Pětifaktorový model osobnosti metodologicky i historicky vychází z prací Odberta a Allporta a také Cattella. Ti usilovali již ve 30. letech 20. století o nalezení základní dimenze osobnosti pomocí analýzy adjektiv, která se užívají v běžném jazyce za účelem popisu vlastností osobnosti.

Obecná lexikální hypotéza vychází z předpokladu, že všechny nejpodstatnější individuální rozdíly osob jsou zachyceny v přirozeném jazyce jako jednotlivá slova, která lze hledat ve slovnících (Hřebíčková, 1999). Podstatou lexikálních studií je nejprve výběr slov, která se používají pro popis osobnosti, tedy slova vyjadřující individuální rozdíly a zobecňující typické způsoby chování, prožívání nebo reagování individua. Tyto seznamy

slov jsou dále zpracovány pomocí faktorové analýzy a skupiny slov jsou posléze uspořádány tak, že podle nich lze vystihnout stabilní rysy osobnosti určující její vlastnosti.

V 50. a 60. letech 20. století Norman, Tupes, Christal a Fiske dospěli k závěru, že osobnost je možné popsat kombinací pěti faktorů. Na tyto výzkumy navázal Goldberg, který potvrdil nález výše zmíněných pěti hlavních faktorů a dal této pětici faktorů název Big Five neboli Velká Pětka (Mikšík, 2007). Neměl však na mysli, že veškeré individuální rozdíly je možné redukovat právě na těchto pět dimenzí. Spíše se snažil vyzdvihnout to, že každá z těchto pěti dimenzí obsahuje ještě mnoho dalších specifických charakteristik (Hřebíčková, Urbánek, 2001).

V angličtině je těchto pět faktorů nejčastěji uváděno pod názvy Openness (O), Conscientiousness (C), Extraversion (E), Agreeableness (A) a Neuroticism (N). McCrae a John přišli s návrhem pojmenovat pět výše zmíněných faktorů podle začátečních písmen jejich anglických označení. Vzniklo tedy o slovo OCEAN (Hřebíčková, Urbánek, 2001). Tento návrh nebyl bohužel přijat z toho důvodu, že již samotný název vyvolává dojem, že jednotlivé faktory jsou rovnocenné a stejně důležité, což však nebylo lexikálními výzkumy potvrzeno. Norman seřadil faktory dle jejich robustnosti a označil je římskými číslicemi – I. Extraverze, II. Přívětivost, III. Svědomitost, IV. Emocionální stabilita, V. Kultura. Nejvíce diskutabilní je z hlediska svého obsahu pátý faktor, což se odráží mimo jiné ve velkém množství různých alternativních označení tohoto faktoru. U různých autorů se lze tedy setkat s odlišným pojmenováním tohoto faktoru. Nejčastěji jde o názvy jako je kultura, imaginace, intelekt, autonomie či otevřenost vůči zkušenosti (Hřebíčková, Urbánek, 2001). V češtině se nejčastěji setkáme s těmito názvy pěti faktorů dimenzí osobnosti – neuroticismus, extraverze, otevřenost vůči zkušenosti, přívětivost a svědomitost.

Faktor neuroticismus zjišťuje míru přizpůsobení nebo emocionální nestabilitu. Lidé s vysokým skórem v dimenzi neuroticismus zažívají více negativních emocí (úzkost, deprese a hněv) a zátěžové situace hodnotí spíše jako hrozbu než výzvu (David, Suls, 1999). Dle Hřebíčkové a Urbánka (2001) lze tento faktor popsat dvojicemi slov: klidný – neklidný, uvolněný – napjatý, psychicky vyrovnaný – psychicky nevyrovnaný apod. Faktor extraverze zjišťuje kvalitu a kvantitu interpersonálních reakcí, úroveň aktivity a potřebu stimulace. Lidé dosahující vysokého skóru v dimenzi extraverze bývají energičtí, veselí, společenší a stresové situace hodnotí více jako výzvy než hrozby (David, Suls, 1999). Hřebíčková, Urbánek (2001) tento faktor popsují dvojicemi slov: družný – samotářský, hovorný – nemluvný aj. Faktor otevřenost vůči zkušenosti zjišťuje aktivní

vyhledávání nových zážitků, toleranci k neznámému a jeho objevování. Lidé s vysokým skórem v dimenzi otevřenost vůči zkušenosti bývají nekonvenční, nápadití a dokáží více ocenit umělecké a estetické podněty (David, Suls, 1999). Dle Hřebíčkové a Urbánka (2001) lze tento faktor popsat dvojicemi slov: originální – konvenční, tvořivý – neumělecký, všestranné zájmy – úzké zájmy, atd. Faktor přívětivost zjišťuje interpersonální orientaci, přičemž nejvýraznější charakteristikou je altruismus. Lidé s vysokým skórem v dimenzi přívětivost jsou charakterizováni jako ochotně pomáhající druhým lidem, důvěřiví, upřímní a jednající na rovinu (David, Suls, 1999). Dle Hřebíčkové, Urbánek (2001) tento faktor popsují slovy: důvěřivý – podezřívavý, dobrosrdečný – bezcitný, laskavý – nelaskavý aj. Faktor svědomitost postihuje druh sebekontroly, který se vztahuje k organizaci, motivaci a vytrvalosti na cíl zaměřeného chování. Lidé dosahující vysokého skóru v dimenzi svědomitost bývají popisováni jako spolehliví, tvrdě pracující a cílevědomí (David, Suls, 1999). Hřebíčková, Urbánek (2001) popisují tento faktor dvojicemi slov: důsledný – nedůsledný, pečlivý – nepečlivý, zodpovědný – nezodpovědný aj.

Pětifaktorový model osobnosti patří v současnosti k nejvlivnějším strukturálním modelům osobnosti. Současně představuje teoretické východisko dotazníku TVP, který jsme použili ve výzkumné části této práce.

### **3.2. OSOBNOST PROFESIONÁLNÍHO ŘIDIČE**

Hovoříme-li o řidiči z povolání, neboli tzv. o profesionálním řidiči, máme na mysli řidiče, který řídí vozidlo v pracovněprávním vztahu, a u něhož je řízení vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě, nebo dopravce, který provozuje dopravu a je zároveň řidičem vozidla, kterým tuto dopravu provozuje, a také držitele profesního průkazu (u všech řidičů z povolání), kteří smí řídit motorové vozidlo skupiny C, C+E, D, D+E a podskupin (C1, C1+E, D1, D1+E) a to již od 3,5 tuny. Ze zákona č. 374/2007 Sb. a zákona č. 247/2000Sb. jsou tito řidiči povinni průběžně zdokonalovat odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel. Řidičem z povolání jsou tedy myšleni řidiči nákladních automobilů zajišťujících přepravu zboží, řidiči hromadné dopravy obecně, tzn. městské a meziměstské, zajišťující přepravu osob, řidiči taxislužby a další.

Osobnost řidiče, lidský faktor, je nejvýznamnějším činitelem ovlivňující bezpečnost silničního provozu. Na tomto závěru se shodne řada autorů (Štikar, Hoskovec, 1995, Havlík, 2005, Antušek, 1998 aj.).

Štikar a Hoskovec (1995), dospěli k závěru, že spolehlivost lidského činitele je určována třemi faktory. Jeho individualitou, vnějšími podmínkami dané pracovní činnosti a strukturou a organizací činnosti. Jestliže se v této souvislosti zaměříme na individualitu, chápanou v její psychosomatické jednotě, pak z této skutečnosti jasně vyplývá, že determinantou spolehlivosti je psychosomatický stav pracovníka. Je buď sám o sobě příčinou a zdrojem selhání, nebo alespoň v případě, že bezprostřední příčiny jsou mimo lidský faktor, rozhoduje o kvalitě řešení mimořádné situace. Z teoretických i praktických důvodů je vhodné rozlišit u psychosomatického stavu jeho relativně stabilní komponenty, tj. dispoziční faktory, a komponentu dynamickou, tj. jeho krátkodobé výkyvy a situační změny. V daný časový okamžik obě komponenty určují, tzv. aktuální psychosomatický stav. O tom, v jakém poměru se na tomto stavu účastní každá z uvedených komponent, rozhoduje řada vnějších a vnitřních faktorů. Zjednodušeně však platí, že za normálních okolností lze aktuální stav charakterizovat poměrně přesně na základě dispozičních faktorů, za mimořádných podmínek, tj. při výskytu únavy, stresu, patologických fenoménů apod. dochází k velmi výraznému odklonu od stavu daného dispozičními faktory. Odchytky od optimálního psychosomatického stavu s sebou přinášejí určité riziko selhání.

Štikar a Hoskovec (1995) uvádí, že pro úspěšné řízení motorového vozidla jsou kromě tělesných a smyslových předpokladů zvláště nezbytné určité předpoklady osobnostní. Řidičské vlastnosti nelze ovšem zcela vymezit jen určitými izolovanými vlastnostmi, nýbrž celou strukturou osobnosti. Uvedení autoři zastávají názor, že pro řízení dopravního prostředku je třeba mít dobrou senzomotorickou koordinaci, krátký reakční čas, dobré usuzování, dostatečnou pozornost, zvládnuté emoce, potřebnou motivaci, kvalitní řidičské dovednosti, schopnost orientace v situaci a prostředí, schopnost plánovat, nepatologické rysy osobnosti, adekvátní postoje a přesvědčení a dostatek předešlých zkušeností.

Ideální řidič je tělesně a duševně zdravý. Musí mít dobře vyvinutou kostru, svalový systém a bezvadně fungující nervovou soustavu. Předpokládá se jistý, poměrně vysoký stupeň odolnosti vůči vlivu prostředí, jako je zima, horko, změny tlaku vzduchu aj. Rovněž musí mít poměrně vysokou psychickou stabilitu, musí být schopen reagovat na neočekávané podněty, zručný, nesmí trpět depresí ani tíhnout k panickým reakcím, aby nepodléhal prudkému rozčilení, ani neselhal v kritickém okamžiku. Musí mít dostatečně

citlivé smysly, vyvinuté specifické schopnosti spojené s řízením. Musí mít dobře vyvinutou schopnost psychomotorické koordinace. Velmi potřebná je schopnost rychlého reagování a pohotového vykonávání zamýšleného rozhodnutí. Důležité je bezchybné tzv. okrajové neboli periferní vidění, které umožňuje řidiči postřehnout mnohé jevy, které by jinak mohly uniknout jeho pozornosti. Rovněž důležitá je pro řidiče schopnost reagovat chladnokrevně a vyrovnaně na náhlé podněty nebo na rychlý sled podnětů. Tyto vlastnosti souvisí s dobrou neuromotorickou koordinací a s povahovými vlastnostmi řidiče (Chorvát, Orlik, 1982).

Machin a Stankey (2008) zjistili, že na řidičské chování a vnímání rizika v dopravě mají vliv jak osobnostní charakteristiky, tak i délka praxe v řízení motorového vozidla. Jejich výzkum ukázal, že nezkušení řidiči podceňují rizika spojená s řadou dopravních situací.

Jmenovaní autoři uvádí, že člověk za volantem je v moderním silničním provozu vystaven čím dál většímu zatížení. Pracovní výkon řidiče je dle autorů natolik fyzicky a zvláště psychicky namáhavý, že se vyrovná nejtěžším druhům pracovního zatížení. Dnes už nestačí, když řidič dobře ovládá pravidla silničního provozu a symboliku dopravních značek, které jsou jejich nedílnou součástí. Přirozeně musí ovládat techniku jízdy a neustále se zdokonalovat. Kromě toho je nutná vysoce vyvinutá schopnost pohotově a rychle reagovat, správně se orientovat a vyznat se ve složitých dopravních situacích a provádět správně řidičské úkony. Soustředěná pozornost, klid a rozvaha jsou další požadavky, bez kterých člověk za volantem nemůže v dnešním silničním provozu obstát (Chorvát, Orlik, 1982).

Předpoklady tvořící komplexní kapacitu člověka pro činnost profesionálního řidiče popisuje Havlík (2005) následovně:

- zdravotní stav (biologický, psychofyziologický a senzorický),
- osobnostní vlastnosti – z osobnostních vlastností dominuje přizpůsobivost ve smyslu rychlé a správné reakce na dynamickou a proměnlivou dopravní situaci a emoční stabilita s neustálou sebekontrolou,
- schopnosti – nejdůležitější je koncentrace pozornosti, její intenzita, stálost, rozdělení, výběrovost, schopnost správně a rychle vnímat, hodnotit, rozhodovat a reagovat,
- dovednosti – hlavní roli hraje psychomotorika a koordinace pohybů,

- znalosti a zkušenosti – umožňují v závislosti na situaci oddělit podstatné od méně podstatných a nepodstatných podnětů a zachovávat předepsané dopravní normy,
- morální vlastnosti – sebekázeň, respektování pravidel, dodržování zásad slušného chování, pomoc v nouzi, ohleduplnost, snášenlivost.

K základním vlastnostem motoristy patří, dle Havlíka (2005), schopnosti percepční (vnímání vizuální, auditivní, kinetické, koncentrace pozornosti, prostorová orientace), schopnosti psychomotorické (rychlost a přesnost reagování, koordinace pohybů, flexibilita) a schopnosti intelektové (poznávání, hodnocení, logické, analytické, praktické a kritické myšlení, zraková paměť apod.).

Nezbytná je také dobrá fyzická kondice, odolnost organismu a pohybová koordinace, dobrá kvalita vjemů, přiměřená úroveň smyslových orgánů, vhodný způsob, jakým dochází k vytváření pohybových návyků a zautomatizovaných úkolů, rychlost a přesnost psychomotorických reakcí, rychlost a přesnost odhadu rychlosti jízdy, pohyblivost, rozdělování a stabilita pozornosti, objem, rychlost a přesnost zapamatování, úroveň paměti, rychlost a přesnost rozhodování, rozhodnost, odvážnost, vytrvalost, vztah k technice, technické myšlení, zájem o řízení vozidel, citová stabilita, ukázněnost a sebeovládání, iniciativa a důvtip (Havlík, 2005).

Pardel (1988) uvádí, že základní činností řidiče je z psychologického hlediska poznávání a přizpůsobování se dopravním podmínkám a možnostem vozidla. Toto poznávání se uskutečňuje pomocí kognitivních funkcí, které pomáhají člověku orientovat se v dopravních podmínkách a řešit případné komplikace.

Jak z výše uvedených zjištění vyplývá, bezchybný řidičský výkon a beznehodové jízdni chování určují četné osobnostní proměnné. Dále se krátce zastavíme u kategorií, na něž je především zaměřena pozornost v rámci dopravněpsychologických vyšetření, neboť jsou s řízením motorových vozidel úzce spjaty a přímo determinují styl jízdy.

### 3.3.KOGNITIVNÍ SCHOPNOSTI

#### INTELIGENCE

Sjednocujícím prvkem, umožňujícím využívat kognitivní funkce jako celek, je inteligence. Psychika řidiče má být vybavena rozumným úsudkem, logickým myšlením a schopností správně a efektivně zpracovávat informace. Tak je zabezpečena schopnost dostatečné adaptace na proměnlivé dopravní podmínky a účelné vyhodnocení informací vedoucí k následnému rozhodnutí. (Šucha, Rehnová, Kořán, Černochová, 2013).

Z pohledu současné dopravní psychologie považujeme řízení dopravního prostředku za velice komplikovanou a komplexní činnost. Ve zjednodušeném přehledu začínají komplexní psychické procesy při percepci dopravní situace, stavu řízeného dopravního prostředku a sebepercepci řidiče. Následují procesy, na kterých se podílí naučné reakce, paměť, usuzování a osobnost, vedoucí k rozhodnutí ústíciemu v motorickou reakci s dopadem na řízený dopravní prostředek. Z percepce následků chování pak dochází k učení, které je další nevyhnutelnou činností při řízení. Do vstupní percepce zasahují verbální, numerické i prostorové předpoklady usuzování (Šucha, Rehnová, Kořán, Černochová, 2013).

Inteligence je úhrnná nebo globální schopnost individua účelně jednat, rozumně myslet a vypořádat se účinně se svým okolím (Wechsler, 1948, in Nakonečný 1997, str. 101). Havlík (2005) definuje inteligenci jako obecnou duševní schopnost člověka orientovat se v nových situacích poznáváním jejich vztahů a souvislostí i jako složitou souhru duševních schopností a výkonů, koordinaci úsudku, postřehu a paměti, kde sehraává roli koncentrovanost, vnímání, tempo a kvalita myšlení, vědomosti a zkušenosti.

Myšlení je proces zpracovávání a využívání informací. Hlavní funkcí myšlení je řešení problémů. Bylo zjištěno, že mezi nejdůležitější faktory, které se podílejí na schopnosti řešit úspěšně problémy, patří schopnost porozumět dobře problému, dřívější učení, odbornost a všeobecný kulturní rozhled (Plháková, 2003).

Dalším z významných psychických procesů je rozhodování. Rozhodování je důležitou schopností člověka. V každé situaci, kterou má člověk řešit, existuje zpravidla velké množství možných řešení a je nutné vybrat tu nejvhodnější (Nop, 1975). Rozhodování řidiče vychází z informací o dané situaci a je značně ovlivněno jeho znalostmi a zkušenostmi. Řidič často není schopen využít všech informací, které jsou mu dostupné. Lidé volí v různých situacích akce s rozdílnou mírou rizika. Roli zde hrají osobnostní faktory a objektivní nebezpečí situace. Aktuální rozhodnutí je ovlivněno



minulými výsledky a volbami, dále stupněm závažnosti volby, prostředím a okolnostmi, za kterých k rozhodování dochází. Při časové tísní, v nepříznivém prostředí a v nevhodné subjektivní situaci se kvalita rozhodování značně zhoršuje a častěji dochází k nesprávným rozhodnutím (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2003).

Předvídavost je typickým rysem zkušených řidičů, kteří jezdí bez nehod. Tato schopnost se zlepšuje s praxí, lze se naučit. Předvídavost souvisí s inteligencí, koncentrací, pozorností, vnímáním, myšlením, pamětí, představivostí a se schopností učit se ze zkušenosti. Bez dostatečné předvídavosti nelze bezpečně předjíždět (Havlík, 2005).

## **PAMĚŤ**

Řízení motorového vozidla klade nároky na paměť krátkodobou i dlouhodobou. Krátkodobá paměť umožňuje řidiči průběžně uchovávat zobrazení aktuální dopravní situace (vozidla, chodci, překážky), krátkodobě uchovávat obraz dopravní situace při odvrácení zraku jiným směrem (např. při pozorování krajiny, při oslnění apod.) a krátkodobé zapamatování dopravních značek. Spolu s pozorností a dalšími psychickými procesy umožňuje provádět jednotlivé řidičské úkony. Dlouhodobá paměť umožňuje řidiči osvojení základních předpisů a pravidel silniční dopravy, vytváření a upevňování pohybových návyků a automatismů při ovládání automobilu, osvojení si poznatků, vědomostí a zručností potřebných pro údržbu a opravy vozidla, zapamatování si trasy jízdy, dopravních značek a křižovatek (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2003).

Při řízení automobilu hraje nezastupitelnou roli především paměť vizuální. Podle Havlíka (2005) jsou dobré výsledky v paměťových testech podmínkou řidičské způsobilosti profesionálních řidičů.

Nop (1975) zdůrazňuje mimořádný význam pohotovosti paměti. Za pohotovost paměti označuje schopnost rychle si ze zásoby paměti vybavit ty poznatky a zkušenosti, které jsou v dané situaci podstatné. Paměť souvisí s jednou významnou schopností, a tou je schopnost zapamatování a vybavování předchozích řidičských zkušeností a zážitků. Tím totiž umožňuje učit se z chyb (Zaoral et al., 2010).

## POZORNOST

Pozornost sehrává při řízení auta jednu z nejdůležitějších rolí. Jedná se o kognitivní funkci, díky které je řidič schopen rozeznávat důležité podněty, zaměřit se na ně a rozhodovat se, jak se v dané situaci zachová. Je podmínkou zvládnutí náročných operací v dopravním provozu (Šucha, Rehnová, Kořán, Černochová, 2013). Havlík (2005) pozornost definuje jako schopnost zaměřit a soustředit psychiku na předmět, děj nebo situaci. Za její důležité vlastnosti označuje rozsah pozornosti, intenzitu, rozdělení, zdržení, pohyblivost a vigilanci. Zdůrazňuje i roli biorytmů v kvalitě pozornosti. Díky nim pozornost člověka během dne kolísá. Nejnižší míra pozornosti je v brzkých ranních hodinách, naopak dobrý výkon podává člověk mezi devátou a dvanáctou hodinou a odpoledne mezi druhou a šestou hodinou (Havlík, 2005).

Kvalitu pozornosti ohrožuje nezkušenost řidiče, jeho emoce, představy, napětí, únava, nedostatečný spánek, konflikt, stres, alkohol, drogy, kouření, bolesti, nachlazení, proměnlivé počasí, mráz, horko a další faktory (Havlík, 2005).

Pozornost závisí na vnitřních a vnějších činitelích. Mezi vnitřní činitele patří tělesný stav řidiče (věk, zdravotní stav, případná nemoc, únava, léky, životospráva a denní rytmus) a psychický stav (osobnost, temperament, zájmy, potřeby, psychická pohoda, duševní napětí, nálada). Vnější činitelé zahrnují vlastnosti podnětů (sílu, velikost, délku trvání, novost, neočekávanost, ojedinělost), vlastnosti fyzického prostředí (osvětlení, hluchost, teplotu, vlhkost vzduchu a barevnost prostředí) a vlastnosti sociálního prostředí (přítomnost jiných lidí, možnost komunikace s nimi, mezilidské vztahy, konflikty a působení ostatních účastníků silniční dopravy). (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2003).

Významným faktorem, který kladně ovlivňuje pozornost, je znalost předmětů, na které se řidič musí za jízdy soustředit a schopnost vypracovat si systém rozdělení a přenášení pozornosti na ty předměty a jevy, které mohou být pro správné zhodnocení okamžité dopravní situace nejpodstatnější. Důležitou roli hraje schopnost řidiče využívat předchozích zkušeností (Nop, 1975).

Opakem pozornosti je řidičova nepozornost, která je jednou z nejčastějších a nejzávažnějších příčin dopravních nehod. Jde o pozornost obrácenou jinam než na dopravní situaci. S nepozorností mívá největší problém řidič – začátečník. Rizikem nepozorného řidiče je, že může nebezpečnou situaci sice zřetelně vidět, ale nemusí si ji uvědomit. Na správném uvědomění si situace se významně podílí zejména předchozí duševní zaměření a zkušenost (Štikar, Hoskovec, 1995).

## **REAKČNÍ ČAS**

Reakční čas je ekvivalent anglického reaction time. Jedná se o čas od registrace podnětu k počátku reakce (Šucha, Rehnová, Kořán, Černochová, 2013). Reakční čas je velmi důležitý faktor pro brzdnu dráhu či pro reakci vedoucí k vyhnutí se nebezpečí. Je to tedy významný faktor při vyhnutí se nehodě.

Lidský organismus vyžaduje, aby podnět trval určitou dobu, aby mohl vzniknout vjem, na jehož základě pak následuje reakce. Běžně se doba potřebná pro vznik vjemu pohybuje okolo 0,2 sekundy. Reakce u nesložitých situací (např. sešlápnutí brzdy) u dospělého střízlivého člověka většinou nastává do jedné vteřiny po zaregistrování podnětu (Štikar, Hoskovec, 1995). Je tedy zcela zřejmé, že reakční čas úzce souvisí s pozorností. Člověk musí podnět vnímat, aby mohl reagovat.

V dopravním provozu se zpravidla reakční čas prodlužuje nad jednu sekundu. Nejedná se totiž o jednoduchou reakci, nýbrž o komplikovaný psychický proces zahrnující vnímání, hodnocení, rozhodování a reagování. Rychlost a přiměřenost reagování závisí u řidiče na jeho psychické kapacitě, aktuálním duševním a zdravotním stavu, míře přizpůsobivosti a na vnímaném podnětu. Řidič může např. na podnět neznámý a překvapující reagovat buď instinktivně, zkratkovitě a zpravidla nesprávně, nebo opožděně, stereotypně, případně nereagovat vůbec (Havlík, 2005).

