

**Filozofická fakulta
Univerzity Palackého v Olomouci**

MAGISTERSKÁ DIPLOMOVÁ PRÁCE

OLOMOUC 2011

Bc. Michaela Stránská

**Filozofická fakulta
Univerzity Palackého v Olomouci
Katedra psychologie**



**PSYCHICKÁ ZÁTĚŽ V PROFESI
STROJVEDOUCÍCH**

PSYCHICAL STRESSORS IN ENGINE DRIVERS PROFESSION

Magisterská diplomová práce

Bc. Michaela Stránská

Vedoucí práce: PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.
Olomouc 2011

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracovala samostatně. Uvedla jsem všechny literární prameny a publikace, ze kterých jsem čerpala.

V Olomouci dne 31. 3. 2011

.....
podpis

Děkuji PhDr. Matúši Šuchovi, Ph.D. za vedení této diplomové práce, cenné připomínky, rady a konzultace. Dále děkuji všem strojvedoucím, kteří mi věnovali svůj čas a zájem a ochotně se zúčastnili mého výzkumu.

Číslo	Obsah	Strana
	Teoretická část	
	Úvod	7
1.	Psychická zátěž a stres	9
1. 1.	Vymezení pojmů a základní teoretické přístupy	9
1. 2.	Příčiny vzniku psychické zátěže	12
1. 2. 1.	Obsahové příčiny psychické zátěže	12
1. 2. 2.	Příčiny psychické zátěže v pracovním prostředí	14
1. 3.	Dopady psychické zátěže na zdraví	17
2.	Člověk v pracovním prostředí	20
2. 1.	Práce a pracovní činnost	20
2. 1. 1.	Pracovní činnost v profesi strojvedoucích	21
2. 2.	Pracovní výkon a výkonnost	24
2. 3.	Pracovní prostředí	26
2. 3. 1	Pracovní prostředí v profesi strojvedoucích	27
3.	Vybrané aspekty řídičské profese	31
3. 1.	Psychická způsobilost pro řízení dopravního prostředku	31
3. 1. 1.	Psychická způsobilost v železniční dopravě	31
3. 2.	Nehody v dopravě	32
3. 2. 1.	Příčiny dopravních nehod	33
3. 2. 2.	Nehody na železnici a jejich dopad na strojvedoucí	33
3. 3.	Sledování bezpečnosti v železniční dopravě	35
4.	Osobnost v psychické zátěži	38
4. 1.	Zvládání zátěžových situací	38
4. 1. 1.	Obranné mechanismy	38
4. 1. 2.	Coping, copingové styly a strategie	39
4. 2.	Odolnost vůči psychické zátěži	41
4. 2. 1.	Vymezení pojmu odolnost	41
4. 2. 2.	Sense of coherence (SOC)	42

4. 2. 3.	Odolnost ve smyslu hardiness	44
5.	Výzkumy v oblasti psychické zátěže u strojvedoucích	47
	Výzkumná část	
6.	Metodologický rámec studie	50
6. 1.	Problém, cíle a hypotézy	50
6. 2.	Zkoumaný soubor	52
6. 3.	Aplikovaná metodika	52
6. 3. 1.	Dotazník Hodnocení pracovní zátěže	53
6. 3. 2.	Dotazník Strategie zvládání stresu SVF 78	53
6. 3. 3.	Eysenckův osobnostní dotazník EPQ - R	56
6. 4.	Statistická technika a hladiny významnosti	59
6. 5.	Organizace a průběh šetření	60
7.	Výsledky výzkumu	62
7. 1.	Výstupy z dotazníku Hodnocení pracovní zátěže	62
7. 1. 1.	Vyhodnocení podle faktorů	62
7. 1. 2.	Vyhodnocení podle jednotlivých položek	63
7. 1. 3.	Klasifikace psychické zátěže	66
7. 2.	Výstupy z dotazníku Strategie zvládání stresu	67
7. 3.	Výstupy z Eysenckova osobnostního dotazníku	69
7. 4.	Koreláty věku a sledovaných oblastí Meisterova dotazníku, dotazníku SVF 78 a EPQ - R	70
7. 5.	Koreláty faktorů pracovní zátěže Meisterova dotazníku a škály Emocionální stabilita EPQ – R	72
7. 6.	K platnosti hypotéz	74
8.	Diskuse	76
9.	Závěr	83
10.	Souhrn	85
	Použitá literatura	87
	Přílohy diplomové práce	92

Úvod

Již dlouhodobě mne zajímá problematika psychické zátěže v pracovním prostředí. Ze svých vlastních profesních zkušeností vím, že určitá psychická zátěž či stres jsou v pracovním prostředí nevyhnutelné. Zaměstnavatelé kladou na své zaměstnance často velmi vysoké nároky, s důrazem na maximální výkonnost a rychlost. Díky úsporným opatřením, které mnoho společností přijalo v důsledku finanční krize, není ani výjimkou, že jeden pracovník vykonává práci za dva. Bohužel je dnes poměrně obtížné najít odpovídající pracovní místo, proto mnoho zaměstnanců raději nadále setrvává v takovém zaměstnání, které je pro ně zdrojem nadměrné zátěže. Tématem stresu v pracovním prostředí, resp. stresem a pracovní výkonností jsem se již zabývala ve své bakalářské práci. V této diplomové práci bych se k tématu psychické zátěže v pracovním kontextu ráda vrátila, i když v poněkud jiné formě. Výběr tématu této diplomové byl ovlivněn mým několikaletým působením v dceřiné společnosti Českých drah, která se zabývá vzděláváním. Primárně je činnost této společnosti zaměřena na vzdělávání zaměstnanců Českých drah, přičemž ze zákona plyne povinnost vzdělávání (tzv. obligatorní vzdělávání) pro určité profese. Mezi nimi je také profese strojvedoucí. Domnívám se, že jde o profesi, která klade v mnoha ohledech vysoké nároky na psychiku jedince. Proto bych se v této diplomové práci ráda zabývala psychickou zátěží v profesi strojvedoucích.

Tato diplomová práce si kladla za cíl zjistit, jak strojvedoucí hodnotí svoji práci z hlediska psychické zátěže a zda se v tomto hodnocení významně odlišují od normální populace. Předpokládali jsme, že se strojvedoucí budou ve své práci cítit přetěžováni. Dalším cílem bylo zmapovat strategie, které strojvedoucí užívají ke zvládnutí zátěže a určit, zda v některých oblastech vykazují významně odlišné hodnoty ve srovnání s normální populací. Domnívali jsme se, že strojvedoucí budou více užívat pozitivní strategie zvládnutí, které pomáhají snižovat prožívání zátěže nebo zátěžovou reakci.

K hodnocení psychické zátěže i strategií užívaných k jejímu zvládnutí, je třeba přistupovat s ohledem na osobnostní charakteristiky jedince. Jedním z dalších cílů této práce tak bylo určit, zda se budou strojvedoucí významně odlišovat v určitých osobnostních charakteristikách ve srovnání s populační normou. Výchozím předpokladem bylo, že strojvedoucí dosáhnou nižšího skóru ve škále Emocionální

stabilita, protože k úspěšnému výkonu této náročné profese jsou podle nás disponováni spíše jedinci emocionálně stabilní, vyrovnaní, s dobrými ovládacími schopnostmi.

Diplomová práce je rozdělena do dvou hlavních částí, teoretické a empirické. V teoretické části je vysvětlen pojem stres a psychická zátěž, jsou definovány jejich příčiny a dopady na zdraví jedince. Pozornost je dále věnována různým aspektům působení člověka v pracovním prostředí a také, vzhledem k charakteru profese strojvedoucích, železniční dopravě. Závěrečné kapitoly teoretické části se zabývají obecně problematikou osobnosti v psychické zátěži.

Empirická část poté seznamuje s výsledky výzkumného šetření. Je zde vymezen výzkumný problém, cíle a formulovány hypotézy. V dalších kapitolách je popsán zkoumaný soubor, organizace a průběh šetření a zvolené výzkumné metody. Stanovené hypotézy jsou poté ověřovány zvolenými statistickými metodami. Následuje diskuse nad výsledky výzkumu, závěrečné zhodnocení a shrnutí celé diplomové práce.

1. Psychická zátěž a stres

1. 1. Vymezení pojmů a základní teoretické přístupy

Stres lze definovat jako tzv. chorobu století, hovorově termín všeobecně nadužívaný pro konflikt, úzkost, frustraci, vyšší aktivizaci a obecně nepříjemně pocíťované situace. V psychologii pak jako nadměrnou zátěž neúnikového druhu vedoucí k trvalé stresové reakci, ústící ve tkáňové poškození, k poruše adrenokortikálních funkcí a k psychosomatickým poruchám (Hartl, 1994).

Anglické slovo *stress* pochází ze starého francouzského výrazu *estreier*, v překladu přinutit či nutit. Svůj původ má v latinském slově *strictus* (příčestí minulé od slovesa *stringere*), které znamená utahovat nebo utlačovat (Melgosa, 1997). Anglický výraz *stress* tedy znamená zátěž, nepohodu, nepřízeň. Jedná se o pojem, jehož užívání zavedl kanadský fyziolog, endokrinolog a psycholog maďarsko - rakouského původu Hans Bruno Selye žijící v letech 1907 až 1982. První práce, ve které se Selye pokoušel dokázat, že syndrom stresu je možné studovat nezávisle od všech specifických změn, vyšla 4. července 1936 v časopise *Nature*. Jednalo se o článek pod názvem „*Syndrom vyvolaný nejrozličnějšími škodlivinami*“ (A Syndrome Produced by Diverse Nocuous Agents). Zde Selye popsal tzv. obecný adaptační syndrom (general adaptation syndrome – GAS), který popisuje biologickou reakci organismu na utrpený a neochabující fyzikální (tělesný nebo hmotný) tlak (stres). Tento syndrom provází zvýšená činnost nadledvinek, vředy v trávicím traktu, změny chemického složení těla, pokles tělesné váhy atd. Všechny tyto změny tvoří jediný syndrom, tedy soubor společně se projevujících příznaků (Selye, 1966).

Selyeho přínos spočívá především v tom, že v návaznosti na již dříve známé poznatky W. Cannona a dalších, systemizoval výzkumné úsilí interdisciplinární povahy ve vztahu ke stresu a souvisejícím okolnostem a shromáždil rozsáhlé výsledky z mnoha různých empirických šetření (Kebza, 2005).

Obecný adaptační syndrom má tři fáze (Balcar, 1991): 1. poplachová reakce – jedná se o nespecifickou aktivaci určitých obranných pochodů v organismu; 2. odpor (rezistence) – dochází k aktivaci tělesné soustavy, nejvhodnější ke specifickému

odstranění poruchy; 3. vyčerpání – dochází ke zhroucení psychologických obran a zaplavení jedince úzkostí, organismus je nezvratně poškozen nebo umírá.

Za tvůrce teorie stresu jsou považováni kromě H. Selyeho také R. S. Lazarus a W. B. Cannon. Walter Bradford Cannon (1871 - 1945) byl americký fyziolog, který v letech 1906 až 1942 působil na harvardské univerzitě jako profesor fyziologie. Cannon objevil význam sympatoadrenálního systému pro vznik emocí strachu, úzkosti a vzteku, které vedou k obraně proti hrozícímu nebezpečí. Základním typem obrany je útok nebo útěk („*fight or flight*“), který je prototypem reakce organismu na stres (Baštecká, Goldmann, 2001). Prokázal také, že z dřeně nadledvin jsou v odpovědi na zátěž uvolňovány hormonální produkty – katecholaminy. Význam jejich zvýšené produkce je mobilizovat různé funkce organismu (kardiovaskulární či metabolické) pro zvládnutí zátěžového podnětu (Šolcová, 2007). Dle Hanzlíčka (in Baštecká, Goldmann, 2001) Cannon rovněž vyvinul koncepci homeostázy. Tímto termínem je označována stálost vnitřního prostředí organismu, kterou umožňují zpětnovazebné regulační mechanismy. Organismus reaguje na ohrožení typickými fyziologickými projevy, které jsou v protikladu k projevům v relaxovaném a uvolněném stavu. Patří sem tachykardie, hyperglykémie, mydriáza, kontrakce sleziny či husí kůže. Díky těmto změnám dochází k rychlému výdeji tělesné energie při boji nebo útěku.

Richard Stanley Lazarus (1922) je americký psycholog, který od roku 1959 působí jako profesor a přednosta katedry psychologie na Univerzitě v Berkeley v Kalifornii. Podle Lazaruse nemůže být stres vymezován objektivně, protože to, co rozhoduje o přítomnosti stresu, je způsob, jakým jedinec vnímá situaci. Stres začne jedinec prožívat až v okamžiku, kdy situaci vnímá jako přesahující jeho osobní adaptační zdroje. V primárním ohodnocení, které probíhá rychle, si jedinec klade otázky typu: „Je všechno v pořádku?“ či „Ohrožuje mě daný podnět?“. Na primární hodnocení obvykle bezprostředně navazují zvládací strategie, tzv. coping. Jedná se o strategie zaměřené na emoce - obranné mechanismy, zejména pak racionalizace či popření negativních myšlenek a pocitů. Během sekundárního ohodnocení si jedinec klade otázky typu „Zvládnou to?“ „A jak?“. Promyšlené sekundární hodnocení vede ke vzniku specifických emocí, k určitému „zpřesnění“ citových prožitků. Podle Lazaruse je tak jedinec schopen regulovat úroveň emoční aktivace podle toho, kterým aspektům situace věnuje pozornost a jakým způsobem o ní uvažuje (Plháková, 2003).

Teorie stresu obohatil také J. W. Mason, který potvrdil význam kognitivního hodnocení u zvířat. Na základě svých výzkumů formuloval stresovou hypotézu. Podle této hypotézy může kognitivní hodnocení významně modifikovat stresovou odpověď v chování i v neuroendokrinní složce. Masonovy výzkumy především poukázaly na úzké spojení mezi konceptem stresu a psychoemočními procesy a na možné neuroendokrinní koreláty psychických stavů. Výzkumy dále prokázaly, že k rozvinutí neuroendokrinní odpovědi organismu a jejích případných škodlivých následků není nutný těžký fyzický stres. K rozvoji neuroendokrinní odpovědi dojde i působením psychických podnětů a při anticipaci možného ohrožení. Mason také doložil, že na fyziologickou i subjektivní složku odpovědi lze působit ovlivněním kognitivního hodnocení. Tato skutečnost byla později prokázána i v jiných výzkumech. U skupiny mužů byly modelovány situace prohry a vítězství. Mužům, kterým bylo řečeno, že vyhráli, stoupla významně hladina testosteronu, a to nezávisle na jejich skutečném výkonu (Šolcová, 2007).

Z novějších teorií stresu lze uvést kognitivně aktivační teorii, tzv. CATS (The Cognitive Activation theory of stress) o níž referují Holger Ursin a Hege R. Eriksen z bergenské univerzity v Norsku. Tito psychologové nahlíží na stres ze čtyř různých hledisek: určitý podnět, který vede ke stresu, vlastní prožívání stresu, nespecifická obecná stresová reakce a následek této reakce. Stresová reakce je všeobecnou výstrahou v homeostatickém systému organismu, která produkuje obecné a nespecifické neurofyziologické oživení či excitaci. Stresová reakce se vyskytne vždy, když v organismu není něco v pořádku, například při homeostatické nerovnováze. Výstraha v podobě stresové reakce vyvolává specifické chování ke zvládnutí situace. Pokud tato výstraha přetrvává příliš dlouho, může v organismu zahájit různé patofyziologické pochody, tedy vznik nějakého onemocnění. Stresová reakce je nezbytná pro přežití jedince a je možné ji pozorovat u člověka i zvířat (Ursin, Eriksen, 2010).

Obecně se rozlišují dva základní druhy stresu – emočně negativní distres a pozitivní eustres. Po chemické stránce jsou oba stejné, ale liší se svou podstatou. Eustres je možné chápat jako stres z triumfu, radosti z dosaženého cíle, z výhry, z efektivní a naplňující práce a ze života. Eustres přechází v distres v okamžiku, když míra únosnosti přeteče a jedinec začne ztrácet pocit jistoty a adekvátnosti. Distres pramení z pocitu přetížení, zoufalství, bezmocnosti a ztrát (Rheinwaldová, 1995).

Naproti tomu psychická zátěž je obecný pojem, který označuje jakékoliv požadavky, tedy i nepatrné, které člověk zvládne bez problémů. Jde o míru jejich přiměřenosti, vyváženosti mezi požadavky dané situace a vlastnostmi, kterými je člověk vybaven pro zvládnutí takových situací (Hladký, Židková, 1999). Psychickou zátěž je také možné chápat jako proces psychického zpracovávání a vyrovnávání se s požadavky a vlivy životního a pracovního prostředí. Prostředím je myšleno vše, co člověka obklopuje, včetně společenských vazeb, různých událostí a požadavků na chování (Hladký, 1993).

Stres ve výše uvedeném smyslu je tak případem nepřiměřené zátěže. Bez zátěže by lidský život nebyl představitelný. Přiměřená zátěž je nutná pro uchování a posílení zdraví. Je také velmi proměnlivá, závislá na situaci a na míře vybavenosti a připravenosti jedince ji zvládnout (Hladký, Židková, 1999). I v pracovním prostředí je jedinec vystaven různé zátěži, kterou nemusí vnímat jen negativně. Některé zátěžové situace mohou naopak jedince stimulovat k lepším výkonům a podporovat jeho profesní i osobnostní růst. Proto budeme dále v této diplomové práci užívat širší termín psychická zátěž.

1. 2. Příčiny vzniku psychické zátěže

1. 2. 1. Obecné příčiny psychické zátěže

Faktory psychické zátěže mohou vycházet z vnějších nebo z vnitřních okolností lidského života (Melgosa, 1997). Vnější okolnosti jsou utvářeny zaměstnáním, studiem, mezilidskými vztahy, ale také politickými či klimatickými vlivy. Dnešní doba je opravdu velmi bohatá na události, které mohou být zdrojem psychické zátěže. Média dnes a denně informují o různých přírodních katastrofách, dopravních nehodách, teroristických útocích nebo vandalismu. Tyto události mohou být pro jedince (zejména ty méně odolné) psychicky velmi zatěžující, i když se ho přímo netýkají. Mohou to být například obavy o majetek při špatném počasí v záplavových oblastech nebo strach o práci v době finanční krize. Mezi vnější příčiny psychické zátěže se mohou dále zařadit různé každodenní frustrace, jako například porouchané auto, zdržení v práci nebo zmeškání důležité schůzky. Patří sem i vlivy okolností života a sociální podmínky.

Vše, co jedince obklopuje, má větší či menší vliv na úroveň zátěže, kterou prožívá. Důležité je v tomto ohledu čisté životní prostředí, přiměřená okolní teplota nebo nízká hladina hluku. Nadměrný hluk bývá častou příčinou zátěže. Při průzkumu mezi účastníky semináře o stresu ve španělském Madridu, se na seznamu zátěžových faktorů objevil hluk na 5. místě. Zátěžovým faktorem může být také nedostatek životního prostoru. Světová zdravotnická organizace stanovila minimální životní prostor pro jednoho člověka 52 metrů čtverečních, což je doporučení, které je ve společnosti běžně překračováno (Melgosa, 1997).

Vnitřní příčiny psychické zátěže jsou takové, které si vytváří sám jedinec ať už přístupem k řešení problémů, charakterem osobnosti, temperamentem či úrovní sebeovládání. Častým zdrojem zátěže jsou vnitřní konflikty, tj. rozpory, které má jedinec sám se sebou. Tyto konflikty většinou vznikají v důsledku neujasněných motivů, postojů a hodnot (Bedrnová a kol., 1999). Lze rozlišit konflikt dvou kladných vnitřních sil, tedy rozhodování mezi dvěma přitažlivými cíli, konflikt mezi negativním a pozitivním cílem a konflikt mezi dvěma negativními cíli. Vzhledem k tomu, že na každý motiv se váže řada dalších významů, smyslů, tlaků a výzev, může být i zdánlivě příjemné rozhodování mezi dvěma pozitivními cíli zdrojem zátěže (Smékal, 2004).

Z jiného hlediska mohou být příčiny psychické zátěže objektivní, vázané především na situace a osobní, které jsou spojené s osobnostními charakteristikami jedince. Mezi objektivní faktory zátěže patří (Komárková, Slaměník, Výrost, 2001):

- relativně trvalé problémy, konflikty a ohrožení v denním životě, které jsou spojené se sociální rolí (interpersonální konflikty, konflikty mezi manželi, partnery, dětmi, konflikty rolí, péče o nemocného člena rodiny atd.)
- situace, které jsou spojené s prostředím a životními okolnostmi (život v chudobě, špatné sociální podmínky, vážná chronická onemocnění)
- socioekonomický status
- sociokulturní makrofaktory, které jsou dané začleněním jedince do dané společnosti a kultury
- kvalita života, do které je zahrnováno somatické zdraví a psychologická pohoda (sebepojetí, znalosti, schopnosti či učení), dále sociální oblast (rodinný a sexuální život, sociální kontakty), činnosti (aktivní život určovaný schopností péče o sebe,

pracovní kapacita, základní návyky, chuť k práci), ekonomická situace (příjmy, finance) a společenské postavení

K objektivním faktorům zátěže jsou dále řazeny drobné denní situace podílející se na vzniku stresu:

- reakce na monotónní opakování každodenních činností
- nahromadění mnoha drobných povinností
- nutnost řešit různé „drobné“ záležitosti na úkor „důležitých“

Mezi osobní faktory zátěže patří:

- osobní vlastnosti
- vzdělání, schopnosti, dovednosti, znalosti a zkušenosti
- zvyky a návyky (chování, které je zdravotně relevantní)
- genetická výbava, biologické vlastnosti (věk, pohlaví, aktuální zdravotní stav)

Míra psychické zátěže však úzce souvisí s tím, jak jedinec sám pro sebe hodnotí význam vnějších či vnitřních událostí. Taková hodnocení mají podobu soukromého komentáře (myšlenky, představy) přisuzujícího katastrofický význam i relativně neškodným událostem. Například katastrofické hodnocení drobných tělesných nedostatků může vést až k hypochondricky nebo fobicky zpracované chronické úzkosti. Tento poznatek je hlavní myšlenkou racionálně - emotivní terapie (Langmeier, Balcar, Špitz, 2010). Autorem tohoto přístupu je Albert Ellis, který v této souvislosti cituje Epiktetův výrok, že člověka neznepokojují samotné věci, ale jeho mínění o nich (Kratochvíl, 2006).