## **ZRAKOVÉ VNÍMÁNÍ**

Nejméně devadesát procent činnosti řidiče vychází ze zrakového zachycení podnětů a jejich psychického zpracování (Havlík, 2005). Pro bezpečné řízení vozidla je potřebný nepoškozený zrakový orgán, ale důležité je také odpovídající zpracování zrakových informací. Zrakové funkce, které jsou pro řízení vozidla potřebné, jsou zraková ostrost, vidění za snížené viditelnosti, citlivost na oslnění, schopnost akomodace, barevné a prostorové vidění, pohyblivost očí a zorné pole (Šucha, Rehnová, Kořán, Černochová, 2013). V souvislosti se zrakovým vnímáním a zorným polem je potřeba zmínit i význam tzv. „periferního vnímání“, což znamená vizuální rozsah, díky jemuž jsme schopni získat vizuální informace bez pohybů hlavy nebo očních pohybů. Pro řidiče je nezbytné, aby disponoval určitou kapacitou periferní oblasti nad rámec centrálního vizuálního pole, což mu umožňuje odhalovat možné nebezpečí v co největším rozsahu (Šucha, Rehnová, Kořán, Černochová, 2013).

S rostoucím věkem a pod vlivem fyziologických změn slábne zraková ostrost. Biologické procesy stárnutí ovlivňují i zrakovou adaptabilitu. Omezenější se stává přizpůsobivost oka za šera, z přechodu ze světla do tmy a při oslnění. Zrak se zhoršuje i vlivem prostředí, fyzickým přetěžováním, duševním strádáním, chorobami, léky, alkoholem a drogami (Havlík, 2005).

## **ODOLNOST VŮČI MONOTONII**

Hlavní problém spojený s monotonií v dopravě spočívá v tom, že způsobuje ospalost, únavu a snížení reakčních časů. Příčinu, proč monotonie způsobuje otupení smyslů, uvádí Davies a Parasuraman (1982), kteří ukazují, že při opakovaném vystavování jedince stejným stimulům přestává tento jedinec stimuly vnímat nebo je vnímá mnohem slaběji (in Zámečník, 2010).

Při selekci řidičů je účelné sledovat odolnost vůči monotonii, jelikož ta bývá častou příčinou dopravních nehod (Šucha, Rehnová, Kořán, Černochová, 2013).

Nop (1975) v této souvislosti definuje bdělost jako schopnost řidiče postřehnout včas všechny jevy, které charakterizují okamžitou dopravní situaci a rychle zhodnotit jejich význam pro řízení vozidla v daných podmínkách. Důležitým předpokladem správné činnosti řidiče je, aby reagoval jen na ty podněty, které jsou podstatné pro plynulost, bezpečnost a hospodárnost jízdy a vyloučil všechny, které jsou v dané situaci nepodstatné. Významnou vlastností je tedy schopnost udržet přiměřenou bdělost i v situacích, kdy v průběhu jízdy k žádným podstatným jevům nedochází, zvláště přistupuje-li k této jednotvárnosti jízdy nedostatek spánku, nevyhovující mikroklima kabiny, osamocení řidiče aj. Výkony bdělosti závisí na frekvenci, intenzitě a trvání podnětů a na délce přestávek mezi jednotlivými podněty, dále pak složitost bdělostních úkonů, na prostorovém umístění zdrojů podnětů a na dalších vlivech. Výkon bdělosti je dále ovlivňován denní nebo noční dobou a celkovou únavou.

### 3.4.OSOBNOSTNÍ VLASTNOSTI

Vlastnosti osobnosti rozděluje Mikšík (2007) na povahové vlastnosti (tj. temperament, způsoby a formy chování), motivační systém (zaměřenost, obsah, směr interakcí) a schopnosti.

#### TEMPERAMENT

Základní vlastností lidského duševního života je vzrušivost, dispozice, která určuje formální vlastnosti reagování, jako je jeho síla a trvání a další. Obecně tedy jde o formální vlastnosti osobnostní dynamiky, které se projevují např. intenzitou pohybů, jejich tempem, ale i např. hloubkou prožívání a dalšími znaky (Nakonečný, 1997).

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).

Při popisu osobnosti se lze opřít o Eysenckovu typologii psychometrického pojetí temperamentu, která vychází z existence tří na sobě nezávislých temperamentových vlastností definovaných jako neuroticismus (ve smyslu emocionální lability – stability), extraverte – introverze a psychoticismus.

Emoční labilita a stabilita představuje odezvu na emocionální podněty. Emočně labilní člověk snáze reaguje na emoční výzvy, vzrušuje se, má sklony k úzkosti, náladovosti, přehnané starostlivosti, hlubšímu a zranitelnějšímu prožívání. Emoční labilita znamená nestálé, lehce vyvolatelné a podnětům často nepřiměřené emoční reakce, kolísání nálad, zvýšenou senzitivitu, častou rozmrzelost či rozladěnost, přecitlivělost (Nakonečný, 1998). Říčan (2010) označuje, ve shodě s Eysenckem, emoční, neboli psychickou, labilitu termínem neuroticismus, a uvádí, že člověk s vysokým neuroticismem bývá neklidný, úzkostný, dělá si zbytečné starosti, má sklon k panice ve stresu, je snadno podrážděný, mívá pocity méněcennosti, je psychicky snadno zranitelný.

Neuroticismus, společně s impulzivností lze považovat za indikátor snížené schopnosti čelit nárokům každodenního života a indikátor deficitu schopnosti zvládat stresové situace, které mohou v dopravním prostředí reprezentovat negativní vlivy prostředí (hluk, teplota apod.) (Šucha, Rehnová, Kořán, Černochová, 2013). Matthews (1991) uvádí výzkum zaměřený na zjištění vztahu mezi osobnostními charakteristikami popisovanými pomocí dotazníku EPQ a výsledky míry řídičského stresu DBI u řidičů

různého věku. Hovoří o pozitivní korelaci mezi neuroticismem a mírou řídičského stresu. Uvádí, že nejvýznamnějším predátorem stresu je vysoká míra neuroticismu. Ve své práci uvádí výsledky čtyř studií, jenž potvrzují, že napětí řidiče a řídičský stres souvisí s vyšší mírou neuroticismu, s výskytem každodenních potíží a nepříjemností, se sníženou úrovní pozornosti, s emočním laděním řidiče, tzn. s negativními náladami.

Škála extraverte-introverze vyjadřuje míru v charakteristikách přátelské vřelosti, družnosti, vyhledávání společnosti, aktivity, energičnosti, sklonu žít v rychlém tempu, sklonu vyhledávat vzrušující smyslové podněty, zážitky (Řičan, 2007). Extraverti jsou společenější, hovorní, přátelští. Tito jedinci se popisují jako sebejistí, aktivní, energičtí, veselí a optimističtí. Jsou rádi součástí skupin, mají rádi vzrušení, stimulující prostředí a udržují si veselou mysl (Hřebíčková, 2004). Podobně i Havlík (2005) uvádí, že extravert je adaptabilnější, orientovaný na vnější život, na lidi, miluje vzrušení, změny, navazuje kontakty, je družnější, optimističtější. Naproti tomu introvert je uzavřenější, citovější, rezervovanější, přemýšlivější, hůře přizpůsobivý, spíše samotářský, nedůvěřivý, spolehlivější (Havlík, 2005). Hřebíčková (2004) uvádí, že zdržlivější, chová se nezávisle a samostatně spíše než poslušně a povolně.

Extraverze a stabilita jsou navzájem statisticky téměř nezávislé (Řičan, 2010).

Havlík (2005) uvádí, že extravertní rysy se prosazují v dynamičtějším dopravním ruchu, při jízdě městem i na závodních okruzích kypících vzrušením, napětím a neustálou změnou. Za jednotvárné jízdy, např. v noci nebo na dálnici, se stává člověk s extravertním laděním netrpělivější a jeho pozornost může ochabovat. Dlouhé, nudné úseky cest, na kterých není dostatečné množství podnětů a stimulace, mohou u extrovertů vyvolávat stresovou reakci. Naproti tomu introvertně založení řidiči netrpí tolik nedostatkem podnětů, nicméně i jejich pozornost mohou tlumit tendence k prožívání, potřeba věnovat se vnitřním podnětům a vnější někdy opomíjet. U introvertů mohou stres vyvolávat situace hlučné, s přetížením a velkým množstvím podnětů.

Antušek (1998) uvádí, že řidič s nevyrovnaným a slabým typem nervové soustavy bývá labilní, nervózní, trpí pocity méněcennosti, za jízdy někdy prožívá úzkost či obavy.

Dobrým řidičem vždy může být pouze osoba psychicky stabilní, labilita je rizikovým faktorem v oblasti dopravní bezpečnosti (Havlík, 2005).

## MOTIVACE

Motiv je faktor uvádějící do pohybu jakoukoliv činnost či proces (Říčan, 2010). Motivace je pohnutka k činnosti, tedy to, co člověk chce či nechce, co upřednostňuje nebo odmítá. Tvoří dynamickou složku osobnosti. Skládá se z jednotlivých motivů – biogenních, psychogenních, sociogenních a z ideových potřeb. Motivaci obvykle dělíme na vnitřní a vnější. Vnitřní motivace zahrnuje vlastní pohnutky jednání, vychází z nitra jedince. Vnější motivace naopak odpovídá na stimuly z vnějšího prostředí (Havlík, 2005).

Motivace zaměřuje chování k dosažení uspokojení potřeby, energetizme na cíl zaměřené chování, přetrvává, dokud není dosažený původní nebo náhradní cíl. Její další charakteristikou je, že v různých situacích dosahuje jedinec uspokojení různými způsoby chování. Motivace je endogenní stav, který se vytváří interakcí subjektu se situací, ve které se nachází. Počáteční motiv je prožíván jako pohnutka k určitému jednání. Motivace směřuje k udržení a obnovování vnitřní rovnováhy, je určována biologickými a sociokulturními činiteli. Motiv je vždy intrapsychické emocionální povahy. Motivace je funkčně propojená s procesy kognice, s motorikou a s emocemi, vyjadřuje smysl lidského jednání (Nakonečný, 1998).

Abychom mohli zjistit zaměření člověka, je nutno určit, jaké jsou jeho základní motivy činnosti. Mohou jimi být ideály, postoje, zájmy, přání, city nebo potřeby. Poznání skutečných pohnutek jednání člověka je důležité při volbě vhodného povolání i využívání motivace jako stimulu ke zvýšení pracovního výkonu aj. Poznáme-li motivy, které na řidiče při řízení motorového vozidla působí, můžeme daleko lépe odhadovat, jakým způsobem se bude řidič v určitých dopravních situacích chovat (Nop, 1975).

Motivaci k profesi řidiče poznáme z nevšední péče o vozidlo, trvale dobrého technického stavu vozidla, znalosti ujetých kilometrů, spolehlivého plnění pracovních úkolů, jízdy bez přestupků a nehod, lepší schopnosti překonávat překážky a kladných postojů ke své profesi (Havlík, 2005).

Motivy k řízení vozidla jsou různé. Motivy k profesi řidiče zkoumali v rámci orientačního šetření pracovních motivů řidičů z povolání v ČSAD v Plzni v roce 1989. Zjistili, že hlavními motivy bezúhonných řidičů byly potěšení z cestování, uznání a peníze. U řidičů, kteří se dopouštěli dopravních nehod, mezi motivy dominovaly peníze, úspěch a výkonnost spojená s hmotnou odměnou, cestování a změna (Havlík, 2005).

## **SCHOPNOSTI**

Schopnosti jako psychické vlastnosti, které jsou nezbytnou podmínkou úspěšného vykonávání určité činnosti. Základem schopností jsou vlohy, tedy škála osobnostních dispozic, nutných k provádění určitých činností. Schopnosti se utvářejí na vrozeném podkladě, ale mohou se rozvíjet i učením a tréninkem. Schopnosti se člení na rozumové, psychomotorické a mechanické (Havlík, 2005).

Schopnostmi obvykle rozumíme naučené a získané dispozice k výkonu. V protikladu stojí nadání, které chápeme jako vrozené předpoklady k výkonu (Nakonečný, 1997). Schopnosti jsou nezbytné pro úspěšné vykonávání určité činnosti. Nop (1975) je považuje za významný prvek určující osobnost člověka.

V pracovním výkonu je důležitá nejen úroveň schopností, ale je zapotřebí i jisté míry vědomostí (osvojené znalosti), způsobilosti (schopnost praktické aplikace dovedností a znalostí), zručnosti (jemná motorika), ale i obratnosti (Pružinská, 2005).

## **CHARAKTER**

Charakter můžeme definovat jako souhrn psychických rysů, které se utváří při lidské činnosti, v procesu výchovy a vzdělávání. Projevuje se v činnosti, chování, způsobu života, ve vztahu k druhým lidem, okolí, společnosti, sobě i práci. Zahrnuje charakterové rysy vztahující se k životním událostem a jevům, k jiným lidem, k povolání a k sobě samému (Nop, 1975).

Charakter je zakotven ve společenských tradicích a motivuje jedince k jednání, aniž by nad ním přemýšlel. Stabilizuje se mezi 23. a 25. rokem. I poté si však zachovává dynamický charakter. Jádro charakteru tvoří soustava vnitřních motivačních dispozic, potřeb (Šulc, Němec, 2006).

S charakterem souvisí pocit individuální a skupinové zodpovědnosti. Zodpovědnost je jedním z psychologických pilířů předcházení chyb a jejich nápravy. Individuální zodpovědnost je rysem tzv. volní stránky charakteru. Vytváří se vlivem výchovy a životních zkušeností, v interakci se sociálním prostředím. Pojí se se spolehlivostí, čestností, altruismem, cílevědomostí, houževnatostí, sebekázní, vytrvalostí a smyslem pro povinnost. Zodpovědnost se projevuje v sebekázní, svědomitosti a dodržování předepsaných pravidel. Obsahuje i schopnost poznat, přiznat si a napravit chybu. Při práci v pracovním týmu se projevuje skupinová zodpovědnost týmu (Šulc, Němec, 2006).



Říčan (2010) hovoří o vlastnosti, která by mohla snižovat rizikové chování v dopravě. Touto vlastností má na mysli svědomitost. Svědomitost popisuje jako sklon být připraven a ochoten k efektivnímu řešení úkolů, pořádkumilovnost, schopnost postupovat organizovaně a metodicky, sklon jít cílevědomě cestou náročných úkolů a jejich plnění, disciplinovaná vytrvalost a schopnost odolávat rušivým vlivům, sklon k rozvážnosti v promýšlení věcí dopředu. Svědomitost lze považovat za spíše protektivní faktor vzhledem k chování v dopravě (Šucha, Rehnová, Kořán, Černochová, 2013).

Negativní charakterové vlastnosti řidičů se projevují více např. v dopravních špičkách. Jejich projevy mohou být spěch, nervozita a náchylnost k afektivnímu jednání atd. (Nop, 1975).

### 3.5.PSYCHICKÁ ZPŮSOBILOST K ŘÍZENÍ MOTOROVÉHO VOZIDLA

Před zařazením do dopravních povolání je třeba přihlížet k psychickým předpokladům pracovníků, a to jak z hlediska schopností, motivace, vztahu k práci, tak i z hlediska jejich odolnosti vůči zátěžovým faktorům. Komplexnější posouzení způsobilosti člověka pro exponovanou dopravní profesi je nemyslitelné bez znalosti úrovně psychické zátěže. K exponovaným dopravním profesím řadíme řízení nákladních vozidel určených pro zahraniční kamionovou dopravu a vnitrostátní dálkovou dopravu, které kladou specifické nároky na osobnost a kompenzační kapacitu řidiče. Vymezení příznačných druhů zátěžových situací představuje důležitý pohled na psychickou náročnost, související s dopravně provozními podmínkami, situacemi a pracovními výkony aktivitami (Štikar, Hoskovec, Štikarová 2003).

Hodnocení a psychologické diagnostice řidičů, zjišťování jejich psychické způsobilosti k řízení příslušných kategorií vozidel, se věnují dopravní psychologové. Dle § 87a odst. 2 zákona č. 361/2000Sb., ve znění zákona č. 411/2005 Sb. se vybrané skupiny profesionálních řidičů, mají povinnost podrobit dopravně psychologickému vyšetření. Jedná se o řidiče s řidičským oprávněním skupin C, C+E, D, D+E nebo jejich podskupin (od 3,5 t). Tito jsou povinni podrobit se dopravně psychologickému vyšetření před zahájením výkonu činnosti a dalšímu dopravně psychologickému vyšetření nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let a dále pak každých pět let.

Vyhláška č. 7/2012 Sb. stanovuje vybavení nezbytné pro řádné provádění dopravněpsychologického vyšetření, avšak neobsahuje konkrétní diagnostické metody. Je ponecháno na odborném zvážení každého dopravního psychologa, jemuž ministerstvo dopravy udělilo akreditaci, jaké metody zvolí. Zvolené metody by měly být vždy standardizované a adekvátní vzhledem k posuzování konkrétních aspektů psychické způsobilosti. V rámci dopravněpsychologického vyšetření hodnotí dopravní psychologové psychickou výkonnost z hlediska kvantity a kvality a strukturu a dynamiku osobnosti.

K pokrytí oblasti struktury a dynamiky osobnosti jsou vhodné strukturované osobnostní dotazníky, které byly již od počátku koncipované pro účely posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel, nebo jejich struktura alespoň částečně sleduje relevantní faktory (Šucha, Rehnová, Kořán, Černochová, 2013).

## 4. VÝZKUMY PSYCHICKÉ ZÁTĚŽE ŘIDIČŮ

Problematika psychické zátěže v dopravním prostředí a jejího dopadu na řidiče je již delší dobu v centru pozornosti odborné veřejnosti. Bylo realizováno velké množství výzkumů. Některé z nich byly zaměřeny na hodnocení míry zátěže pomocí objektivních proměnných. Jiné výzkumy usilovaly o zmapování subjektivního prožívání psychické zátěže řidičů motorových vozidel.

Za účelem zkoumání zátěže pomocí objektivních proměnných se obvykle užívá např. elektrokardiografie, elektrodermografie, elektroencefalografie. V popředí zájmu je rovněž měření kožního odporu nebo frekvence srdeční činnosti. Štikar a Hoskovec (1995) uvádí, že největší výkyvy elektrofyzilogických reakcí člověka jsou způsobeny neočekávanými událostmi, k nimž dochází při velkých rychlostech. Hladina duševního napětí roste s náročností provozních podmínek. Elektrofyzilogické reakce mohou rovněž odrážet konfliktní situace provozních podmínek.

Psychická zátěž má vliv na vzestup krevního tlaku a zvýšení tepu. Výzkum, v jehož rámci autoři dospěli k tomuto závěru, popisují Hoskovec, Stýblo a Štikar (1974). Experimentálním šetřením u 600 zdravých řidičů se prokázalo, že řízení vozu vystavuje zátěži systém krevního oběhu. Tep zkoumaných řidičů dosahoval na cestách mimo město, kde byla doprava velmi omezená, v 78,7% případů hodnot o 10% vyšších než jsou normální. O 20% vyšší byl tep u 10,5% zkoumaných řidičů a jen 10,8% z celkového počtu nevykazovalo žádné zvýšení tepu. V městské dopravě docházelo ke zrychlení tepu o 20% v 80,6% zkoumaných případech. V 11,2% případů stoupl krevní tlak u řidičů na osamělých venkovských cestách. V městské dopravě stoupl krevní tlak řidičů o 25,5%, v kritických situacích dokonce o 30,3%.

Další z realizovaných výzkumů potvrzuje vliv různých dopravních cest na srdeční tep (Štikar, Hoskovec, 1995). V rámci výzkumu, na kterém se podílela firma FIAT, bylo vyšetřeno 84 osob při řízení motorového vozidla na různých pokusných tratích. Výsledky ukázaly změny v srdečním tepu za různých jízdních režimů. Pulz se zrychloval z klidových 71 - 79 pulzů na 90 - 101 pulzů. Vliv typu tratě na srdeční tep se ukázal na výsledcích velmi jasně. Vyšší hodnoty nacházeli výzkumníci u motoristů při jízdě v kopcovitém terénu a při rychlé jízdě městem, a nižší na dálnici a při pomalejší jízdě městem.

Biochemické a hemodynamické ukazatele stresu u profesionálních řidičů nákladní dálkové dopravy sledovali také autoři na univerzitě v Modeně. Za účelem prošetření

rozsahu stresové reakce během jízdy, byla u řidičů sledována hladina adrenalinu, noradrenalinu a kortizolu v moči, bylo sledováno dynamické EKG a krevní tlak. Míra vylučování katecholaminů ukázala zjevné individuální rozdíly ve velikosti odchylek týkajících se jízdních podmínek. Zvýšené vylučování adrenalinu bylo u řidičů zjištěno zejména při nepříznivých povětrnostních podmínkách a při jízdě ve stresujících dopravních situacích. Byl nalezen vztah mezi hladinou adrenalinu a stavy úzkosti. Vylučování noradrenalinu se obecně zvýšilo na konci pracovního dne a při jízdě v mlze. Hladina kortizolu nebyla ovlivněna stresem v souvislosti s řízením vozidel. Nejvyšší průměrné srdeční frekvence byly u řidičů sledovány v hustém silničním provozu a za špatných povětrnostních podmínek (Vivoli, Bergomi, Rovesti, Carrozzi, Vezzosi, 1993).

Pracovními stresory a duševním zdravím řidičů dálkové nákladní dopravy se zabývali Shattell, Apostolopoulos, Sonmez a Griffin v roce 2010. V rámci kvalitativního výzkumu se zaměřili na subjektivní prožívání zátěže. Bylo dotazováno 60 řidičů ve věku 26-59 let. Zkoumaný soubor tvořili řidiči rozdílného vzdělání, délky praxe, národnosti příslušnosti, rodinného stavu atd. Otevřené otázky kladené řidičům byly uspořádány do tří oblastí. První oblast se týkala osobnostních charakteristik, druhou sledovanou oblastí byly psychosociální zátěžové faktory a třetí kategorie byla zaměřena na socio-kulturní otázky. Vyhodnocením získaných dat autoři dospěli k závěru, že řidiči vnímají mnoho různých stresorů. Na řidiče negativně a zátěžově působí časové stresory, osamělost, nuda, finanční potíže, únava a nedostatek spánku, vzdálenost od domova, jízda v nevhodných podmínkách (povětrnostní podmínky, špatná kvalita dopravních cest aj.), ohroženost kriminálním činem, nebezpečí vztahující se k zastávkám a parkování kamionů, okolnosti nakládky zboží, setkání s rasistickými a diskriminačními postoji, a v neposlední řadě i negativní hodnocení řidičů, tzn. předsudky a nevhodná image v očích veřejnosti. Ukázalo se, že řidiči pocítují bezmoc v dopravním prostředí. Pocítují intenzivní psychický tlak daný požadavky na přesné dodržení termínu dodávky zboží, ačkoliv oni sami nemají možnost mít dopravní situace pod kontrolou. Řidiči hovořili o porušování zákonů, o překračování povolených dob jízdy, o únavě, o nelegálním vedení dvojitých záznamů jízd či změně údajů v jízdních denících, aby byli v souladu s předpisy. Časové stresy a přísné termíny dodávky způsobují u řidičů poruchy spánku. Řidiči jako silně zatěžující vnímají nutnost spánku v čase bdělosti, a naopak nutnost řídit vozidlo s pocitem únavy. Někteří řidiči nejsou schopni spát 8 hodin, mají poruchy spánku, potíže při usínání. Na spánek má negativní vliv i úzkost vyvolávaná myšlenkami na dodržování časových termínů. Častý spánek v kabinách vozů u některých z nich způsobuje potíže při usínání v běžném prostředí (domov, motel). Řidiči zažívají

pocity osamělosti, izolovanosti a nudy. Osamělost a depresivní pocity mohou vést k rizikovým formám chování, jako je např. užívání drog nebo rizikové sexuální chování. Řidiči referovali o dlouhých hodinách jízdy (často s překračováním povolených limitů jízd) v hustém provozu, neznámých oblastech, za nepříznivých povětrnostních podmínek. Většina řidičů v rozhovorech zdůraznila své pocity stresu z jízd za takových podmínek. Pracovní prostředí pro řidiče v USA je nebezpečné i z jiných důvodů než dopravní provoz a zátěž daná samotným procesem jízdy. Řidiči hovoří o zkušenostech s kriminálními činy, vnímají riziko okradení, napadení. Často jezdí do odlehlých a neznámých míst na okrajích měst, kde jsou sklady a překladiště, jezdí v noci, obávají se tedy o svou bezpečnost. Řada z nich má v osobním držení osobní zbraň. Zjištění z této studie ukazují, že dálkoví řidiči zažívají celou řadu pracovních stresorů, jež mají kořeny v dopravním prostředí. Jedná se o dlouhé pracovní doby, neustálou časovou tíseň, sociální izolaci a neuctivé zacházení, jízdy v náročném silničním provozu, špatné počasí, drsné jízdí podmínky; strach z napadení, loupeže a jiných forem násilí a nedostatek uspokojení z práce. (Shattell, Apostolopoulos, Sonmez, Griffin, 2010).

## PSYCHICKÁ ZÁTĚŽ ČESKÝCH PROFESIONÁLNÍCH ŘIDIČŮ

Problematice psychické zátěže z pohledu subjektivního prožívání českých řidičů mezinárodní kamionové dopravy a řidičů vnitrostátní dálkové dopravy se dlouhodobě věnuje Havlík (1980, 2005, 2012, 2013). Usiloval o získání dat o úrovni psychické zátěže řidičů mezinárodní kamionové dopravy (MKD) a vnitrostátní dálkové dopravy (VDD), o určení typické formy zátěžových situací a nalezení podobností a rozdílů mezi sledovanými skupinami v závislosti na druhu dopravy, věku, řidičské praxi a nehodovosti. Data pro své výzkumy získával pomocí dotazníkového šetření průběžně od roku 1978. Vycházel z předpokladu, že zátěž představuje reálný vliv všech činitelů pracovního prostředí a pracovních nároků na člověka. V roce 1980 zveřejnil výsledky výzkumu, do něhož zahrnul 100 řidičů MKD a VDD. Dospěl k závěru, že existují rozdíly ve vnímání psychické zátěže při rozdílných režimech jízdy a u rozdílných doprav. Uvádí, že například řidiči MKD vnímali v průměru o pětinu vyšší psychickou zátěž, než přibližně stejně staří řidiči VDD, při porovnávání shodnými kritérii.

U obou skupin probíhala křivka zátěže obdobně a průměrný stupeň zátěže rostl s délkou pracovní doby a počtem ujetých kilometrů. Nejnižší psychickou zátěž zažívali řidiči MKD i VDD při jízdě s partnery, se kterými si rozumějí a po osmihodinové pracovní směně. Naopak nejvyšší psychickou zátěž vnímali řidiči MKD při jízdě v nevhodném voze. Nevhodnost byla charakterizována hlukem, vibracemi, špatnou klimatizací, nižší výkonností apod. Vážným ohrožením spolehlivého a bezpečného dojetí do cíle byla pro řidiče společnost partnera (střídače), s nímž si nerozuměli. Vzájemné neshody snižovaly psychickou výkonnost skoro o polovinu již po prvních čtyřech hodinách cesty. Stupeň zátěže, vyvěrající z problémových vztahů mezi spolujezdcí, se takřka shodoval s intenzitou plynoucí z dvanáctihodinového cestování s kamionem anebo při práci po nedostatečném odpočinku a spánku a při jízdě v časové tísní. Řidiči VDD pocíťovali nejvyšší zatížení po ujetí více jak 600km.

Analýzou položek autor vytypoval 5 forem psychické zátěže v souladu s taxonomií situací popsanych Mikšíkem (2001). Jejich pořadí, dle hodnot průměrného stupně zátěže bylo následující: nepřiměřené úkoly a požadavky, stresové situace, překážka, konfliktové situace a problémové situace. Výsledky ukázaly, u obou skupin řidičů mírně klesal průměrný stupeň zátěže s věkem, pokles však nebyl statisticky významný. Dále se ukázalo, že s věkem klesá průměrný stupeň zátěže v okruhu nepřiměřené úkoly a problémové situace a stoupá v položkách zahrnutých v pojmu překážka. Průměrný komplexní stupeň

psychické zátěže u řidičů beznehodových a nehodových MKD i u řidičů VDD není statisticky významný. Psychická zátěž beznehodových řidičů je mírně vyšší v porovnání s řidiči nehodovými u skupiny MKD. Skupina VDD má opačný trend. Beznehodoví řidiči MKD ve srovnání s beznehodovými řidiči VDD prožívají vyšší zátěž. Stejný vztah je i mezi řidiči nehodovými obou srovnatelných skupin. Nehodoví řidiči MKD měli zvýšený průměrný stupeň zátěže u kategorie překážka, rovněž u nehodových řidičů VDD existovaly vyšší hodnoty u překážky, stresových a problémových situací. S vyšší praxí sice průměrný stupeň zátěže klesal, ovšem pokles nebyl statisticky významný. U vytypovaných zátěžových forem rostl u MKD stupeň zátěže s vyšší praxí podobně jako s vyšším věkem. Měli-li řidiči MKD a VDD stejný počet let praxe, pak vyšší psychické zatížení prožívali řidiči MKD, což bylo signifikantní na 5% hladině statistické významnosti.

V průběhu následujících let autor počet sledovaných položek, tj. zátěžových faktorů, postupně navyšoval a v roce 2012 sledoval ve své pilotní studii prováděné na 30 řidičích již 41 položek, zátěžových faktorů. Výsledky orientačního šetření intenzity psychické zátěže u řidičů MKD soukromých firem (Havlík, 2012) doznaly významných odlišností. Poklesla zátěž řidičů při jízdě městem, neznámým městem, po nových trasách, zátěž z organizace práce, komunikace, při řízení bez partnera díky mobilním telefonům a GPS. Na rozdíl od minulosti odhalil výzkum vysokou zátěž například z obavy ze selhání a následné ztráty zaměstnání, z nevyplácené mzdy anebo ze mzdy krácené, z krachu firmy a trvale vysokého pracovního nasazení. Zátěž z jízdy s nevhodným vozem naopak téměř vymizela podobně jako zátěž s partnerem, se kterým si nerozumím, protože kamionisté ve dvojici takřka nejedí (Havlík, 2013).

Nejvyšší průměrnou zátěž (hodnoceno na pětibodové stupnici) vnímali řidiči v roce 1978 po ujetí více než 600 km (stupeň zátěže 4,0), při jízdě v noci (stupeň zátěže 3,0) a při jízdě velkoměstem (stupeň zátěže 2,7). V roce 2004 vnímali řidiči nejvyšší průměrný stupeň zátěže z obavy ze ztráty zaměstnání (4,6), ujetí přes 600 km (4,4) a jízda v noci (3,8). O osm let později, v roce 2012 zpracoval Havlík (2013) pilotní studii, do níž zahrnul 11 řidičů MKD a 19 řidičů MAD (mezinárodní autobusové dopravy) a zjistil, že řidiči vnímali řidiči nejvíce zatěžující obavy ze ztráty zaměstnání (4,9), obavu z krachu dopravní firmy (4,9) a obavu z nevyplacení mzdy (4,8).

Havlík (2013) dále uvádí, že poměrně vyšší počet řidičů mezinárodní kamionové dopravy, kteří pracovali přes deset let v této exponované profesi, a přesáhli věk 45 let, se v minulosti častěji dostával do konfliktu s psychosomatickými nároky, které od nich doprava vyžadovala. U některých se objevovala předčasně pohotovost k selhání

v porovnání s řidiči vnitrostátní dopravy, u nichž obdobné poruchy v psychické výkonnosti začínaly až po 55 roce věku. V posledním desetiletí se tato hranice posunula a psychosomatické nároky ohrožují řidiče MKD až v rozmezí věku 50 – 55 let. Zátěž řidičů, byť řídí kamion bez partnera, se snížila i díky výkonným, pohodlným, moderním, klimatizovaným a elektronikou vybaveným vozům, mobilním telefonům a GPS, uvádí Havlík (2005).

Tab. 1. Tabulka subjektivního vnímání psychické zátěže u řidičů (Havlík, 2013)

<b>Položka</b>	<b>1980</b>	<b>2004/ 06</b>	<b>2012</b>
osmihodinová (desítihodinová) pracovní doba	2	2,1	2,2
týdenní (šestidenní) pracovní doba	3,2	3,4	3,5
ujetí 400 km	2,4	2,3	2,3
ujetí 600 km	3,3	3,6	3,4
ujetí přes 600 km	4,0	4,4	4,5
jízda v noci	3,0	3,8	3,8
jízda po dálnici	2,2	2,5	2,7
jízda velkoměstem	2,7	2,5	2,1
jízda neznámým městem	3,3	2,9	2,0
jízda novými neznámými trasami	2,4	2,6	1,8
jízda v dopravních špičkách	-	3,4	3,6
jízda v hustém provozu	-	3,6	4,0
jízda na rizikových úsecích silnic	-	3,8	4,0
jízda na nevhodných cestách	3,3	2,3	1,8
jízda za nepříznivých klimatických podmínek	3,2	3,4	3,4
jízda v koloně	-	2,7	2,7
setkání s problémovými agresivními účastníky dopravy	2,6	3,6	4,3
překážka, překvapivá a konfliktní dopravní situace	2,6	3,5	3,9
sledování velké množiny informací	-	2,8	3,2
komunikace vysílačkou a telefonem	-	2,5	2,4
vědomí možné havárie	-	3,2	3,4
jízda bez partnera	2,6	1,6	1,7
delší odloučení od rodiny	3,0	3,3	3,2
nepřavidelný pracovní a životní režim	-	3,0	3,1
komunikační problémy	2,2	1,4	1,3
trvalá firemní kontrola	-	-	1,2
kontroly dopravní policie	-	1,0	1,0
ztráta zaměstnání	-	4,6	4,9
nedostatečná odměna za vykonanou práci	-	4,2	4,4
nevyplacení mzdy	-	-	4,8
krach dopravní firmy	-	-	4,9
neshody s garážmistrem, dispečerem, zaměstnavatelem	-	1,8	2,2



ztráta bodů	-	-	2,6
nedodržení jízdních a dojezdových časů, aj.	-	2,6	2,8
časová tíseň	3,3	2,9	3,0
špatně organizovaná práce	2,8	2,4	2,2
technická závada a její oprava	-	1,0	0,8
nedostatečné vyspání	3,6	3,4	3,6
nedostatečný odpočinek	3,5	3,6	3,6
nedostatečná strava	2,9	2,4	2,4
zdravotní potíže	-	2,0	2,0

Pozn.: rok 1980 - sledováno 22 položek, n = 100; rok 2004/2006 - sledováno 38 položek, n = 100; rok 2012 - realizována pilotní studie, sledováno 41 položek, n = 30.

Přínosným a zajímavým z hlediska tématu, řešeného v této výzkumné práci, je i výzkum strategií zvládání stresu a jejich vztahu k dalším charakteristikám u řidičů záchranné služby, kterým se zabývala Horáková (2009). Z výsledků výzkumu vyplývá, že řidiči sanitek mají nižší skóre na jednotlivých negativních strategiích zvládání stresu (např. rezignace, sebeobviňování, perseverace) oproti většině pozitivních strategií. Spíše tedy používají pozitivní strategie, které vedou k redukci míry stresu. Přesto je v rámci celého výzkumného souboru patrné, že někteří řidiči mají tendenci k používání spíše negativních strategií, které korelují s vyšší mírou neuroticismu. Z popisných statistik dále vyplývá, že tato skupina profesionálních řidičů dosahuje nižšího skóru na škále neuroticismu, oproti běžné populaci. Současně výsledky výzkumu ukazují např. na souvislost negativních strategií zvládání stresu a vysoké míry neuroticismu, dále pak nízké aspirační úrovně a negativních strategií zvládání stresu apod. Ukázalo se, že řidiči s praxí více používají pozitivní strategie zvládání stresu týkající se sebekontroly a kontroly situace, ale i negativní strategii perseverace, oproti tomu řidiči bez praxe jsou citlivější a vnímavější. Dále bylo zjištěno, že jedinci s nízkou mírou neuroticismu dosahují oproti jedincům s vyšší mírou neuroticismu nižšího skóru v strategiích zvládání stresu formou perseverace, sebeobviňování, oproti tomu vyššího skóru v celkové pozitivní strategii zvládání stresu. Projevem vyšší míry neuroticismu je sebeobviňování, neschopnost se myšlenkově odpoutat od řešeného problému apod. Předpoklad, že jedinci s vyšší mírou extroverze budou mít větší míru odolnosti vůči stresu a tím vyšší míru používání pozitivních strategií se nepotvrdil. Tento rozdíl ve strategiích zvládání stresu mezi řidiči s malou a velkou mírou extroverze nebyl zjištěn. Neprokázal se ani předpokládaný rozdíl mezi mladými a staršími řidiči v používaných strategiích zvládání stresu.

## **II. VÝZKUMNÁ ČÁST**

## **5. METODIKA PRÁCE**

### **5.1. VÝZKUMNÝ PROBLÉM**

Tato výzkumná práce, věnovaná tématu psychické zátěže českých řidičů mezinárodní kamionové dopravy, byla inspirována četnými rozhovory, které jsem vedla s řidiči v rámci povinných dopravněpsychologických vyšetření, a současně také odbornými pracemi zabývajícími se touto problematikou. Významnou inspiraci představoval také výzkum českého dopravního psychologa Karla Havlíka (1980, 2005, 2012, 2013), který se otázkou psychické zátěže českých profesionálních řidičů zabývá dlouhodobě a podrobně.

Výzkumný problém jsem vymezila deskriptivně i relačně. Deskriptivní výzkumný problém je zaměřený na zjištění a popis zátěžových faktorů působících na české řidiče mezinárodní kamionové dopravy. Relační výzkumný problém zjišťuje vztah mezi vybranými osobnostními vlastnostmi a charakteristikami a vnímáním intenzity psychické zátěže. Lze tedy uvést následující znění výzkumných problémů:

1. Jaké zátěžové faktory působí na české řidiče mezinárodní kamionové dopravy?
2. Existuje vztah mezi osobnostními vlastnostmi a charakteristikami a vnímáním intenzity psychické zátěže?

### **5.2. TEORETICKÁ VÝCHODISKA**

Mezi řidiči jsou významné individuální rozdíly ve vnímání psychické zátěže a schopnosti psychické zátěži odolávat. Osobnostní proměnné včetně odolnosti vůči zátěži a stresu, resp. náchylnosti k nim, jsou jedněmi z podstatných faktorů, které ovlivňují chování řidiče v silničním provozu a následně nehodové či naopak beznehodové jednání. Na tomto obecném závěru se shoduje řada autorů (Antoušek, 1998, Havlík, 2005, Zaoral et al., 2010, Mikšík, 1977, Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003 aj.).

V této výzkumné práci se nejprve soustředím na identifikaci zátěžových faktorů působících na řidiče MKD. Získaná data srovnám s výsledky výzkumů a dlouhodobého sledování Havlíka (1980, 2005, 2012, 2013). Předpokládám, že budou zjištěny rozdíly ve struktuře zátěžových faktorů i rozdíly ve vnímání intenzity jednotlivých zátěžových faktorů řidiči MKD oproti letům minulým. Vzhledem k změnám v oblasti hospodářské, politické

i legislativní, které za uplynulých zhruba 35 let v naší zemi nastaly, lze obojí oprávněně očekávat.

Domnívám se, že nejvyšší míru psychické zátěže budou vnímat řidiči u faktoru souvisejícího s časovou tísní. Tento předpoklad odvozuji z informací z odborné literatury, kde mnoho autorů řadí časový aspekt mezi nejvíce stresující zátěžové faktory (Havlík, 2005, Mikšík, 2001 aj.). Současně vycházím i z vlastního sledování a rozhovorů s řidiči prováděnými v rámci dopravněpsychologických vyšetření, v nichž dotazovaní řidiči často uvádějí časovou tíseň jako významný zátěžový faktor.

Očekávám, že vnímání intenzity zátěžových faktorů budou determinovat osobnostní proměnné. Co se týče věku, lze v literatuře nalézt rozporuplná tvrzení a závěry výzkumů. Havlík (2013) uvádí, že s přibývajícím věkem se snižuje přizpůsobivost na zátěžové podmínky a klesá stresová odolnost. Naopak Matthews (1991) uvádí, že věk významně negativně koreluje s mírou řidičského stresu - čím vyšší věk, tím méně negativních stresových projevů. Přikláním se k závěrům Havlíka (2013) a předpokládám, že řidiči mladšího věku budou vnímat nižší intenzitu zátěžových faktorů, než řidiči vyššího věku.

Dále mám za to, že řidiči, kteří zažívají pocit spokojenosti s vykonávanou profesí, vnímají subjektivně nižší míru psychické zátěže. Spokojenost s vykonávanou profesí je dalším významným faktorem snižujícím subjektivní vnímání zátěže. Havlík (2013) uvádí, že u profesionálního řidiče sehraává klíčovou roli právě motivace k práci a spokojenost s prací. Spokojenost je obecně považována za faktor, který přispívá k nižšímu vnímání zátěže.

Usuzuji, že dalším aspektem, který ovlivňuje vnímanou intenzitu psychické zátěže je délka praxe na pozici řidiče. Jak uvádí Havlík (2013), řidič s delší praxí zvládá základní krizové situace, disponuje dostatečnými zkušenostmi, umí styl jízdy přizpůsobit dopravním podmínkám a situacím a nedá se vyvést z klidu.

Mezi odborníky panuje shoda v tom, že stres je skutečným biologickým fenoménem, který může výrazným způsobem ovlivnit zdravotní stav člověka. Stres může vyvolat onemocnění nebo zhoršit jeho průběh (Janke, Erdmannová, 2003). Tento všeobecně přijímaný fakt mě vede k domněnce, že řidiči s lepším zdravotním stavem vnímají zátěžové faktory méně intenzivně.

Dalším předpokladem, z něhož při formulaci výzkumných hypotéz vycházím, je, že řidiči vykazující vyšší míru emoční labilitity vnímají vyšší intenzitu zátěžových faktorů. Podle Zaorala et al. (2010) emoční labilita úzce souvisí se sníženou mírou sebeovládání, zvýšenou frekvencí pocitů hněvu a nepřiměřenými emočními reakcemi na chování

ostatních účastníků provozu. Emočně labilní řidiči se chovají nepřizpůsobivě a vztahovačně. Matthews (1991) udává, že nejvýznamnějším prediktorem stresu je vysoká míra neuroticismu. Člověk s vysokým neuroticismem, tedy emoční labilitou bývá, dle Říčana (2010), neklidný, úzkostný, dělá si zbytečné starosti, je psychicky zranitelný, má sklon k obavám a strachu, jak vše dopadne a má sklon k panice ve stresu. Jak uvádí Nakonečný (1998) emoční labilita znamená nestálé, lehce vyvolatelné a podnětům často nepřiměřené emoční reakce.

Vycházejí z teoretických předpokladů očekávám, že jedinci s vyšší mírou extraverte mají nižší míru odolnosti vůči stresu. Předpokládám, že extraverte je osobnostní proměnná, která přispívá k vnímání vyšší intenzity psychické zátěže. Jak uvádím v teoretické části práce, řidiči s extravertními rysy se za jednotvárné jízdy, např. v noci nebo po dálnici, stávají netrpělivějšími (Havlík, 2005). Zaoral (2010) uvádí, že mezi řidiči s častějšími přestupky jsou více zastoupeni lidé s vyšší mírou extraverte. Studie Lajunena (2001) potvrdila, že extraverte pozitivně koreluje s dopravními nehodami.

Dále se domnívám, že vyšší míra svědomitosti přispívá k nižšímu vnímání psychické zátěže. Svědomitost, zodpovědnost, se pojí se spolehlivostí, vytrvalostí a smyslem pro povinnost. Projevuje se v sebekázi a v dodržování předepsaných pravidel. (Šulc, Němec, 2006). Svědomitost je definována jako sklon být vždy připraven a ochoten k efektivnímu řešení úkolů, spolehlivá zodpovědnost v plnění povinností a dodržování pravidel, disciplinovaná vytrvalost a schopnost odolávat rušivým vlivům, rozvážnost v promýšlení věcí dopředu, sklon jít cílevědomě cestou náročných úkolů a jejich plnění (Říčan, 2010).

Dalším významným faktorem osobnosti je přívětivost, vstřícnost. Říčan (2010) uvádí, že pro člověka s vysokou mírou vstřícnosti, přívětivosti je typický sklon důvěřovat druhým, preference spolupráce, skromnost, pokora, starostlivost a empatie k druhým. Domnívám se, že tyto prosociální charakteristiky vedou k nižšímu vnímání zátěžových faktorů.

Posledním z pěti osobnostních faktorů sledovaných ve výzkumu je faktor otevřenosti ke zkušenosti. Otevřenost ke zkušenosti spojuje Hřebíčková (2004) s živou představivostí, vnímavostí k vnitřním pocitům, upřednostňováním rozmanitosti, zvědavostí a nezávislým úsudkem. Lidé s touto charakteristikou zkoušejí nové způsoby chování a dávají přednost změně. Z uvedeného odvozují, že řidiči s vysokou mírou otevřenosti ke zkušenosti budou statisticky méně vnímat negativní vliv zátěžových faktorů.

### 5.3. CÍLE VÝZKUMU

Vzhledem k výše uvedeným informacím a s ohledem na výzkumné problémy jsem zvolila následující výzkumné cíle:

1. Za využití metody polostrukturovaného rozhovoru identifikovat zátěžové faktory působící na české řidiče MKD.
2. Využitím dotazníku psychické zátěže profesionálního řidiče, zjistit, který zátěžový faktor vnímají čeští řidiči MKD nejintenzivněji.
3. Pomocí osobnostního dotazníku TVP a dotazníku psychické zátěže profesionálního řidiče zjistit, zda vybrané osobnostní charakteristiky a vlastnosti, jakými jsou věk, délka praxe, spokojenost s prací, zdravotní stav, emoční labilita, extraverze, svědomitost, otevřenost ke zkušenosti a přívětivost, determinují vnímání intenzity psychické zátěže.

### 5.4. VÝZKUMNÁ OTÁZKA A VÝZKUMNÉ HYPOTÉZY

K objasnění výzkumných problémů a dosažení cílů této výzkumné práce, které jsou uvedeny výše, jsem zformulovala výzkumnou otázku a výzkumné hypotézy.

Základní výchozí předpoklad: Řidiči při své práci vnímají množství různých zátěžových faktorů. Demografické charakteristiky a osobnostní vlastnosti řidičů mezinárodní kamionové dopravy determinují subjektivní vnímání intenzity psychické zátěže.

**Výzkumná otázka:** Jaké zátěžové faktory působí na české řidiče MKD?

**Hypotéza 1:** Nejvyšší míru psychické zátěže vnímají řidiči u faktoru časové tísně.

**Hypotéza 2:** Skupina řidičů mladšího věku vnímá intenzitu psychické zátěže méně intenzivně než řidiči staršího věku.

**Hypotéza 3:** Velmi spokojení a spíše spokojení řidiči vnímají psychickou zátěž méně intenzivně než spíše nespokojení a velmi nespokojení řidiči.

**Hypotéza 4:** Řidiči s delší praxí vnímají psychickou zátěž méně intenzivně než řidiči s kratší dobou praxe.

**Hypotéza 5:** Řidiči v lepším zdravotním stavu vnímají psychickou zátěž méně intenzivně než řidiči v horším zdravotním stavu.

**Hypotéza 6:** Řidiči s vyšší emoční labilitou vnímají psychickou zátěž intenzivněji než řidiči s nižší emoční labilitou.

**Hypotéza 7:** Řidiči s vyšší extravertí vnímají psychickou zátěž více intenzivně než řidiči s nižší extravertí.

**Hypotéza 8:** Řidiči s vyšší svědomitostí vnímají psychickou zátěž méně intenzivně než řidiči s nižší svědomitostí.

**Hypotéza 9:** Řidiči s vyšší úrovní přívětivosti vnímají psychickou zátěž méně intenzivně než řidiči s nižší úrovní přívětivosti.