V tomto smyslu tak může člověk strádat i z relativně bezvýznamných příčin. Při hodnocení psychické zátěže jedince (ať už v oblasti psychologie práce či klinické psychologie) je proto důležité přihlídnout i k jeho osobnostním charakteristikám a individuální psychické odolnosti.

1. 2. 2. Příčiny psychické zátěže v pracovním prostředí

Práce je místem, kde člověk tráví většinu svého života. Každá práce je přitom spojena s většími či menšími fyzickými a psychickými nároky (odborné znalosti, různé specifické dovednosti a schopnosti jako jsou kreativita, rychlé rozhodování, přesnost).

Práce je také místem, kde se člověk setkává a musí spolupracovat s lidmi – nadřízenými, podřízenými, kolegy nebo klienty, což vyžaduje i určité sociální dovednosti. Z hlediska psychické zátěže jedince tak práce hraje velmi významnou roli.

Výzkumem a dlouholetou praxí v této oblasti byla ověřena rizikovost několika základních kritérií (markerů, subfaktorů) pracovních podmínek z hlediska psychické zátěže. Jsou to časový tlak a intenzita práce; vnucené pracovní tempo; monotonie; nároky v oblasti komunikace a kooperace; práce v třisměnném a nepřetržitém pracovním režimu a noční práce; vlivy narušující soustředění (nejčastěji hluk); odpovědnost hmotná a organizační; riziko ohrožení vlastního zdraví a zdraví jiných osob; šikana, mobbing a další problémy ve vztazích na pracovišti (Blažková, 2008).

Pauknerová řadí mezi hlavní faktory psychické zátěže na pracovišti příliš rychlý pracovní postup; zklamání z nepovýšení; změnu pracovního prostředí – přemístění; změnu kolegů; změnu charakteru práce; změnu řízení; nevyjasněné vztahy mezi nadřízenými a podřízenými; málo prostoru pro samostatnou práci; dlouhou či nepravidelnou pracovní dobu; monotónní práci; rizikovou práci – nebezpečnou práci; dálkové cestování a šikanu na pracovišti (Pauknerová a kol., 2006).

Obě autorky zmiňují jako jeden z možných faktorů psychické zátěže na pracovišti šikanu a mobbing. Jde o častý jev se závažnými následky, o kterém se mluví velmi málo nebo jen v případě medializace problému. Šikana se vyskytuje spíše v hierarchicky jednodušších společenstvích (armáda, škola), je snáze rozpoznatelná a často ji provází fyzické násilí. Mobbing (ve Velké Británii, USA nebo Austrálii je vžitý spíše termín bullying) je více rafinovanější, systematictější, charakteristický vysokým výskytem psychologických útoků a nižším fyzickým ohrožením (Svobodová, 2008).

Podstatné je rozlišovat termín mobbing od bossingu. Zatímco mobbing je proces, při kterém je kolega napadán svým kolegou, bossing zahrnuje útoky nadřízeného na své zaměstnance. Mobbing nejčastěji probíhá ve čtyřech fázích: konflikt; systematický psychický teror; zveřejnění případu a zásah nadřízeného; vyloučení. Konflikt, který stojí na počátku, bývá často banální a malicherný. Pokud se tento konflikt neřeší, může přerůst v psychický teror, kdy se již jedinec stává terčem cílených útoků mobbera. V této fázi se objevují různé schválnosti, pomluvy či nevinné „žertíky“. Ve třetí fázi se teror stává oficiálním, útoky jsou častější a záluďnější. K mobberovi se navíc mohou

přidávat i další členové kolektivu. Oběť je tak pod stále větším tlakem a stresem, dopouští se chyb a klesá její výkonnost. V poslední fázi dochází k vyloučení z kolektivu, na oběť je pohlíženo jako na pracovně neschopnou, omezují se její kompetence. Pokud vedoucí nezasáhne a nezačne pátrat po příčinách takového chování, končí mobbing odchodem oběti ze zaměstnání. Výzkumný ústav bezpečnosti práce mapoval v letech 2004 – 2005 násilí na pracovišti v oblasti zdravotnických a sociálních služeb. Z šetření u 1286 osob se zjistilo, že 13 % respondentů má osobní zkušenost s mobbingem, 12 % s fyzickým násilím a 38 % se slovním napadáním (Svobodová, 2008).

Z výzkumu mezi australskými zdravotními sestrami a bratry vyplynulo, že jejich denní pracovní zkušenosti byly následkem bullyingu neblahé, hrozné a extrémně nepříjemné. Účastníci studie podávali zprávy o prožitých problémech, které zahrnovaly ublížení, strach, ztrátu sebeúcty, úzkost, nespavost, deprese, morální úpadek, zvýšený krevní tlak, paniku, pocity zranitelnosti a sebevraždy kolegů. Dále z výzkumu vyplynulo, že bullying významně snížil morálku na pracovišti, negativně poznamenal pracovní vztahy a vyústil ve velmi nezdravé pracovní prostředí (Hutchinson, Wilkes, Jackson, Vickers, 2008).

Cooper (in Vašina, 1999) rozlišuje tři zdroje zátěže v pracovním kontextu. Patří k nim vlastní obsah a podmínky práce, role v organizaci a mezilidské vztahy v práci. Do první kategorie je řazena práce na směny, která je považována za velký zdroj zátěže. Obzvláště pak v případě, kdy jsou často střídány všechny tři směny a doba volna připadá na běžné pracovní dny a pracovní směny na neděle a svátky. Vedle práce na směny patří do této kategorie různé nepříznivé vnější pracovní podmínky, fyzické ohrožení (riziko úrazu, radiace, výbuchu atd.), pracovní přetížení v důsledku nadměrného množství úkolů a pracovní podtížení. Podtížení je chápáno jako práce s takovými atributy jakými jsou jednoduchost, nuda, rutinnost a malá motivace.

Do druhé kategorie řadí autor konfliktní role či konflikt rolí, kdy jsou na jedince kladeny protikladné požadavky (například učitel, který má být k žákům přátelský a zároveň je má trestat). Do této kategorie dále patří nejednoznačnost pramenící z absence jasných informací a organizační teritorium. Tím je myšleno vlastní pracoviště či

laboratoř, přičemž aktivity mimo tento prostor, který vzbuzuje pocit cizosti, se stávají zdrojem zátěže.

Kategorie mezilidských vztahů v práci pak zahrnuje zejména různé konflikty mezi pracovníky, ale také vývoj kariéry. Příliš rychlý kariérový postup bývá zdrojem zvýšené pracovní zátěže. Patří sem i tzv. pracovní šok, kdy pracovní zátěž plyne z nesplněných představ o zaměstnání, hlavně u osob na začátku kariéry.

Z výše uvedeného je patrné, že psychická zátěž může mít velmi mnoho různých příčin. Každý jedinec je vybaven větší či menší odolností vůči zátěži. Pokud je však tato zátěž příliš intenzivní a dlouhodobá, může mít negativní dopady na lidské zdraví.

1. 3. Dopady psychické zátěže na zdraví

Akutní zátěžové situace jsou provázeny krátkodobými přechodnými reakcemi a stavy, které odezní, aniž by zanechaly nějaké důsledky. Typickým příkladem takové situace může být příprava na maturitu, svatba či důležitý pracovní pohovor. Naopak je-li jedinec vystaven dlouhodobé a chronické zátěži, může to mít nepříznivé důsledky pro jeho fyzické i duševní zdraví (Hladký, 1999). Opakovaná zátěž vede k přetěžování psychiky i tělesných systémů. To může spouštět různé vztahové problémy, psychosomatická onemocnění a psychické poruchy (Praško, Prašková, 2001).

Důsledky chronické zátěže se tak mohou projevit v oblasti psychologické, behaviorální a somatické. K psychologickým poruchám se řadí krátká reaktivní psychóza, kde jsou psychotické symptomy vyvolány bezprostředně poznatelným psychosociálním stresorem, který by mohl zřetelné rozrušení vyvolat u většiny lidí. Psychotické symptomy (halucinace, bludy, dezorganizované chování) mohou trvat několik hodin až dva týdny. Ke stanovení této diagnózy je nutná nepřítomnost psychopatologie bezprostředně před psychosociální zátěží a nepřítomnost jiné duševní poruchy (Hladký, 1999). Do této kategorie dále spadá posttraumatická stresová porucha. Jde o opožděnou a protrahovanou odpověď na zátěžovou událost nebo situaci (krátkého či dlouhého trvání), která by způsobila hluboké rozrušení u každého. Porucha se rozvíjí zpravidla do 6 měsíců od stresové události. Projevuje se zejména tím, že postižený opakovaně prožívá trauma ve formě živých vzpomínek, snů a nočních můr. Časté jsou poruchy spánku, poruchy pozornosti, ale i suicidiální myšlenky. Jedinec se také snaží

vyhnout všem situacím, které mu traumatickou událost připomínají (Bouček, 2006). Po prožité zátěži může také dojít k rozvoji poruchy přizpůsobení, což je maladaptivní reakce, která se projeví v průběhu tří měsíců po rozpoznatelné psychosociální zátěži. Maladaptivnost reakce určuje jedno z následujících kritérií – zhoršení ve výkonu běžných sociálních nebo pracovních funkcí a symptomy, které jsou přehnané vzhledem k normální a očekávané reakci na zátěž. Pro klinickou praxi je v tomto směru významné hodnocení závažnosti psychosociálních zátěží, které jsou pod číselným kódem obsaženy v Diagnostickém a statistickém manuálu duševních poruch (DSM IV). Mezi jednotlivé druhy psychosociální zátěže patří partnerské problémy, rodičovské problémy, problémy se zaměstnavatelem, spolupracovníky, finanční a právní problémy, fyzické poškození či onemocnění (Hladký, 1999).

Mezi behaviorální poruchy lze zařadit poruchy stravovacích zvyklostí, zejména přejídání v období zvýšené zátěže. Vztah mezi pracovním stresem a kouřením, resp. snahou přestat kouřit není zatím potvrzen (Hladký, 1999). Kalimová a Mejman (in Hladký, 1999) poukazují na výzkumy, které prokázaly, že rozhodnutí přestat kouřit negativně koreluje s různou pracovní zátěží. V jiných studiích však nebyly zjištěny žádné rozdíly mezi kuřáky, bývalými kuřáky a nekuřáky pokud jde o míru pracovní zátěže. Autoři dále uvádějí studie z let 1971 – 1980, ze kterých vyplývají také vztahy mezi pracovní zátěží a závislostí na alkoholu.

K somatickým poruchám v důsledku psychické zátěže lze řadit především: snížení imunity – náchylnost vůči různým infekčním onemocněním jako jsou chřipka či angína; ischemická choroba srdeční (infarkty myokardu) – k tzv. srdeční mrtvici může dojít po celkovém rozčilení, často tato choroba postihuje ty, co jsou vystaveni silnému stresu (řídící pracovníci, lékaři); vysoký krevní tlak, hypertenze – v období, kdy je jedinec vystaven silnému stresu (fyzickému i duševnímu) se přechodně zvyšuje krevní tlak jako součást poplachové reakce organismu; vředová nemoc žaludku a dvanáctníku – dříve byla považována za typickou stresovou nemoc, novější důkazy jsou již méně přesvědčivé; stresová porucha menstruačního cyklu – jedná se o častý projev hormonální nerovnováhy u dívek a mladých žen, které jsou fyzicky přetěžované (nejčastěji při krasobruslení nebo baletu) (Schreiber, 2000). Může se objevit i zánět žaludeční sliznice a u některých disponovaných jedinců může dojít k rozvoji cukrovky (Cungi, 2001). Velká zátěž spouští odolnost vůči inzulinu, protože stresové hormony

působí na tukové buňky a snaží se snížit jejich citlivost na inzulin (Joshi, 2007). Do kategorie somatických poruch spadají také potíže pohybového aparátu, svalové bolesti, napětí, tlak a respirační symptomy jako dušnost či hypeventilace (Hladký, 1999).

Ne každý člověk, který je vystaven dlouhodobé zátěži, onemocní stresovou chorobou. Může však trpět některými jinými příznaky, které nejsou tak závažné samy o sobě, ale významně přispívají k rozvoji některé stresové choroby. Patří k nim zvýšená únava; neschopnost se soustředit; nervozita a neklid; nechutenství; průjem, zácpa; bolesti hlavy; ztráta zájmu o sex; podrážděnost až agresivita; roztěkanost; úzkost; pesimismus a jiné (Pauknerová a kol., 2006). K těmto obtížím, které lze chápat také jako varovné signály blížícího se „zhroucení“, patří i chuť na sladké, tiky či různé nekoordinované pohyby (Cimický, 1994).

Je proto velice důležité, aby jedinec zvolil vhodný režim práce a odpočinku, který pomáhá zvládnout následky zátěže. Součástí režimu práce a odpočinku je i vhodná životospráva, různé odpočinkové aktivity a celková životní spokojenost. Žádný obecně platný a zaručený recept jak odpočívat však neexistuje. Lze jen rámcově vymezit určité zásady kvalitního odpočinku: odpočívat vždy, když jedinec pocítí první příznaky únavy (každé oddalování odpočinku organismus vyčerpává); odpočívat u zcela jiné aktivity, než která je obvyklá pro výkon práce; upřednostňovat aktivity, v jejichž rámci je vyžadována vlastní činnost a které nezůstávají jen na úrovni smyslové percepce; alespoň část odpočinkových aktivit volit samostatně bez účasti rodičů, dětí, přátel; naopak někdy vyzkoušet i aktivity blízkých osob; čas od času změnit stereotyp života, který se projevuje ve stejných rytmech a druzích práce a odpočinku; strávit dovolenou alespoň jednou za rok minimálně 14 dní souvisle; těšit se na odpočinek a co nejvíce si ho užít (Bedrnová, 1999).

Obzvlášť v dnešní hektické době je důležité osvojit si alespoň některé z výše uvedených zásad. Kvalitní odpočinek je jedním z nejdůležitějších předpokladů ke zvládnutí psychické zátěže a k předcházení jejích negativních důsledků pro lidské zdraví.

2. Člověk v pracovním prostředí

Životní zátěž jedince může být velmi rozmanitá a mnohdy obtížně uchopitelná, zatímco pracovní situace, podmínky a nároky práce bývají přesněji definovatelné. Z tohoto hlediska může být pozitivní i fakt, že práci, která je pro jedince neuspokojivá a přináší mu nadměrnou zátěž, lze nahradit nebo zcela opustit. Životní události bývají v tomto směru „osudovější“ (Vašina, 1999).

Práce u velké většiny lidí zaujímá podstatné místo v jejich životě. Pracovní zátěž se nezdá promítat do osobního života a naopak různé osobní těžkosti se mohou promítat do pracovní oblasti. Různým aspektům práce a pracovního prostředí ve vztahu k člověku je proto třeba věnovat dostatek pozornosti.

2. 1. Práce a pracovní činnost

Práce patří mezi základní lidské činnosti. Člověk prací pozměňuje své okolí (přírodu, společnost) i sebe sama. Je to uvědomělá činnost, která je zaměřena na utváření hmotných a duchovních hodnot (Kohoutek, Štěpaník 1999). Práci lze vymezit jako kategorii sociálně – ekonomickou (je základní podmínkou existence lidské společnosti) i psychologickou (noselem práce je vždy konkrétní jedinec). Je zdrojem veškerých společenských hodnot (duchovních i materiálních) a je prostředkem k uspokojování většiny potřeb jedince. V práci jedinec promítá své postoje utvářené v širokých souvislostech jeho pracovní činnosti (Provazník, 2004).

Prožívání práce je proces, který je determinován mnoha faktory. Práce tak může být jedincem prožívána jako svobodná, nucená, osvobozující, jako zdroj seberealizace, otroctví či nutné zlo. Vztah jedince k práci zahrnuje dimenzi postojovou (práce jako hodnota), motivační („důvod“ k pracovní činnosti) a výkonovou (skutečný pracovní výkon). Vztahy mezi těmito škálami jsou složité. Formují se významným způsobem vlivem sociálního prostředí, ve kterém se jedinec pohybuje. Výkonová škála, tedy faktický pracovní výkon jedince je alfou a omegou efektivnosti a růstu organizace (Vtípil, 2005).

Pracovní činností se rozumí cílevědomé, systematické a záměrné působení na vnější svět. Jde o složitý, komplexní, různorodý a dynamický celek. Prostřednictvím pracovní

činnosti získává jedinec nezbytné prostředky k zajištění své individuální i druhové existence. Pracovní činnost lze rozlišovat podle její složitosti, rozložení na jednotlivé etapy a podle převažující náročnosti. Členění pracovní činnosti podle složitosti se týká zejména práce předmětné nebo takové, u které jsou postižitelné vnější znaky. Do této kategorie se řadí pohyb – základem je pohyb svalu, pohyb je většinou bezděčný; úkon – například při jednoduché montáži je úkonem přitažení dílce šroubem, úkony bývají vědomě kontrolované a operace – například mytí okna. Příprava, průběh i kontrola operace jsou také pod vědomou kontrolou.

Členění pracovní činnosti na jednotlivé etapy zahrnuje plánování – formulace, vytyčení a převzetí pracovního úkolu; vynakládání energie, síly; provádění speciálních pracovních operací; kontrolu průběhu pracovní činnosti a kontrolu výsledků činnosti.

Členění podle převažující náročnosti zahrnuje práci převážně svalovou – v činnosti jsou především velké svalové skupiny; práci převážně smyslovou – váže se k neuropsychickým procesům a jednotlivým smyslům; práci převážně duševní – váže se zejména k myšlení a rozhodování, tato činnost vyžaduje především silnou koncentraci pozornosti, volní úsilí a odolnost vůči neuropsychické zátěži a práci vykonávanou převážně ve styku s lidmi – představuje zátěž pro smyslové a vyšší psychické procesy (Pauknerová a kol., 2006).

Pro to, aby byl jedinec ve své pracovní činnosti úspěšný je důležité, aby měl o tuto činnost zájem. To znamená vytvořit si k pracovní činnosti takový vztah, který zahrnuje její kladné citové hodnocení, snahu ji více poznat a zálibu v jejím konání. Je dobré, když je na určité pracovní činnosti zúčastněný celý člověk, který má ke své práci vyhraněný vztah a pro kterého jeho práce něco znamená. Práce je pro něj nejen zdrojem obživy, ale také prostředek přiměřeného uplatnění, společenského vyžití a uspokojuje jeho osobní i hodnotový systém (Kohoutek, Štěpaník, 1999).

2. 1. 1. Pracovní činnost v profesi strojevedoucích

Následující informace, týkající se profese strojevedoucích, nám byly poskytnuty s laskavým svolením prezidenta Federace strojevedouců ČR pro účely této diplomové práce. Potřebné podklady poskytl vedoucí analytického oddělení Federace. Dále bylo čerpáno z analýzy profese strojevedoucích Českých drah, kterou provedla L. Svobodová.

Profese strojvedoucího je jednou z rozhodujících profesí v železniční dopravě, a to nejen z hlediska požadavků na úroveň duševních schopností, ale také s ohledem na vlastnosti osobnosti. K tomu navíc přistupují ještě požadavky na určité fyzické dispozice (Pykal, 1996). Strojvedoucí je zaměstnancem Českých drah, který je odborně způsobilý k řízení lokomotiv v železničním provozu. Předpokladem pro výkon jeho práce je splnění souboru všech závazných kritérií, vyplývajících ze zákona o železnicích. Profese strojvedoucího je jednou z mála profesí v České republice, kde se o přijetí uchazeče rozhoduje na základě zákona, který nařizuje velice objektivní hodnocení zdravotního stavu, psychologické vyšetření, morální posouzení a požadavek kvalifikačního předpokladu, který je základem pro další výuku a výcvikový plán. V ideálním případě se pak z kandidáta na tuto profesi stává strojvedoucí za dva roky (Svobodová, 2000).

Laická představa o práci strojvedoucího je spojena s řízením dálkových mezinárodních rychlíků. Těch je však ve srovnání s ostatními vlaky minimum a proto většina strojvedoucích vozí na železnici vlaky osobní a nákladní. Každý druh vlaku má sice svoji specifikaci, ale úkoly a povinnosti při jeho řízení jsou stejné. Jednotlivé vlaky jsou rozděleny do směn, tzv. turnusů, které jsou rozvrženy tak, aby vyhovovaly znění předpisů „Turnusového řádu“. Podle turnusů pak nastupují strojvedoucí na svoji službu.