**Hypotéza 10:** Řidiči s vyšší úrovní otevřenosti ke zkušenosti vnímají psychickou zátěž méně intenzivně než řidiči s nižší úrovní otevřenosti ke zkušenosti.

## **5.5. PRVNÍ FÁZE VÝZKUMU**

Realizace výzkumu byla rozdělena do dvou navazujících fází. Účelem první fáze bylo zodpovězení výzkumné otázky, tedy získání výčtu zátěžových faktorů, které čeští řidiči MKD při své práci vnímají. Ve druhé fázi výzkumu bylo cílem zjistit, zda osobnostní vlastnosti a charakteristiky determinují vnímání intenzity psychické zátěže.

V první fázi výzkumu jsem zvolila kvalitativní metodu šetření, formu polostrukturovaného rozhovoru. V rozhovoru bylo pevně stanovené „jádro rozhovoru“, tj. základní výzkumná otázka. Všechny odpovědi respondentů byly zaznamenávány.

Všechny získané odpovědi respondentů, tj. všechny řidiči uváděné zátěžové faktory, byť se některé z nich vyskytly pouze jedenkrát, byly posléze vyhodnoceny a zapracovány do dotazníku psychické zátěže profesionálního řidiče.

### **VÝZKUMNÁ OTÁZKA PRVNÍ FÁZE VÝZKUMU**

K dosažení cíle první fáze této výzkumné práce, byla formulována výzkumná otázka. Výzkumná otázka byla v nezměněné podobě kladena všem respondentům. Znění výzkumné otázky bylo: Jaké faktory vnímáte ve své profesi jako zatěžující?

### **ZKOUMANÝ SOUBOR PRVNÍ FÁZE VÝZKUMU**

Zkoumaný soubor tvořili respondenti splňující základní kritérium. Tímto kritériem byla profese řidiče mezinárodní kamionové dopravy. Zkoumaný soubor byl tvořen 38 respondenty. Všichni respondenti byli muži, české národnosti, s profesním zařazením řidič mezinárodní kamionové dopravy. Respondenti byli ve věku od 23 do 60 let.

Mezi respondenty bylo 5 osob se základním vzděláním, 25 osob se středním odborným vzděláním a 8 respondentů s úplným středoškolským vzděláním.

24 respondentů mělo praxi v profesi řidiče MKD delší než 25 let, 4 respondenti měli praxi do 5 let a 10 řidičů udávalo profesní praxi od 10 do 25 let.

Plné zdraví uvedlo 24 respondentů. 14 respondentů uvedlo drobné zdravotní potíže typu bolesti zad, vysoký krevní tlak, poruchy spánku, vysoká hladina cholesterolu, obezita.

Všichni respondenti byli zdravotně i psychicky plně způsobilí k výkonu povolání řidiče mezinárodní kamionové dopravy.



## **POSTUP SBĚRU DAT V PRVNÍ FÁZI VÝZKUMU**

Sběr dat v první fázi výzkumu probíhal od dubna 2013 do března 2014. Dotazování probíhalo na Pracovišti dopravní psychologie v Břeclavi, po skončení úspěšně proběhnutého dopravněpsychologického vyšetření. Poté, co byl řidič informován o výsledku vyšetření a byla mu předána závěrečná zpráva, byl požádán o spolupráci ve formě zodpovězení výzkumné otázky. Respondent byl krátce informován o probíhajícím výzkumu a jeho cíli. Délka polostrukturovaného rozhovoru byla zhruba od 5 do 15 minut. Rozhovor s každým řidičem byl ukončen poděkováním a ujistěním o zachování anonymity.

Reakce řidičů na žádost o spolupráci byly vstřícné, řidiči o zdrojích zátěže hovořili velmi ochotně a otevřeně.

## **ANALÝZA ODPOVĚDÍ ZÍSKANÝCH V PRVNÍ FÁZI VÝZKUMU**

Respondenti jmenovali různé faktory psychické zátěže. Převážná část z respondentů zmiňovala především faktor časové tísně. V souvislosti s časovou tísní řidiči konkrétně zmiňovali tlak zaměstnavatelů na jejich včasný dojezd do cílové stanice a z toho vyplývající vysoké napětí při nečekaných překážkách na cestě, technických závadách vozidla, které musí co nejdříve, často sami, odstranit, neboť překážky i závady jim brání či komplikují a znesnadňují dodržení časového plánu jízdy. Řidiči dále uváděli jako psychicky zatěžující pomalu se pohybující kolony vozidel, jízdu v hustém provozu nebo špatnou organizaci práce. Se špatnou organizací práce úzce spojovali tlak dispečerů a vedoucích pracovníků na včasný dojezd a následné dlouhé čekací doby při nakládání a vykládání dopravovaného zboží. Není překvapující, že řidiči jmenovali jako psychicky zátěžovou jízdu v nevhodných klimatických podmínkách. Uváděli zejména jízdu v mlze, ve sněžení a na náledí apod. Za zajímavé zjištění lze považovat, že zdrojem psychické zátěže je pro některé řidiče hledání volného parkovacího místa na neznámých trasách v souvislosti s dodržováním časů jízd dle AETR. V souvislosti s AETR a dalšími předpisy a povinnostmi řidičů zakotvenými v legislativě několik řidičů uvedlo, že je pro ně obtížné a tedy psychicky zatěžující se v této problematice, kterou považují za obsáhlou a složitou, orientovat. Pro řidiče je psychicky zatěžující i setkání s problémovými účastníky dopravy. Řidiči hovořili o agresivitě některých řidičů osobních automobilů, o nezodpovědném chování cyklistů či chodců, které potkávají na cestách II. tříd a při průjezdech městy. Jako zátěž vnímají i kontrolu policií ČR či celní správou, a to i v případech, kdy vědí, že se

nedopustili vědomého porušení předpisů. Několik řidičů uvedlo jako psychicky zatěžující delší odloučení od rodiny, nebo pocity osamělosti na cestách. Další řidiči uvedli, že jako psychicky zatěžující vnímají zodpovědnost za vozidlo, za náklad i za jiné účastníky silničního provozu. V souvislosti s odpovědností za vozidlo, náklad a uložení nákladu hovořil jeden respondent o svých obavách z postihu při jízdě s přetíženým kamionem.

Z odpovědí řidičů bylo zřejmé, že psychickou zátěž mnoho respondentů vnímalo jako samozřejmou součást svého profesního života. Neobvyklým bylo zjištění, že některé zátěžové faktory, byly-li řidičům připomenuty, mnozí z nich jako zátěžové ani sami nevnímali. Jednalo se zejména o zdravotně-hygienické podmínky, jako je nepravdivý životní a pracovní režim, snížená kvalita odpočinku na cestách nebo snížená kvalita stravování na cestách. U některých zátěžových faktorů bylo na základě teoretických poznatků uváděných v literatuře přirozeně očekáváno, že je řidiči budou jmenovat s vyšší frekvencí. Poměrně častou odpovědí respondentů, byl-li jim uvedený zátěžový faktor připomenut, byla spontánní reakce „to k té práci prostě patří“.

Všechny získané odpovědi byly posléze seskupeny tak, aby bylo zachyceno klíčové sdělení řidičů.

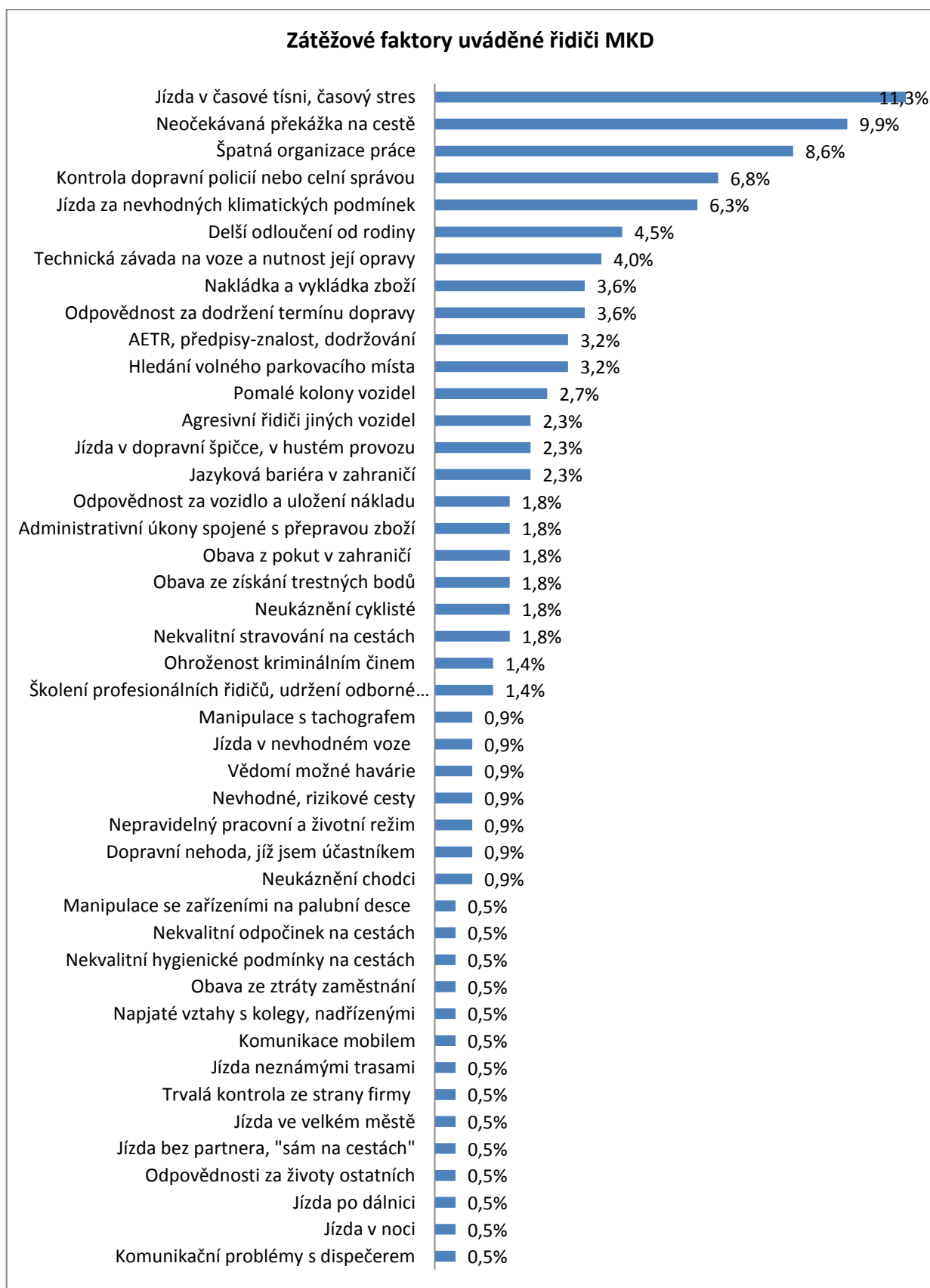
## **VÝSLEDKY PRVNÍ FÁZE VÝZKUMU**

V první fázi výzkumu dosažen stanovený cíl, byla úspěšně zodpovězena výzkumná otázka kladená respondentům a znějící: Jaké faktory vnímáte ve své profesi jako zatěžující?

Samotnými respondenty bylo definováno 44 zátěžových faktorů. Zátěžové faktory, které řidiči uváděli, jsou popsány v následujícím grafu č.1. V grafu je uvedeno také procentuální vyjádření frekvence, s níž uvedené faktory řidiči jmenovali.

Všechny odpovědi respondentů, získané v první fázi, byly zahrnuty do dotazníku psychické zátěže profesionálního řidiče. Tento dotazník byl vytvořený pro účely tohoto výzkumu a je nedílnou součástí tohoto výzkumu. Znění dotazníku psychické zátěže profesionálního řidiče je uvedeno v příloze č. 1 této práce.

Graf č.1: Zátěžové faktory uváděné řidiči MKD



## 5.6. POPIS VÝZKUMNÝCH NÁSTROJŮ

V první fázi výzkumu, byly identifikovány faktory, které řidiči MKD vnímají ve své práci jako zátěžové. Zpracováním těchto dat byl sestaven dotazník psychické zátěže profesionálního řidiče, který představuje jeden ze dvou klíčových nástrojů pro druhou, hlavní fázi výzkumu.

Pro zjištění osobnostních charakteristik respondentů byl použit dotazník TVP.

V rámci druhé fáze výzkumu byly použity oba jmenované dotazníky. Všichni respondenti zodpověděli oba dotazníky a tyto byly posléze spárovány.

### **DOTAZNÍK PSYCHICKÉ ZÁTĚŽE PROFESIONÁLNÍCH ŘIDIČŮ**

Dotazník psychické zátěže profesionálního řidiče byl sestaven cíleně pro účely této výzkumné práce a to z dat získaných v první fázi výzkumu. V úvodní části dotazníku psychické zátěže profesionálního řidiče byly položky zjišťující základní osobnostní a demografické charakteristiky. Respondenti zde označovali svou příslušnost k některé ze tří věkových skupin, dále pak délku své profesní praxe řidiče MKD, vyjadřovali míru spokojenosti s výkonem profese řidiče MKD a popisovali svůj zdravotní stav.

Následoval výčet 44 zátěžových faktorů. Jednotlivé položky vyjadřovaly kvalitativní skladbu zátěže. Kvantitu zátěže určovaly stupně 1 až 4. Řidiči měli možnost vyjádřit svou subjektivní míru prožívané psychické zátěže vyvolávanou konkrétními zátěžovými faktory. Míru subjektivně prožívané zátěže určovali na uvedených stupních 1 – 4 dle intenzity, přičemž stupeň 1 značí minimální intenzitu zátěže, stupeň 4 maximální intenzitu zátěže. Celkové skóre se tedy pohybovalo v rozmezí 44 - 176 a platilo, že vyšší skóre odráží vyšší intenzitu subjektivně prožívané psychické zátěže.

Znění dotazníku psychické zátěže profesionálního řidiče je uvedeno v příloze č. 1.

### **DOTAZNÍK TVP**

Pro zjištění osobnostních charakteristik respondentů byl použit dotazník TVP -Test zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale. Tento osobnostní dotazník svým zaměřením na dopravně specifické aspekty je vhodným nástrojem pro oblast dopravní psychologie.

TVP je dotazníková metoda, která se opírá o „pětifaktorový model“ osobnosti. Inovace a současně nejdůležitější část osobnostního dotazníku TVP je paralelní chápání pěti osobnostních dimenzí. Obohacení oproti jiným metodám spočívá především v diferenciaci zachycených oblastí, tj. oblasti situačně nezávislé a dopravně specifické. Rysy jsou zde uplatněny jako situačně nezávislé (jako v tradiční metodě) a jako dopravně specifické. Kombinace situačně nezávislých a dopravně specifických škál umožňují sledovat rozdíl mezi oběma výslednými profily a přinést informace prostřednictvím srovnání „celkového života“ s dopravně specifickými situacemi.

Původní metoda TVP (B.Spicher, K.-D. Hänsgen) obsahuje škály extraverte, neuroticismus, svědomitost, přívětivost, otevřenost ke zkušenosti, bagatelizace, reaktance, užívání alkoholu a zdravotní obtíže. Při české adaptaci této metody bylo nalezeno velmi málo pozitivních odpovědí u posledních dvou škál. Proto byly škály ohledně užívání alkoholu a zdravotních obtíží vyřazeny. Tak vznikla zkrácená verze, která byla použita v tomto výzkumu.

Popis dopravně specifických škál je následující (Spicher, B., Hänsgen, K.D., 2000):

Extraverte: Škála obsahuje položky zaměřené na temperament, dominanci, sociální orientaci. Zvýšené skóre znamená zvýšenou ochotu riskovat, nerozvážnost, bezstarostnost a může být příznakem tendence k problematickému dopravnímu chování.

Emoční labilita: Škála obsahuje položky zaměřené na sebejistotu, úzkost, důvěru. Snížené skóre může být příznakem tendence k problematickému dopravnímu chování.

Otevřenost ke zkušenosti: Škála obsahuje položky zaměřené na zvědavost, komponenty prožívání, odborné zájmy, sport. Snížené skóre může být příznakem tendence k problematickému dopravnímu chování.

Přívětivost: Škála obsahuje položky zaměřené na sociální ohleduplnost, důvěru, přijímání pravidel. Snížené skóre může být příznakem tendence k problematickému dopravnímu chování. Osoby se popisují jako nepřizpůsobivé, individualistické, mají výhrady k bezpečnostním opatřením.

Svědomitost: Škála obsahuje položky zaměřené na potřebu plánovat, flexibilitu, ochotu vyvinout úsilí, přesné dodržování předepsaných norem. Snížené skóre může být příznakem tendence k problematickému dopravnímu chování.

Při vyhodnocování získaných dat byly za „zvýšené“ hodnoty považovány hodnoty v horní třetině škál (skór 7-9). „Nízké“ hodnoty znamenají hodnoty profilu v dolní třetině škály (1-3).

Znění dotazníku TVP je uvedeno v příloze č. 2 této práce.

## **5.7. STRATEGIE SBĚRU DAT**

Sběr dat tohoto výzkumu probíhal v měsících červen 2014 – prosinec 2014. Za účelem získání respondentů (řidičů MKD) byla navázána spolupráce se Sdružením automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, regionální pracoviště Brno, a dále s autoškolami AR autoškola a Autoškola Mirda a dopravní a logistickou společností MOSS Logistic, s.r.o., Hustopeče.

Respondenti (řidiči MKD) byli kontaktováni, v rámci odborných školení určených pro řidiče mezinárodní kamionové dopravy, v prostředí akreditovaných školících středisek. V případě dopravní společnosti MOSS Logistic byli respondenti kontaktováni přímo v sídle společnosti, v učebně, v Hustopečích.

Respondenti byli obeznámeni s účely výzkumu, byly jim podrobně vysvětleny instrukce k vyplnění dotazníků a posléze byli požádáni o spolupráci. Samotný sběr dat probíhal tak, že respondenti vyplňovali nejprve dotazník psychické zátěže a posléze TVP dotazník. Oba dotazníky vyplnili bez uvádění bližších identifikačních údajů (např. jména, adresy). Oba dotazníky od každého respondenta byly posléze spárovány.

## **5.8. POPIS ZKOUMANÉHO SOUBORU**

Výzkumný soubor tvořilo 100 respondentů. Jednalo se o české řidiče mezinárodní kamionové dopravy. Z hlediska pohlaví byli v souboru pouze muži.

Respondenti byli vybráni metodou prostého záměrného výběru, což znamená, že bez uplatnění dalších specifických metod či strategií bylo vybráno mezi potenciálními účastníky výzkumu, tj. účastníky splňující určité kritérium nebo soubor kritérií, toho, který je pro účast ve výzkumu vhodný a současně s ní také souhlasí. Kritérium výběru, které bylo pro respondenty stanoveno, bylo následující: profesní zařazení – řidič mezinárodní kamionové dopravy, profesní praxe - min. 1 rok, národnost česká.

V dále uvedených tabulkách č. 2-5 jsou uvedeny charakteristiky souboru. Jedná se o věk respondentů, délku jejich profesní praxe na pozici řidič mezinárodní kamionové dopravy, míru spokojenosti s prací řidiče a zdravotní stav respondentů vybraných do výzkumného souboru. V tabulce č. 6 je uvedena popisná statistika osobnostních vlastností respondentů.

Tabulka č. 2: Věkové zastoupení respondentů

Kategorie	Tabulka četností:věk			
	Četnost	Kumulativní četnost	Rel.četnost	Kumulativní rel.četnost
do 25 let	5	5	5,00	5,00
26 až 50 let	71	76	71,00	76,00
nad 50 let	24	100	24,00	100,00

Ve zkoumaném souboru se nejčastěji vyskytují řidiči ve věku 26 až 50 let a to 71 %.

Tabulka č. 3: Délka profesní praxe respondentů

Kategorie	Tabulka četností:praxe			
	Četnost	Kumulativní četnost	Rel.četnost	Kumulativní rel.četnost
do 5 let	19	19	19,00	19,00
6 až 10 let	28	47	28,00	47,00
11 až 25 let	47	94	47,00	94,00
nad 26 let	6	100	6,00	100,00

Délka profesní praxe respondentů je nejčastěji 11 až 25 let. Podíl řidičů s touto délkou praxe je 47 %, tedy téměř polovina. Téměř všichni (94 %) nejezdí déle než 25 let.

Tabulka č. 4: Míra spokojenosti s prací řidiče MKD

Kategorie	Tabulka četností:spokojenost			
	Četnost	Kumulativní četnost	Rel.četnost	Kumulativní rel.četnost
velmi spokojen	22	22	22,00	22,00
spíše spokojen	72	94	72,00	94,00
spíše nespokojen	6	100	6,00	100,00

Většina řidičů je se svou prací spokojena, celých 94 %.

Tabulka č. 5: Zdravotní stav respondentů

Kategorie	Tabulka četností:zdrav.stav			
	Četnost	Kumulativní četnost	Rel.četnost	Kumulativní rel.četnost
zcela zdrav	50	50	50,00	50,00
občasné drobné potíže	35	85	35,00	85,00
občasné potíže	7	92	7,00	92,00
dlouhodobé zdravotní potíže	7	99	7,00	99,00
závažné zdravotní potíže	1	100	1,00	100,00

Svůj zdravotní stav hodnotí většina řidičů velmi dobře. Zcela zdráva je polovina respondentů a závažné zdravotní potíže má pouze 1 % řidičů.

Tabulka č. 6: Popisná statistika osobnostních vlastností respondentů

Proměnná	Popisné statistiky					
	Průměr	Medián	Modus	Četnost modu	Minimum	Maximum
Extr. SS	4,43	4,0	4	21	1	9
Extr.-DS SS	6,15	6,5	9	26	1	9
Emoc.lab.SS	5,80	6,0	5	25	2	9
Emoc.lab. DS SS	5,69	6,0	6	23	1	9
Svědom. SS	4,50	4,5	Vícenás. 3, 6	21	1	9
Svědom. DS SS	4,30	4,0	2	19	1	9
Otevř.ke zk.SS	3,60	4,0	1	20	1	8
Otevř.ke zk. DS SS	3,95	4,0	4	25	1	9
Přívět. SS	3,74	4,0	Vícenás. 3, 4	21	1	9
Přívět. DS SS	3,40	3,0	5	29	1	9

Průměrné hodnocení extroverze, u zkoumaného souboru, v obecné dimenzi je 4,43 a v dopravně specifické dimenzi je 6,15. Střední hodnota hodnocení (medián) extroverze v obecné dimenzi je 4,0 a v dopravně specifické dimenzi 6,5. Nejčastější hodnocení (modus) extroverze v obecné dimenzi je 4 a v dopravně specifické dimenzi 9.

Průměrné hodnocení emoční lability, u zkoumaného souboru, v obecné dimenzi je 5,80 a v dopravně specifické dimenzi je 5,69. Střední hodnota hodnocení (medián) emoční lability v obecné dimenzi je 6,0 a v dopravně specifické dimenzi je také 6,0. Nejčastější hodnocení (modus) emoční lability v obecné dimenzi je 5 a v dopravně specifické dimenzi 6.

Průměrné hodnocení svědomitosti, u zkoumaného souboru, v obecné dimenzi je 4,50 a v dopravně specifické dimenzi je 4,30. Střední hodnota hodnocení (medián) svědomitosti v obecné dimenzi je 4,5 a v dopravně specifické dimenzi je 4,0. Nejčastější hodnocení (modus) svědomitosti v obecné dimenzi jsou 3 a 6, a v dopravně specifické dimenzi 2.

Průměrné hodnocení otevřenosti ke zkušenosti, u zkoumaného souboru, v obecné dimenzi je 3,60 a v dopravně specifické dimenzi je 3,95. Střední hodnota hodnocení (medián) otevřenosti ke zkušenosti v obecné dimenzi je 4,0 a v dopravně specifické dimenzi 4,0. Nejčastější hodnocení (modus) otevřenosti ke zkušenosti v obecné dimenzi je 1 a v dopravně specifické dimenzi je 4.

Průměrné hodnocení přívětivosti, u zkoumaného souboru, v obecné dimenzi je 3,74 a v dopravně specifické dimenzi je 3,40. Střední hodnota hodnocení (medián) přívětivosti v obecné dimenzi je 4,0 a v dopravně specifické dimenzi je 3,0. Nejčastější hodnocení (modus) přívětivosti v obecné dimenzi jsou 3 a 4, a v dopravně specifické dimenzi 5.