Směnu začíná strojvedoucí v příslušném Depu kolejových vozidel (DKV) ohlášením nadřízenému v určeném čase. Po administrativních úkonech obdrží informace související se směnou a podrobně se seznámí s rozkazy a vyhláškami, které se týkají jeho služby, což potvrdí podpisem. Současně je informován o lokomotivě, která je mu přidělena a o místě, kde se lokomotiva nachází. Jejím převzetí věnuje strojvedoucí pozornost v rozsahu kontroly funkcí jednotlivých zařízení. O vyhovujícím stavu učiní protokolární zápis do určené knihy. Uvedená administrativní i technická činnost probíhá v časovém limitu, který se odvíjí od času stanoveného pro odjezd lokomotivy z depa. Od této chvíle se již strojvedoucí dostává do kontaktu se znaky na semaforech, profesními pokyny a příkazy železničářů řídících provoz a jede s lokomotivou až na místo, kde je spojena s vlakem. Popisová část směny se nazývá předpisová příprava na odjezd vlaku. Před vlastním odjezdem vlaku obdrží strojvedoucí od výpravčího písemné rozkazy, které upřesňují jízdu vlaku. Jejich převzetí potvrdí podpisem (Svobodová, 2000).

Pro řízení vlaku po určité trati musí mít strojvedoucí podepsané oprávnění, tzv. seznání, a to již před nástupem do služby. To znamená, že příslušnou trať musí poznat dříve, než po ní začne samostatně řídit vlaky. Rozjezd vlaku musí být proveden citlivě, nesmí docházet k nežádoucím jevům jako prokluzování kol, cukání vagónů ve vlaku nebo příliš rychlý rozjezd. Během jízdy pak strojvedoucí sleduje pozorně činnost a údaje přístrojů a veškeré informace a příkazy, které jsou mu oznamovány různými semaforem a jinými signalizačními zařízeními. Současně až 8 x za minutu stlačí tlačítko bdělosti, jinak se vlak automaticky zastaví. Brzdění vlaku patří mezi velice náročné operace v oblasti zručnosti strojvedoucího, která je výsledkem technického talentu a citu pro odhad vzdálenosti v souvislosti s danou rychlostí vlaku. Červená barva signálu semaforu nebo jiný rozkaz, zakazující další jízdu, je pro strojvedoucího doslova zákonem. Přjetím takového signálu může dojít i k vážné železniční nehodě (Svobodová, 2000).

Strojvedoucí zastavuje vlak na určených místech - zastávkách, ze kterých opět rozjíždí vlak uvedeným postupem. Po příjezdu vlaku do cílové stanice odpojí určený pracovník lokomotivu od vlaku. Strojvedoucí poté předá dokumenty od vlaku a ukončí po předpisové stránce jízdu vlaku. Od vlaku odjíždí lokomotivou podle signálů semaforů, pokynů železničářů řídících provoz a podle znalosti místních poměrů ke spojení s vlakem, který pojede opačným směrem. Po zopakování uvedených postupů pro jízdu vlaku přiveze vlak do cílové stanice. Zde je buď vystřídán kolegou nebo odjíždí s lokomotivou do depa. V případě závad sepíše protokolární zápis, administrativně ukončí směnu a ohlásí konec služby představenému v DKV. Délka pobytu strojvedoucího na lokomotivě nesmí přesáhnout proti jeho vůli dobu 12 hodin. Během této doby se několikrát zopakují události popsané ve schématu průběhu směny. Současně musí strojvedoucí řešit různé příhody, ať už pravidelné, předpokládané nebo náhlé (Svobodová, 2000).

Z hlediska fyziologie práce je možné pracovní činnost strojvedoucího charakterizovat jako práci s nízkou energetickou náročností, která je vykonávána ve vynucené poloze vsedě a vysoce psychicky náročnou. Tato náročnost je dána mimo jiné nutností trvalého udržování bdělosti a pozornosti na vysokém stupni, nutností soustavně sledovat vysoký počet návěstních a dopravních znaků (jejich celkový počet dosahuje na hlavních železničních tazích asi 1200 značek) a monotónními podmínkami s nedostatkem

stimulačních podnětů pro udržování bdělosti (Svobodová, 2000). Pracovní výkon strojvůdce se navíc uskutečňuje v turnusové organizaci práce, tzn. v podmínkách zcela nepravidelného střídání práce a odpočinku v nepřetržitém provozu. To přináší nutnost realizovat značnou část pracovního výkonu v nočních hodinách, bez možnosti případného krátkodobého odpočinku (Pykal, 1996). Vše je ještě umocňováno vysokou odpovědností za bezpečnost cestujících a za drážní vozidlo v hodnotě mnoha set tisíc až miliónů korun. Profese strojvedoucích je tak právem považována za rizikovou a vysoce zátěžovou.

2. 2. Pracovní výkon a výkonnost

Pracovní výkon je definován jako výsledek pracovní činnosti vykonané v určitém čase za určitých podmínek. Výkony jednotlivých lidí se liší jak intraindividuálně, tak interindividuálně a to i za stejné objektivní situace. V relativně krátkých časových intervalech se výkon jedince může značně měnit. Díky těmto okolnostem není možné každý výkon měřit ztrátou energie za určitou dobu. Je proto vhodnější zabývat se celkovou výkonností (Štikar a kol., 2003).

Lze konstatovat, že pracovní výkonnost je alfou a omegou efektivnosti a růstu organizace. Výkonnost je možné definovat jako efektivnost realizace úkolů, které vyplývají z požadavků pracovní funkce daného pracovníka, tzn. funkčnosti, kvality a kvantity práce (Vtípil, 2005).

Pracovní výkonnost ovlivňuje celá řada faktorů vnitřního a vnějšího charakteru, mezi které patří technické, ekonomické a organizační podmínky; společenské podmínky; osobnostní determinanty pracovníka a situační podmínky. Technické, ekonomické a organizační podmínky se řadí k objektivním determinantům výkonu. Ve vzájemné kombinaci a kvalitě ovlivňují jednotlivé pracovníky s ohledem na jejich osobnostní předpoklady a další činitele, které výkonnost také ovlivňují. Patří sem zejména technická úroveň vybavení pracoviště; celková úprava a uspořádání pracoviště; fyzické podmínky práce; dodržování hygieny a bezpečnosti práce; mzdové ohodnocení; pracovní doba a směnnost provozu.

Společenské podmínky působí zevnějšku na pracovníka jako soubor pravidel, norem a tradic. Odrážejí širší celospolečenské podmínky z hlediska platných právních,

morálních a politických aspektů a názorů. Řadí se k nim způsob práce s lidmi uplatňovaný v určité firmě; úroveň a kvalita vedení lidí jednotlivými vedoucími pracovníky; pozice pracovníka v profesi a ve společnosti; úroveň a kvalita sociálních vztahů na pracovišti; podmínky osobního a rodinného života pracovníků, ale i kvalita a kvantita interakcí a komunikace mezi pracovníky na pracovišti a ve firmě jako celku.

Osobní determinanty výkonnosti pracovníka zahrnují vnitřní činitele, které ovlivňují výkonnost. Jde o individuální předpoklady pracovníka pro práci, kterými jsou tělesné a duševní předpoklady; odborná připravenost a kvalifikace; osobnostní vlastnosti a morální bezúhonnost; motivovanost k práci a zdravotní stav pracovníka.

Situační podmínky pak zahrnují aktuální vlivy, které působí na pracovníka. Jsou to zejména celospolečensky významné události (politické, hospodářské); firemní změny; inovace výroby či techniky; reorganizace; restrukturalizace; rekvalifikace; konflikty na pracovišti; nenadálé osobní události (v rodině či v manželství); mimořádné rodinné či osobní události; náhlá onemocnění; nehody; úrazy (Pauknerová a kol., 2006).

Psychologický výzkum lidské výkonnosti představuje rozsáhlou oblast, která má dlouhou tradici. K tomuto výzkumu přispěli ve významné míře i čeští psychologové již před druhou světovou válkou. Z hlediska lidské výkonnosti lze vymezit tři významné fenomény, které spolu do jisté míry souvisejí: aspirační úroveň, výkonový motiv a vnímané sebeuplatnění. Aspirační úroveň je rovina výkonu, kterou si jedinec vnitřně stanoví k tomu, aby splnil zadaný úkol. Aspirační úroveň je doprovázena subjektivním zážitkem úspěchu nebo neúspěchu. Tento zážitek je determinován relací faktického výkonu k úrovni aspirace, a ne pouze absolutně dosaženým výsledkem. Platí, že intenzita zážitku úspěchu je pro jedince vysoká, když subjektivní pravděpodobnost úspěchu je nízká a intenzita zážitku úspěchu je nízká, když subjektivní pravděpodobnost úspěchu je vysoká. Intenzita zážitku neúspěchu je naopak vysoká, když subjektivní pravděpodobnost úspěchu je vysoká, a intenzita zážitku neúspěchu je nízká, když i subjektivní pravděpodobnost úspěchu je nízká.

Fenomén aspirace pak dále souvisí s fenoménem motivace. Podstata výkonového motivu spočívá v potřebě dosáhnout určitého cíle a doprovází ji anticipace úspěchu či neúspěchu. Pokud je motivace jedince orientována na získání úspěchu a úspěch je

incentivní hodnotou, hodnota úspěchu je nepřímou úměrná pravděpodobnosti úspěchu v dané činnosti.

Vnímané sebeuplatnění, termín A. Bandury, je chápán jako víra lidí ve vlastní schopnosti organizovat a provádět aktivity potřebné k dosažení daných výsledků. Vnímané sebeuplatnění dále prohlubuje výkonovou motivaci rozlišením tří kognitivních motivátorů - uvědomovaných cílů, očekávaných výsledků a především vnímaných příčin úspěchu a neúspěchu (Janoušek, 2009).

2. 3. Pracovní prostředí

Pracovní prostředí je souhrnem materiálních a společenských podmínek pracovního procesu. Je dáno stavebním, prostorovým a strojním vybavením pracovišť, technologickým procesem, hygienou i estetickou úrovní. Všechny faktory pracovního prostředí mají vliv na zdraví a psychiku jedince, na jeho pracovní spokojenost či nespokojenost a výkonnost. K faktorům pracovního prostředí patří materiální, ale i sociální podmínky. K materiálním podmínkám lze zařadit architektonické řešení pracovních prostor; estetickou úroveň interiérů a exteriérů; stav technického rozvoje; přístupové komunikace; čistotu pracoviště; osvětlení (nedostatečné osvětlení pracoviště vyvolává nepohodu až depresi, což má nepříznivý vliv na výkonnost); barevnou úpravu; mikroklimatické podmínky a hluk.

Hluk vzniká jako vedlejší produkt lidské činnosti při provozu jakéhokoliv stacionárního nebo mobilního strojního zařízení, které se používá v řadě průmyslových oborů jako strojírenství, hutnictví, hornictví, zemědělství či doprava (Kohoutek, Štěpaník 1999). Je prokázáno, že dlouhodobá expozice nadměrnému hluku vede k trvalému poškození sluchu a závažné jsou i mimosluchové účinky hluku. Ochrana před nepříznivým působením hluku a vibrací je proto upravena zákonem a zákoníkem práce (Jandák, 2007). Významný vliv na zdraví pracovníků, jejich pohodu a výkonnost mají také mikroklimatické podmínky. Jejich optimální hodnoty stanoví hygienické předpisy a například kancelářské místnosti mají mít teplotu od 18° do 21° Celsia a vzduch se v nich má vyměňovat dvakrát až třikrát za hodinu.

K významným sociálním pracovním podmínkám patří motivace; uspokojení z práce; vztahy na pracovišti, ale i typ řízení společnosti (Kohoutek, Štěpaník 1999).

Pracovními podmínkami by se měly organizace zabývat i v případě, že neovlivňují pracovníky nepříznivě (Pauknerová a kol., 2006). Státní zdravotní ústav zveřejnil na svých webových stránkách informace týkající se podpory zdraví a zdravého pracovního prostředí. Podpora zdraví a zdravého pracovního prostředí je strategie, která doplňuje péči o zdraví zaměstnanců. Zavádění a uskutečňování těchto aktivit není povinné, přesto již mnoho zaměstnavatelů uznává význam podpory zdraví svých zaměstnanců. Tato podpora může po určité době přinést snížení krátkodobé i dlouhodobé pracovní neschopnosti, zlepšení spokojenosti a zdraví zaměstnanců. To vede ke zvýšení produktivity práce, zlepšení pověsti a atraktivity podniku a dalším výhodám. Podpora zdraví na pracovišti zahrnuje organizační, vzdělávací, motivační a technické aktivity a programy zaměřené tak, aby podporovaly zdravý životní styl a vedly zaměstnance a jejich rodinné příslušníky k ozdravení vlastního životního stylu.

Prakticky se může jednat například o zavádění nekuřáckých programů, osvětové dny zdraví, zvyšování pohybové aktivity, prevenci traumatického poškození z práce, programy na zvládání stresu, prevenci a kontrolu obezity, ozdravení výživy, prevenci nádorových, kardiovaskulárních a akutních respiračních onemocnění atd.

2. 3. 1. Pracovní prostředí v profesi strojvedoucích

Pracovníci Výzkumného ústavu bezpečnosti práce provedli v období roku 2008 – 2009 studii s názvem „Studie šetření reálných pracovních podmínek a pracovního prostředí jako indikátoru poškození zdraví a časového zkrácení profesní schopnosti u specifických profesí v ČR“. V rámci této studie bylo provedeno šetření na lokomotivách ČD, a. s. a byly zjištěny faktory, které mohou být rizikové pro zdraví strojvedoucích. Postup a rozsah šetření v terénních podmínkách byl limitován s ohledem na nezbytnost co nejmenšího rušení pracovníků tak, aby samotná realizace nepůsobila jako zátěžový faktor. Na většině z prověřených hnacích kolejových vozidel byly zjištěny nedostatky z hlediska pracovního prostředí a pracovních podmínek. Pozornost byla věnována těmto oblastem:

- *Pracovní prostor* - k posouzení rozměrů pracovního místa byla použita obecně závazná legislativa, která se vztahuje k problematice pracovního prostředí, tj., nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při

práci. Toto nařízení uvádí, že rozměry podlahové plochy musí být nejméně 2 m², přičemž šíře volné plochy pro pohyb nesmí být stabilním zařízením v žádném místě zúžena pod 1 m. Nařízení dále uvádí rozměry volného pohybového prostoru pro dolní končetiny při práci vsedě. Minimální hloubka tohoto prostoru má být 0,5 m od přední strany stolu či zařízení. Pracovní prostor ve všech zkoumaných lokomotivách byl nedostatečný, s výjimkou hnacího kolejového vozidla řady 471, kde byly výše uvedené požadavky splněny.

- *Pracovní poloha* - většina strojvedoucích nebyla během absolvovaných jízd opřena o zádovou opěru. Příčinou bylo nevhodné umístění rychlostní a brzdící páky ve větší vzdálenosti od okraje pultu tak, že strojvedoucí musel pro jejich ovládání natahovat ruce vpřed a vzdálit se zády od opěry sedadla. Naopak tzv. „tlačítko bdělosti“, se nacházelo příliš blízko a jeho pohodlné ovládání by vyžadovalo větší vzdálenost od okraje pultu.
- *Pracovní sedadlo* - pracovním sedadlům chyběla v naprosté většině podpěra pro hlavu a opěrky pro lokty. Dále u nich bylo zjištěno nedostatečné odpružení a nemožnost či nedostatečná možnost individuálního nastavení. U některých typů hnacích kolejových jednotek bylo možné nastavit tuhost sedačky, mnohdy jim ale chyběly tlumiče, takže sedačka nebyla zcela funkční.
- *Osvětlení a oslňování* - v kabinách lokomotiv starší výroby, především u řad 809 a 810, bylo osvětlení při jízdě v noci nedostatečné. Při jízdě za tmy docházelo v kabinách strojvedoucích k náhlé a nepříjemné změně intenzity světla a k oslnění. Tato změna nastala v případě, že strojvedoucí rozsvítil například z důvodu nalezení informace v příkazu nebo jiném dokumentu. K oslňování strojvedoucího docházelo také při míjení silničních vozidel v případech, kdy železniční trať vedla souběžně s pozemní komunikací, přičemž nejvíce oslňovala halogenová světla. Za slunného počasí byl pracovník často oslňován přímým slunečním světlem. Okna sice byla vybavena stahovacími roletami, nicméně v určitém momentě bylo slunce v takové výšce nad horizontem, že oslnění nezabránilo. Nepříjemným zdrojem oslnění bylo také světlo odražené od kolejí. Oslnění značně omezovalo viditelnost a mohlo způsobit přehlédnutí návěstidla, semaforu nebo objektu na trati.

- *Velikost popisků ovladačů a písma na zobrazovacích jednotkách* - ve většině lokomotiv byly popisky ovladačů menší než 3 mm. Tato velikost se jeví pro tento druh práce jako nevhodná. V případě, že strojvedoucí neovládal řídicí pult po paměti, musel k danému ovladači přiblížit hlavu, což vedlo ke změně úhlu pohledu a pracovní polohy a tím i k narušování pozornosti při sledování jízdy. Nevhodná velikost písma byla zjištěna i u lokomotiv, které měly řídicí pult se zobrazovacími jednotkami. Příkaz pro jízdu byl také vytisknut drobným písmem, což mohlo vést k přehlédnutí důležité informace.
- *Hluk* - hladiny hluku na některých lokomotivách dosahovaly vysokých hodnot. U elektrické trakce byly zdroji hluku v kabině především pulzní měniče kompenzační tlumivky a ventilátory chlazení. V některých případech byla hladina hluku tak vysoká, že znemožňovala komunikaci strojvedoucího s jinými osobami. Nepříjemný hluk byl také zaznamenán, když strojvedoucí otevřeli okno kabiny z důvodu vysokých teplot nebo vyvětrání. Tento hluk pronikal z motorové části lokomotivy, vznikál při zapnutí ventilátorů a násobil se při otevření okénka.
- *Spojení s dispečinkem* – ve sledovaných lokomotivách byla v kabině strojvedoucího umístěna vysílačka pro spojení s dispečinkem. Její umístění ale neumožňovalo ji okamžitě použít. V případě potřeby spojení se musel strojvedoucí k přístroji natočit nebo naklonit. To však znamenalo chvilkovou nepozornost při sledování tratě a tato skutečnost mohla ohrozit bezpečnost provozu. Navíc na regionálních železničních tratích radiové propojení někdy nefungovalo nebo na nich nebyl signál.
- *Hygiena pracovního prostředí* - hygienické zařízení, tedy WC s umyvadlem a tekoucí vodou mohli strojvedoucí využívat jen na těch vlacích, kde byl nainstalován vakuovaný systém WC, a to pouze po bezpečném zastavení a opuštění řídicího stanoviště. Takto však byly vybaveny jen nové vlakové soupravy. Většina lokomotiv tato hygienická zařízení nemá a není tak možné zajistit základní fyziologické potřeby. Tato skutečnost byla formálně ošetřena tím, že v harmonogramu jízdy se počítalo s krátkou přestávkou v cílové stanici nebo i v některé mezistanici. Kvůli zpoždění vlaku však strojvedoucí tuto přestávku často nevyužívali. Čas na hygienu a občerstvení se tak velmi zkrátil nebo přímo odpadl, a

to i přes to, že jízda trvala několik hodin. Situaci řešili strojvedoucí i tak, že málo pili a jedli jen určité potraviny.

- *Meteorologické podmínky* – na některých úsecích trati byla s ohledem na místní klimatologické podmínky zvýšená četnost vzniku mlh. Za takových okolností ale došlo k poklesu viditelnosti a strojvedoucí tak mohl kontrolovat trať pouze pomocí zabezpečovacích zařízení nainstalovaných v kabině. Zhoršená viditelnost byla také zaznamenána za hustého deště a sněžení. V zimních měsících při teplotách pod bodem mrazu došlo k námraze na kolejích. To mělo za následek zhoršení ovládacích schopností lokomotivy, protože adheze ke kolejnicím se snížila a prodloužila se brzdná dráha.

Z uvedeného šetření vyplývá, že pracovní prostředí na některých lokomotivách (řada lokomotiv je až 50 let stará) není většinou vyhovující. Nevyhovující hygienické podmínky, nedostatečný pracovní prostor, chlad nebo hluk mohou poškodit zdraví strojvedoucího a dokonce ho i vyřadit z pracovní činnosti. Součástí šetření byly také rozhovory se strojvedoucími nad 50 let. Z nich vyplynulo, že výše uvedené nedostatky jsou s přibývajícím věkem snášeny mnohem hůře. Strojvedoucí, jejichž práce je sama o sobě psychicky náročná, tak navíc musí čelit i mnohdy značně nevhovujícím a ztíženým pracovním podmínkám.

3. Vybrané aspekty řidičské profese

3. 1. Psychická způsobilost pro řízení dopravního prostředku

Řízení dopravního prostředku představuje pro člověka nepřetržité reagování na množství podnětů a neustálé obnovování dynamické rovnováhy mezi řidičem – vozidlem – komunikací – dopravní situací a účastníky provozu. Řidiči z povolání jsou ve víru informační zátěže. Neustále musí sledovat různé druhy informací, které je třeba v krátkém čase zpracovat a vyhodnotit, musí se vyrovnat s opakovaným nerovnoměrným, ale i rovnoměrným a jednotvárným přívalem podnětů. Práci vykonávají za každého počasí, ve dne i v noci a za rizikových podmínek vyžadujících mimořádnou odpovědnost (Havlík, 2005).