## 5.9. METODY ZPRACOVÁNÍ A ANALÝZY DAT

Postup zpracování získaných dat byl následující. V programu Statistica 12 byla nejprve ověřena normalita rozložení dat. Skutečnost, zda data ve skupinách pochází či nepochází z normálního rozložení, vedla k rozhodnutí, zda následně ke zpracování dat použít parametrický nebo neparametrický test. Normalita byla ověřována Shapiro-Wilkovým testem a histogramem. Pokud bylo zjištěno, že data nepochází z normálního rozložení, tzn. nebyl splněn předpoklad normality, byl ke zpracování použit neparametrický test.

Na základě povahy zkoumaných dat byl zvolen způsob zpracování těchto dat. U hypotéz 2 – 5, kde byla sledována závislost metrické a kategorické proměnné s více než dvěma kategoriemi, byla použita Kruskal – Wallisova analýza rozptylu.

V následující pěti hypotézách (tzn. hypotézy 6 – 10), byla sledována závislost ordinální (pořadové) a metrické proměnné. Ordinálními proměnnými byly emoční labilita, extroverze, svědomitost, přívětivost a otevřenost ke zkušenosti, tyto proměnné byly vždy hodnocené na devítibodové škále. Metrickou proměnnou byla opět míra psychické zátěže. Závislost byla ověřena a měřena pomocí Spearmanova korelačního koeficientu a jeho testu statistické významnosti.

Při zpracování dat náležících k hypotéze 1 bylo provedeno srovnání dat pomocí neparametrického testu, který srovnává mediány proměnných. K ověření hypotézy byla použita Friedmanova analýza rozptylu a Kendallův koeficient shody.

Veškeré testy byly prováděny na hladině významnosti 0,05.

## 6. VÝSLEDKY

V této kapitole bude podrobně popsáno testování všech stanovených hypotéz. U každé testované hypotézy budou uvedeny statistické hypotézy, následně tabulka s výsledky statistické analýzy, popis výsledků a závěrečné stručné vyhodnocení.

**Hypotéza 1: Nejvyšší míru psychické zátěže vnímají řidiči u faktoru časové tísně.**

Cílem bylo zjistit, zda zátěžový faktor časová tíseň představuje zátěžový faktor s nejvyšší subjektivně vnímanou intenzitou. Jelikož jde o ordinální proměnné, bylo provedeno jejich srovnání pomocí neparametrického testu, který srovnává mediány proměnných.

K ověření hypotézy byla použita Friedmanova analýza rozptylu a Kendallův koeficient shody.

V dále uvedené tabulce 7 jsou zachycené popisné statistiky položek psychické zátěže a v tabulce 8 Friedmanova analýza rozptylu a Kendallův koeficient shody.

Na základě p-hodnoty, můžeme říci, že mezi hodnocením položek psychické zátěže existují statisticky významné rozdíly. Kendallův koeficient shody je také velmi nízký (0,28).

Nabývá hodnot od 0 do 1. 0 znamená žádnou shodu a 1 úplnou shodu.

Nejvyšší hodnocení posouzené na průměrném pořadí získala položka 16 (tzn. zátěžový faktor – dopravní nehoda, jíž jsem účastníkem).

**Hypotézu 1 se tedy nepodařilo potvrdit.**

Tabulka č. 7.: Popisné statistiky položek psychické zátěže.

Proměnná	Popisné statistiky		
	Medián	Minimum	Maximum
1	1,00000	1,00000	4,00000
2	1,00000	1,00000	3,00000
3	1,00000	1,00000	3,00000
4	2,00000	1,00000	4,00000
5	2,00000	1,00000	4,00000
6	2,00000	1,00000	4,00000
7	2,00000	1,00000	4,00000
8	2,00000	1,00000	4,00000
9	2,00000	1,00000	4,00000
10	2,00000	1,00000	4,00000
11	2,00000	1,00000	4,00000
12	1,00000	1,00000	4,00000
13	2,00000	1,00000	4,00000
14	2,00000	1,00000	4,00000
15	2,00000	1,00000	4,00000
16	3,00000	1,00000	4,00000
17	2,00000	1,00000	4,00000
18	3,00000	1,00000	4,00000
19	2,00000	1,00000	4,00000
20	1,00000	1,00000	4,00000
21	2,00000	1,00000	4,00000
22	2,00000	1,00000	4,00000
23	2,00000	1,00000	4,00000
24	1,00000	1,00000	4,00000
25	2,00000	1,00000	4,00000
26	1,00000	1,00000	3,00000
27	2,00000	1,00000	4,00000
28	1,00000	1,00000	3,00000
29	2,00000	1,00000	4,00000
30	2,00000	1,00000	4,00000
31	2,00000	1,00000	4,00000
32	2,00000	1,00000	4,00000
33	2,00000	1,00000	4,00000
34	2,00000	1,00000	4,00000
35	1,00000	1,00000	4,00000
36	2,00000	1,00000	4,00000
37	2,00000	1,00000	4,00000
38	2,00000	1,00000	4,00000
39	2,00000	1,00000	4,00000
40	1,00000	1,00000	4,00000
41	2,00000	1,00000	4,00000
42	1,00000	1,00000	3,00000
43	1,00000	1,00000	4,00000
44	2,00000	1,00000	4,00000

Tabulka č. 8: Friedmanova analýza rozptylu a Kendallův koeficient shody

Proměnná	Friedmanova ANOVA a Kendallův koeficient shody ANOVA chí-kv. (N = 100, sv = 43) = 1202,934 = <b>0,00000</b> Koeficient shody = ,27975			
	Průměrné pořadí	Součet pořadí	Průměr	Sm.Odch.
1	17,6550	1765,50	1,62000	0,77563
2	13,2800	1328,00	1,33000	0,51355
3	12,9350	1293,50	1,31000	0,48606
4	27,8100	2781,00	2,20000	0,68165
5	21,6550	2165,50	1,88000	0,78212
6	22,6000	2260,00	1,96000	0,93116
7	19,5800	1958,00	1,73000	0,70860
8	28,7250	2872,50	2,29000	0,78231
9	30,3700	3037,00	2,43000	0,90179
10	26,8250	2682,50	2,17000	0,80472
11	25,5450	2554,50	2,14000	0,99514
12	14,4550	1445,50	1,45000	0,72995
13	22,9850	2298,50	1,99000	0,93738
14	27,0100	2701,00	2,17000	0,76613
15	22,7700	2277,00	1,92000	0,77433
<b>16</b>	<b>36,2850</b>	<b>3628,50</b>	<b>2,92000</b>	<b>0,82486</b>
17	29,4550	2945,50	2,39000	0,85155
18	33,7000	3370,00	2,70000	0,85870
19	28,3550	2835,50	2,30000	0,82265
20	17,6550	1765,50	1,62000	0,73553
21	22,1450	2214,50	1,91000	0,85392
22	21,8100	2181,00	1,88000	0,83218
23	20,7900	2079,00	1,82000	0,88054
24	15,8050	1580,50	1,50000	0,74535
25	23,9550	2395,50	1,98000	0,71038
26	16,4300	1643,00	1,55000	0,71597
27	22,7950	2279,50	1,92000	0,74779
28	11,2250	1122,50	1,18000	0,43531
29	30,2900	3029,00	2,39000	0,76402
30	21,2700	2127,00	1,83000	0,77921
31	28,1900	2819,00	2,30000	0,93743
32	22,3050	2230,50	1,93000	0,89052
33	24,0650	2406,50	2,04000	0,90921
34	19,2800	1928,00	1,73000	0,83913
35	14,8700	1487,00	1,47000	0,77139
36	25,3500	2535,00	2,11000	0,91998
37	28,4100	2841,00	2,28000	0,84183
38	30,1550	3015,50	2,43000	0,85581
39	21,8300	2183,00	1,91000	0,90000
40	18,7950	1879,50	1,69000	0,88414
41	24,8100	2481,00	2,05000	0,91425
42	10,7300	1073,00	1,14000	0,37658
43	13,5400	1354,00	1,36000	0,61167
44	21,5050	2150,50	1,82000	0,71605

**Hypotéza 2: Skupina řidičů mladšího věku vnímá intenzitu psychické zátěže méně intenzivně než řidiči staršího věku.**

Cílem bylo sledovat závislost vnímání intenzity psychické zátěže, hodnocené součtem 44 položek, a věkové kategorie, tedy závislost metrické (číselné) a kategorické proměnné se třemi variantami. Pro rozhodnutí o použití parametrického nebo neparametrického testu bylo ověřeno, zda data ve skupinách pochází z normálního rozložení. K ověření normality dat byl použit Shapiro-Wilkovův test. Ukázalo se, že data nepochází z normálního rozložení. Jelikož nebyl splněn předpoklad normality, byl použit neparametrický test. Na základě povahy zkoumaných dat (závislost metrické a kategorické proměnné s více než dvěma kategoriemi) byla pro výpočet zvolena Kruskal – Wallisova analýza rozptylu.

Statistická hypotéza:

H0: Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže se dle věku u řidičů statisticky významně neliší.

H1: Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže se dle věku u řidičů statisticky významně liší.

Tabulka č. 9: Kruskal-Wallisova analýza rozptylu, závislost věku a psychické zátěže

Závislá: Psychická zátěž	Kruskal-Wallisova ANOVA založ. na poř.; Psychická zátěž Nezávislá (grupovací) proměnná : věk Kruskal-Wallisův test: $H(2, N=100) = 5,973216 = 0,0505$			
	Kód	Počet platných	Součet pořadí	Prům. Pořadí
do 25 let	1	5	296,00	59,20
26 až 50 let	2	71	3841,00	54,10
nad 50 let	3	24	913,00	38,04

Na základě údajů uvedených v tabulce č. X jsem dospěla k následujícím výsledkům. Pomocí Kruskal-Wallisova testu jsem pro hypotézu na zvolené hladině významnosti **0,05** získala výpočet hodnoty  $p=0,0505$ . Při porovnání hodnoty  $p$  a hladiny významnosti, je patrné, že  $p$  je vyšší než zvolená hladina významnosti, čímž nezamítám nulovou hypotézu. Tedy, dospívám k závěru, že **intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže se dle věku u řidičů neliší.**

**Hypotézu 2 se nepodařilo potvrdit.**

### Hypotéza 3: Velmi spokojení a spíše spokojení řidiči vnímají psychickou zátěž méně intenzivně než spíše nespokojení a velmi nespokojení řidiči.

Cílem bylo sledovat závislost vnímání intenzity psychické zátěže hodnocené součtem 44 položek a spokojenost s prací. Opět sleduji závislost metrické a kategorické proměnné se třemi variantami. Metrickou proměnnou je intenzita psychické zátěže a kategorickou proměnnou je spokojenost řidičů s prací. Opět bylo nejprve ověřeno, zda data ve skupinách pochází z normálního rozložení. K ověření normality dat byl opět použit Shapiro-Wilkův test a histogram. Dle p-hodnot Shapiro-Wilkova testu normality pochází data kategorií „velmi spokojen“ a „spíše nespokojen“ z normálního rozložení. P-hodnoty jsou vyšší než hladina významnosti 0,05. Data kategorie „spíše spokojen“ bohužel z normálního rozložení nepochází. P-hodnota je menší než zvolená hladina významnosti. K ověření hypotézy jsme tedy použili neparametrický test, opět Kruskal – Wallisovu analýzu rozptylu.

Statistická hypotéza:

H0: Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže se dle spokojenosti řidičů statisticky významně neliší.

H1: Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže se dle spokojenosti řidičů statisticky významně liší.

Tabulka č. 10: Kruskal-Wallisova analýza rozptylu, závislost spokojenosti a psychické zátěže.

Závislá: Psychická zátěž	Kruskal-Wallisova ANOVA založ. na poř.; Psychická zátěž Nezávislá (grupovací) proměnná : spokojenost Kruskal-Wallisův test: $H(2, N=100) = 10,22862$ $p = ,0060$			
	Kód	Počet platných	Součet pořadí	Prům. Pořadí
velmi spokojen	1	22	798,50	36,30
spíše spokojen	2	72	3797,50	52,74
spíše nespokojen	3	6	454,00	75,67

Na základě p-hodnoty testu ( $=0,006$ ), která je nižší než zvolená hladina významnosti, byla zamítnuta nulová hypotéza. Dospěla jsem tedy k závěru, že **intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže se dle spokojenosti řidičů liší.**

Které skupiny se od sebe statisticky významně liší, jsem zjistila testy mnohonásobného porovnávání.

Tabulka č. 11: Testy mnohonásobného porovnání, míra spokojenosti a psychická zátěž

Závislá: Psychická zátěž	Vícenásobné porovnání p hodnot (oboustr.); Psychická zátěž Nezávislá (grupovací) proměnná : spokojenost Kruskal-Wallisův test: $H(2, N=100) = 10,22862$ $p = ,0060$		
	velmi spokojen R:36,295	spíše spokojen R:52,743	spíše nespokojen R:75,667
velmi spokojen		0,060	<b>0,010</b>
spíše spokojen	0,060		0,189
spíše nespokojen	<b>0,010</b>	0,189	

V intenzitě subjektivně vnímané psychické zátěže se statisticky významně liší velmi spokojení a spíše nespokojení řidiči. Velmi spokojení řidiči vnímají, dle průměrného pořadí psychickou zátěž statisticky významně méně intenzivně než řidiči spíše nespokojeni.

**Hypotéza 3 se potvrdila u kategorií velmi spokojených a spíše nespokojených řidičů.**

**Velmi nespokojený řidič nebyl ve výběru žádný.**

**Hypotéza 4: Řidiči s delší praxí vnímají psychickou zátěž méně intenzivně než řidiči s kratší dobou praxe.**

Cílem zde bylo sledovat závislost vnímání intenzity psychické zátěže a délky praxe. Opět sleduji závislost metrické a kategorické proměnné s více než dvěma variantami. Metrickou proměnnou je intenzita psychické zátěže a kategorickou proměnnou je délka praxe. K ověření normality dat byl použit Shapiro-Wilkovův test. Zjistila jsem, že data psychické zátěže skupiny řidičů s praxí mezi 11 až 25 lety nepochází z normálního rozložení. P-hodnota testu je menší než zvolená hladina významnosti. K ověření hypotézy byl opět použit neparametrický test, opět Kruskal – Wallisova analýza rozptylu.

Statistická hypotéza

H0: Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže se dle délky praxe řidičů statisticky významně neliší.

H1: Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže se dle délky praxe řidičů statisticky významně liší.

Tabulka č. 12: Kruskal-Wallisova analýza rozptylu, závislost délky praxe a psychické zátěže

Závislá: Psychická zátěž	Kruskal-Wallisova ANOVA založ. na poř.; Psychická zátěž Nezávislá (grupovací) proměnná : praxe Kruskal-Wallisův test: $H(3, N=100) = 4,88739$ $p = ,1802$			
	Kód	Počet platných	Součet pořadí	Prům. Pořadí
do 5 let	1	19	1026,50	54,03
6 až 10 let	2	28	1653,00	59,04
11 až 25 let	3	47	2121,00	45,13
nad 26 let	4	6	249,50	41,58

Na základě p-hodnoty testu ( $=0,1802$ ), která je vyšší než zvolená hladina významnosti, nezamítáme nulovou hypotézu. Platí tedy, že **intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže se dle délky praxe řidičů neliší.**

**Hypotézu 4 se nepodařilo potvrdit.**



**Hypotéza 5: Řidiči v lepším zdravotním stavu vnímají psychickou zátěž méně intenzivně než řidiči v horším zdravotním stavu.**

Cílem v tomto případě bylo sledovat závislost vnímání intenzity psychické zátěže a zdravotního stavu. Opět sleduji závislost metrické a kategorické proměnné s více než dvěma variantami. Metrickou proměnnou je intenzita psychické zátěže a kategorickou proměnnou je zdravotní stav. Shapiro-Wilkovým testem a histogramem byla ověřena normalita dat. Data psychické zátěže skupiny zcela zdravých řidičů a řidičů s dlouhodobými zdravotními potížemi nepochází z normálního rozložení. P-hodnota testu je menší než zvolená hladina významnosti. K ověření hypotézy byl tedy opět použit neparametrický test, opět Kruskal – Wallisova analýza rozptylu.

Statistická hypotéza

H0: Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže se dle zdravotního stavu řidičů statisticky významně neliší.

H1: Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže se dle zdravotního stavu řidičů statisticky významně liší.

Tabulka č. 13: Kruskal-Wallisova analýza rozptylu, závislost zdravotního stavu a psychické zátěže.

Závislá: Psychická zátěž	Kruskal-Wallisova ANOVA založ. na poř.; Psychická zátěž Nezávislá (grupovací) proměnná : zdrav.stav Kruskal-Wallisův test: $H(4, N=100) = 7,09748$ $p = 0,1308$			
	Kód	Počet platných	Součet pořadí	Prům. Pořadí
zcela zdrav	1	50	2306,50	46,13
občasné drobné potíže	2	35	1994,00	56,97
občasné potíže	3	7	275,00	39,29
dlouhodobé zdravotní potíže	4	7	457,50	65,36
závažné zdravotní potíže	5	1	17,00	17,00

Na základě p-hodnoty testu ( $=0,1308$ ), která je vyšší než zvolená hladina významnosti, nezamítáme nulovou hypotézu. Dospíváme tedy k závěru, že **intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže se dle zdravotního stavu řidičů neliší.**

**Hypotézu 5 se nepodařilo potvrdit.**

**Hypotéza 6: Řidiči s vyšší emoční labilitou vnímají psychickou zátěž intenzivněji než řidiči s nižší emoční labilitou.**

Cílem bylo sledovat závislost vnímání intenzity psychické zátěže a emoční lability. Sledovala jsem závislost ordinální (pořadové) a metrické proměnné. Ordinálními proměnnou je emoční labilita a metrickou proměnnou je opět míra psychické zátěže. Závislost byla ověřena a měřena pomocí Spearmanova korelačního koeficientu a jeho testu statistické významnosti.

Statistická hypotéza

H0: Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže nezávisí na hodnocení emoční lability.

H1: Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže závisí na hodnocení emoční lability.

Tabulka č. 14: Spearmanovy korelace, závislost emoční lability a psychické zátěže

Dvojice proměnných	Spearmanovy korelace ChD vynechány párově Označ. korelace jsou významné na hl. p <,05			
	Počet plat.	Spearman R	t(N-2)	p-hodn.
Psychická zátěž & Emoc.lab.SS	100	<b>0,564</b>	6,757	<b>0,000</b>
Psychická zátěž & Emoc.lab. DS SS	100	<b>0,510</b>	5,865	<b>0,000</b>

Na základě p-hodnoty testu významnosti korelačního koeficientu (=0,000), která je nižší než zvolená hladina významnosti 0,05, zamítám nulovou hypotézu. Dospěla jsem tedy k závěru, že **intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže závisí na hodnocení emoční lability.**

Dle hodnoty Spearmanova koeficientu (Spearman R), který nabývá hodnot od -1 do 1, jde v obou případech (měření v obou dimenzích) o **pozitivní středně silnou závislost.** **Můžeme říci, že s rostoucí mírou emoční lability roste i intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže a to jak v obecné dimenzi, tak v dopravně specifické dimenzi.**

**Hypotéza 6 byla potvrzena.**

**Hypotéza 7: Řidiči s vyšší extravertí vnímají psychickou zátěž více intenzivně než řidiči s nižší extravertí.**

Cílem bylo sledovat závislost vnímání intenzity psychické zátěže a extraverte. Sledovala jsem závislost ordinální (pořadové) a metrické proměnné. Ordinálními proměnnou je extraverte a metrickou proměnnou je opět míra psychické zátěže.

Závislost byla ověřena a měřena pomocí Spearmanova korelačního koeficientu a jeho testu statistické významnosti.

Statistická hypotéza

H0: Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže nezávisí na hodnocení extraverte.

H1: Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže závisí na hodnocení extraverte.

Tabulka č. 15: Spearmanovy korelace, závislost extraverte a psychické zátěže

Dvojice proměnných	Spearmanovy korelace ChD vynechány párově Označ. korelace jsou významné na hl. $p < ,05$			
	Počet plat.	Spearman R	t(N-2)	p-hodn.
Psychická zátěž & Extr. SS	100	0,264	2,714	0,008
Psychická zátěž & Extr.-DS SS	100	0,560	6,684	0,000

Na základě p-hodnoty testu významnosti korelačního koeficientu ( $=0,008$  a  $0,000$ ), která je v obou případech nižší než zvolená hladina významnosti  $0,05$ , zamítám nulovou hypotézu.

**Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže závisí na hodnocení extraverte.**

Dle hodnoty Spearmanova koeficientu (Spearman R), jde v obecné rovině o slabou pozitivní závislost a v dopravně specifické rovině jde o středně silnou pozitivní závislost. Můžeme říci, že s rostoucí mírou extraverte roste i intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže.

**Hypotéza 7 byla potvrzena.**

**Hypotéza 8: Řidiči s vyšší svědomitostí vnímají psychickou zátěž méně intenzivně než řidiči s nižší svědomitostí.**

Cílem bylo sledovat závislost vnímání intenzity psychické zátěže a svědomitosti. Sledovala jsme závislost ordinální a metrické proměnné. Ordinálními proměnnou je svědomitost a metrickou proměnnou je opět míra psychické zátěže.

Závislost byla ověřena a měřena pomocí Spearmanova korelačního koeficientu a jeho testu statistické významnosti.

Statistická hypotéza

H0: Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže nezávisí na hodnocení svědomitosti.

H1: Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže závisí na hodnocení svědomitosti.

Tabulka č. 16: Spearmanovy korelace, závislost svědomitosti a psychické zátěže

Dvojice proměnných	Spearmanovy korelace ChD vynechány párově Označ. korelace jsou významné na hl. $p < ,05$			
	Počet plat.	Spearman R	t(N-2)	p-hodn.
Psychická zátěž & Svědom. SS	100	-0,335	-3,52	0,001
Psychická zátěž & Svědom. DS SS	100	-0,282	-2,91	0,004

Na základě p-hodnoty testu významnosti korelačního koeficientu ( $=0,001$  a  $0,004$ ), která je nižší než zvolená hladina významnosti  $0,05$ , zamítám nulovou hypotézu. **Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže závisí na hodnocení svědomitosti.**

Dle hodnoty Spearmanova koeficientu (Spearman R), jde v obou případech (měření v obou dimenzích) o **negativní slabou závislost. Můžeme říci, že s rostoucí mírou svědomitosti klesá intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže.**

**Hypotéza 8 byla potvrzena.**

**Hypotéza 9: Řidiči s vyšší úrovní přívětivosti vnímají psychickou zátěž méně intenzivně než řidiči s nižší úrovní přívětivosti.**

Cílem bylo sledovat závislost vnímání intenzity psychické zátěže a přívětivosti. Sledovala jsme závislost ordinální a metrické proměnné. Ordinálními proměnnou je přívětivost a metrickou proměnnou je opět míra psychické zátěže.

Závislost byla ověřena a měřena pomocí Spearmanova korelačního koeficientu a jeho testu statistické významnosti.

Statistická hypotéza

H0: Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže nezávisí na hodnocení přívětivosti.

H1: Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže závisí na hodnocení přívětivosti.

Tabulka č. 17: Spearmanovy korelace, závislost přívětivosti a psychické zátěže

Dvojice proměnných	Spearmanovy korelace ChD vynechány párově Označ. korelace jsou významné na hl. $p < ,05$			
	Počet plat.	Spearman R	t(N-2)	p-hodn.
Psychická zátěž & Přívět. SS	100	-0,514	-5,934	0,000
Psychická zátěž & Přívět. DS SS	100	-0,438	-4,827	0,000

Na základě p-hodnoty testu významnosti korelačního koeficientu ( $=0,000$ ), která je nižší než zvolená hladina významnosti 0,05, zamítáme nulovou hypotézu. **Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže závisí na hodnocení přívětivosti.**

Dle hodnoty Spearmanova koeficientu (Spearman R), jde v obou případech (měření v obou dimenzích) o **negativní středně silnou závislost. Můžeme říci, že s rostoucí mírou přívětivosti klesá intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže.**

**Hypotéza 9 byla potvrzena.**

**Hypotéza 10: Řidiči s vyšší úrovní otevřenosti ke zkušenosti vnímají psychickou zátěž méně intenzivně než řidiči s nižší úrovní otevřenosti ke zkušenosti.**

Cílem bylo sledovat závislost vnímání intenzity psychické zátěže a otevřenosti ke zkušenosti. Sledovala jsem závislost ordinální a metrické proměnné. Ordinálními proměnnou je otevřenost ke zkušenosti a metrickou proměnnou je opět míra psychické zátěže.

Závislost byla ověřena a měřena pomocí Spearmanova korelačního koeficientu a jeho testu statistické významnosti.

Statistická hypotéza

H0: Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže nezávisí na hodnocení otevřenosti ke zkušenosti.

H1: Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže závisí na hodnocení otevřenosti ke zkušenosti.

Tabulka č. 18: Spearmanovy korelace, závislost otevřenosti ke zkušenosti a psychické zátěže

Dvojice proměnných	Spearmanovy korelace ChD vynechány párově Označ. korelace jsou významné na hl. p <,05			
	Počet plat.	Spearman R	t(N-2)	p-hodn.
Psychická zátěž & Otevř.ke zk.SS	100	-0,077	-0,765	0,446
Psychická zátěž & Otevř.ke zk. DS SS	100	-0,098	-0,970	0,335

Na základě p-hodnoty testu významnosti korelačního koeficientu (=0,445 a 0,335), která je vyšší než zvolená hladina významnosti 0,05, nezamítáme nulovou hypotézu. **Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže nezávisí na hodnocení otevřenosti ke zkušenosti.**

**Hypotézu 10 se nepodařilo potvrdit.**

## 7. K PLATNOSTI HYPOTÉZ

V této kapitole se pokusím výše popsané podrobné výsledky uvést ve stručném a přehledu s vyjádřením platnosti jednotlivých hypotéz.

**Hypotéza 1:** Nejvyšší míru psychické zátěže vnímají řidiči u faktoru časové tísně.

Na základě výsledků Friedmanovy analýzy rozptylu se **nepodařilo hypotézu potvrdit.**

**Hypotéza 2:** Skupina řidičů mladšího věku vnímá intenzitu psychické zátěže méně intenzivně než řidiči staršího věku.

Na základě výsledků Kruskal – Wallisovy analýzy rozptylu se **nepodařilo hypotézu potvrdit.**

**Hypotéza 3:** Velmi spokojení a spíše spokojení řidiči vnímají psychickou zátěž méně intenzivně než spíše nespokojení a velmi nespokojení řidiči.

Na základě výsledků Kruskal – Wallisovy analýzy rozptylu byla **hypotéza potvrzena.**

**Hypotéza 4:** Řidiči s delší praxí vnímají psychickou zátěž méně intenzivně než řidiči s kratší dobou praxe.

Na základě výsledků Kruskal – Wallisovy analýzy rozptylu se **nepodařilo hypotézu potvrdit.**

**Hypotéza 5:** Řidiči v lepším zdravotním stavu vnímají psychickou zátěž méně intenzivně než řidiči v horším zdravotním stavu.

Na základě výsledků Kruskal – Wallisovy analýzy rozptylu se **nepodařilo hypotézu potvrdit.**

**Hypotéza 6:** Řidiči s vyšší emoční labilitou vnímají psychickou zátěž intenzivněji než řidiči s nižší emoční labilitou.

Na základě hodnoty Spearmanova korelačního koeficientu a jeho testu statistické významnosti byla **hypotéza potvrzena.**

**Hypotéza 7:** Řidiči s vyšší extravertí vnímají psychickou zátěž více intenzivně než řidiči s nižší extravertí.

Na základě hodnoty Spearmanova korelačního koeficientu a jeho testu statistické významnosti byla **hypotéza potvrzena**.

**Hypotéza 8:** Řidiči s vyšší svědomitostí vnímají psychickou zátěž méně intenzivně než řidiči s nižší svědomitostí.

Na základě hodnoty Spearmanova korelačního koeficientu a jeho testu statistické významnosti byla **hypotéza potvrzena**.

**Hypotéza 9:** Řidiči s vyšší úrovní přívětivosti vnímají psychickou zátěž méně intenzivně než řidiči s nižší úrovní přívětivosti.

Na základě hodnoty Spearmanova korelačního koeficientu a jeho testu statistické významnosti byla **hypotéza potvrzena**.

**Hypotéza 10:** Řidiči s vyšší úrovní otevřenosti ke zkušenosti vnímají psychickou zátěž méně intenzivně než řidiči s nižší úrovní otevřenosti ke zkušenosti.

Na základě p-hodnoty testu významnosti korelačního koeficientu se **nepodařilo hypotézu potvrdit**.



## 8. DISKUSE

V této části práce se pokusím podrobně popsat výsledky mého výzkumu a porovnat je se závěry jiných odborných prací a výzkumů.

K získání potřebných dat jsem v první fázi použila metodu polostrukturovaného rozhovoru. Tato metoda byla použita za účelem získání seznamu zátěžových faktorů, vnímaných z pohledu samotných řidičů. Ve druhé, navazující fázi výzkumu jsem použila standardizovaný osobnostní dotazník zaměřený na řidičskou populaci TVP a dále dotazník psychické zátěže profesionálního řidiče vytvořený pro účely tohoto výzkumu. Kombinaci těchto metod považuji za vhodnou a přiléhavou, vzhledem k řešenému tématu. Ač uvedené metody v sobě skrývají riziko vědomého i nevědomého zkreslení informací ze strany respondentů, přesto se domnívám, že získané a zde prezentované výsledky mají svou vědeckou hodnotu.

Vyhodnocením odpovědí získaných v první fázi výzkumu jsem získala seznam zátěžových faktorů, tak jak je vnímají sami řidiči. Jednalo se o 44 zátěžových faktorů. Při srovnání těchto 44 zátěžových faktorů uváděných spontánně řidiči a seznamu zátěžových faktorů sledovaných ve výzkumech Havlíka (1980, 2005, 2012) je patrná změna ve struktuře zátěžových faktorů. V mém výzkumu řidiči spontánně jmenovali zcela „nové“ faktory psychické zátěže, které v minulých letech či v minulých výzkumech nebyly sledovány. Jedná se především o zátěžové faktory plynoucí z legislativy. Konkrétně např. nutnost dodržovat opatření mezinárodní Dohody AETR a z toho vyplývající zátěž daná potenciálními potížemi při hledání volných parkovacích míst. Jako psychickou zátěž vnímají řidiči i nutnost zvládat složitější administrativní úkony spojené s přepravou nákladu, absolvovat pravidelná profesní školení, odpovědnost za náklad a za vozidlo, ohroženost kriminálním činem, obavu z pokut v zahraničí aj. Tyto faktory nebyly ve výzkumech Havlíka (1980, 2005, 2012) sledovány. Naopak žádný z řidičů spontánně neuvedl zátěž související či vyplývající z ujeté vzdálenosti nebo z doby řízení, což jsou faktory sledované Havlíkem ve všech jeho výzkumech. Během polostrukturovaného rozhovoru často odpovídali, že tuto zátěž nevnímají, popř. s dovětkem „to k té práci prostě patří“. Stejně tak některé další faktory, které z objektivního pohledu s vysokou pravděpodobností představují zátěž pro organismus (např. nepravidelný pracovní a životní režim, nekvalitní stravování na cestách apod.), řada řidičů jako zátěž neuvádí. Dle jejich

vyjádření se jedná o samozřejmou součást jejich práce, kterou jako rušivou či zátěžovou nevnímají.

Ve výzkumu bylo dále zjištěno, s jakou intenzitou vnímají řidiči jednotlivé zátěžové faktory. Grafické znázornění zachycující průměrné stupně subjektivně vnímané intenzity jednotlivých zátěžových faktorů je uvedeno v příloze č. 3 této práce.

Výsledky ukazují, že řidiči vnímají nejvyšší intenzitu psychické zátěže při své přímé, osobní účasti v dopravní nehodě. Hypotéza 1, vycházející z předpokladu, že nejvyšší intenzitu psychické zátěže vnímají řidiči v souvislosti s časovou tísní, se nepotvrdila. Přesto, vzhledem k faktu, že účastníky dopravní nehody se řidiči stávají spíše výjimečně, a naopak časovou tíseň vnímají při výkonu svého povolání velmi často, lze konstatovat, že psychická zátěž vyplývající z časové tísně je vysoce intenzivní a jednoznačně se řadí mezi nejvýznamnější zátěžové faktory současnosti.

Havlík (2013) uvádí, že na sklonku sedmdesátých let 20.st. nejvyšší míru zátěže vnímali řidiči MKD po ujetí více než 600 km, při jízdě v noci a při jízdě velkoměstem. V roce 2004 vnímali nejvyšší zátěž z obavy ze ztráty zaměstnání, ujetí více než 600 km a při jízdě v noci. V roce 2012 zjistil Havlík ve své pilotní studii (Havlík, 2012), že pro řidiče byly nejvíce zatěžující obavy ze ztráty zaměstnání, obavy z krachu dopravní firmy a obavy z nevyplacení mzdy. Z uvedeného je zřejmý posun od zátěží plynoucích ze samotného jízdního výkonu, tzn. od pracovních-zátěžových zátěží, směrem k zátěžím sociálně-ekonomickým. Mé výsledky jsou v souladu se závěry Havlíka pouze částečně. Dle mých zjištění skutečně poklesl význam pracovních-zátěžových zátěží a také psychosomatických a deprivacních zátěží. Ale současně i sociálně-ekonomické zátěže, uváděné Havlíkem (2013), se v tomto výzkumu ukázaly jako méně významné. U pracovních-zátěžových zátěží sledovaných v tomto mém výzkumu (jízda v noci, jízda po dálnici, jízda velkým městem) udávali řidiči velmi nízkou intenzitu psychické zátěže (stupně zátěže 1,62, 1,33 a 1,31). U psychosomatických a deprivacních zátěží (nekvalitní stravování, nekvalitní odpočinek, nekvalitní hygienické podmínky) udávali nízkou intenzitu psychické zátěže (stupně zátěže 2,04, 1,93 a 1,92). Sledované sociálně-ekonomické zátěže (komunikační problémy s dispečerem, obava ze ztráty zaměstnání, obava ze získání trestných bodů) vnímají v současné době řidiči méně intenzivně (2,11, 1,92 a 1,69). Naopak jako psychicky zatěžující vnímají, dle výsledků, řidiči v současnosti především zátěže pracovních-organizační, dopravně-psychologické a sociálně-psychologické. Mezi významné pracovních-organizační zátěže patří jízda v časové tísní, špatná organizace práce, technická závada na vozidle a odpovědnost za dodržení termínu

dopravy (stupně zátěže 2,70, 2,43, 2,17 a 2,14). Sledovanými dopravně-psychologickými zátěžemi, u nichž vnímají řidiči vysokou intenzitu, jsou účast při dopravní nehodě, neočekávaná překážka na cestě, setkání s agresivními řidiči jiných vozidel, hledání volného parkovacího místa, jízda za nevhodných klimatických podmínek, setkání s neukázněnými cyklisty, znalost a dodržování nařízení dle Dohody AETR a pomalé kolony vozidel (stupně zátěže 2,92, 2,43, 2,39, 2,39, 2,30, 2,29 a 2,20). Mezi sociálně-psychologické zátěže, sledované v našem výzkumu, patří delší odloučení od rodiny a kontrola dopravní policií nebo celní správou (stupně zátěže 2,30 a 2,28).

Za zajímavé považuji zjištění, že řidiči jako psychicky zatěžující vnímají hledání volného parkovacího místa v souvislosti s dodržováním nařízení dle Dohody AETR. Jeví se, že opatření Dohody AETR, která byla navržena za účelem snižování zátěže a regulace únavy řidičů, může v některých případech sehrát i negativní roli. Ač řidiči mají možnost do určité míry upravit své časy jízd, jedná se o detailní problematiku, s níž nejsou někteří z nich dostatečně seznámeni. Mnozí z nich z důvodu tlaku zaměstnavatelů, který je vede k maximálnímu využití časů jízd, a v důsledku neznalosti přesné legislativy, dospívají k závěru, že není „východiska“, že musí „ihned“ zaparkovat vůz a toto je může vést k vnímání vysoké míry psychické zátěže v daném okamžiku.

Havlík (2013) píše, že při srovnání výsledků zachycujících intenzitu vnímané zátěže v průběhu uplynulých let, téměř vymizela zátěž z jízdy s nevhodným vozem, a výrazně poklesla především zátěž vyplývající z jízdy městem, po nových, neznámých trasách a zátěž z osamocených jízd. S tímto tvrzením Havlíka se naše výsledky zcela shodují. Na základě výše popsaných výsledků lze konstatovat, že v průběhu tří desítek let se výrazně změnila struktura i vnímání zátěžových faktorů českými profesionálními řidiči.

Ve druhé, navazující fázi výzkumu jsem usilovala o vyřešení výzkumného problému, zda existuje souvislost mezi subjektivním vnímáním intenzity zátěžových faktorů a osobnostními vlastnostmi a demografickými charakteristikami, kterými byly věk, délka praxe, zdravotní stav, spokojenost s prací, emoční labilita, extravertze, otevřenost ke zkušenosti, svědomitost a přívětivost.

Výsledky výzkumu ukázaly, že intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže se dle věku řidičů statisticky významně neliší. Co se týče vztahu mezi věkem řidiče a vnímáním psychické zátěže, lze v literatuře nalézt rozdílná tvrzení, (Havlík, 2013, Matthews, 1991). Výsledky mého výzkumu nepotvrdily souvislosti mezi těmito sledovanými proměnnými. Dle výsledků statistické analýzy se intenzita subjektivně

vnímané psychické zátěže neliší nejen dle věku řidičů. Současné výsledky ukazují, že intenzita vnímané psychické zátěže se neliší ani dle délky profesionální praxe řidičů, ani dle zdravotního stavu řidičů. Výsledky výzkumu ukázaly, že řidiči, zažívající pocit spokojenosti s vykonávanou profesí, prožívají subjektivně nižší míru psychické zátěže než řidiči spíše nespokojení. Tento závěr je v souladu s tvrzením Havlíka (2013), že spokojenost s vykonávanou profesí je významným faktorem snižujícím subjektivní vnímání zátěže.

Ve výzkumu se potvrdila hypotéza, že s rostoucí mírou emoční lability roste intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže. Toto zjištění se týká jak obecné dimenze emoční lability, tak dopravně specifické dimenze emoční lability. Toto zjištění je v souladu se závěrem Matthewse (1991), který udává, že nejvýznamnějším prediktorem stresu je vysoká míra neuroticismu. Horáková (2009), zjistila, že pro řidiče s nižší mírou neuroticismu jsou typické pozitivní strategie zvládnání stresu, tzn. strategie vedoucí k redukci stresu a tedy k vyšší odolnosti vůči stresu. Ani s tímto tvrzením nejsou naše výsledky v rozporu. V této výzkumné práci bylo potvrzeno, že lidé s nízkou mírou emoční lability subjektivně vnímají nižší míru psychické zátěže. Výsledky výzkumu potvrdily, že pro zvládnání stresu za volantem mají řidiči s nízkou mírou emoční lability (neurotičnosti) lepší předpoklady. Horáková (2009) ve svém výzkumu nepotvrdila, že by řidiči záchranné služby s vyšší mírou extroverze, měli vyšší odolnost vůči stresu a tím vyšší míru používání pozitivních strategií zvládnání stresu. Analýza dalších získaných dat mě přivedla k závěru, že s rostoucí mírou extroverze, roste intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže, tedy klesá odolnost vůči zátěži. Naopak k poklesu subjektivně vnímané intenzity psychické zátěže napomáhají osobnostní vlastnosti svědomitost a přívětivost. Co se týče osobnostní vlastnosti svědomitost, výsledky ukázaly, že zde jde o negativní slabou závislost v rovině obecné i rovině dopravně specifické rovině. Je tedy možné konstatovat, že s rostoucí mírou svědomitosti klesá intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže. Na nižší vnímání intenzity psychické zátěže má vliv osobnostní rys přívětivost. V rovině obecné i v rovině dopravně specifické jde o negativní středně silnou závislost. Mohu tedy vyslovit závěr, že s rostoucí mírou přívětivosti klesá intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže. Posledním bodem výzkumu bylo nalezení vztahu mezi osobnostním rysem otevřenost ke zkušenosti a vnímáním psychické zátěže. Výsledky výzkumu ukazují, že vnímání psychické zátěže nezávisí na hodnocení otevřenosti ke zkušenosti. Poslední, v pořadí desátá ověřovaná hypotéza se nepotvrdila.

Ve svém výzkumu jsem se snažila o zmapování zátěžových faktorů vnímaných samotnými řidiči a nalezení souvislostí mezi subjektivním vnímáním zátěže a osobnostními charakteristikami. Výsledky tohoto výzkumu by bylo možné využít v oblasti prevence. Jednou z možností, jak využít zde popsané závěry a zjištění, je vytvořit a následně realizovat kurzy zaměřené na snižování negativního vlivu zátěžových faktorů, na zvládnání psychické zátěže profesionálních řidičů. Dle vzoru australských autorů Machina a Hoare (2008), kteří navrhli výcvik zvládnání únavy u řidičů autobusů, bylo by možné navrhnout metodiku výcviku zaměřeného na zvyšování psychické odolnosti vůči zátěži u profesionálních řidičů MKD. Takovýto výcvikový kurz nebo odborný seminář by byl určený stávajícím i začínajícím řidičům MKD. Během semináře by byli jeho účastníci seznámeni s druhy zátěžových faktorů, s nimiž se během výkonu své profese musí vyrovnávat, byly by objasněny adaptivní způsoby snižování psychické zátěže a posilování odolnosti vůči stresu, byli by seznámeni s vhodnými relaxačními technikami sloužícími k dlouhodobému udržení psychické stability a duševní hygieny. Kurz by také mohl nabídnout účastníkům lepší poznání sebe sama, svých vlastností, silných stránek, které mohou v budoucnosti využít k zvládnání náročných situací, a naopak i těch, které pro ně mohou představovat v obecné rovině riziko. Takovýto odborný seminář by bylo možné realizovat v autoškolách, připravujících nové uchazeče o profesi řidiče MKD, ale také např. ve školících střediscích, kde probíhají pravidelná školení řidičů. Zjištěné výsledky tohoto výzkumu lze také využít v rámci dopravněpsychologických vyšetření. Dopravní psychologové mohou podrobněji seznamovat řidiče s tím, jaká potenciální rizika plynou z jejich struktury osobnosti, z jejich povahových vlastností, mohou řidiče seznámit s vhodnými opatřeními a doporučení, nač by si řidiči měli dávat pozor, čeho se vyvarovat, jak postupovat v zátěžových situacích atd.

Výše popsaným, realizovaným výzkumem se oblast psychické zátěže profesionálních řidičů ani zdaleka nevyčerpává. V této problematice zůstává i nadále mnoho dalších otázek, které čekají na své zodpovězení. Vynořují se další možné budoucí směry zkoumání a rozšíření mnou získaných poznatků o cílové skupině řidičů MKD. Za velmi přínosný bych osobně považovala výzkum zaměřený na identifikaci klíčových způsobů zvládnání psychické zátěže a stresu. Jako vhodné by se jevilo užití např. dotazníku Strategie zvládnání stresu – SVF 78. Z tohoto výzkumu by mohla vyplynout řada dalších zajímavých zjištění, z nichž mnohé by zajisté bylo opět možné využít v praxi. Dalším výzkumným problémem by mohlo být zjišťování dopadů působících stresu na řidiče mezinárodní kamionové dopravy. Sledování by bylo vhodné zaměřit na dopady a projevy

psychické zátěže v různých oblastech života. Jednalo by se samozřejmě o oblast psychiky, tj. duševního zdraví, ale i o vliv stresových situací na fyzické zdraví či sociální fungování v širším kontextu, např. v rodinném životě, přátelských vztazích atd. Zde by bylo možné využít např. dotazník životní spokojenosti či jiné výzkumné metody.

## 9. ZÁVĚR

Závěrem bych ráda shrnula nejdůležitější body této výzkumné práce. Zabývala jsem se problematikou psychické zátěže řidičů mezinárodní kamionové dopravy. Vycházejí ze tří výzkumných cílů jsem definovala jednu výzkumnou otázku a deset hypotéz.

Výzkumná otázka zněla: jaké faktory vnímáte ve své profesi jako zatěžující? Výzkumná otázka byla zodpovězena s využitím metody polostrukturovaného rozhovoru. Výsledky výzkumu potvrdily, že na řidiče mezinárodní kamionové dopravy působí různé zátěžové faktory. Bylo identifikováno 44 zátěžových faktorů. Nejvyšší míru psychické zátěže vnímají řidiči, stanou-li se účastníky dopravní nehody. Na pomyslnou druhou pozici, z hlediska intenzity vnímané psychické zátěže, umístili řidiči MKD psychickou zátěž vyvolanou časovou tísní.

Díváme-li se na problematiku psychických zátěží z pohledu Havlíka (2005), lze říci, že řidiči s vysokou intenzitou vnímají zejména pracovní-organizační, dopravně-psychologické a sociálně-psychologické zátěže. K významným pracovní-organizačním zátěžím patří především jízda v časové tísní, špatná organizace práce, technická závada na vozidle a odpovědnost za dodržení termínu dopravy. V kategorii dopravně-psychologických zátěží vnímají řidiči intenzivně především dopravní nehodu, v níž jsou účastní, neočekávanou překážku na cestě, setkání s agresivními řidiči jiných vozidel, hledání volného parkovacího místa, jízdu za nevhodných klimatických podmínek, setkání s neukázněnými cyklisty, pomalé kolony vozidel a znalosti a dodržování Dohody AETR. Mezi intenzivně působícími sociálně-psychologickými zátěžemi lze, na základě výsledků, zařadit delší odloučení od rodiny a kontrolu dopravní policíí nebo celní správou. Sledujeme-li dělení psychických zátěží dle Mikšíka (2001), můžeme konstatovat, že řidiči vnímají nejvyšší intenzitu u zátěžových faktorů pramenících z nároků na řešení problémových situací. Jedná se např. o již uvedenou zátěž vyvolanou účastí při dopravní nehodě, psychickou zátěž danou neočekávanou překážkou na cestě nebo zátěž ze špatné organizace práce. Dále psychickou zátěž řidičů vyvolávají faktory vyplývající ze stresových situací, kdy na řidiče při cílové činnosti, kterou je řízení motorového vozidla, působí rušivé vlivy a okolnosti. Konkrétně se jedná o jízdu v časové tísní, kdy je nutno činnost realizovat při subjektivně prožívaném nedostatku času, jízdu za nevhodných klimatických podmínek, tlak odpovědnosti a ohrožení, kdy při řízení vozidla má řidič na vědomí odpovědnost za důsledky své činnosti. Vysoká intenzita psychické zátěže vyplývá také z nároků na

zvolávání překážek. Konkrétními zátěžovými faktory jsou zde hledání volných parkovacích míst nebo technická závada na voze a nutnost jejího odstranění.

Dále byla ve výzkumu sledována souvislost mezi subjektivním vnímáním intenzity zátěžových faktorů a osobnostními vlastnostmi a demografickými charakteristikami. Sledovanými proměnnými byly věk, délka praxe, zdravotní stav, spokojenost s prací, emoční labilita, extraverze, otevřenost ke zkušenosti, svědomitost a přívětivost. Ke sběru dat v této fázi byl použit osobnostní dotazník TVP a dotazník psychické zátěže profesionálního řidiče sestavený. Na základě interpretace získaných výsledků jsem dospěla k následujícím závěrům.

Hypotézy vycházející z předpokladu existence vztahu mezi intenzitou vnímané psychické zátěže a věkem řidiče, délkou profesní praxe a zdravotním stavem řidiče se nepotvrdily. Výsledky statistické analýzy ukázaly, že intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže se neliší dle věku řidičů, dle délky profesní praxe ani dle zdravotního stavu řidičů. Dále jsem předpokládala, že intenzita vnímané psychické zátěže se liší dle spokojenosti řidičů. Tento předpoklad se potvrdil. V intenzitě subjektivně vnímané psychické zátěže se statisticky významně liší velmi spokojení řidiči a spíše nespokojení řidiči. Velmi spokojení řidiči vnímají, dle průměrného pořadí psychickou zátěž statisticky významně méně intenzivně než řidiči spíše nespokojení.