Posuzování pracovní způsobilosti uchazečů pro exponované kategorie povolání v silniční, letecké či železniční dopravě psychologem, se zřetelem ke spolehlivosti jejich výkonu v náročných podmínkách pracovní činnosti, je objektivním vyjádřením odborníka. Ten zjišťuje (zejména psychometrickým způsobem) duševní předpoklady jedince pro uvažovanou funkci. Posudek, který vypracuje psycholog na základě vyšetření, je vyjádřením odborníka o pracovní způsobilosti kandidáta a o jeho psychických předpokladech pro úspěšný výkon zvolené profese. V některých případech může sloužit zároveň jako doporučení, v čem je třeba daného pracovníka sledovat, a které vlastnosti by se u něj, vzhledem k dané dopravní profesi, měly rozvíjet. Mimořádnému psychologickému vyšetření se musí podrobit také ti pracovníci, kteří zavinili nehodu a byl jim dočasně pozastaven výkon funkce (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003).

3. 1. 1. Psychická způsobilost v železniční dopravě

V železniční dopravě se povinnému psychologickému vyšetření musí podrobit všichni uchazeči o povolání strojvedoucí nebo výpravčí. Podle § 45 zákona č. 266/1994 Sb. o drahách mohou drážní vozidlo řídit jen osoby s platným průkazem způsobilosti k řízení. Tento průkaz vydává drážní správní úřad žadateli, který prokázal odbornou způsobilost zkouškou. Této zkoušce se může podrobit každý žadatel, který dosáhl předepsaného věku (u strojvedoucích 21 let) a vzdělání (u strojvedoucích střední vzdělání s maturitní

zkouškou), je spolehlivý k řízení, prokázal svou zdravotní způsobilost a podrobil se předepsané výuce a výcviku. Podrobnosti, které se týkají zdravotní způsobilosti k řízení drážních vozidel, stanoví vyhláška Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb.

Tato vyhláška mimo jiné uvádí stavy či nemoci, které podmiňují zdravotní nezpůsobilost k řízení drážních vozidel. Do tohoto výčtu patří například organické duševní poruchy; schizofrenie a schizotypální poruchy s bludy; abúzus a závislost na alkoholu či jiných návykových látkách; poruchy rovnováhy a stavy závratí a dále poruchy barvocitu a snížení zrakové ostrosti pod 5/5 nebo 6/6 každým okem zvlášť, s korekcí větší než minus 2 Dsf.

Šmíd (in Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003) referuje o výsledcích psychologického vyšetřování uchazečů o výkon povolání strojvedoucí a výpravčí, které probíhalo v letech 1971 – 1981 v Ústředním ústavu železničního zdravotnictví. Celkem zde bylo vyšetřeno 108 osob v tzv. odvolacím psychologickém řízení, z toho 79 jedinců nebylo pro tyto funkce doporučeno. 44 uchazečů nebylo doporučeno pro neodpovídající osobnostní vlastnosti, 21 pro nižší intelektovou způsobilost a 14 osob pro jiné příčiny psychické povahy. Z uvedených výsledků, je patrné, že psychologické vyšetřování uchazečů o důležité funkce strojvedoucí či výpravčí z hlediska jejich osobnostní struktury, intelektových schopností, pozornosti a představitivosti má svůj velký význam. Pojem psychická způsobilost úzce souvisí také s náchylností k nehodám, resp. dispozicím k nehodám. Ty jsou bohužel velmi častým jevem v silniční dopravě, ale nevyhýbají se ani dopravě železniční.

3. 2. Nehody v dopravě

Dopravní nehoda je událost, při které vznikne smrt nebo zranění, případně škoda na věcech v přímé souvislosti s dopravním provozem. Dopravní nehoda vzniká v důsledku okolností, které jsou obvykle náhlé a nepředvídatelné a při kterých byl porušen správný a bezpečný chod dopravy. K dopravní nehodě dochází nejčastěji v důsledku selhání lidského faktoru a nevhodných podmínek prostředí (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006).

3. 2. 1. Příčiny dopravních nehod

Mezi nejdůležitější příčiny nehodového jednání převážně z psychologického hlediska patří: porušený zdravotní tělesný stav včetně nedostatků smyslových orgánů; nedostatek úsudkových schopností; nedostatek znalostí; nedostatek zručnosti a pohybových dovedností (nedostatek zkušeností a anticipace); nedostatek potřebných osobnostních vlastností; tzv. přechodné stavy (únava, přechodné útlumové stavy aktivní pozornosti, přechodné emoce z rodinných či jiných důvodů); alkohol a drogy; chronické duševní stavy; činnost v časové zátěži. Z porovnání statistických přehledů vyplývá nutnost podrobnějšího rozboru příčin nehod a to zejména z psychologického hlediska. Z pohledu statistik dopravní nehodovosti je jako nejčastější příčina uváděna nepozornost (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006).

Dalším faktorem, který významně přispívá k nehodovosti, je počasí. Počet dopravních nehod se každoročně zvyšuje s nástupem podzimních plískanic, sněhu a mrazů. Meteorologové rozlišují šest fází počasí, přičemž pro řidiče je riziková třetí a čtvrtá fáze. Ve třetí, tzv. fénové fázi proniká na naše území suchý a teplý vítr z Alp, ve čtvrté fázi jde o náhlý přechod fronty s deštěm a prudkým ochlazením. U citlivých a predisponovaných řidičů se mohou objevit srdeční a mozková selhání, migrenózní záchvaty či různé neurovegetativní obtíže. Tyto obtíže více či méně ovlivňují dopravní chování. Řidiči mohou pociťovat zvýšenou únavu, ochabuje pozornost a zpomaluje se vnímání, což nepříznivě ovlivňuje rozhodování a rychlost reagování (Havlík, 2005). Je důležité podrobně sledovat a rozebírat příčiny dopravních nehod, aby se mohla přesněji předvídat rizika a účinněji jim předcházet (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003).

3. 2. 2. Nehody na železnici a jejich dopad na strojvedoucí

Podle § 49 zákona o drahách je nehoda při provozování dráhy mimořádná událost v drážní dopravě, k níž došlo v souvislosti s pohybem drážního vozidla. Tato mimořádná událost má za následek smrt nebo újmu na zdraví osoby, větší škodu na majetku nebo ohrožení života a zdraví osob. Nehody na trati, při kterých dojde ke zranění nebo smrti lidí, jsou pro strojvedoucího obzvlášť tragické. Výzkumy strojvedoucích, kteří přežili nehodu, se soustředily na zkoumání jejich psychického i tělesného stavu po nehodě.

S. Karlehagen se svými spolupracovníky referuje o švédské studii, která byla provedena u 101 strojvedoucích, kteří zažili nehodu s následkem smrti či zranění osob. Jejich psychický stav byl zkoumán několik hodin až dní po nehodě a poté s odstupem jednoho měsíce a roku. U strojvedoucích byly zjištěny symptomy akutní stresové poruchy nebo posttraumatické stresové poruchy. Příznaky zahrnují opakující se myšlenky na událost, poruchy spánku, sníženou chuť k jídlu, pocity sociální izolace, distancování se od rodiny, přátel a spolupracovníků. Symptomy akutní stresové poruchy trvají maximálně 30 dní, u posttraumatické stresové poruchy déle. Už po měsíci od nehody však došlo ke snížení výskytu těchto symptomů a další významné snížení pak bylo zjištěno rok po události (Karlehagen et al., 1993).

Ve studii francouzského psychiatra F. Limosina a jeho spolupracovníků byla srovnávána skupina 202 strojvedoucích, kteří zažili smrtelnou nehodu na trati, resp. pod jejich vlakem zemřel člověk, s kontrolní skupinou, která tuto zkušenost neměla. Psychický stav strojvedoucích byl hodnocen s odstupem 15 dní, 3 měsíců a 1 roku po nehodě pomocí Všeobecného zdravotního dotazníku (GHQ-28) a rozhovorů. Dotazník obsahuje 28 položek zaměřených na zjišťování úzkosti, depresivity, somatických příznaků a problémů v sociální oblasti. 15 dní po nehodě vykazovali strojvedoucí statisticky významně vyšší skóre v dotazníku GHQ-28 svědčící pro akutní stresovou poruchu, než kontrolní skupina. Statisticky nevýznamné rozdíly pak byly zjištěny 3 měsíce a 1 rok po nehodě (Limosin et al., 2006). Z uvedených studií nevyplyvá, že by strojvedoucí, kteří zažili smrtelnou nehodu na trati, trpěli dlouhodobými psychickými obtížemi. Přesto je však pro ně taková událost velmi stresující a psychicky náročná.

K nehodám na trati ale nedochází jen v důsledku pádu či skoku člověka pod jedoucí vlak. Prezidium Federace strojvůdců České republiky uveřejnilo v časopisu *Zájmy strojvůdce* článek o mimořádných událostech na trati. 19. května 2008 narazila elektrická lokomotiva vedená českotřebovským strojvedoucím zezadu do osobního vlaku stojícího v železniční stanici Moravany. Strojvedoucí na místě zemřel. Příčinou nehody, která se stala na trati, jež je součástí nedávno zcela zmodernizovaného I. železničního koridoru, bylo selhání staničního zabezpečovacího zařízení. Další tragická událost se stala 9. července 2008 v Hroznětíně. Střet svého motorového vozu řady 810 s kamionem nepřežil karlovarský strojvůdce. 8. srpna 2008 vlak EC 108 Comenius na trati u Studénky narazil do zřícené mostní konstrukce. Zemřelo sedm cestujících,

desítky dalších byly zraněny. Strojvedoucí toto neštěstí přežil. 2. února 2011 došlo mezi železničními stanicemi Vodňany a Číčenice k čelní srážce osobního vlaku s manipulačním vlakem. Následkem této události zemřela jedna žena a dalších deset cestujících utrpělo zranění.

Na této trati (197) provozované dle předpisu SŽDC D3 to bohužel není první vážná nehoda. Jen v nedávné minulosti se zde udály hned dvě závažné nehody. 22. července 2004 mezi Bavorovem a Strunkovicemi nad Blanicí byly při srážce osobních vlaků usmrčeny dvě osoby a 33 jich bylo zraněno. 1. září 2007 bylo mezi stanicemi Vodňany a dopravnou Bavorov při podobném střetu zraněno 12 cestujících a jeden železničář.

Toto je bohužel jen malý výčet tragických událostí, ke kterým došlo na železnici v posledních letech. Federace strojvůdců České republiky je přesvědčena, že je potřeba urychleně podniknout konkrétní kroky, které povedou k zajištění vyšší bezpečnosti provozu nejen na této, ale i na dalších železničních tratích. Zvyšování bezpečnosti na železnici je z hlediska eliminace mimořádných událostí naprosto klíčové.

3. 3. Sledování bezpečnosti v železniční dopravě

V již zmiňované studii Výzkumného ústavu bezpečnosti práce, která byla zaměřena na zjištění reálných pracovních podmínek a pracovního prostředí u specifických profesí ČR, byla věnována pozornost také bezpečnosti na železnici. Vlastní tuzemské prameny nebyly týmu zpřístupněny, protože jsou v majetku ČD a.s. a jsou považovány za důvěrné. Autoři studie však odkazují na velký výzkum ve Švédsku, který komplexně postihuje téměř všechny aspekty práce strojvedoucích, a který si všímá problémů zajištění bezpečnosti na železnici. Výzkumu se zúčastnilo okolo 400 strojvedoucích Švédských státních drah. Bezpečnost na trati byla zkoumána z mnoha různých hledisek. K těm nejvýznamnějším lze zařadit tato hlediska:

- *Organizace, výcvik a vědomí bezpečnosti* – strojvedoucí referovali o problémech s údržbou vozidel, zejména osobních, ale i rychlíkových. 80 % strojvedoucích osobních vlaků si stěžovalo, že údržba osobních vlaků je velmi špatná. 65 – 70 % strojvedoucích uvedlo, že bezpečnostním pravidlům je obtížné porozumět.

- *Stres a pracovní zátěž* - zdroje stresu a pracovní zátěž byly zkoumány dotazníkovým šetřením, které se týkalo pracovní situace strojvedoucích, spánku, zdraví a mentální pracovní zátěže. Z výsledků vyplynulo, že strojvedoucí pociťují více stresu, špatnou kvalitu spánku, více ospalosti, nižší uspokojení z práce a více sociálních problémů (v rodině) než jiné srovnatelné skupiny. Výsledky dále poukázaly na vysoké riziko geneze chronické únavy a stresu.
- *Pracovní doba* - pracovní doba strojvedoucích je velmi nepravidelná a obsahuje značnou část brzkých ranních směn (začátek před 6 hod. ranní) a nočních směn (končících po 4 hod. ranní). Často jsou přestávky mezi dvěma sousedními směnami velmi krátké, v některých případech 4 - 5 hodin. Brzké ranní směny představují 28 % z celkového počtu směn. V deníkovém studiu a ve studiu aktivity výsledky ukázaly, že průměrná doba spánku v době před ranní směnou byla 4, 5 hodin. Stres, ospalost, únava a poruchy spánku měly vztah k vyšší frekvenci pociťovaných chyb v práci. 19 % strojvedoucích trpělo nespavostí. Tato skupina byla také častějším subjektem nehod a provozních incidentů.
- *Chyby a problémy v pracovní situaci* – strojvedoucí jako nejvíce stresující hodnotili riziko přejetí člověka. Většina strojvedoucích zažila v posledních 3 letech nehodu na trati a asi 25 % strojvedoucích prožilo nehodu, při které byl přejet člověk. Strojvedoucí uváděli, že jejich menší chyby vyúsťující do aktivace automatického brzdění byly velmi časté, stejně jako chyby elektronických signálů ATP, k nimž docházelo přibližně každou 4. směnu. Jednou za rok došlo k použití nouzové ATP brzdy. Pokud jde o SPAD (přejetí návěstidla omezení rychlosti), 230 z 260 strojvedoucích uvedlo, že návěstidlo nikdy nepřejelo a 20 % uvedlo, že k tomu došlo alespoň jednou v průběhu posledního roku.

Z uvedeného výčtu je patrné, že pracovní podmínky strojvedoucích z hlediska bezpečnosti práce nejsou zdaleka ideální. Přesto, že v České republice nejsou podobná data veřejně přístupná, lze předpokládat velké rezervy v bezpečnostním systému. V kapitole 3. 2. 2. bylo naznačeno, že mimořádné události na trati nejsou vždy zapříčiněny jen chybou strojvedoucího, ale právě selháním bezpečnostního systému. Důsledky takových mimořádných událostí se pak týkají v první řadě strojvedoucích. Není proto pochyb o tom, že jde o povolání rizikové a vysoce odpovědné. Selhání

bezpečnostního nebo lidského faktoru zde může mít, na rozdíl od jiných povolání, fatální důsledky.

4. Osobnost v psychické zátěži

4. 1. Zvládání zátěžových situací

Jedinec je s různými zátěžemi konfrontován od svého narození a jeho osobnost se za přispění zátěží v ontogenezi utváří. Náročné životní situace jsou spouštěčem a stimulatorem adaptačních dějů, které jsou neodmyslitelným činitelem vývoje člověka (Hošek, 1999). Určité životní kontexty pak mohou buď stimulovat další psychický rozvoj osobnosti nebo vést k psychickému selhání. V prvním případě se jedná především o utváření, rozvíjení či přestavbu vnitřního světa osobnosti. Ve druhém případě jedinec, pokud není schopen rozvinout a uplatnit své nejvyšší systémy regulace interakčních aktivit a orientovat se ve vzniklých kontextech, podléhá situačním tlakům (Mikšík, 2007).

4. 1. 1. Obranné mechanismy

Adaptace na subjektivně nepříjemné skutečnosti, které ohrožují pocit jistoty a sebeobrazu jedince, je často zabezpečována obrannými mechanismy. Obranné mechanismy jsou více či méně neuvědomované způsoby, jak omezit úzkost pramenící z ohrožení sebepojetí (Paulík, 2010). Obrannými mechanismy se zabýval Sigmund Freud, zejména vytěsněním. Další obranné mechanismy popsala a utřídila jeho dcera Anna Freudová (Baštecká, Goldmann, 2001). Za základ obrany sebepojetí a pocitu jistoty je považováno nevědomé vytěsnění a vědomé potlačení. Vytěsnění spočívá v odstranění nepříjemných a nepříjemných pocitů či myšlenek z vědomí (Paulík, 2010). Bývá nesnadné vytěsnění rozpoznat, jelikož příznaky, které vyvolává, nemají zřejmou souvislost se skutečným problémem (Drapela, 2003).

Podstata potlačení spočívá v tom, že jedinec upustí od určité aktivity nebo ji odloží na později. K dalším obranným mechanismům patří regrese (návrat k projevům chování, které odpovídá mladšímu věku, než je věk jedince), projekce (promítání pocitů a motivů do jiných lidí), introjekce (zvnitřňování či přivlastňování pocitů jiných lidí) nebo bagatelizace (snižování, zlehčování významu něčeho, co jedinec nemůže získat). Jsou situace, kdy je použití těchto mechanismů účelné a opodstatněné a kdy mohou sehrát pozitivní roli pro utváření subjektivně vyhovujícího sebepojetí. V mnoha případech je

však lze považovat za náhradní a neplnohodnotné způsoby adaptace na zátěž, které podléhají různým subjektivním zkreslením a klamům. K obranám, které jedinec uplatňuje v zátěži a jejich hodnota je z hlediska osobního rozvoje problematická, lze zařadit také naučenou bezmocnost a záměrné sebeznevýhodňování (Paulík, 2010). Naučená bezmocnost je termín M. Seligmana a spočívá v pasivním, rezignovaném chování jedince, které je důsledkem vnitřního přesvědčení, že neexistuje žádný způsob, jak uniknout před různými averzivními podněty (Plháková, 2005).

V případě záměrného sebeznevýhodňování se, na rozdíl od většiny obranných mechanismů, jedná o vědomý adaptační postup. Jeho uplatnění v zátěžových situacích má však spíše povahu úhybného či defenzivního manévru před nebezpečím selhání. Jedinec již předem sděluje ostatním, že se objevily další okolnosti, které on sám nezpůsobil, a které jsou bariérou jeho úspěšného jednání (Paulík, 2010). Výzkumy naznačují, že tendence k záměrnému sebeznevýhodňování v zátěžových situacích je patrnější u mužů než u žen (Mareš, 2001).

K obranným mechanismům lze řadit také externalizaci viny, kdy se jedinec snaží obviňovat druhé z toho, co se s ním děje a sebeobviňování, kdy jedinec nadměrně obviňuje sám sebe z toho, co se s ním děje (Křivohlavý, 2002). Od obranných mechanismů je třeba odlišovat pojem coping, který se při zvládání zátěže uplatňuje aktivně a vědomě.

4. 1. 2. Coping, copingové strategie a styly

Proces, kterým se jedinec pokouší vyrovnat se zátěžovými situacemi, se nazývá coping, neboli zvládání (Komárková, Slaměník, Výrost, 2001). Slovo coping je příkladem do češtiny obtížně převeitelného anglického výrazu. Sloveso „to cope“ znamená vyrovnávat se s něčím, něco zvládat. Pojem coping behavior, tedy chování, které slouží ke zvládnutí požadavků prostředí, zavádí A. H. Maslow, aby ho tak odlišil od chování, které vzniká samo pro sebe nebo pro potěšení. Pojetí vyrovnávacích postupů ve významu, ve kterém se užívá dodnes, zavedl R. S. Lazarus. Tento pojem použil v roce 1966 ve své práci *Psychological Stress and the Coping Process* (Baštecká, Goldmann, 2001).

V této práci rozlišuje Lazarus několik strategií zvládání. Patří k nim útok na obtěžující a rušivý fenomén (noxa); různé druhy aktivit, které směřují k posilování vlastní obranyschopnosti vůči noxám; vyhýbání se noxám a apatie (zahrnuje pocity beznaděje, deprese a bezmocnosti). Později však Lazarus začal rozlišovat coping na základě toho, jak působí. Coping tak může být zaměřený na problém a na emoce. Tyto typy se prosazují podle toho, jak jedinec vyhodnotí situaci. Pokud dojde k závěru, že v dané situaci je možné něco dělat, zvolí coping zaměřený na problém. Jeho podstatou je úsilí získat a využít potřebné informace. Ty následně jedinec uplatňuje při změnách vlastního chování nebo při aktivních zásazích do prostředí. V případě, že jedinec vyhodnotí situaci jako bezvýchodnou, převládne u něj coping zaměřený na emoce. Ten spočívá ve snaze regulovat emoční doprovod zátěžových situací, které přinášejí škody nebo jejich riziko. Jedinec se snaží vyhnout myšlenkám na ohrožení a dává událostem a jevům jiný význam (Mlčák, Paulík, Záškodná a kol., 2008).

C. S. Carver, M. F. Scheier a J. K. Weintraub (in Mlčák, Paulík, Záškodná a kol., 2008) rozlišují kromě copingu zaměřeného na problém a na emoce ještě třetí skupinu, tzv. dysfunkční strategie zvládání. Ty zahrnují projevování negativních emocí; mentální a behaviorální oddálení (snaha odpoutat se od problému zaměřením na jiné aktivity, projevy pasivity, bezmoci, rezignace na cíle); snahu uniknout od problému a vyhnout se jeho řešení pomocí drog.

Coping je možné chápat zejména jako děj. V takovém pojetí je vcelku logické uvažovat o nějaké v čase relativně stabilizované osobnostní proměnné či proměnných, které tvoří základ, od kterého se odvíjí tendence k určitému konzistentnímu způsobu chování v zátěžových situacích. O takovém základě je možné hovořit jako o zvládacím, copingovém stylu. V copingovém stylu se zobecňují charakteristické vzorce prožívání a chování jedince v zátěžové situaci a jeho tendence hodnotit situaci určitým způsobem. V tomto kontextu pak jde o určitou skladbu repertoáru generalizovaných psychických aktivit v zátěži, které jedinec uplatňuje v různých situacích.

V rámci problematiky zvládání zátěže se užívá také pojem zvládací (copingové) strategie. Strategie jsou oproti stylům méně obecné, více situačně ovlivňované a přihlížejí k daným podmínkám. Jsou více podmíněné určením konkrétních úkonů než styl zvládání. Styl zvládání jedince se projevuje preferencí jistých strategických

postupů. Na coping tak lze nahlížet jako na mnohostranný, vícedimenzionální a dynamický jev, který se mění adekvátně se změnami situace. Tím se odlišuje od odolnosti jedince vůči zátěži, kterou lze chápat jako relativně stabilizovanou osobnostní charakteristiku, která má tendenci přetrvávat napříč časové a situační variabilitě (Paulík, 2010).

4. 2. Odolnost vůči psychické zátěži

4. 2. 1. Vymezení pojmu odolnost

Odolnost vůči zátěži lze obecně chápat jako souhrnný koncept, který charakterizuje strukturu osobnosti co do kapacity jejich adaptačních dispozic. Tyto dispozice jedinci umožňují zvládat nároky, které plynou z různých situací. Zjednodušeně je možné rozlišovat odolnost fyzickou, která je zajišťována primárně aktivitou kosterní a nervosvalové soustavy a psychickou, jejíž podstatou je zvládání senzorických, mentálních i tělesných nároků. Odolnost lze dále rozlišovat jako relativně dlouhodobou charakteristiku chování a prožívání jedince, který je vystaven zátěži a jako aktuální úroveň adaptace na zátěž zde a nyní, tj. odolnost jako kvalitu aktuálního psychosomatického stavu (Mlčák, Paulík, Zášková a kol., 2008). V obou případech je však dosažená odolnost znakem efektivity adaptace v celém systému osobnost – prostředí i v jednotlivých podsystémech (Mlčák, Paulík, Zášková a kol., 2008, s. 97).

Teoretické koncepce odolnosti se s vývojem měnily. V prvním období byla odolnost spojována s dominantním a trvalým rysem osobnosti, který je analogický s faktory inteligence. V druhém období bylo na odolnost nahlíženo jako na výsledek interakce mezi situačními proměnnými a jedincem (Hošek, 1999). Ve třetím období se výzkumy odolnosti zaměřovaly na hledání proměnných, které zmírňují nebo odstraňují negativní dopad stresu na zdraví. Pro odolnost v tomto smyslu byl zaveden termín resilience (Šolcová, 2007).

Resilience je vícerozměrný multifaktoriálně podmíněný jev. Lze na něj pohlížet také jako na množinu, která sestává z osobnostně, sociálně a somaticky založených zdrojů, z nichž některé jsou pro odolnost ústřední, některé spíše okrajové a některé současně patří do jiných psychologických konstruktů (Kebza, Šolcová, 2008). Resilience pochází

s anglického slova „*resiliency*“ a dá se přeložit jako pružnost, odolnost či schopnost se rychle vzpamatovávat (Sobotková, 2007). Někteří autoři rozlišují skutečnou či autentickou resilienci a zdánlivou pseudoresilienci. Autentická resilience je založena na skutečných vnitřních a sociálních předpokladech a dispozicích jedince, zatímco pseudoresilience je spojena s účelovým chováním a demonstrací vnějších projevů vlastností (mužnost, tvrdost, udatnost) (Kebza, 2005).

Badatelé, kteří se zabývají odolností vůči zátěži, se zaměřují na postižení jevů, resp. činitelů, které odolnost přímo či nepřímo ovlivňují nebo usilují o globální charakteristiku zahrnující odolnost jako takovou. K nejznámějším explicitním konceptům odolnosti patří hardiness a SOC (Sense of coherence) (Paulík, 2010).

4. 2. 2. Sense of coherence (SOC)

2. světová válka znamenala pro mnoho lidí nepředstavitelnou zátěž. Našlo se tak mnoho psychologů, mezi nimi také A. Antonovsky, kteří studovali, co lidem ve chvílích maximální zátěže pomohlo přežít. Antonovsky se ve svých výzkumech zaměřil na Židy, kteří přežili holocaust. Na základě těchto výzkumů formuloval v 80. letech 20. století osobnostní charakteristiku, kterou nazval koherence – smysl pro integritu, rys soudržnosti osobnosti. V angličtině se užívá termín *sense of coherence* (Křivohlavý, 2009). Termín lze také přeložit jako „vědomí souvztažností“ (Hošek, 1999).

Antonovsky rozlišil tři základní komponenty v rámci SOC – zvládnutelnost, srozumitelnost/pochopitelnost a smysluplnost. Zvládnutelnost situace je z hlediska odolnosti pozitivní polarita, která se vyznačuje tím, že vlastní předpoklady jedince i ostatních lidí z okolí v zásadě umožňují vyřešení daných problémů. Jedinec se tak domnívá, že je sám dost silný a způsobilý (s případnou pomocí jiných lidí) ke zvládnutí různých situací. Opačná polarita je naopak charakteristická dojemem vlastní nedostatečné vybavenosti, která je potřebná k řešení daných úkolů. Jedinec nemá v takovém případě dostatek sil, aby danou problémovou situaci zvládl.

Další složkou SOC je srozumitelnost/pochopitelnost, jejíž žádoucí pól pro zvládnutí zátěže charakterizuje osobní přesvědčení o přetrvávajícím smysluplném uspořádání věcí a světa jako celku. Negativní pól představuje opak, tzn. dojem, že svět je neuspořádaný

a nepřehledný, plný nejasností a chaosu, neplatí v něm žádný řád ani pravidla. Jednotlivé události ve své chaotičnosti jsou příliš komplikované na to, aby je jedinec pochopil a adekvátně na ně reagoval.

Třetí komponentou SOC je smysluplnost zvládání náročné situace či těžkostí. Pozitivní pól charakterizuje tendence považovat řešení dané situace za smysluplné a stojící za pozornost a úsilí. Tento pól je spojen s pozitivním emočním laděním jedince a přesvědčením, že vynaložené úsilí přinese pozitivní efekt včetně případného sociálního ocenění. Negativní pól této složky představuje distancované stanovisko k dané situaci a odcizení se od ní. Přístup jedince k situaci je lhostejný, dostává se mimo dění a může mít souvislost se sociální izolací (Mlčák, Paulík, Zášková a kol., 2008).

Dle Antonovského se SOC projevuje v primárním i sekundárním hodnocení situace. SOC vzniká už v raném vývoji jedince, během prvních tří dekád života se může modifikovat (důležitou fází zde představují první roky v zaměstnání) a poté se relativně stabilizuje. Jedinec, který nemá dostatek SOC se domnívá, že život je chaos, nedá se ničemu věřit a životní události nelze zvládnout. Tyto postoje pak vedou k pocitům úzkosti, k depresi, obavám ze selhání, pocitu odcizení a celkové nespokojenosti (Paulík, 2010).

Výzkumy v této oblasti se mimo jiné zaměřují na potvrzení pozitivního významu SOC pro zvládání zátěží. T. Feldt provedl rozsáhlý výzkum mezi 989 finskými zástupci technických profesí ve věku 25 – 64 let zaměřený na vztah mezi SOC, celkovým well-beingem a pracovní spokojeností. Z výzkumu vyplynulo, že s nárůstem SOC se zvyšuje celkový well-being, pracovní spokojenost a odolnost vůči nepříznivým pracovním vlivům a naopak se snižuje výskyt psychosomatických symptomů a emočního vyčerpání (Feldt, 1997).

K. Paulík realizoval výzkum pracovní spokojenosti mezi učiteli základních, středních a vysokých škol z různých míst ČR. Zkoumaný soubor tvořilo 1280 učitelů, z toho 924 mužů a 356 žen. U daného souboru byla mimo jiné sledována subjektivní stránka odolnosti vůči zátěži prostřednictvím tří relevantních osobnostních rysů – hardiness, sense of coherence a locus of control. Pro výzkum byl použit inventář hodnocení spokojenosti učitelů, škála sociální opory, inventář ke zjišťování hardiness, SOC, LOC a Eysenckův osobnostní dotazník. Použité metody doplňoval polostukturovaný

rozhovor. Byly zjištěny významné negativní korelace mezi SOC a hodnocením vlastní pracovní zátěže a pozitivní korelace SOC a pracovní spokojenosti (Paulík, 1999).

V souvislosti se studiem SOC se objevují pochybnosti, zda se jedná o psychický jev, který plně odpovídá pojmu osobnostního rysu. I přes tyto pochybnosti se však řadí k mnoha autory uznávaným a důležitým charakteristikám odolnosti vůči zátěži (Paulík, 2010).

4. 2. 3. Odolnost ve smyslu hardiness

Hardiness je pojem, který zavedla S. C. Kobasa na konci 70. let 20. století. V překladu tento pojem znamená tuhost, pevnost, nezdolnost či zocelenost. K hlavní obsahové charakteristice hardiness patří schopnost tvrdě a usilovně bojovat vlastními silami se všemi životními obtížemi. Jedinec s vysokou úrovní hardiness je zvědavý a snaží se chápat různé události a jevy okolí jako zajímavé a smysluplné. Věří ve smysluplnost svého konání a změny považuje za běžné, obvyklé a podnětné pro jeho další vývoj a rozvoj. Jedince s vysokou úrovní hardiness také nepostihuje srdeční infarkt s pravděpodobností 7 : 1 oproti jedincům s nízkou úrovní, u nichž je tato pravděpodobnost 50 : 50 (Šolcová 2007).

Kobasová (in Křivohlavý, 2009) se ve svém výzkumu hardiness zaměřila na vedoucí pracovníky střední sociální vrstvy. Ty rozdělila podle výsledků vyšetření pomocí škály sociálního přizpůsobení na dvě extrémní skupiny. V jedné skupině byly osoby, které v posledních třech letech měly častější pracovní absenci z důvodu nemoci a zažily hodně stresu. Ve druhé skupině byli naopak méně stresovaní jedinci. Rozborem charakteristik těchto osob zjistila tři oblasti, ve kterých se tyto skupiny od sebe výrazně liší.

Mezi tyto složky hardiness patří přesvědčení o vlastních možnostech ovládat a zvládat dění v rozpětí maximální kontrola - bezmocnost (závislost na vnějších vlivech, náhodě, osudu); výzva s protipóly výzva (nároky jsou chápány jako podněty k aktivitě nebo k bojovnému nasazení) a hrozba (dojem ohrožení, nebezpečí) a třetí složka osobní zaujetí, které se na jedné straně projevuje jako plné zaujetí, angažovanost v dané činnosti a na druhé straně odcizením, pocitem prázdnoty, marnosti a zbytečného úsilí.

Výzkumy v oblasti hardiness se mimo jiné zabývaly vazbami hardiness na prožívanou pracovní zátěž (Paulík, 2010). K. Paulík a V. Gajda provedli výzkum u 88 učitelů (z toho 14 mužů a 74 žen) na druhém stupni základních škol. Spolu se subjektivním hodnocením vlastní pracovní zátěže učitelů se autoři studie zabývali také tím, jak učitelé posuzují vlastní pracovní úspěšnost a výkonnost. Sledovanými proměnnými, které by mohly toto hodnocení ovlivňovat, byly hardiness a dispoziční optimismus. Z výsledků vyplynulo, že optimismus i hardiness mají statisticky významnou negativní korelaci s hodnocením pracovní zátěže. Vztah u hardiness se projevil v případě, že je tento kompozit chápán jako celek. Pokud se na něj pohlíží z hlediska jednotlivých složek, pak byl zjištěn statisticky nevýznamný vztah mezi pracovní zátěží a osobním zaujetím. Vztah optimismu a hardiness jako celku k pracovní spokojenosti se projevil jako pozitivní a statisticky významný. Ze složek hardiness stejně jako v předchozím případě nebyla zjištěna statisticky významná korelace u osobního zaujetí. Tuto skutečnost lze patrně vysvětlit tak, že učitelé, plně zaujatí svou prací, jsou méně vnímaví k její náročnosti. Poměrně nejvyšší korelace byla zjištěna mezi pracovní spokojeností a hardiness, zejména u složky přesvědčení o vlastních možnostech ovládat a zvládat dění. Vysvětlení by mohlo spočívat v tom, že přesvědčení o možnosti kontroly nad svou prací patří mezi faktory, které podporují pocit spokojenosti s ní.

Celkově se učitelé hodnotili jako průměrně úspěšní a spíše výkonní a optimističtí. Rozdíly mezi pohlavími se ve sledovaných proměnných významně neprojeví. Výsledky výzkumu tak podporují předpoklad o tom, že učitelé hodnotí svou práci jako relativně náročnou. Toto hodnocení zátěže dále souvisí s některými jejich osobnostními vlastnostmi z oblasti zátěžové odolnosti, v tomto případě s dispozičním optimismem a s hardiness (Paulík, Gajda, 2006).

Koncepty hardiness a SOC jsou tedy kompozitem, čili jakousi slitinou tří dispozic ovlivňujících velikost zátěže. V SOC je oproti hardiness navíc zdůrazněn i emocionální aspekt (pozitivní emoce souvisejí se zaujetím smysluplnou aktivitou) (Paulík, 2010, s. 110). V pracovním kontextu pak hardiness a SOC pravděpodobně ovlivňují působení pracovní zátěže na pracovní spokojenost. Při nízkých hodnotách hardiness a SOC silně působí zvyšující se pracovní zátěž na pracovní spokojenost jedince. Naopak s nárůstem těchto hodnot dochází ke snížení negativního vlivu vysoké zátěže na pracovní spokojenost. Toto působení je psychologicky vysvětlováno na základě vymezení

konstruktů hardiness a SOC, které jsou obecně spojovány s odolností proti zátěži (Mlčák, Paulík, Zášková, 2008).

Tato diplomová práce se zabývá problematikou psychické zátěže v profesi strojvedoucích. Teoretická část je rozdělena do čtyř větších kapitol, které se vztahují k danému tématu. První kapitola objasňuje pojmy stres a psychická zátěž, zabývá se jejich příčinami a možnými dopady na zdraví jedince. Druhá kapitola je věnována problematice působení člověka v pracovním prostředí. Jednotlivé podkapitoly vymezují práci a pracovní činnost, pracovní výkon a výkonnost a také pracovní prostředí v profesi strojvedoucích. Třetí kapitola je, vzhledem k pracovní činnosti strojvedoucích, zaměřena na různé aspekty řidičské profese, mezi které patří psychická způsobilost k řízení dopravních prostředků, dopravní nehody a jejich příčiny a bezpečnost v dopravě. Čtvrtá kapitola teoretické části práce se podrobně věnuje osobnosti v psychické zátěži. Jednotlivé podkapitoly se týkají zvládání psychické zátěže z hlediska obranných mechanismů a copingových strategií, dále odolnosti vůči zátěži a konceptů SOC a hardiness. V následující kapitole, která zároveň tvoří přechod mezi teoretickou a empirickou částí, budou představeny některé výzkumy v oblasti psychické zátěže u strojvedoucích.

5. Výzkumy v oblasti psychické zátěže u strojvedoucích

V rámci studie Výzkumného ústavu bezpečnosti práce s názvem „Studie šetření reálných pracovních podmínek a pracovního prostředí jako indikátoru poškození zdraví a časového zkrácení profesní schopnosti u specifických profesí v ČR“, realizované v období roku 2008 – 2009, byl proveden také výzkum psychické zátěže u strojvedoucích. K šetření byl použit Meisterův dotazník Hodnocení pracovní zátěže a dotazník Kvality života. Psychická zátěž byla dále zjišťována pomocí přímého pozorování strojvedoucích při jízdě a rozhovorů.

Na základě pozorování a rozhovorů byly vymezeny následující zátěžové faktory, resp. momenty: ovládání lokomotivy (úkonům, které jsou spojeny s řízením lokomotivy se začínající strojvedoucí učí postupně, některé úkony vyžadují delší dobu praxe a znamenají nabýt takové zkušenosti, které jsou nezbytné pro dosažení mistrovského zacházení s vlakem); pracovní stanoviště (hygienické podmínky jsou na většině lokomotiv na hranici míry snesitelnosti, nepříznivě působí také hluk, vibrace či vysoká teplota, problémem jsou také časté poruchy); situace na trati (strojvedoucí musí velmi pečlivě sledovat trať, především železniční přejezdy jsou nejčastějším zdrojem stresu během pracovní směny, nepřetržité monitorování trati navíc přináší velkou zrakovou zátěž); vnější podmínky (sníh, déšť, mlha, oslnění či listí na trati značně komplikují bezpečné řízení lokomotivy, při dešti dochází k prokluzu kol lokomotivy, což vyžaduje zvýšení nároků na řízení); pracovní podmínky (nepravidelné rozdělení směn, práce v turnuse, časná ranní, resp. noční nástupy směn, noční práce či nedostatek odpočinku velmi ovlivňují průběh jízdy, velký problém je i noční jízda, která znamená přemáhání spánku); vyváženost mezi pracovním a soukromým životem (výkon této profese je často spojen se sociální izolací, což může zejména při dálkových jízdách vést až k sociální deprivaci, opomíjeným a podceňovaným faktorem je i soukromý život strojvedoucích, který je vlivem směnové a noční práce velmi narušován).

Z vyhodnocení Meisterova dotazníku vyplynulo několik závěrů. Ukázalo se, že strojvedoucí pocítují významně hůře skutečnost, že jejich činnost je psychicky náročná a bývají z práce více unaveni ve srovnání s kontrolní skupinou. Svoji pracovní činnost vnímají v souhrnu jako vysoce náročnou, odpovědnou, přitom mají v práci více konfliktů a problémů, trpí únavou a pokládají svoji práci za dlouhodobě neúnosnou. Na

druhou stranu vykonávají svoji práci rádi, je pro ně zajímavá a pestrá. Je to určitá kompenzace nepříznivých a mnohdy drastických pracovních podmínek, která jim pomáhá vyrovnávat se se zvýšenou pracovní zátěží.

Poslední použitou metodou byl dotazník Kvality života vytvořený pro účely tohoto šetření. Jako základ byly vybrány dva ověřené dotazníky, které se zabývají pracovní situací. Jsou to „Nástroj pro empirické zkoumání kvality pracovního života“ a „25 pohledů na mou práci“. Otázky, které jsou vytvořené podle těchto dvou pramenů, tvoří první část dotazníku. Druhá část byla koncipována na základě rozhovoru s manželkou jednoho ze strojvedoucích. Je tvořena dotazy na rodinný život a problémy, které se v rodině v souvislosti s prací strojvedoucího mohou vyskytovat. Z výsledků vyplynulo několik závěrů. Nejhuře hodnotili strojvedoucí své zaměstnání z hlediska sociálních aspektů - zaměstnavateli v podstatě nedůvěřují, vytýkají mu ledabylost v péči o bezpečnost práce a pracovní podmínky na pracovištích. Také se domnívají, že není dostatečně oceňována prestiž a společenský status jejich profese. Většině strojvedoucích také nevyhovuje rozvrh pracovních směn, který je nepravidelný. Mají tak málo času na rodinný život a na odpočinek, nemohou dobře plánovat volný čas s rodinou. Z otázek věnovaných rodině a soukromému životu, nevyplývaly žádné rodinné rozpory s manželkami (může to být způsobeno i snahou respondentů jevit se v lepším světle).

Strojvedoucí jsou tak při výkonu své profese vystaveni řadě činitelů, které mohou v souhrnu ovlivňovat jejich zdravotní stav. Výzkum se proto dále zabýval i touto problematikou. Vzhledem k charakteru pracovní zátěže bylo zdravotní vyšetření zaměřeno na ukazatele stavu kardiovaskulárního aparátu. Soubor strojvedoucích (203 mužů) a kontrolních osob (56 mužů) byl vyšetřen klinicky (krevní tlak), biochemicky (celkový cholesterol, HDL a LDL, triglyceridy, glykémie), antropometricky (BMI a index WHR, % abdominálního tuku), dotazníky (kouření, stravování a pohybová aktivita) a metodou variability srdeční frekvence. Vyšetření ukázalo, že strojvedoucí mají v průměrech horší výsledky oproti kontrolní skupině pouze v krevním tlaku, indexu BMI a WHR. V ostatních ukazatelích se obě skupiny buď neliší, anebo jsou na tom i lépe než kontrolní skupina. Strojvedoucí tak mají v důsledku prodělaných situací pracovní zátěže vysoký krevní tlak, většina trpí obezitou (jak ukazuje index WHR, tj. obvod pasu dělený obvodem přes boky). Tuto skutečnost dokazuje i změření

abdominálního tuku. Obezita je zřejmě zapříčiněna nedostatkem pohybu, expozicí nadměrné zátěži, neurovnanými životními podmínkami a špatnou kvalitou stravování.

Na závěr lze konstatovat, že hlavní problém strojvedoucích spočívá v tom, že prohlašují, jak je jich práce náročná, stresová a riziková. Z obavy o ztrátu zaměstnání si však nechtějí připustit, že je psychický stres nějakým způsobem ovlivňuje. Dá se také předpokládat, že se u strojvedoucích projevuje „efekt zdravého pracovníka“. To znamená, že v drsnějších podmínkách přežívají ti jedinci, kteří se s nimi dokáží vyrovnat, zatímco jedinci, kteří to nedokáží, brzy takové zaměstnání opustí.

6. Metodologický rámec studie

Tato část diplomové práce se podrobně zabývá výzkumem, který byl proveden u vybrané skupiny strojvedoucích. V úvodu je popsán výzkumný problém, cíle a jsou formulovány hypotézy. Pozornost je dále věnována charakteristikám zkoumaného souboru, použité metodice, organizaci a průběhu šetření. Vlastní empirická část seznamuje s konkrétními výsledky výzkumu a použitými statistickými metodami.