Co se týče osobnostních dimenzí – emoční labilita, extraverze, svědomitost a přívětivost, pak výzkumné hypotézy vycházející z předpokladu, že vnímání psychické zátěže závisí na těchto proměnných, se potvrdily. Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže závisí na hodnocení emoční lability. Bylo prokázáno, že s rostoucí mírou emoční lability roste intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže. Taktéž bylo prokázáno, že intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže vzrůstá i s rostoucí mírou extraverze. Naopak ke snižování intenzity vnímané psychické zátěže přispívají osobnostní vlastnosti svědomitost a přívětivost. Výsledky ukazují, že u svědomitosti jde o negativní slabou závislost v obou rovinách, tzn. v obecné i dopravně specifické rovině. Lze tedy konstatovat, že s rostoucí mírou svědomitosti klesá intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže. Taktéž u osobnostní vlastnosti přívětivost byla prokázána, v rovině obecné i dopravně specifické, negativní středně silná závislost. Znamená to, že s rostoucí mírou přívětivosti klesá intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže. Poslední ověřovaná hypotéza vycházela z předpokladu, že existuje souvislost mezi intenzitou vnímané psychické zátěže a otevřeností ke zkušenosti. Tato hypotéza nebyla potvrzena. Vnímání psychické zátěže nezávisí na osobnostní dimenzi otevřenosti ke zkušenosti.



## 10. SOUHRN

Předložená rigorózní práce je věnována tématu psychické zátěže českých řidičů mezinárodní kamionové dopravy. Práce je členěna na část teoretickou a výzkumnou.

Teoretickou část práce tvoří čtyři kapitoly. Kapitoly jsou obsahově zaměřeny tak, aby poskytly čtenáři hlubší seznámení se s tématem psychické zátěže. První kapitola, která je členěna do šesti podkapitol, je věnována psychické zátěži v obecné rovině. Obsahuje informace týkající se obecného vymezení psychické zátěže a současně i úzce souvisejícího termínu stres. Jsou zde popsány druhy psychické zátěže dle povahy působících zátěžových faktorů. Nechybí podrobné informace o stupních psychické zátěže. Je definována běžná, optimální i pesimální psychická zátěž, u níž není opomenuto ani rozlišení na hraniční a extrémní zátěž. V rámci první kapitoly je podrobně rozpracována problematika kategorie nároků vymezujících psychickou zátěž. Jsou zmiňovány nároky na výkon, nároky na řešení problémových situací, na zdolávání překážek, na řešení konfliktů a nároky na překonávání rušivých okolností. Vzhledem k přirozené potřebě obnovovat rovnováhu mezi člověkem a jeho prostředím, není opomenuto ani téma adaptace na psychickou zátěž. Jsou popsány základní typy adaptivních reakcí i jednotlivé adaptační fáze vedoucí k psychologické adaptaci. V případě působení déletrvající zátěže na člověka mohou nastat změny v oblasti psychické, fyziologické i v chování. Důsledky působení psychické zátěže jsou popsány v závěru první kapitoly. Druhá kapitola je věnována zátěži a stresu v dopravním prostředí. V úvodu kapitoly jsou zmíněny zátěžové faktory v pracovním prostředí včetně psychické zátěže pojaté z pohledu českého práva. Následuje podkapitola pojednávající o charakteristikách dopravního prostředí a posléze je podrobně rozpracováno téma druhů zátěže v dopravním prostředí. Zmíněny jsou pracovní-výkonové zátěže, dopravně-psychologické, sociálně-psychologické, sociálně-ekonomické, pracovní-organizační zátěže, psychosomatické a deprivace zátěže. Významnou roli ve snižování zátěže řidiče a tím ve zvyšování bezpečnosti silniční dopravy má Evropská dohoda o práci osádek v mezinárodní silniční dopravě, tzv. Dohoda AETR. Nelze ji tedy v rámci druhé kapitoly stručně nezmínit. Důležitou kapitolou této práce je kapitola třetí, popisující osobnost řidiče. V úvodu třetí kapitoly je terminologické vymezení pojmu osobnost. Vzhledem k cílům výzkumné práce, a vzhledem k použitému výzkumnému nástroji, nechybí definování osobnosti z pohledu pětifaktorové teorie osobnosti. Samozřejmě není opomenuto téma osobnosti profesionálního řidiče. Součástí kapitoly je popis vybraných kognitivních

schopností a osobnostních vlastností, které hrají významnou roli v beznehodovém dopravním chování. S tímto úzce souvisí otázka psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel, která je v uvedené kapitole také popsána. Poslední kapitola teoretické části práce je věnována dříve realizovaným výzkumům, zaměřeným na problematiku psychické zátěže, a poznatkům, které jsou pro zvolené téma přínosné. Jsou zde podrobně uváděny výsledky dlouholeté výzkumné práce českého dopravního psychologa Karla Havlíka a to z důvodu tematické blízkosti s výzkumnou částí rigorózní práce.

Výzkumná část práce začíná popisem výzkumných problémů. Byly definovány dva výzkumné problémy. Deskriptivní výzkumný problém byl zaměřený na zjištění, jaké zátěžové faktory působí na české řidiče mezinárodní kamionové dopravy. Relační výzkumný problém zjišťoval vztahy mezi vybranými osobnostními vlastnostmi a charakteristikami a subjektivním vnímáním intenzity psychické zátěže. K objasnění výzkumného problému a dosažení stanovených cílů byla formulována výzkumná otázka a výzkumné hypotézy. Výzkumná otázka zněla: Jaké zátěžové faktory působí na české řidiče mezinárodní kamionové dopravy? Výzkumné hypotézy vycházely z předpokladu, že osobnostní vlastnosti a demografické charakteristiky řidičů mezinárodní kamionové dopravy determinují subjektivní vnímání intenzity psychické zátěže.

Výzkumná otázka byla zodpovězena v první fázi výzkumu. V měsících duben 2013 až březen 2014 proběhlo kvalitativní šetření, které mělo podobu polostrukturovaných rozhovorů. Řidiči mezinárodní kamionové dopravy byli individuálně dotazováni na zátěžové faktory, které ve své práci vnímají. Všechny získané odpovědi byly posléze vyhodnoceny a zapracovány do dotazníku psychické zátěže. Byl získán seznam 44 zátěžových faktorů, které řidiči vnímají.

Pro sběr dalších dat, ve druhé, navazující fázi výzkumu, jsem použila dotazník psychické zátěže profesionálního řidiče a osobnostní dotazník TVP. Dotazník psychické zátěže profesionálního řidiče byl sestaven cíleně pro účely tohoto výzkumu a na základě dat získaných v první fázi výzkumu. Kromě základních demografických a osobnostních charakteristik, jako je věk, délka praxe, míra spokojenosti s vykonávanou profesí a zdravotní stav, byl dotazník tvořen 44 zátěžovými faktory. Intenzitu subjektivně prožívané zátěže vyjadřovali respondenti na stupních 1 až 4, přičemž stupeň 1 značil minimální intenzitu zátěže, stupeň 4 maximální intenzitu zátěže. Celkové skóre se tedy pohybovalo v rozmezí 44-176 a platilo, že vyšší skóre odráží vyšší intenzitu subjektivně prožívané psychické zátěže. Za účelem zjištění osobnostních charakteristik respondentů byl použit dotazník TVP -Test zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale.

Tento osobnostní dotazník, vycházející z pětifaktorové teorie osobnosti, jsem použila zejména z důvodu jeho zaměření na osobnostní dimenze jak v rovině obecné, tj. situačně nezávislé, tak v rovině dopravně specifické. Při interpretaci získaných dat za „zvýšené“ hodnoty jsou považovány hodnoty v horní třetině škál (skór 7-9). „Nízké“ hodnoty znamenají hodnoty profilu v dolní třetině škály (1-3). Oba dotazníky od každého respondenta byly posléze spárovány.

Sběr dat ve druhé fázi probíhal v měsících červen 2014 – prosinec 2014. Respondenti byli kontaktováni během odborných školení určených pro profesionální řidiče, konaných v prostředí akreditovaných školících středisek. Samotný sběr dat probíhal tak, že respondenti vyplňovali nejprve dotazník psychické zátěže profesionálního řidiče a posléze osobnostní dotazník TVP.

Výzkumný soubor tvořilo 100 respondentů, českých řidičů mezinárodní kamionové dopravy. Respondenti byli vybráni metodou prostého záměrného výběru, což znamená, že bez uplatnění dalších specifických metod či strategií bylo vybráno mezi potenciálními účastníky výzkumu, tj. účastníky splňující určité kritérium nebo soubor kritérií, toho, který je pro účast ve výzkumu vhodný a současně s ní také souhlasí. Kritérium výběru, které bylo pro respondenty stanoveno, bylo následující: profesní zařazení – řidič mezinárodní kamionové dopravy, profesní praxe - min. 1 rok, národnost česká.

Získaná data byla zpracována v programu Statistica 12. Nejprve byla Shapiro-Wilkovým testem a histogramem ověřena normalita rozložení dat. Pokud bylo zjištěno, že data nepochází z normálního rozložení, byl ke zpracování použit neparametrický test. U hypotéz 2 – 5, kde byla sledována závislost metrické a kategoričké proměnné s více než dvěma kategoriemi, byla použita Kruskal – Wallisova analýza rozptylu. U hypotéz 6 – 10, byla sledována závislost ordinální a metrické proměnné. Ordinálními proměnnými byly emoční labilita, extroverze, svědomitost, přívětivost a otevřenost ke zkušenosti, tyto proměnné byly vždy hodnocené na devítibodové škále. Metrickou proměnnou byla opět míra psychické zátěže. Závislost byla ověřena a měřena pomocí Spearmanova korelačního koeficientu a jeho testu statistické významnosti. K ověření hypotézy 1 byla použita Friedmanova analýza rozptylu a Kendallův koeficient shody. Veškeré testy byly prováděny na hladině významnosti 0,05.

Hypotéza 1 vycházela z předpokladu, že psychická zátěž plynoucí z faktoru časové tísně je řidiči MKD vnímána s nejvyšší intenzitou v porovnání se všemi ostatními zátěžovými faktory. Na základě výsledků Friedmanovy analýzy rozptylu se nepodařilo hypotézu potvrdit. Na základě získaných výsledků lze konstatovat, že nejvyšší intenzitu

zátěže vnímají řidiči u dopravní nehody, jíž jsou přímými účastníky. Faktor časové tísně se umístil na pomyslné druhé pozici. Za další významné zátěžové faktory považují řidiči špatnou organizaci práce, neočekávanou překážku na cestě, setkání s agresivními řidiči jiných vozidel, potíže při hledání volných parkovacích míst, delší odloučení od rodiny a jízdu v nevhodných klimatických podmínkách. Lze konstatovat, že řidiči vnímají vysokou intenzitu zejména u pracovní-organizačních zátěží, dopravně-psychologických zátěží a sociálně-psychologických zátěží. Neboli u zátěžových faktorů vyplývajících z nároků na řešení problémových situací, ze stresových situací a z nároků na zdolávání překážek.

Na základě vyhodnocení a interpretace dalších dat jsem dospěla k následujícím závěrům. Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže se neliší dle věku řidičů, dle délky praxe řidičů a dle zdravotního stavu řidičů. Hypotézy 2, 4 a 5 se nepodařilo potvrdit. Naopak intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže se dle spokojenosti řidičů liší. V intenzitě subjektivně vnímané psychické zátěže se statisticky významně liší velmi spokojení řidiči a spíše nespokojení řidiči. Velmi spokojení řidiči vnímají, dle průměrného pořadí psychickou zátěž statisticky významně méně intenzivně než řidiči spíše nespokojení. Hypotéza 3 byla potvrzena. Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže závisí na hodnocení emoční lability. Výsledky ukázaly, že s rostoucí mírou emoční lability roste i intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže. Hypotéza 6 byla potvrzena. Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže závisí na hodnocení extraverte. V obecné rovině jde o slabou pozitivní závislost a v dopravně specifické rovině jde o středně silnou pozitivní závislost. Můžeme tedy říci, že s rostoucí mírou extraverte roste i intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže. Hypotéza 7 se potvrdila. Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže závisí na hodnocení svědomitosti. Jde o negativní slabou závislost v obou rovinách, tzn. v obecné i dopravně specifické rovině. Na základě výsledků můžeme říci, že s rostoucí mírou svědomitosti klesá intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže. Hypotéza 8 byla potvrzena. Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže závisí na hodnocení přívětivosti. V rovině obecné i dopravně specifické jde o negativní středně silnou závislost. Můžeme tedy konstatovat, že s rostoucí mírou přívětivosti klesá intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže. Hypotéza 9 byla potvrzena. Intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže nezávisí na hodnocení otevřenosti ke zkušenosti. Hypotézu 10 se nepodařilo potvrdit.

Domnívám se, že téma psychické zátěže profesionálních řidičů není ani zdaleka vyčerpáno. Existuje řada dalších otázek čekajících na své zodpovězení. Navazujícím výzkumem by mohl být výzkum zaměřený na identifikaci klíčových způsobů zvládnání psychické zátěže a stresu řidiči MKD. Dalším směrem, kterým by mohl jít v budoucnu výzkum, by mohlo být zjišťování dopadů psychické zátěže a stresu v oblasti fyzického zdraví, duševního zdraví i v oblasti sociálního fungování řidičů mezinárodní kamionové dopravy.

Závěry a zjištění tohoto výzkumu by mohla nalézt své uplatnění v praxi, zejména v oblasti prevence. Přínosným by mohl být výcvikový kurz, či odborný výukový seminář určený řidičům MKD, zaměřený jak na sebepoznání, tak i na edukaci v problematice psychické zátěže v dopravním provozu, na nácvik technik směřujících k adaptivnímu zvládnání zátěže a na posilování duševní rovnováhy a odolnosti vůči stresu.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ A LITERATURY

- Antušek, I.** (1998). Lexikon začínajícího řidiče. Praha: Grada Publishing.
- Babík, M.** (1999). Aspekty emocionálního zvládnutí stresu v simulovaných podmínkách virtuální reality. Člověk a společnost, roč. 2 , č. 1.
- Bakalář, P.** (1985). Bližší analýza psychických nároků na vybrané kategorie řidičů ČSAD a MHD. Praha: Ústav silniční a městské dopravy.
- Baštecká, B., Goldmann, P.** (2001). Základy klinické psychologie. Praha: Portál.
- Bedrnová, E, a kol.** (1999). Duševní hygiena a sebeřízení. Praha: Fortuna.
- Bigert, C.** (2003). Myocardial infarction among professional drivers. Department of Occupational and Environmental Health, Stockholm Centre for Public Health, Sweden. Epidemiology.
- Blatný, M. , Plhánková, A.** (2003). Temperament, inteligence, sebepojetí. Nové pohledy na tradiční témata psychologického výzkumu (47-86). Brno, Tišnov: Psychologický ústav Akademie věd ČR, Sdružení SCAN.
- Bone, S.A., Mowen, J.C.** (2006). Identifying the traits of aggressive and distracted drivers: a hierarchical trait model approach. Journal of Consumer Behaviour, 5. (5), 454-464.
- Bratská, M.** (1992). Vieme riešiť záťažové situácie? Bratislava: SPN.
- Bratská, M.** (2001). Zisky a straty v záťažových situáciách alebo príprava na život. Bratislava: Práca.
- Britt, W., Garrity, M. J.** (2006). Attributions and personality as predictors of the road rage response. British Journal of Social Psychology, 45 (1), 127-147.
- Brunclík, A., Vorel, V. a kol.** (2009). Pátevní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR. Ředitelství silnic a dálnic. Praha: Agentura Lucie.
- Czako, M., Seemannová, M., Bratská, M.** (1982). Kapitoly zo všeobecnej psychológie. Emócie. Bratislava: Slovenské pedagogické nakladateľstvo.
- Daňková, A.** (2007). Ekonomické ztráty způsobené nehodovostí v silničním provozu v ČR za rok 2006. Brno: Centrum dopravního výzkumu.

- David, J. P., Suls, J.** (1999). Coping Efforts in Daily Life: Role of Big Five Traits and Problem Appraisals, *Journal of Personality*, 67, 265 – 294.
- Dorn, L.** (2003). Driver behaviour and training. Ashgate Publishing Limited, England.
- Drapela, J. V.** (1997). Přehled teorií osobnosti. Praha: Portál.
- Evropská dohoda AETR a Nařízení ES č. 561/2006.
- Fronek, J.** (1999). Anglicko-český, česko-anglický slovník. Praha: LEDA.
- Geist, B.** (2000). Psychologický slovník. Praha: Vodnář.
- Hall, C. S., Lindzey, G., Loehlin, J. C. & Manosevitz, M.** (2002). Psychológia osobnosti: Úvod do teorií osobnosti. Bratislava: Slovenské pedagogické nakladateľstvo.
- Hartley, L. R., Hasani, J. E.** (1994). Stress, violations and accidents. *Applied ergonomics*, 25 (4), s. 221 – 230
- Havlík, K.** (1980). K problémům subjektivního hodnocení psychické zátěže u řidičů mezinárodní kamionové dopravy a vnitrostátní dálkové dopravy, *Psychologie v ekonomické praxi*, XV. 1/80.
- Havlík, K.** (2005). Psychologie pro řidiče. Praha: Portál.
- Havlík, K.** (2012). Výsledky orientačního šetření intenzity psychické zátěže u řidičů MKD soukromých firem. Klatovy: Centrum psychologie práce pro jihozápadní Čechy.
- Havlík, K.** (2012). Vademecum postgraduální studia dopravní psychologie. Klatovy: Centrum psychologie práce pro jihozápadní Čechy.
- Havlík, K.** (2013). Kompendium praktické dopravní psychologie a psychodiagnostiky. Klatovy: Centrum psychologie práce pro jihozápadní Čechy.
- Hennessy, D., Wiesenthal, D.** (1999). Traffic congestion, driver stress, and driver aggression. *Aggressive Behavior*, 25, (6), 409-423.s
- Herzberg, P.Y.** (2009). Beyond „accident-proneness“: Using five-factor model prototypes to predict driving behavior. *Journal of Research in Personality*, 43 (6), 1096-1100.
- Hill, D. J., Boyle, L. N.** (2006). Driver stress as influenced by driving maneuvers and roadway conditions. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*. 10 (3), s. 177 – 186.

- Hladký, A.** (1993). Zdravotní účinky zátěže a stresu. Praha: Karolinum.
- Hladký, A., Žídková Z.** (1999). Metody hodnocení psychosociální pracovní zátěže. Metodická příručka. Praha: Karolinum.
- Horáková, M.** (2009). Výzkum strategií zvládnání stresu a jejich vztah k dalším charakteristikám u řidičů záchranné služby. E-psychologie, 3 (2).
- Hošek, V.** (1999). Psychologie odolnosti. Praha: Univerzita Karlova.
- Hřebíčková, M., Urbánek T.** (2001). NEO pětifaktorový osobnostní inventář. Praha: Testcentrum.
- Hřebíčková, M.** (2004). NEO osobnostní inventář (podle NEO-PI-R P. T. Costy a R. R. McCrae). Praha: Testcentrum.
- Charvát, J.** (1969). Život, adaptace a stress. Praha: Státní zdravotnické nakladatelství.
- Chmelík, J. a kol.** (2009). Dopravní nehody. Plzeň, Aleš Čeněk.
- Chorvát, F., Orlík, J.** (1982). Člověk za volantem. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.
- IBM, Česká republika** (2011). Průzkum IBM o městské dopravě: Dopravních zácp ubylo, míra nespokojenosti ale stoupá. Global Commuter Pain Survey.
- Janke, W., Erdmannová, G.** (2003). Strategie a zvládnání stresu - SVF 78. Praha: Testcentrum.
- James, L. a Nahl, D.** (2002). Dealing With Stress And Pressure In The Vehicle. Taxonomy of Driving Behavior: Affective, Cognitive, Sensorimotor. University of Alberta Press, Edmonton, Kanada.
- Kadlčík, M.** (2004). Osobnost v zátěži. Praha: Institut pro místní správu.
- Kebza, V., Šolcová, I.** (1998). Syndrom vyhoření. Praha: Státní zdravotní ústav.
- Kebza, V.** (2000). Zátěž a stres. Možnosti jejich zvládnání a prevence. Praha: Hygienická stanice hlavního města Prahy.
- Kebza, V.** (2005) Psychosociální determinanty zdraví. Praha: Academia.
- Kleinmann, K. et al.** (2010). Dopravná psychológia. Bratislava. SZU.
- Křivohlavý, J.** (1994). Jak zvládat stres. Praha: Grada Avicenum.



- Lajunen, T.** (2001). Personality and accident liability: Are extraversion, neuroticism and psychoticism related to traffic and occupational fatalities? *Personality and Individual Differences*, 31 (8), 1365-1373.
- Macků, I.** (2005). Profesionální řidič a zdroje zátěže. Centrum dopravního výzkumu. Observatoř bezpečnosti silničního provozu /internetová verze/.
- Macků, I.** (2005). Stres v dopravě. Centrum dopravního výzkumu. Observatoř bezpečnosti silničního provozu /internetová verze/.
- 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
- Machin, M. A., Hoare, P. N.** (2008) The role of workload and driver coping styles in predicting bus drivers' need for recovery, positive and negative affect, and physical symptoms. *Anxiety, Stress, and Coping*, 21 (4). pp. 359-375.
- Matthews, G., Dorn, L., & Glendon, I. A.** (1991) Personality correlates of driver stress. *Personality and Individual Differences*, 12 (6), 535 – 549.
- Matthews, G., Desmond, P. A.** (1998). Personality and multiple dimensions of task-induced fatigue: a study of simulated driving. *Personality and individual differences*, 25 (3), 443-458.
- Matthews, G.** (2002). Towards a transactional ergonomics for driver stress and fatigue. *Theoretical Issues in Ergonomics Science*, 3 (2), 195–211.
- Meloun, M., Militký, J.** (2002). Kompendium statistického zpracování dat. Praha: Academia.
- Míček, L.** (1984). Duševní hygiena. Praha: SPN.
- Mikšík, O.** (1969). Člověk a svízelné situace. Praha: Naše vojsko.
- Mikšík, O.** (1973). Metodologie, koncipování a vývoj testů ke zjišťování subjektivních předpokladů odolnosti vůči zátěži. Praha: Výzkumný ústav psychiatrický.
- Mikšík, O.** (1977). Psychologie hromadného chování. (Sociálně psychologické jevy v mimořádných psychických zátěžích hromadné povahy). Praha: Státní pedagogické nakladatelství.

- Mikšík, O.** (1985). Psychická integrita osobnosti. Praha: Univerzita Karlova.
- Mikšík, O.** (2001). Psychologická charakteristika osobnosti. Praha: Univerzita Karlova, Karolinum.
- Mikšík, O.** (2003). Psychologická charakteristika osobnosti. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum.
- Mikšík, O.** (2009). Psychika osobnosti v období závažných životních a společenských změn. Praha: Karolinum.
- Miovský, M.** (2006). Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu. Praha: Grada Publishing.
- Mohapl, P.** (1990). Vybrané kapitoly z klinické psychologie I. Olomouc: Filozofická fakulta, Univerzita Palackého.
- Nakonečný, M.** (1996). Motivace lidského chování. Praha: Academia.
- Nakonečný, M.** (1997). Psychologie osobnosti. Praha: Academia.
- Nakonečný, M.** (2000). Lidské emoce. Praha: Academia.
- Nešpor, K., Csémy, L.** (2001). Návyková rizika a stres u zdravotnických profesí. Praha: Ministerstvo zdravotnictví ČR.
- Nop, D.** (1975). Psychologie v dopravě. Praha: Nakladatelství technické literatury.
- Pardel, M. a kol.** (1988). Bezpečně za volantem. Bratislava: Vydavatelství technické a ekonomické literatury.
- Pružinská, J.** (2005). Psychológia osobnosti. Bratislava: Občianske združenie Sociálna práca.
- Rowden, P., Watson, B., Biggs, B** (2006). The transfer of stress from daily hassles to the driving environment in a fleet sample. Queensland: Centre for accident research and road safety.
- Říčan, P.** (2010). Psychologie osobnosti. Obor v pohybu. Praha: Grada Publishing.
- Selye, H.** (1966). Život a stres. Bratislava: SPN.