6. 1. Problém, cíle a hypotézy

Teoretická část diplomové práce se zabývá problematikou psychické zátěže v pracovním kontextu, konkrétně v profesi strojvedoucích. Je zde definován pojem psychická zátěž, objasněny její nejčastější příčiny a možné důsledky pro zdraví jedince. Další části jsou věnovány různým aspektům pracovní činnosti, pracovního prostředí, a výkonnosti a dále, s ohledem na zkoumaný soubor, i železniční dopravě. Závěrečné kapitoly teoretické části se týkají obecně problematiky osobnosti v psychické zátěži. Výzkumná část poté seznamuje s konkrétními výsledky šetření v oblasti psychické zátěže, které bylo provedeno u souboru 53 strojvedoucích s pomocí dotazníkových metod.

Cílem této diplomové práce je zjistit, jak strojvedoucí hodnotí svoji práci z hlediska psychické zátěže a zda se v tomto hodnocení významně odlišují od normální populace. Výchozím předpokladem je, že strojvedoucí budou svoji práci v určitých ohledech více psychicky zatěžováni, než běžná populace.

Dalším cílem je zmapovat strategie, které strojvedoucí užívají ke zvládnání zátěže a určit, zda v některých oblastech vykazují významně odlišné hodnoty ve srovnání s běžnou populací. Domníváme se, že strojvedoucí budou více užívat pozitivní strategie zvládnání zátěže. Těmto strategiím je společná snaha přehodnotit, případně snižovat prožívání zátěže nebo zátěžovou reakci. Oproti negativním strategiím, které zátěž spíše zesilují, tak pozitivní strategie pomáhají zátěž zvládnout. Práce strojvedoucích je velmi zodpovědná, specifická z hlediska pracovních a bezpečnostních podmínek a obecně klade nemalé nároky na psychiku jedince. Pro úspěšný a dlouhodobý výkon této profese je proto důležité osvojit si takové strategie, které pomáhají zátěž zvládnout.

K hodnocení psychické zátěže i strategií užívaných k jejímu zvládnutí, je třeba přistupovat s ohledem na osobnostní charakteristiky jedince. Jedním z dalších cílů této práce je tedy určit, zda se budou strojvedoucí významně odlišovat v určitých osobnostních charakteristikách ve srovnání s populační normou. Předpokladem je, že strojvedoucí dosáhnou nižšího skóru ve škále Emocionální stabilita, tj. budou méně odpovídat charakteristikám jedince s rysy neuroticismu. Zde vycházíme z předpokladu, že k úspěšnému výkonu této náročné profese jsou disponováni spíše jedinci emocionálně stabilní, vyrovnaní, s dobrými ovládacími schopnostmi.

Dalším cílem diplomové práce je ověřit, zda u sledovaného souboru existuje významný vztah mezi faktory pracovní zátěže Meisterova dotazníku a dimenzí Emocionální stabilita Eysenckova osobnostního dotazníku EPQ – R. Tento cíl byl stanoven s předpokladem, že percepce pracovní zátěže strojvedoucích ve smyslu přetížení, monotonie, únavy či nervozity může mít významnou souvislost s jejich emocionální stabilitou.

V poslední řadě si tato práce klade za cíl určit, zda existuje významný vztah mezi věkem strojvedoucích a sledovanými oblastmi Meisterova dotazníku, dotazníku Strategie zvládnutí stresu SVF 78 a Eysenckova osobnostního dotazníku EPQ - R. S ohledem na zvolené cíle byly formulovány níže uvedené hypotézy.

Hypotézy:

H₁: Předpokládáme, že strojvedoucí budou ve srovnání s normou běžné populace vykazovat statisticky významně vyšší hodnoty ve faktoru Přetížení Meisterova dotazníku Hodnocení pracovní zátěže.

H₂: Předpokládáme, že strojvedoucí budou ve srovnání s normou běžné populace vykazovat statisticky významně vyšší hodnoty v celkové pozitivní strategii (POZ) dotazníku Strategie zvládnutí stresu SVF 78. Celkovou pozitivní strategii reprezentují Strategie podhodnocení a strategie devalvace (POZ 1), Strategie odklonu (POZ 2) a Strategie kontroly (POZ 3).

H₃: Předpokládáme, že strojvedoucí budou ve srovnání s normou běžné populace vykazovat statisticky významně nižší hodnoty ve škále Emocionální stabilita zkrácené verze Eysenckova osobnostního dotazníku EPQ – R.

H₄: Předpokládáme, že existuje statisticky významný vztah mezi věkem strojvedoucích a faktorem Monotonie Meisterova dotazníku Hodnocení pracovní zátěže.

H₅: Předpokládáme, že existuje statisticky významný vztah mezi faktorem Přetížení Meisterova dotazníku Hodnocení pracovní zátěže a škálou Emocionální stabilita zkrácené verze Eysenckova osobnostního dotazníku EPQ – R.

6. 2. Zkoumaný soubor

Výzkum byl proveden u celkem 53 strojvedoucích, kteří jsou zaměstnáni ve společnosti České dráhy, a. s. Všichni respondenti jsou muži ve věkovém rozmezí od 20 do 66 let. Průměrný věk činí 44, 9 let. Délka praxe respondentů na pozici strojvedoucí se pohybuje v rozmezí od 1 roku do 47 let. Průměrná délka praxe na pozici strojvedoucí činí 23, 4 let. Mezi skupinou strojvedoucích je 46 strojvedoucích, kteří mají středoškolské vzdělání s maturitou, 3 jsou vyučeni a 3 mají vysokoškolské vzdělání.

Strojvedoucí pocházejí ze Středních Čech, kde jsou zařazeni pod příslušná Depa kolejových vozidel. Výzkum byl proveden v rámci povinného školení strojvedoucích z dopravy a techniky, které se konalo v Praze v prostorách Odstavného nádraží Praha – jih. Výzkumné šetření se uskutečnilo dne 10. listopadu 2010 u dvou skupin strojvedoucích, kteří se školili v dopoledních a odpoledních hodinách. S laskavým svolením školitele nám zde byl vymezen čas a prostor k realizaci dotazníkového šetření.

6. 3. Aplikovaná metodika

Výzkum byl proveden s pomocí tří testovacích metod. První z nich je dotazník Hodnocení pracovní zátěže – Meisterův dotazník. Druhou metodou je Strategie zvládání stresu SVF 78 a třetí Eysenckův osobnostní dotazník EPQ – R, zkrácená verze. Jedná se o standardizované testovací metody používané v České republice. V Meisterově dotazníku a v dotazníku SVF 78 posuzuje respondent daný prvek na vícestupňové numerické škále. V Eysenckově osobnostním dotazníku volí respondent pouze z možností *ano/ne*. Výše uvedené metody jsou součástí přílohy č. 2 této diplomové práce. Níže budou jednotlivé metody více popsány.

6. 3. 1. Dotazník Hodnocení pracovní zátěže

Percepce pracovní zátěže je psychologický pojem, který označuje subjektivní odezvu lidí na pracovní podmínky. V percepci se odráží jak tyto vnější skutečnosti, tak i subjektivní potřeby lidí s jejich uspokojením, frustracemi, zájmy a postoji, které pramení z komunikace mezi lidmi, z jejich vztahů a vzájemného ovlivňování (Hladký, Židková, 1999).

Ke zkoumání percepce pracovní zátěže se osvědčil dotazník, který byl vytvořen W. Meisterem roku 1975, a který byl ověřován Krajskou hygienickou službou v Brně v letech 1976 – 1984. V této diplomové práci je použita upravená verze z roku 1987, která je stručná a respondentům dobře srozumitelná. Hodnocení zátěže podle této metody má platnost pouze pro zkoumanou skupinu. Pracovní skupiny se, i při podobném charakteru práce, od sebe odlišují sociálně – psychologickými okolnostmi jako jsou motivace k práci, stabilita pracovní skupiny, vztahy mezi lidmi, jednání vedoucích či pracovní podmínky. K vyšetření je proto vhodné vybírat pracovníky stejné profese s více než roční praxí. Vzhledem ke zvýšení spolehlivosti získaných informací je vhodné sledovat skupiny o minimálně 10 pracovnících (Hladký, Židková, 1999). Dotazník obsahuje 10 položek - tvrzení. Respondent označuje odpověď, která nejvíce vystihuje jeho pocity při práci na 5 bodové numerické škále, přičemž 5 = ano, plně souhlasí, 1 = ne, vůbec nesouhlasí.

6. 3. 2. Dotazník strategie zvládání stresu SVF 78

Dotazník SVF (Stressverarbeitungsfragebogen) je vícedimenzionální sebezpozorovací inventář, který zachycuje individuální tendence pro nasazení různých způsobů reagování na stres v zátěžových situacích. Dotazník SVF 78 vypracovali Wilhelm Janke a Gisela Erdmannová (Janke, Erdmannová, 2003).

Tato nová verze SVF 78 je zkrácenou verzí původního dotazníku SVF 120 (Coufalová, 2007). Dotazník obsahuje 78 položek a 13 subtestů: Podhodnocení, Odmitání viny, Odklon, Náhradní uspokojení, Kontrola situace, Kontrola reakcí, Pozitivní sebeinstrukce, Potřeba sociální opory, Vyhýbání se, Úniková tendence, Perseverace, Rezignace a Sebeobviňování. Z jednotlivých subtestů lze dále odvodit

pozitivní (adaptivní) a negativní (maladaptivní) strategie, které jedinec užívá k zvládání zátěžových situací (Janke, Erdmannová, 2003). Dotazník upravil a do českého jazyka přeložil Josef Švancara. Dotazník je použitelný pro adolescenty a dospělé (Coufalová, 2007). Respondent volí odpověď, která nejvíce odpovídá jeho způsobu reagování, na 4 bodové numerické škále, přičemž 0 = vůbec ne, 4 = velmi pravděpodobně. Níže je uvedena podrobnější charakteristika jednotlivých strategií a subtestů (Janke, Erdmannová, 2003).

Pozitivní strategie (POZ)

POZ 1: Strategie podhodnocení a strategie devalvace viny

Pro strategie z této oblasti je společná snaha přehodnotit či snižovat závažnost stresoru, prožívání stresu nebo stresovou reakci. Oblast je reprezentována dvěma subtesty.

- Subtest 1 *Podhodnocení* – subtest zachycuje tendenci podhodnocovat vlastní reakce ve srovnání s jinými osobami nebo je hodnotit příznivěji. Více než ostatní subtesty v oblasti pozitivních strategií, se tento subtest jeví jako antagonist a negativních strategií.
- Subtest 2 *Odmítání viny* – subtest vyjadřuje chybějící odpovědnost za zátěž. Tento subtest se více než ostatní vyznačuje defenzivní strategií.

POZ 2: Strategie odklonu

Subtesty řazené do tohoto okruhu zahrnují tendence jednání, které je orientováno na odklon od stresující události a/nebo příklon k alternativním situacím/stavům či aktivitám. Oblast reprezentují dva subtesty.

- Subtest 3 *Odklon* – tendence, která je s tímto subtestem spojena směřuje k odklonu při zátěži a zahrnuje dvě složky. Odvrácení od zátěže a snahu navodit psychické stavy, které stres zmírňují. Takové stavy mohou zahrnovat emoce a city s pozitivní valencí a jsou tak inkompatibilní s existujícími city s negativní valencí. Takové kladné city by mohly vyplývat ze současného uplatnění strategií sebeprosazování.
- Subtest 4 *Náhradní uspokojení* – subtest zahrnuje tendenci k jednání, které je zaměřeno na kladné city nekompatibilní se stresem a vztahující se k sebeposílení vnějšími odměnami (koupit si něco dobrého atd.).

POZ 3: Strategie kontroly

Subtesty *Kontrola situace*, *Kontrola reakcí* a *Pozitivní sebeinstrukce* tvoří okruh zahrnující konstruktivní snahy po zvládnání/kontrolě a kompetenci. Oblast reprezentují tři subtesty.

- Subtest 5 *Kontrola situace* – v tomto subtestu je tendence získat kontrolu nad zátěžovými situacemi tvořena třemi komponentami. Jsou to analýza aktuální situace a jejího vzniku, plánování opatření ke zlepšení situace/stavu a aktivní zásah do situace. Tato forma zvládnání stresu je považována za velmi konstruktivní.
- Subtest 6 *Kontrola reakcí* – subtest zahrnuje tendenci kontrolovat vlastní reakce při zátěži. Subtest má dva aspekty - nedovolit, aby došlo k vzrušení, případně jej na sobě nedat znát (zachovat klid, nenechat se vyvést z míry) a již vzniklému vzrušení čelit.
- Subtest 7 *Pozitivní sebeinstrukce* – subtest odráží to, v jaké míře mají jedinci sklon přisuzovat kompetenci sobě a dodávat si odvalu v zátěžových situacích. Subtest má dvě komponenty. Jednak zahrnuje kladné postoje a myšlenky, které zvyšují sebedůvěru (subjektivní kompetence) a jednak jde o apely vydržet, případně sugesci nevzdát se. Subtest také implikuje představy o očekávané efektivitě jednání.

Zřídka se vyskytující strategie

- Subtest 8 *Potřeba sociální opory* – v tomto subtestu je obsažena tendence jedince, který si ve stresu přeje navázat kontakt s druhými, aby získal podporu při zpracování nebo řešení problému. Může jít o podporu ve formě pohovoru, rady či konkrétní pomoci při řešení problému. Snaha hledat sociální oporu může vyjadřovat jednak pasivně rezignační, bezmocné postoje jedince a jednak i snahu aktivně hledat podporu či pomoc při řešení problému.
- Subtest 9 *Vyhýbání se* – v subtestu jsou zachyceny tendence vyhnout se zátěži a záměr a snaha zamezit další konfrontaci s podobnou situací. Může jít o pozitivní způsob zpracování v případě, že nelze zátěži zamezit na základě regulačních možností jedince. O negativní zpracování jde v případě, že se jedinec pouze snaží vyhnout zátěži. Podle charakteru zátěžové situace a v závislosti na jiných způsobech zpracování může tendence vyhnout se vést (krátkodobě či dlouhodobě) ke kladným či záporným důsledkům stresu. Důležitá je věková závislost tendence vyhýbat se.

S přibývajícím věkem se častěji užívá možnost vyhnout se zátěži, což může v každém případě znamenat adaptační facilitaci.

Negativní strategie (NEG)

V okruhu negativních strategií jsou obsaženy tendence k nasazení nepříznivých a stres spíše zesilujících způsobů zpracování. Zároveň zachycují chybějící kompetence zvládání s únikovými tendencemi, s reakcemi rezignace a neschopností se uvolnit. Negativní strategie reprezentují čtyři subtesty.

- Subtest 10 *Úniková tendence* – tento subtest indikuje rezignační tendenci vyváznout ze zátěžové situace. Rezignační ráz této strategie při zvládání stresu spočívá v tom, že jak potřeba vyváznout ze situace tak její realizace, se sdružují se sníženou pohotovostí nebo schopností čelit zátěžové situaci. Úniková tendence je považována za výrazný maladaptivní způsob zpracování, který stres spíše zvyšuje.
- Subtest 11 *Perseverace* - subtest indikuje neschopnost se myšlenkově odpoutat od prožívaných zátěží. Negativní představy a myšlenky o zátěžové situaci se neustále vnucují a zabírají kapacitu myšlení jedince ve značné míře a dlouhou dobu. Tím se však prodlužuje zátěžová situace a s ní spojené rozrušení a ztěžuje se i obnovení výchozího stavu.
- Subtest 12 *Rezignace* – rezignační tendence ve smyslu tohoto subtestu zahrnují více aspektů. V těchto aspektech je vyjádřen subjektivní nedostatek možností zvládat zátěžové situace. Řadí se k nim pocity bezmocnosti a beznaděje ve vztahu k určité zátěžové situaci a k vlastním možnostem ji zvládnout. To má za následek, že jedinec se vzdává dalšího snažení o překonání situace.
- Subtest 13 *Sebeobviňování* – v tomto subtestu je vyjádřen sklon jedince ke skličivosti a přisuzování chyb vlastnímu jednání v souvislosti se zátěží. Sebeobviňování patří dle kritérií SVF k jednoznačně negativním strategiím.

6. 3. 3. Eysenckův osobnostní dotazník EPQ – R

Historie Eysenckových osobnostních dotazníků začíná již v roce 1964, kdy vychází dotazník EPI (Eysenck Personality Inventory), který byl upraven pro naši populaci a vydán pod názvem Eysenckův osobnostní dotazník EOD. Dotazník obsahuje škálu

extroverze, neuroticismu a škálu lži, která slouží ke kontrole výpovědí ve smyslu sociální žádoucnosti. Dotazník je používán v základním i aplikovaném psychologickém výzkumu jak pro poradenské, tak i pro klinické účely.

Další vývoj Eysenckových osobnostních dotazníků přinesl jejich rozšíření o dimenzi psychoticismu. Vyústěním prací v oblasti osobnostních dotazníků byl Eysenck Personality Questionnaire (EPQ), který vznikl v roce 1975. Pojem psychoticismus zde neznámá jen psychopatologickou orientaci. K charakteristikám osobnosti s rysy psychoticismu řadí Eysenck nepřizpůsobivost, citovou oploštělost, nepřátelství k lidem, krutost či silnou vzrušivost. V uvedených testech se odráží Eysenckovo rozšířené pojetí osobnosti charakteristické čtyřmi dimenzemi. Jsou to dimenze extroverze – introverze, neuroticismus, psychoticismus a inteligence (Svoboda, 1999).

V důsledku kritiky, která se týkala konstruktů psychoticismu jako další dimenze osobnosti, publikoval Eysenck revidovanou verzi svého dotazníku pod názvem EPQ – R. V něm je zařazeno 13 nových položek ve škále psychoticismu. Celkem má dotazník 106 položek a navíc ještě může pracovat s tzv. návykovou škálou a škálou kriminality (Svoboda, 1999). Pro testování osobnosti v časově limitovaných situacích byla sestavena zkrácená verze EPQ – R, která má 48 položek. Obsahuje škálu Psychoticismu (P), Extraverze (E), Emocionální stability (N) a Škálu lži (L) (Eysenck, 1993). Na jednotlivé položky respondent odpovídá ano/ne. Níže jsou charakterizovány jednotlivé škály (Eysenck, 1993).

Škála *Psychoticismus* (P) – navzdory psychiatrické povaze termínu psychoticismus a jeho podobnosti s jinými psychiatrickými pojmy je třeba zdůraznit, že tato škála se výrazně liší od patologických škál typu MMPI. Dotazník EPQ - R se zabývá normálním chováním, nikoliv symptomy. Škála je určena pro normální nepatologické vzorky populace. Jedinec, který dosahuje vysokého skóru v této škále je samotářský, bez zájmu o lidi. Často je problémový, nikam nezapadá. Může být i krutý a nelidský, s nedostatkem citu a empatie. Celkově je necitlivý a nevnímavý. K okolí se chová hostilně, a to dokonce i k příbuzným, přátelům a známým. Agresivitu projevuje i vůči lidem, které má rád. Zajímá se o podivné a neobvyklé záležitosti, nebere v úvahu možná nebezpečí. Rád někoho vyvede z míry, znepokojí ho a rozruší. Pojmy jako empatie, pocit viny a soucitu či citlivost k okolí jsou pro něj cizí pojmy. Tento popis se týká

pouze extrémních případů, tedy jedinců, kteří skórují relativně vysoko. Blíže k průměrným hodnotám jich je nepochybně mnohem více. Psychiatrické termíny, na které by se vztahoval uvedený druh chování jsou schizoid, psychopat či jedinec s poruchou chování.

Škála *Extraverze* (E) – výsledek popisu faktoriálních studií E je obraz, který je podobný pojetí Junga, ale není s ním identický. Typický extrovert (vysoký skór ve škále E) je sociabilní, má rád společnost, má hodně přátel, potřebuje mít kolem sebe lidi, s nimiž může komunikovat. Nerad čte nebo studuje sám. Vyhledává vzrušení, „pokouší štěstí“ a často „nastavuje svůj krk“ (rád riskuje, jedná bez dlouhého uvažování a reaguje celkově impulzivně). Baví ho kanadské žertíky, vždy najde pohotovou odpověď, má rád změny. Je bezstarostný, veselý, optimistický, rád se směje, preferuje pohyb. Je aktivní, někdy má sklon k agresivitě, občas „ztratí nervy“, nekontroluje se a není na něj vždy spolehnutí. Typický introvert (nízký skór ve škále E) je naopak introspektivní, tichý a spíše samotářský. Dává přednost knihám před setkáním s lidmi. Je rezervovaný a kromě blízkých přátel si od ostatních zachovává odstup. Své záležitosti si plánuje dopředu, je opatrný a nerozhoduje se okamžitě. Nemá rád vzrušení a záležitosti denního života bere příčetně vážně. Je na něj spolehnutí, velký význam přikládá etickým hodnotám.

Škála *Emocionální stability* (N) – typický jedinec s vysokým skóre N je ustaraný, úzkostlivý a utrápený. Bývá náladový, často má deprese. Trpí také nespavostí a různými psychosomatickými poruchami. Je silně emotivní, nepřiměřeně reaguje na všechny druhy podnětů. Po intenzivním citovém zážitku jen těžko nabývá duševní rovnováhy a uklidnění. Důsledkem těchto silných emotivních reakcí je iracionální, rigidní, okolí ho neakceptuje v běžných intencích. Ani on sám se mu nedokáže přizpůsobit. Pokud je takový jedinec zároveň extravertní, má sklony k přecitlivělosti, je neklidný, vzrušivý či dokonce agresivní. Naproti tomu jedinec s nízkým skóre N je emocionálně stabilní, po silném citovém zážitku získá rychle rovnováhu. Bývá klidný, vyrovnaný, dokáže se ovládnout a nedělá si zbytečné starosti.

Škála *lži* (L) – tato škála byla poprvé zakomponována do série Eysenckových dotazníků v EPI. Pokouší se měřit tendenci některých jedinců přikrášlovat své odpovědi a jevit se tak v lepším světle. Tato tendence je patrná zejména tehdy, když se dotazník používá v podmínkách, při kterých se chce jedinec předvést v co nejlepším světle (vstupní

pohovor). Kromě disimulace měří tato škála také některé stabilní faktory osobnosti, což může naznačovat určitý stupeň sociální naivity nebo konformity. Když je skóre v této škále nízký, pak indikuje, že jedinci nedisimulují a škála by pak měla mít nízkou reliabilitu. Tento předpoklad se však empiricky nepotvrdil. V podmínkách malé disimulace nenastává snížení reliability škály L, stejně jako v podmínkách vysoké disimulace nenastává její zvýšení. Lze tedy konstatovat, že škála měří určitou stabilní funkci osobnosti.

6. 4. Statistická technika a hladiny významnosti

K testování hypotéz uvedených v kapitole 6. 1. lze stanovit různě přísná kritéria. V tomto případě bylo zvoleno testování na hladině významnosti $\alpha = 0,05$. To znamená, že v 5 % případů bude úsudek nesprávný a pro zbylých 95 % případů budou výsledky statisticky významné (Reiterová, 2004).

Výsledky šetření byly zpracovány dle instrukcí uvedených v příslušném dotazníku. V případě Meisterova dotazníku Hodnocení pracovní zátěže byly u každého respondenta sečteny dosažené bodové hodnoty (škála 1 – 5) u každé z 10 položek. Sečtením bodů získaných v jednotlivých položkách pak byly zjištěny hodnoty pro faktory Přetížení (položky č. 1, 3, 5), Monotonie (položky č. 2, 4, 6) a Nespecifický faktor (položky č. 7, 8, 9, 10). V případě dotazníku SVF 78 bylo třeba pro získání hrubých skóre zaznamenat do vyhodnocovacího listu bodovou hodnotu (škála 0 – 4) ke každé ze 78 položek. Ve vyhodnocovacím listu jsou jednotlivé položky řazeny podle 13 subtestů do sloupců. Součtem bodových hodnot v každém sloupci byl získán hrubý skóre pro příslušný subtest. U Eysenckova osobnostního dotazníku EPQ - R byla pro vyhodnocení použita šablona, která je součástí příručky. Každá šablona reprezentuje jednu škálu. Na šablonách jsou vytištěny obdélníčky, které se kryjí se symptomatickými odpověďmi ano/ne v příslušných škálách. Součet zakroužkovaných obdélníčků udává skóre, který respondent získal v jednotlivých škálách.

Takto získaná data byla následně přenesena do dokumentu Microsoft Excel verze 2007. Zjištěné hodnoty jsou uvedeny v tabulce č. 1 přílohy č. 3. Statistické výpočty nutné k ověřování stanovených hypotéz byly provedeny v programu Statistica (Studentovy t-

testy) a Microsoft Excel 2007 (aritmetické průměry, směrodatné odchylky, kritické hodnoty, mediány, Pearsonovy korelace).

K testování hypotéz H_1 , H_2 a H_3 byl použit Studentův t-test pro zjištění rozdílu výběrového průměru a známého průměru základního souboru. Studentův t-test ověřuje, zda platí nulová hypotéza $H_0: \bar{x} = \mu$. V praxi se totiž setkáváme s případy, kdy je známa určitá konstantní hodnota, kterou můžeme považovat za průměr základního souboru μ . Jestliže provedeme výběr z tohoto základního souboru a vypočítáme výběrový průměr pak se ptáme, zda je nebo není statisticky významný (signifikantní) rozdíl mezi výběrovým průměrem a průměrem základního souboru. Nulová hypotéza při tom tvrdí, že průměr základního souboru a výběrový průměr se shodují. Testovým kritériem je veličina t při $v = n - 1$ stupních volnosti. Vypočítané hodnoty t se porovnávají s kritickou hodnotou $t_\alpha(v)$ na zvolené hladině významnosti $\alpha = 0,05$. Pokud je $t > t_\alpha(v)$ lze zamítnout nulovou hypotézu a konstatovat, že výběrový průměr se na zvolené hladině významnosti statisticky významně liší od známé hodnoty průměru základního souboru (Reiterová, 2004).

Pro testování hypotéz H_4 a H_5 , tj. zjištění těsnosti vztahu mezi naměřenými hodnotami X a Y byl použit Pearsonův korelační koeficient, který se označuje jako r a nabývá hodnot v intervalu $(-1, +1)$. Pokud $r = -1$, pak je mezi oběma proměnnými protikladný vztah negativní korelace. Je-li $r = +1$, pak je mezi proměnnými pozitivní lineární souvislost. Pokud $r = 0$ nejsou proměnné v žádné souvislosti a jsou rozptýleny nezávisle na sobě (Reiterová, 2004). Výsledné hodnoty r se porovnají s kritickou hodnotou r na zvolené hladině významnosti $\alpha = 0,05$. I přes určité nedostatky zůstává Pearsonův korelační koeficient nejdůležitější mírou vztahu dvou náhodných spojitých proměnných X a Y (Hendl, 2006).

6. 5. Organizace a průběh šetření

O účast ve výzkumu bylo požádáno celkem 53 strojvedoucích z oblasti Středních Čech, kteří se zúčastnili povinného školení z dopravy a techniky. Všichni strojvedoucí jsou zaměstnání ve společnosti České dráhy, a. s. a jsou zařazeni pod příslušná Depa kolejových vozidel v oblasti Středních Čech. Původně se školení mělo zúčastnit 60 strojvedoucích, 7 z nich se však z účasti na školení omluvilo. Strojvedoucí musí

každoročně absolvovat povinná školení z dopravy a techniky, která se konají v lednu, v březnu, v květnu a v listopadu. Celkem musí každý strojvedoucí absolvovat 20 hodin výuky ročně. Jejich znalosti jsou poté školitelem ověřovány ve formě testů.

Výzkumné šetření proběhlo dne 10. listopadu 2010 v učebnách na Odstavném nádraží Praha – jih. V tento den zde probíhalo školení pro dvě různé skupiny strojvedoucích v dopoledních (celkem 30 strojvedoucích) a odpoledních hodinách (celkem 23 strojvedoucích). Po domluvě se školitelem nám zde byl před samotnou výukou vymezen čas, potřebný pro realizaci šetření.

Každé skupina strojvedoucích byla nejprve stručně obeznámena s tématem této diplomové práce. Poté byli strojvedoucí požádáni o vyplnění tří dotazníků – Meisterova, SVF 78 a EPQ – R. Strojvedoucím byl vysvětlen způsob vyplňování. V případě Meisterova dotazníku a dotazníku SVF 78 označení nejvhodnějšího prvku na dané numerické škále a v případě dotazníku EPQ – R označení z možnosti *ano/ne*. Vzhledem k tomu, že dotazníky jsou vícestránkové (celkem 7 stránek), byly každému jednotlivci předloženy ve složce. Tím se zamezilo případnému pomíchání dotazníků, a i pro následné vyhodnocování byl tento způsob přehlednější. Strojvedoucím bylo také zdůrazněno, že výzkum je anonymní a jeho výsledky budou použity pouze pro účely této diplomové práce. Toto sdělení bylo také uvedeno na úvodní straně složky s dotazníky.

Vyplněné dotazníky byly vybírány postupně od každého respondenta. Doba, kterou respondenti potřebovali pro vyplnění všech dotazníků, byla různá. Časové rozmezí se pohybovalo od 25 minut do 50 minut. Dotazníky vyplnili a odevzdali všichni oslovení strojvedoucí. V průběhu vyplňování dotazníků respondenty se nevyskytly žádné dotazy ohledně srozumitelnosti jednotlivých položek. Pouze jsme zaznamenaly drobné připomínky k množství položek, zejména v případě dotazníku SVF 78. Na závěr jsem poděkovala všem respondentům za jejich čas strávený nad dotazníky a popřála mnoho úspěchů v jejich náročné profesi.

7. Výsledky výzkumu

7. 1. Výstupy z dotazníku Hodnocení pracovní zátěže

Data získaná z Meisterova dotazníku Hodnocení pracovní zátěže lze vyhodnotit z několika hledisek (Hladký, Židková, 1999).

- Vyhodnocení podle jednotlivých faktorů, ke kterým patří faktor I Přetížení, faktor II Monotonie a faktor III Nespecifický faktor. Faktor Přetížení reprezentují položky Časová tíseň (otázka č. 1), Vysoká odpovědnost (otázka č. 3) a Problémy a konflikty (otázka č. 5). Faktor Monotonie zahrnuje položky Malé uspokojení (otázka č. 2), Otupující práce (otázka č. 4) a Monotonie (otázka č. 6). Nespecifický faktor pak zahrnuje položky Nervozita (otázka č. 7), Přesycení (otázka č. 8), Únava (otázka č. 9) a Dlouhodobá únosnost (otázka č. 10). Součtem všech tří faktorů získáme výsledný hrubý skór, tj. celkovou zátěž. Pro skupinové hodnocení se používají aritmetické průměry faktorů a hrubého skóru.
- Vyhodnocení skupiny podle jednotlivých položek určuje, v jakých oblastech hodnotí skupina svoji práci negativně a ve kterých pozitivně.
- Klasifikace zátěže ve třech faktorech slouží ke srovnání s posouzením kategorie senzorické a mentální zátěže. Tím lze získat celkovou úroveň zátěže ve skupině.

7. 1. 1. Vyhodnocení podle faktorů

Pro každý faktor byl vypočítán aritmetický průměr, směrodatná odchylka (sigma) a kritická hodnota, jejíž překročení indikuje nadměrnou zátěž v dané oblasti. Kritická hodnota byla vypočítána jako $K = \bar{x} + 0,5 \text{ sigma}$ (Hladký, Židková, 1999). Tyto hodnoty byly dále porovnány pomocí t-testu s populačními normami a kritickými hodnotami. Populační normy uvádějí hodnoty pro muže i ženy. Vzhledem k tomu, že všichni naši respondenti jsou mužského pohlaví, byly zjištěné hodnoty porovnány pouze s normami pro muže ($n = 660$). Výsledky srovnání průměrných skóre strojvedoucích s normou uvádí tabulka č. 1. Tučně jsou označeny oblasti, kde byl zjištěn statisticky významný rozdíl.

Tabulka č. 1: *Průměr skóre dosažených strojvedoucími ve faktorech Meisterova dotazníku a porovnání s normou*

Faktor	Průměr strojvedoucí	s.d.	K strojvedoucí	Průměr norma	s.d.	K norma	t
Přetížení	8,4	2,8	10	10,6	3	12	-5,6045
Monotonie	6,0	2,7	7	6,4	3,2	8	-1,0473
Nespecifický faktor	10,0	4,3	12	10,3	4,1	12	-0,4439
HS hrubý skór	24,4	8,8	29	22,9	6,4	26	1,2741

Poznámka: $\bar{x}$ = aritmetický průměr, s.d. = směrodatná odchylka (sigma), K = kritická hodnota ($\bar{x} + 0,5$ sigma), t = testové kritérium

Výsledné hodnoty t byly ve své absolutní hodnotě porovnány s kritickou hodnotou t_{α} (v). Tabulková hodnota $t_{0,05}(52) = 2,0066$. Jelikož $t = 5,6045 > t_{\alpha}(v) = 2,0066$ lze říci, že u strojvedoucích byl zjištěn statisticky významný rozdíl ve smyslu dosažení nižšího skóre ve faktoru Přetížení oproti standardizačnímu vzorku. U ostatních faktorů nebyl zjištěn žádný statisticky významný rozdíl oproti standardizačnímu vzorku, ani překročení kritické hodnoty indikující nadměrnou zátěž v dané oblasti.

7. 1. 2. Vyhodnocení podle jednotlivých položek

Při hodnocení zatěžujících faktorů pro danou skupinu se vychází z překročení kritických hodnot mediánu. V těch položkách, kde zjištěný medián překračuje kritickou hodnotu, hodnotí skupina svoji práci negativně. Naopak v položkách, ve kterých medián nedosahuje kritickou hodnotu, hodnotí skupina svoji práci kladně (Hladký, Židková, 1999). Medián je hodnota, která se nachází ve středu řady všech hodnot základního souboru srovnaných podle velikosti (Reiterová, 2004). V případě sledovaného souboru strojvedoucích, tak bylo třeba určit tuto hodnotu pro každou z 10 položek dotazníku. Porovnání těchto mediánů s kritickými hodnotami uvádí tabulka č. 2. Tučně jsou zvýrazněny položky, kde medián přesáhnul kritickou hodnotu a kde ji naopak nedosáhnul.

Tabulka č. 2: *Hodnoty mediánů dosažených strojvedoucími v položkách Meisterova dotazníku a porovnání s kritickými hodnotami*

Položka (zkráceně)	Hodnota mediánů strojvedoucích	Kritická hodnota mediánů
1 Časová tíseň	4	3
2 Malé uspokojení	2	2,5
3 Vysoká odpovědnost	3	3
4 Otupující práce	2	2,5
5 Problémy a konflikty	2	2,5
6 Monotonie	1	2,5
7 Nervozita	2	3
8 Přesycení	2	3
9 Únava	3	3
10 Dlouhodobá únosnost	3	2,5

Z tabulky je patrné, že hodnota mediánů zjištěná u strojvedoucích byla překročena v položkách 1 a 10. Jedná se konkrétně o tyto položky:

- *Při práci se často dostávám do časové tísně.* (položka č. 1)
- *Práce je psychicky tak náročná, že ji nelze dělat po léta se stejnou výkonností.* (položka č. 10)

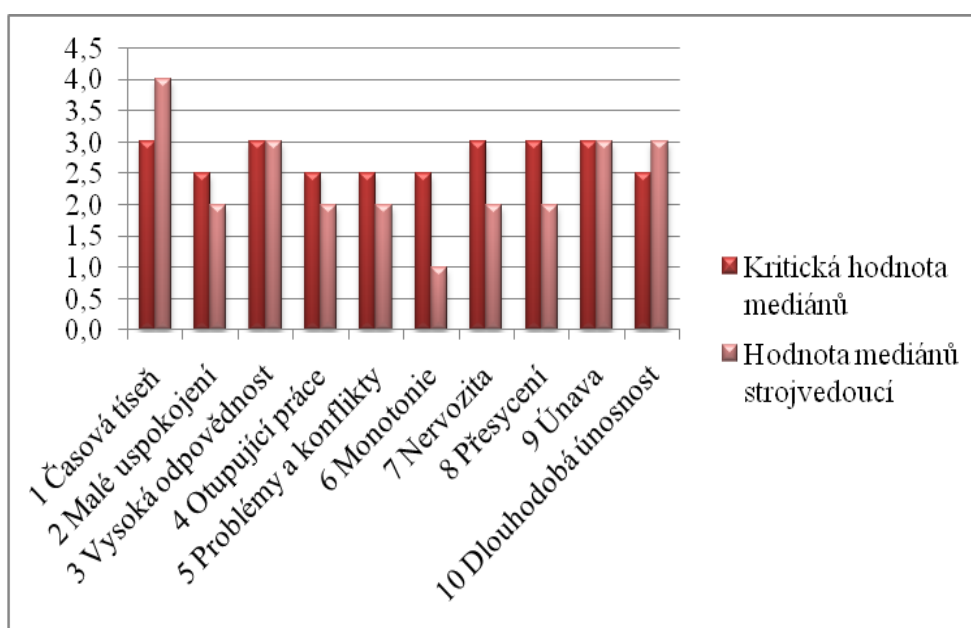
V uvedených oblastech, tj. Časová tíseň a Dlouhodobá únosnost, hodnotí strojvedoucí svoji práci negativně. Jinými slovy se při své práci dostávají do časové tísně. Zároveň svoji práci považují za psychicky tak náročnou, že v ní nelze být dlouhodobě stejně výkonný. V položkách č. 3 Vysoká odpovědnost a 9 Únava je hodnota mediánů na samé hranici kritické hodnoty. Lze tedy říci, že i v těchto oblastech hodnotí strojvedoucí svoji práci spíše negativně. Jde konkrétně o tyto položky:

- *Práce mě velmi psychicky zatěžuje pro vysokou zodpovědnost spojenou se závažnými důsledky.* (položka č. 3)

- *Práce je psychicky tak náročná, že po několika hodinách cítím únavu a ošablost.*
(položka č. 9)

V položkách č. 4 Otupující práce, 5 Problémy a konflikty, 6 Monotonie, 7 Nervozita a 8 Přesycení nedosáhla zjištěná hodnota mediánů kritické hodnoty. V těchto oblastech tedy strojvedoucí hodnotí svoji práci kladně, resp. v nich nevykazují nadměrnou zátěž. Výsledky srovnání mediánů jsou znázorněny také v grafu č. 1.

Graf č. 1: *Hodnoty mediánů dosažených strojvedoucími v položkách Meisterova dotazníku a porovnání s kritickými hodnotami*



7. 1. 3. Klasifikace psychické zátěže

Klasifikace psychické zátěže ve třech stupních slouží k posouzení kategorie senzorické a mentální zátěže. Ke zjištění stupně zátěže je třeba sečíst mediány (střední hodnoty) pro jednotlivé faktory (pro faktor I položky č. 1 + 3 + 5, pro faktor II Položky č. 2 + 4 + 6, pro faktor III položky č. 7 + 8 + 9 + 10). Pro faktor I činí hodnota mediánu 9, pro faktor II 5 a pro faktor III 10. Jestliže je faktor I nejméně o dva body větší než faktor III, sečtou se mediány faktorů I + III (Hladký, Židková, 1999). Výsledná hodnota je 19. Klasifikace se provede dle tabulky č. 3.

Tabulka č. 3: *Klasifikace zátěže*

Součet faktorů I + II	stupeň	tendence
7 - 19	1	-
20 - 24	2	k přetížení
25 - 35	3	k přetížení

Dle výsledné hodnoty spadá skupina strojvedoucích ještě do **stupně 1**, což je zátěž, při které není pravděpodobné ovlivnění zdraví, subjektivního stavu a výkonnosti. Nicméně výsledná hodnota 19 je již na samé hranici mezi stupněm 1 a 2, což je zátěž, při které může pravidelně docházet k dočasnému ovlivnění subjektivního stavu, resp. výkonnosti. Význam jednotlivých stupňů zátěže je uveden v tabulce č. 3. 1.

Tabulka č. 3. 1.: *Význam jednotlivých stupňů zátěže*

Stupeň	Úroveň zátěže
1	Zátěž, při které není pravděpodobné ovlivnění zdraví, subjektivního stavu a výkonnosti
2	Zátěž, při které může pravidelně docházet k dočasnému ovlivnění subjektivního stavu, resp. výkonnosti
3	Zátěž, při níž nelze vyloučit zdravotní rizika

7. 2. Výstupy z dotazníku Strategie zvládání stresu

U sledované skupiny strojvedoucích byly vypočítány průměrné hodnoty získané v jednotlivých subtestech a strategiích dotazníku. Tyto hodnoty byly pomocí t-testu porovnány s populačními normami pro muže $N = 124$, které jsou uvedeny v testové příručce. Tabulka č. 4 představuje výsledky srovnání průměrných skóre strojvedoucích v daných subtestech a strategiích s populační normou. Tučně jsou označeny oblasti, kde byl zjištěn statisticky významný rozdíl.

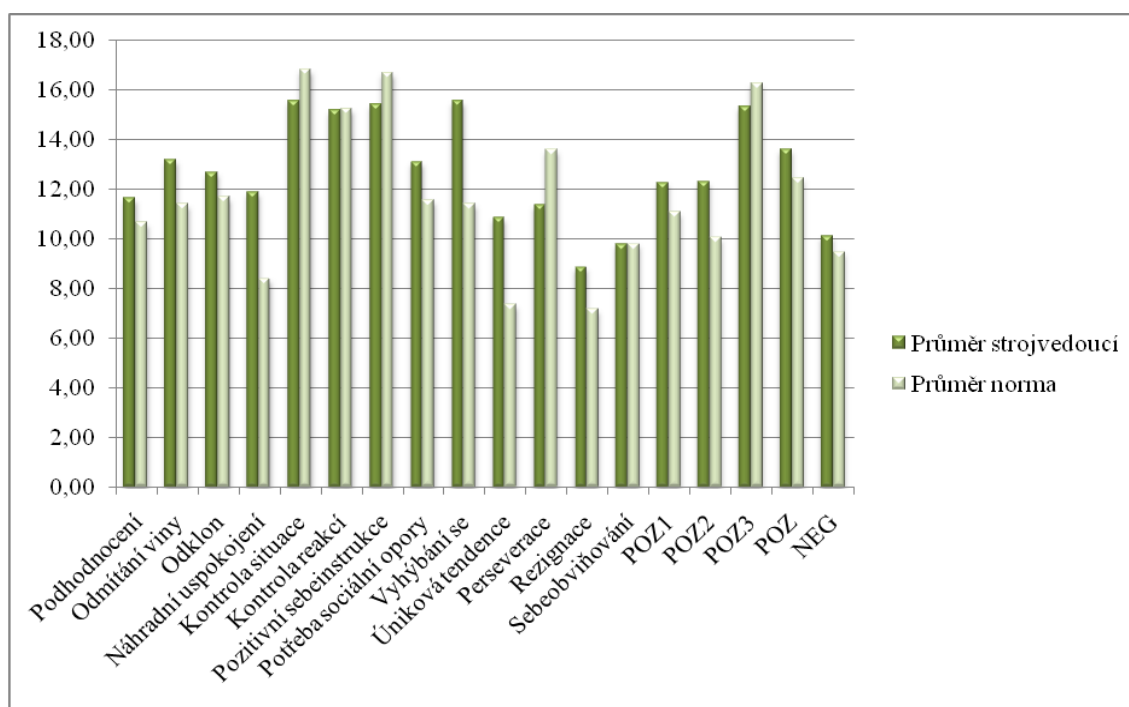
Tabulka č. 4: *Průměr skóre dosažených strojvedoucími v subtestech a strategiích dotazníku SVF 78 a porovnání s normou*

Subtest/Strategie	Průměr strojvedoucích	s.d.	Průměr norma	s.d.	t
1 Podhodnocení	11,64	3,3	10,67	4,5	2,1359
2 Odmítání viny	13,21	3,4	11,41	3,6	3,8959
3 Odklon	12,7	4,3	11,69	3,6	1,7269
4 Náhradní uspokojení	11,89	3,8	8,42	4,7	6,6222
5 Kontrola situace	15,58	4,1	16,84	3,7	-2,2536
6 Kontrola reakcí	15,19	3,9	15,27	4	-0,1525
7 Pozitivní sebeinstrukce	15,43	4,2	16,71	3,9	-2,2026
8 Potřeba sociální opory	13,11	4,3	11,57	4,9	2,6211
9 Vyhýbání se	15,57	4,1	11,44	4,9	7,3905
10 Úniková tendence	10,87	2,8	7,35	4,4	9,054
11 Perseverace	11,38	4,2	13,61	5,5	-3,8508
12 Rezignace	8,87	4,1	7,17	3,8	3,0013
13 Sebeobviňování	9,81	4,2	9,81	3,8	0,0023
POZ 1	12,27	2,7	11,08	3,4	3,1506
POZ 2	12,29	3,5	10,06	3,5	4,5926
POZ 3	15,36	3,6	16,27	3,3	-1,8316
POZ	13,62	2,6	12,47	2,3	3,1961
NEG	10,12	3,2	9,49	3,4	1,4614

Porovnáním vypočítaných hodnot t ve své absolutní hodnotě s kritickou hodnotou $t_{\alpha}(v)$ bylo zjištěno několik statisticky významných rozdílů mezi strojvedoucími a populační normou. Tabulková hodnota $t_{0,05}(52) = 2,0066$. U skupiny strojvedoucích byl oproti normě zjištěn statisticky významný rozdíl ve smyslu vyššího skóru v subtestech Podhodnocení, Odmítání viny, Náhradní uspokojení, Potřeba sociální opory, Vyhýbání se, Úniková tendence a Rezignace. Statisticky významný rozdíl ve smyslu nižšího skóru byl zjištěn v subtestech Kontrola situace, Pozitivní sebeinstrukce a Perseverace.

Statisticky významně vyšší skór byl dále zaznamenán u strojvedoucích v oblastech Strategie podhodnocení a devalvace viny (POZ 1), Strategie odklonu (POZ 2) a Pozitivní strategie (POZ). V jiných subtestech a strategiích nebyl zjištěn žádný statisticky významný rozdíl. Tyto výsledky znázorňuje také graf č. 2.

Graf č. 2: *Průměr skóre dosažených strojvedoucími v subtestech a strategiích dotazníku SVF 78 a porovnání s normou*



7. 3. Výstupy z Eysenckova osobnostního dotazníku

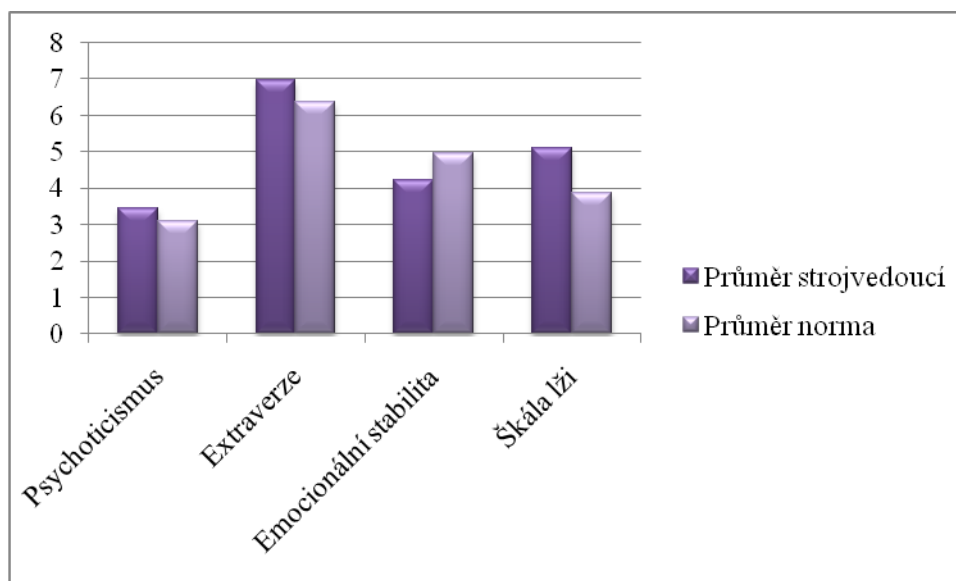
Pro každou škálu zkrácené verze dotazníku EPQ – R byly u sledovaného souboru strojvedoucích vypočítány průměrné hodnoty, které byly pomocí t-testu porovnány s populačními normami. Vzhledem k tomu, že sledovaný soubor tvoří pouze muži, byly zjištěné hodnoty porovnávány pouze s normami pro muže (N = 693 ve škále P a N = 408 ve škálách E, N, L). Tento rozdíl je dán tím, že na zjištění nejlepších položek P byly na začátku testování použity dva vzorky. Protože byly tyto vzorky rozděleny a pouze na jednom z nich se měřilo E, N a L, převyšuje počet subjektů pro průměrné hodnoty P počet subjektů pro ostatní faktory (Eysenck, 1993). Výsledky srovnání průměrných skóre strojvedoucích v daných škálách s normou jsou uvedeny v tabulce č. 5. Tučně jsou označeny oblasti, kde byl zjištěn statisticky významný rozdíl.

Tabulka č. 5: *Průměr skóre dosažených strojvedoucími ve škálách dotazníku EPQ - R a porovnání s normou*

Škála	Průměr strojvedoucích	s.d.	Průměr norma	s.d.	t
Psychoticismus	3,45	1,7	3,08	2,2	1,5921
Extraverze	6,98	3,4	6,36	3,8	1,3459
Emocionální stabilita	4,21	3	4,95	3,4	-1,7814
Škála lži	5,09	2,2	3,86	2,7	4,1271

Vypočítané hodnoty t byly ve své absolutní hodnotě porovnány s kritickou hodnotou t_{α} (v). Tabulková hodnota $t_{0,05}(52) = 2,0066$. Jelikož $t = 4,1271 > t_{\alpha}(v) = 2,0066$ můžeme konstatovat, že byl zjištěn statisticky významný rozdíl ve Škále lži. Strojvedoucí v této škále skórovali výše než norma běžné populace. V ostatních škálách nebyl zjištěn žádný statisticky významný rozdíl. Výsledky znázorňuje také graf č. 3.

Graf č. 3: *Průměr skóre dosažených strojvedoucími ve škálách dotazníku EPQ - R a porovnání s normou*



7. 4. Koreláty věku a sledovaných oblastí Meisterova dotazníku, dotazníku SVF 78 a EPQ - R

Tento výzkum si mimo jiné kladl za cíl zjistit, zda rozdíly v naměřených hodnotách vybraných proměnných jsou ve vzájemném vztahu, tj. zda korelují. V tomto případě byla zjišťována těsnost vztahu mezi věkem strojvedoucích a faktory Meisterova dotazníku, subtesty a strategiemi dotazníku SVF 78 a škálami EPQ – R. Stupeň závislosti byl vypočítán pomocí Pearsonova korelačního koeficientu. Tento koeficient se označuje r a nabývá hodnot v intervalu $(-1, +1)$. Jednotlivé koreláty byly porovnány s tabulkovou hodnotou r_α na hladině významnosti $\alpha = 0,05$, která udává signifikantnost korelace. Kritická hodnota r_α pro $N = 53$ činí 0,273. Koreláty věku s faktory Meisterova dotazníku uvádí tabulka č. 6. Tučně jsou označeny oblasti, kde byl zjištěn statisticky významný vztah.

Tabulka č. 6: Koreláty věku s faktory Meisterova dotazníku Hodnocení pracovní zátěže

Faktor	Věk
Přetížení	0,271
Monotonie	0,284
Nespecifický faktor	0,219

Jednotlivé koreláty byly porovnány s tabulkovou hodnotou r_{α} . Na zvolené hladině významnosti $\alpha = 0,05$. Jelikož $r = 0,284 > r_{0,05} = 0,273$ lze konstatovat, že existuje pozitivní statistická závislost mezi věkem strojvedoucích a výsledky faktoru Monotonie. Ve faktorech Přetížení a Nespecifický faktor nebyl zjištěn žádný statisticky významný vztah s věkem strojvedoucích.

Koreláty věku s jednotlivými subtesty a strategiemi dotazníku SVF 78 jsou uvedeny v tabulce č. 7. Tučně jsou označeny oblasti, kde byl zjištěn statisticky významný vztah.

Tabulka č. 7: Koreláty věku s jednotlivými subtesty a strategiemi dotazníku SVF 78

Subtest/Strategie	Věk
1 Podhodnocení	0,060
2 Odmítání viny	0,103
3 Odklon	-0,077
4 Náhradní uspokojení	-0,091
5 Kontrola situace	0,252
6 Kontrola reakcí	0,202
7 Pozitivní sebeinstrukce	0,203
8 Potřeba sociální opory	-0,069
9 Vyhýbání se	0,277
10 Úniková tendence	0,151
11 Perseverace	0,239
12 Rezignace	0,061
13 Sebeobviňování	-0,036
POZ 1	0,139
POZ 2	-0,095

POZ 3	0,241
POZ	0,121
NEG	0,118

Jednotlivé koreláty byly porovnány s tabulkovou hodnotou r_{α} na zvolené hladině významnosti $\alpha = 0,05$. Jelikož $r = 0,277 > r_{0,05} = 0,273$ lze konstatovat, že existuje pozitivní statistická závislost mezi věkem a výsledky subtestu Vyhýbání se. V ostatních subtestech a strategiích nebyl zjištěn žádný statisticky významný vztah s věkem strojvedoucích.

Koreláty věku se škálami zkrácené verze dotazníku EPQ - R uvádí tabulka č. 8.

Tabulka č. 8: *Koreláty věku se škálami dotazníku EPQ – R*

Škála	Věk
Psychoticismus	0,013
Extraverze	-0,022
Emocionální stabilita	0,127
Škála lži	0,112

Jednotlivé koreláty byly porovnány s tabulkovou hodnotou r_{α} na zvolené hladině významnosti $\alpha = 0,05$. V tomto případě nebyl zjištěn žádný statisticky významný vztah mezi věkem strojvedoucích a škálami Psychoticismus, Extraverze, Emocionální stabilita a Škála lži.

7. 5. Koreláty faktorů pracovní zátěže Meisterova dotazníku a škály Emocionální stabilita dotazníku EPQ – R

Zjišťovali jsme, zda existuje statisticky významná souvislost mezi faktory Přetížení, Monotonie a Nespecifický faktor Meisterova dotazníku a škálou Emocionální stabilita dotazníku EPQ - R. Stupeň závislosti byl vypočítán pomocí Pearsonova korelačního koeficientu. Jednotlivé koreláty byly porovnány s tabulkovou hodnotou r_{α} na hladině významnosti $\alpha = 0,05$, která udává signifikantnost korelace. Kritická hodnota r_{α} pro $N =$

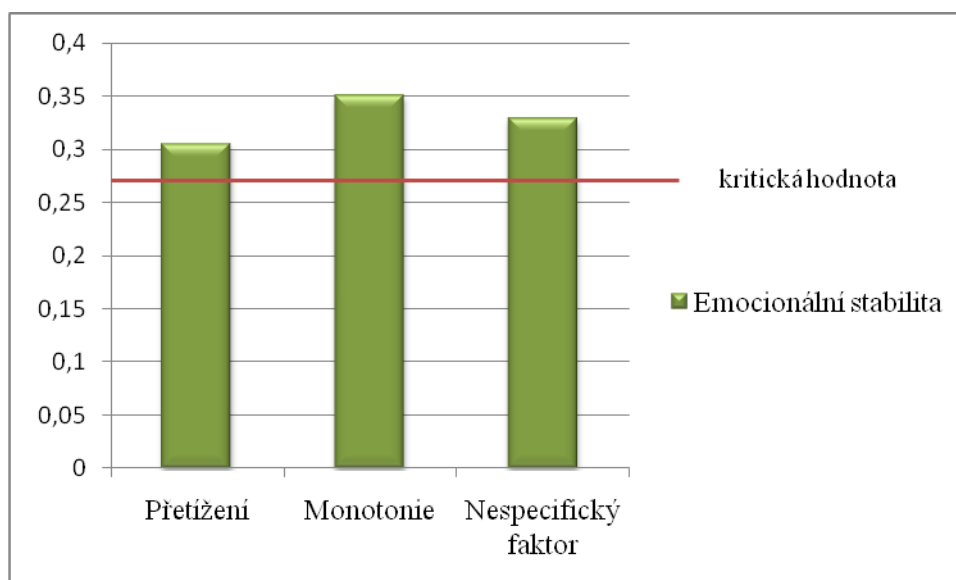
53 činí 0,273. Koreláty faktorů Meisterova dotazníku se škálami EPQ – R jsou uvedeny v tabulce č. 9. Tučně jsou označeny oblasti, kde byl zjištěn statisticky významný vztah.

Tabulka č. 9: *Koreláty faktorů Meisterova dotazníku a škály Emocionální stabilita dotazníku EPQ – R*

Přetížení	0,305
Monotonie	0,351
Nespecifický faktor	0,329

Zjištěné koreláty byly porovnány s tabulkovou hodnotou r_{α} na zvolené hladině významnosti $\alpha = 0,05$. Jelikož $r = 0,305 > r_{0,05} = 0,273$ lze konstatovat, že u sledované skupiny strojvedoucích je statisticky významný vztah mezi výsledky ve faktoru Přetížení a škály Emocionální stabilita. Jelikož $r = 0,351 > r_{0,05} = 0,273$ můžeme říci, že statisticky významný vztah existuje také mezi výsledky faktoru Monotonie a škály Emocionální stabilita. Jelikož $r = 0,329 > r_{0,05} = 0,273$ byl u skupiny strojvedoucích zjištěn také statisticky významný vztah mezi výsledky v Nespecifickém faktoru a škále Emocionální stability. Výsledky jsou znázorněny i v grafu č. 4. Z grafu je také patrné překročení kritické hodnoty r ve všech sledovaných oblastech.

Graf č. 4: *Koreláty faktorů Meisterova dotazníku a škály Emocionální stabilita dotazníku EPQ – R*



7. 6. K platnosti hypotéz

Nyní se zde vyjádříme k platnosti jednotlivých hypotéz, formulovaných v kapitole 6. 1. K jejich ověřování byl použit Studentův t-test zjišťující rozdíly výběrového průměru a známého průměru základního souboru a Pearsonův korelační koeficient ke zjištění stupně závislosti mezi proměnnými.

Hypotéza H_1 předpokládala, že strojvedoucí dosáhnou statisticky významně vyšších hodnot ve faktorech Přetížení Meisterova dotazníku Hodnocení pracovní zátěže oproti normě. Jelikož $t = 5,6045 > t_{\alpha}(v) = 2,0066$ lze říci, že u strojvedoucích byl zjištěn statisticky významný rozdíl ve smyslu dosažení nižšího skóru ve faktoru Přetížení oproti populační normě. Hypotéza H_1 se tak nepotvrdila a lze ji zamítnout. Ve faktoru Přetížení byl u strojvedoucích zjištěn naopak statisticky významně nižší skór ve srovnání s populační normou.

Hypotéza H_2 předpokládala, že strojvedoucí budou ve srovnání s normou běžné populace vykazovat statisticky významně vyšší hodnoty v celkové pozitivní strategii (POZ) dotazníku Strategie zvládání stresu SVF 78. Celkovou pozitivní strategii reprezentují Strategie podhodnocení a strategie devalvace (POZ 1), Strategie odklonu (POZ 2) a Strategie kontroly (POZ 3). Jelikož $t = 3,1506 > t_{\alpha}(v) = 2,0066$ můžeme říci, že existuje statisticky významný rozdíl ve smyslu vyššího skóru u strojvedoucích ve Strategii podhodnocení a devalvace viny (POZ 1) oproti normě. Jelikož $t = 4,5926 > t_{\alpha}(v) = 2,0066$ lze konstatovat, že existuje statisticky významný rozdíl mezi sledovanými průměry. Ve Strategii odklonu (POZ 2) skórovali strojvedoucí výše než populační norma. Ve Strategii kontroly (POZ 3) nebyl zjištěn žádný statisticky významný rozdíl. Jelikož $t = 3,1961 > t_{\alpha}(v) = 2,0066$ můžeme říci, že existuje statisticky významný rozdíl mezi sledovanými průměry. V oblasti Pozitivní strategie (POZ) skórovali strojvedoucí výše než populační norma. Hypotéza H_2 se tímto potvrdila.

Hypotéza H_3 předpokládala, že strojvedoucí budou ve srovnání s normou běžné populace vykazovat statisticky významně nižší hodnoty ve škále Emocionální stabilita zkrácené verze Eysenckova osobnostního dotazníku EPQ – R. Jelikož $t = 1,7814 < t_{\alpha}(v) = 2,0066$ můžeme říci, že nebyl zjištěn žádný statisticky významný rozdíl mezi strojvedoucími a populační normou ve škále Emocionální stabilita. Hypotéza H_3 se tak nepotvrdila a lze ji zamítnout.

Hypotéza H_4 předpokládala, že existuje statisticky významný vztah mezi věkem strojvedoucích a faktorem Monotonie Meisterova dotazníku Hodnocení pracovní zátěže. Jelikož $r = 0,284 > r_{0,05} = 0,273$ lze konstatovat, že mezi věkem strojvedoucích a Monotonii existuje statisticky významný vztah. Hypotéza H_4 se tak potvrdila.

Hypotéza H_5 předpokládala, že existuje statisticky významný vztah mezi výsledky faktoru Přetížení Meisterova dotazníku Hodnocení pracovní zátěže a škály Emocionální stabilita zkrácené verze Eysenckova osobnostního dotazníku EPQ – R. Jelikož $r = 0,305 > r_{0,05} = 0,273$ můžeme konstatovat, že mezi těmito výsledky je statisticky významný vztah. Hypotéza H_5 se tedy potvrdila.

V následující kapitole budou jednotlivé výsledky podrobně prodiskutovány.

8. Diskuse

Tato diplomová práce byla zaměřena na výzkum psychické zátěže v profesi strojvedoucích. O účast ve výzkumu jsme požádali 53 strojvedoucích ze společnosti České dráhy, a. s., kteří jsou zařazeni pod různá Depa kolejových vozidel ve Středočeském kraji. Zkoumaný soubor tvořili, dle našich předpokladů, pouze muži. Pro zajímavost můžeme uvést, že v současné době tuto profesi vykonávají jen dvě ženy. To je samozřejmě velmi málo, nicméně se domníváme, že tato skutečnost má své důvody.

Profese strojvedoucích je značně specifická z mnoha různých hledisek, jakými jsou práce na směny (často s nástupem v brzkých ranních nebo pozdních nočních hodinách), dále pracovní podmínky a prostředí (většinu pracovní doby stráví strojvedoucí sám v kabině lokomotivy) a samozřejmě i vysoká odpovědnost za zdraví a životy desítek cestujících. Nelze opomenout ani případnou fyzickou zátěž, protože závady na lokomotivě (vyskytující se velmi často u starších typů lokomotiv) musí v první řadě řešit strojvedoucí. Mimo to může existovat další a možná významnější důvod, proč tuto profesi vykonávají zejména muži. Jde o splnění dětského snu stát se strojvedoucím. Je obecně známo, že takové sny mají hlavně chlapci. Mnoho z nich obdivuje železnici, staví různé modely vláček a touží v tomto prostředí jednou pracovat. Tato vášeň může mít i charakter rodinné tradice, kdy výjimkou nejsou ani celé generace železničářů.

Dostáváme se tak zároveň k otázce motivace pro volbu profese strojvedoucí. Domníváme se, že v mnoha případech je motivací právě touha splnit si svůj dětský sen. Taková práce pak bývá většinou i koníčkem a je vykonávána dlouhodobě i přes značnou psychickou či fyzickou náročnost. V případě našeho zkoumaného souboru strojvedoucích by tomu mohl napovídat průměrný věk a délka praxe. Průměrný věk strojvedoucích činí 44, 9 let a délka praxe 23, 4 let.

Nyní se dostáváme k otázce hodnocení pracovní psychické zátěže, která byla u strojvedoucích zjišťována pomocí Meisterova dotazníku. V hypotéze H_1 jsme předpokládali, že strojvedoucí budou ve srovnání s normou běžné populace vykazovat statisticky významně vyšší hodnoty ve faktoru