- Shattell, M., Apostolopoulos, Y., Sönmez, S., Griffin, M.** (2010). Occupational Stressors and the Mental Health of Truckers. *Issues in Mental Health Nursing*, 31(9):561-568.
- Schreiber, V.** (2000). *Lidský stres*. Praha: Academia.
- Smékal, V.** (1985). *Přehled psychologie osobnosti I*. Praha: SPN.
- Smékal, V.** (2004). *Pozvání do psychologie osobnosti*. Brno: Barrister & Principal 2004.
- Spicher, B., Hänsgen, K. D.** (2000). *Test zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale*. Manual. Göttingen: Hogrefe.
- Strauss, A. et al.** (1999). *Zásady kvalitativního výzkumu*. Brno: Albert.
- Suemer, N., Lajunen, T., Oezkan, T.** (2004). Big Five Personality Traits as the Distal Predictors of Road Accident Involvement. *Traffic and Transport Psychology: Theory and Application*. Proceedings of the ICTTP 2004.
- Summala, H.** (2000). Brake reaction times and driver behaviour analysis. *Transportation Human Factors*, 2 (3), 217-226.
- Šolcová, I.** (1992). Psychologické souvislosti stresové odpovědi. Role osobnosti ve vztahu stres-zdraví. *Československá psychologie*, 36, 521 – 528.
- Štikar, J., Hoskovec, J.** (1995). *Přehled dopravní psychologie, Historie, teorie, výzkum, aplikace*. Praha: Karlova univerzita.
- Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová J.** (2003). *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum.
- Štikar, J., Rymeš, M., Riegel, K., Hoskovec, J.** (2003): *Psychologie ve světě práce*. Praha: Karolinum.
- Štikar, J., Hoskovec J., Šmolíková, J.** (2006). *Psychologická prevence nehod: teorie a praxe*. Praha: Karolinum.
- Šucha, M. et al.** (2009). *Agresivita na cestách*. Olomouc: Filozofická fakulta, Univerzita Palackého.
- Šucha, M., Rehnová, V., Kořán, M., Černochová, D.** (2013). *Dopravní psychologie pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada Publishing.
- Šulc, J., Němec, V.** (2006). *Lidský činitel v údržbě letadel*. Brno: CERM.

**Vivoli, G., Bergomi, M., Rovesti, S., Bussetti, P., Gaitoli, G. M.** (2006). Biological and behavioral factors affecting driving safety. *Journal of preventive medicine and hygiene* 2006; 47: 69-73.

**Vivoli, G., Bergomi M., Rovesti S., Carrozzi G., Vezzosi A.** (1993). Biochemical and haemodynamic indicators of stress in truck drivers. *Ergonomics*; Sep. 36 (9):1089-97.

**Ward, N., Smith, L** (2000). Shiftwork and driver fatigue: a pilot study. University of Leeds, School of psychology.

**West, R., Hall, J.** (1997). The role of personality and attitudes in traffic accident risk. *Applied Psychology: An International Review*, 46 (3), 253-264.

**Westerman, S. J., Haigney, D.** (2000). Individual differences in driver stress, error and violation. *Personality and Individual Differences*, 29 (5), 981-998.

**Zámečník, P.** (2010). Osobnostní a sociální charakteristiky profesionálních řidičů. Magisterská diplomová práce. Brno 2010.

**Zaoral, A., Havlíčková, D., Horáková, M., Lehnerová, J., Seidl, M., Šucha, M., Zámečník, P., Žižalová, I.** (2010). Manuál doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel. Vytvořen v rámci projektu: Aktualizace METODIKY 9202 - metodiky k vyšetřování a posuzování řidičů motorových vozidel dopravními psychology, číslo projektu: CG911-106-170.

## **ABSTRAKT RIGORÓZNÍ PRÁCE**

**Název práce:** Psychická zátěž řidičů mezinárodní kamionové dopravy

**Autor práce:** Mgr. Martina Kopečková

**Počet stran:** 128

**Počet příloh:** 3

**Počet titulů použité literatury:** 97

### **Abstrakt:**

Cílem této výzkumné práce je zjistit, jaké zátěžové faktory působí na české řidiče mezinárodní kamionové dopravy a jaký je vztah osobnostních proměnných a vnímání intenzity psychické zátěže. Sledovanými osobnostními proměnnými jsou věk, délka profesní praxe, spokojenost s prací, zdravotní stav, extraverte, emoční labilita, otevřenost ke zkušenosti, svědomitost a přívětivost.

Výsledky ukazují, že řidiči MKD vnímají při výkonu své profese různé zátěžové faktory. Mezi ty s nejvyšší subjektivně vnímanou intenzitou patří přímá účast v dopravní nehodě, jízda v časové tísní, špatná organizace práce, neočekávaná překážka na cestě, setkání s problémovými účastníky silniční dopravy, jízda za nevhodných klimatických podmínek, potíže při hledání parkovacích míst či kontrola Policíí ČR nebo celní správou.

Výsledky ukazují, že intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže se dle věku, délky profesní praxe a zdravotního stavu řidičů neliší. Dále se ukázalo, že intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže nezávisí ani na otevřenosti ke zkušenosti.

Dle spokojenosti s prací se intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže liší. Bylo zjištěno, že velmi spokojení řidiči vnímají psychickou zátěž statisticky významně méně intenzivně než řidiči spíše nespokojení.

Dále bylo zjištěno, že s rostoucí mírou emoční lability roste intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže. Stejně bylo zjištění týkající se extraverte. Bylo zjištěno, s rostoucí mírou extraverte, roste i intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže. Naopak se ukázalo, že osobnostní proměnné, které snižují vnímání psychické zátěže, jsou svědomitost a přívětivost. S rostoucí mírou svědomitosti klesá intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže. S rostoucí mírou přívětivosti klesá intenzita subjektivně vnímané psychické zátěže.

**Klíčová slova:** psychická zátěž, zátěžové faktory, stres, řidič mezinárodní kamionové dopravy, osobnost, osobnostní vlastnosti

## **RIGOROUS THESIS ABSTRACT**

**The title of thesis:** Mental strain of drivers of international lorry transport

**Author:** Mgr. Martina Kopečková

**Number of pages:** 128

**Number of attachments:** 3

**Number of titles of literature used:** 97

### **Abstract:**

The aim of this thesis is to ascertain which stress factors have impact on the Czech drivers of international lorry transport and what is the connection between personality variables and the perception of the intensity of mental workload. Monitored personality variables include age, length of professional experience, job satisfaction, health, extraversion, emotional instability, openness to experience, conscientiousness and amiability.

The results show that drivers of international lorry transport perceive various stress factors when exercising their profession. Among those with the highest intensity perceived subjectively we can find direct participation in an accident, driving when pressed for time, poor work organization, unexpected obstacle en route, meeting with problematic traffic participants, driving under unfavorable weather conditions, difficulties in finding parking places or checks by the Czech police and customs administrative.

Further results show that the intensity of mental strain perceived by drivers subjectively does not differ by age, length of professional experience or health. It also showed that the intensity of mental strain perceived subjectively does not depend on openness to experience.

Based on the job satisfaction the intensity of mental strain perceived subjectively varies. It was found that very satisfied drivers perceive mental strain statistically much less intensively than drivers who are rather dissatisfied.

Furthermore, it was found that an increasing degree of emotional instability increases the intensity of subjectively perceived mental load. The same finding was related to extraversion. It was found that an increasing degree of extraversion increases the intensity of subjectively perceived mental load. On the contrary, it was shown that personality variables which decrease perception of mental load include conscientiousness and amiability. An increasing degree of conscientiousness decreases the intensity of

subjectively perceived mental load. An increasing degree of amiability decreases the intensity of subjectively perceived mental load.

**Key words:** mental strain, stress factors, stress, drivers of international lorry transport, personality, personal characteristics

# PŘÍLOHY

## PŘÍLOHA Č. 1: DOTAZNÍK PSYCHICKÉ ZÁTĚŽE PROFESIONÁLNÍHO ŘIDIČE

### Psychická zátěž profesionálního řidiče

#### Věk:

A = do 25 let

B = 26 – 50 let

C = nad 50 let

#### Profesní praxe MKD:

A = do 5 let

B = 6 - 10 let

C = 11 - 25 let

D = nad 26 let

#### S prací řidiče jsem:

A = velmi spokojen

B = spíše spokojen

C = spíše nespokojen

D = velmi nespokojen

#### Můj zdravotní stav je:

A = zcela zdrav

B = občasné drobné zdravotní potíže

C = občasné zdravotní potíže

D = dlouhodobé zdravotní potíže

E = vážné zdravotní potíže

U každé následující položky označte číslo 1 – 4, které značí stupeň psychické zátěže, jíž prožíváte v souvislosti s uvedenou situací. Čím vyšší číslo, tím vyšší zátěž pociťuji!

1 – nezatěžuje mě, neprožívám jako zátěž

2 – zatěžuje mě mírně, prožívám jako mírnou zátěž

3 – zatěžuje mě vysoce, prožívám jako vysokou zátěž

4 – zatěžuje mě velmi vysoce, prožívám jako velmi vysokou zátěž

Faktory psychické zátěže	1	2	3	4
1. jízda v noci				
2. jízda po dálnici				



3. jízda ve velkém městě				
4. AETR, předpisy – znalost, dodržování				
5. jízda v nevhodném voze (neoptimální technický stav atd.)				
6. jízda v dopravní špičce, v hustém provozu				
7. jízda neznámými trasami				
8. neukáznění cyklisté				
9. neočekávaná překážka na cestě				
10. pomalé kolony vozidel				
11. odpovědnost za dodržení termínu dopravy				
12. jízda bez partnera, „sám na cestách“				
13. obava z pokut v zahraničí				
14. technická závada na voze a nutnost její opravy				
15. nekvalitní hygienické podmínky na cestách				
16. dopravní nehoda, jíž jsem účastníkem				
17. agresivní řidiči jiných vozidel				
18. jízda v časové tísní, časový stres				
19. jízda za nevhodných klimatických podmínek				
20. odpovědnost za vozidlo a za uložení nákladu				
21. odpovědnost za životy ostatních účastníků provozu				
22. vědomí možné havárie				
23. ohroženost kriminálním činem				
24. trvalá kontrola ze strany firmy (GPS, mobilní telefon aj.)				
25. nepravidelný pracovní a životní režim				
26. nakládka a vykládka zboží				
27. obava ze získání trestných bodů				
28. komunikace mobilem				
29. hledání volného parkovacího místa				
30. napjaté vztahy s kolegy, s nadřízenými				
31. delší odloučení od rodiny				
32. nekvalitní odpočinek na cestách				
33. nekvalitní stravování na cestách				
34. administrativní úkony spojené s přepravou zboží				
35. školení profesionálních řidičů, udržení odborné kvalifikace				

36. komunikační problémy s dispečerem				
37. kontrola dopravní policíí nebo celní správou				
38. špatná organizace práce				
39. nevhodné, rizikové cesty				
40. obava ze ztráty zaměstnání				
41. neukáznění chodci				
42. manipulace se zařízeními na palubní desce				
43. manipulace s tachografem				
44. jazyková bariéra v zahraničí				

## PŘÍLOHA Č. 2: DOTAZNÍK TVP

### Dotazník TVP

<b>VN</b>	=	<b>VŮBEC NEVYSTIHUJE</b>	=	<b>1</b>
<b>SN</b>	=	<b>SPÍŠE NEVYSTIHUJE</b>	=	<b>2</b>
<b>SV</b>	=	<b>SPÍŠE VYSTIHUJE</b>	=	<b>3</b>
<b>ZV</b>	=	<b>ZCELA VYSTIHUJE</b>	=	<b>4</b>

Č.	ZNĚNÍ POLOŽKY	VN	SN	SV	ZV
1	Dříve než se rozhodnu, pečlivě vše promyslím.	1	2	3	4
2	Umělecká díla mne dokážou nadchnout.	1	2	3	4
3	Kdybych mohl hrát v divadelní hře, nejraději bych hrál hlavní roli.	1	2	3	4
4	Snažím se dávat své auto do servisu včas, ještě dříve než je stanoveno.	1	2	3	4
5	Rád si někdy zkouším výkon svého auta, co dokáže.	1	2	3	4
6	Se všemi lidmi, které znám, vycházím dobře.	1	2	3	4
7	Při plánování své činnosti i jednání jsem opatrný.	1	2	3	4
8	Občas bývám trochu škodolibý.	1	2	3	4
9	Knihy mne málo ovlivňují.	1	2	3	4
10	Nejraději mám přesně stanovené úkoly, ve kterých jen sotva mohu udělat chybu.	1	2	3	4
11	V myšlenkách se zabývám přírodou, vesmírem a situací lidstva.	1	2	3	4
12	Když nemám přednost v jízdě, podívám se dvakrát doleva a doprava, dříve než se rozjedu.	1	2	3	4
13	Pokud jde o auto, je pro mne bezpečnost na prvním místě.	1	2	3	4
14	Na zákazy s oblibou reaguji způsobem „a teď zrovna ne“.	1	2	3	4
15	Mám často obavy a jsem znepokojen z toho, jak se vyvine dopravní situace.	1	2	3	4
16	Před každou jízdou autem kontroluji brzdy.	1	2	3	4
17	Občas se mi stává, že jedu v obci rychleji než 50 km/hod.	1	2	3	4
18	V mnoha situacích se často cítím jako málo zkušený.	1	2	3	4
19	Když je silnice volná, šlápnu na plyn.	1	2	3	4
20	Rád vystupuji na veřejnosti.	1	2	3	4
21	Někdy mě napadají takové myšlenky, že bych by nerad, kdyby se o nich jiní dozvěděli.	1	2	3	4
22	Nechci být svým přátelům čímkoliv zavázán.	1	2	3	4
23	Dosažené úspěchy mě vedou k tomu, abych podstoupil vyšší riziko.	1	2	3	4

24	Řídím auto, jak chci já, a nikdo mi nebude nařizovat, jak to mám dělat.	1	2	3	4
25	Rady a doporučení mě snadno svedou k tomu, abych dělal opak.	1	2	3	4
26	Když někdo přede mnou zapne pravou směrovku, pak spoléhám na to, že také skutečně doprava odbočí.	1	2	3	4
27	Snažím se o to, abych byl perfektní ve všem, co dělám.	1	2	3	4
28	Před delšími cestami autem kontroluji vodu a olej.	1	2	3	4
29	Někdy se stane, že dám znamení ostatním řidičům, abych je varoval před měřením rychlosti.	1	2	3	4
30	Často mi vadí, když mi někdo předepisuje, co mám dělat a co ne.	1	2	3	4
31	Ještě nikdy jsem neodložil nepříjemnou práci.	1	2	3	4
32	Znervózním, když zjistím, že je poblíž policejní auto.	1	2	3	4
33	Jsem proti tomu, aby stát zaváděl další nové způsoby kontrol bezpečnosti vozidel.	1	2	3	4
34	Snadno mne vyvede z míry, když mě někdo napadá nebo kritizuje.	1	2	3	4
35	Na volné silnici rád vyzkouším, jak dobře umím řídit auto.	1	2	3	4
36	Jsem velmi atraktivní člověk.	1	2	3	4
37	Přijíždím-li k semaforům, snažím se ještě stihnout projet na zelenou.	1	2	3	4
38	Obvykle řídím auto, i když se na to cítím příliš unaven.	1	2	3	4
39	Čím je dopravní situace složitější, tím více mě řízení auta baví.	1	2	3	4
40	Myslím si, že žáky jen mate, když musí poslouchat přednášející, kteří hájí rozdílná stanoviska.	1	2	3	4
41	Kladu velký důraz na vhodné a situaci přiměřené oblečení.	1	2	3	4
42	Mám rád kolem sebe mnoho lidí.	1	2	3	4
43	V některých dnech cítím, že stěží stačím na nároky silničního provozu.	1	2	3	4
44	Obvykle upřednostňuji, abych mohl věci dělat sám, nezávisle na druhých.	1	2	3	4
45	Mám rád, když při jízdě autem „stoupá hladina adrenalinu“.	1	2	3	4
46	Dívám se v televizi na programy, které se zabývají auty a motorismem.	1	2	3	4
47	Zajímám se o vědění a poznání.	1	2	3	4
48	Znepokojuje mne, že by se mohlo stát něco hrozného.	1	2	3	4
49	Jsem ochoten podstoupit nebezpečí, jít do rizika.	1	2	3	4
50	Všechny úkoly, které dostanu, se snažím plnit velmi svědomitě.	1	2	3	4
51	Sednu si k někomu do auta, jen když mám jistotu, že se jedná o dobrého řidiče.	1	2	3	4
52	Muselo by toho být hodně, abych se cítil uražený a ponížený.	1	2	3	4
53	Baví mne zabývat se teoriemi a abstraktními problémy.	1	2	3	4

54	Vadí mi, když musím udělat něco jinak, než jak jsem zvyklý.	1	2	3	4
55	Občas se mi stane, že zalžu.	1	2	3	4
56	Jsem rád v centru dění.	1	2	3	4
57	K celní kontrole vždycky všechno přihlásím, i když jsem si jistý, že nebudu kontrolován.	1	2	3	4
58	Představa, že jsem na jiných závislý, je mi nepříjemná.	1	2	3	4
59	Filosofické diskuse mě nudí.	1	2	3	4
60	Už se mi stalo, že jsem přišel pozdě na schůzku.	1	2	3	4
61	Už se stalo, že jsem jel na dálnici rychleji než je dovoleno.	1	2	3	4
62	Když vezu v autě dítě, dodržuji všechna pravidla silničního provozu, abych pro něho byl dobrým příkladem.	1	2	3	4
63	Často mám pocit, že překypuji energií.	1	2	3	4
64	Bez auta se cítím nesvůj, jako by mi něco chybělo.	1	2	3	4
65	Zůstávám raději v pozadí, než abych se prosazoval.	1	2	3	4
66	Když se mnou někdo nesouhlasí, mívám pocit, jako bych řekl něco hloupého.	1	2	3	4
67	Rád bych jezdil na motocyklu cestou necestou.	1	2	3	4
68	Ještě nikdy jsem nepřišel do práce pozdě.	1	2	3	4
69	Když se jezdí opatrně, nejsou nutné bezpečnostní pásy.	1	2	3	4
70	Auto řídím opravdu rád.	1	2	3	4
71	Když mám v práci nepříjemnosti, jsem pak při řízení nejistý.	1	2	3	4
72	Některých svých řídičských manévřů později lituji.	1	2	3	4
73	V podstatě mi 2 až 3 sklenky piva při řízení nevadí.	1	2	3	4
74	Pravidelně dávám své auto k servisní prohlídce.	1	2	3	4
75	Někdy jezdím tak nesoustředěně, že mám pocit, že sotva stačím na nároky městské dopravy.	1	2	3	4
76	Nikdy se necítím dotčen, když se věci nedějí podle mých představ.	1	2	3	4
77	Jízda úzkými horskými serpentínami je nepříjemná.	1	2	3	4
78	S autem se cítím svobodnější a nezávislejší.	1	2	3	4
79	Když mě něco vyvede z rovnováhy, rychle se opět uklidním.	1	2	3	4
80	Jsou lidé, kteří mne snadno rozčílí.	1	2	3	4
81	Dělám si starosti, že by se mně něco mohlo nepodařit.	1	2	3	4
82	Při krátkých jízdách ve městě nepoužívám bezpečnostní pásy.	1	2	3	4
83	Tvrdě pracuji, abych dosáhl svých cílů.	1	2	3	4
84	Krása přírody mě dokáže nadchnout.	1	2	3	4

85	Někdy mě nepříjemná událost rozruší na celý den.	1	2	3	4
86	Vždy dbám na přesné dodržování zásad a pravidel hry.	1	2	3	4
87	Jsem pro zavedení tvrdších trestů při deliktech pod vlivem alkoholu.	1	2	3	4
88	Mírné překročení nejvyšší povolené rychlosti o 5 – 10 km/hod je lze tolerovat, protože to dělá každý.	1	2	3	4
89	Ukazuji jiným řidičům posunky (např. ťukáním na čelo), co si o nich myslím.	1	2	3	4
90	Auto je pro mne výhradně dopravním prostředkem.	1	2	3	4
91	Jsem člověk, schopný vždy zvládnout svoji práci.	1	2	3	4
92	Když mi jiný řidič pohrozí, rychle znejistím, i když se cítím být v právu.	1	2	3	4
93	Když na sebe vezmu nějaký závazek, je možné se spolehnout, že ho splním.	1	2	3	4
94	Nerad nechávám věci nevyřízené.	1	2	3	4
95	Policie by měla najít nové metody na to, aby si stále méně lidí troufalo řídit motorové vozidlo pod vlivem alkoholu.	1	2	3	4
96	Jen tak pro zábavu podnikám odvážné, bláznivé věci.	1	2	3	4
97	Jsou věci, které mě dovedou tak rozčítit, že nad sebou ztrácím kontrolu.	1	2	3	4
98	Někdy mluvím o věcech, o kterých nic nevím.	1	2	3	4
99	Málokdy si ve společnosti všimnu, že se změnila nálada.	1	2	3	4
100	Láká mě jezdit rychleji než ostatní.	1	2	3	4
101	Překvapující situace v silničním provozu mi nevadí.	1	2	3	4
102	Jiní řidiči jezdí často tak hrozně, až mě to rozčiluje.	1	2	3	4
103	Využívám plně možnosti svého vozidla.	1	2	3	4
104	Řízení automobilu je pro mne jedním z nejlepších prostředků proti nudě.	1	2	3	4
105	Před jízdou autem se důkladně seznámím s trasou.	1	2	3	4
106	Mám řadu cílů a systematicky pracuji na jejich plnění.	1	2	3	4
107	Rozčiluje mě, když je mi někdo jiný dáván za vzor.	1	2	3	4
108	Představa, že bych měl/a vystoupit před velkou skupinou lidí, mne zneklidní.	1	2	3	4
109	I při velmi špatném počasí jedu raději autem, i když mám možnost použít prostředky veřejné hromadné dopravy.	1	2	3	4
110	Už se stalo, že jsem jel rychleji, než je dovoleno, protože jsem měl málo času.	1	2	3	4
111	Když řídím auto, chtěl bych být jiný, nejen takový průměrný řidič jako ostatní.	1	2	3	4
112	Před dlouhou cestou si prostuduji automapu.	1	2	3	4

<b>113</b>	Čtu pravidelně motoristické časopisy nebo internetové stránky o autech.	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>114</b>	I když spěchám, nikdy nejezdím rychleji než obvykle.	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>115</b>	Řídím auto jen tehdy, když jsem fit.	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>116</b>	Již jsem řídil auto poté, co jsem pil alkohol.	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>117</b>	Moje chování je vždy bezproblémové a jednoznačné.	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>118</b>	Občas se vychloubám.	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>119</b>	Také ve složitých dopravních situacích se cítím jistě.	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>120</b>	Na obtížných trasách, např. na silnicích s mnoha zatáčkami, rád ukazuji druhým, jak se jezdí.	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>121</b>	Auto je pro mne nutné zlo, které využívám jen tehdy, když to jinak nejde.	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>122</b>	Každou práci pečlivě plánuji.	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>123</b>	Když mě k sobě zavolá nadřízený, rozbuší se mi srdce.	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>124</b>	Když musím náhle brzdit, rozbuší se mi srdce.	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>125</b>	Vadí mi společné výlety (např. sportovních klubů).	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>126</b>	Používám bezpečnostní pásy jen proto, že je to zákonem předepsáno.	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>127</b>	Jsem toho názoru, že postihy za dopravní přestupky by měly být tvrdší.	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>128</b>	Rád bych všechno vyřizoval podle vlastních představ.	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>129</b>	Pro mne je zábava a potěšení důležitější než dodržování pravidel slušného chování.	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>

### PŘÍLOHA Č. 3: INTENZITA SUBJEKTIVNĚ VNÍMANÉ PSYCHICKÉ ZÁTĚŽE

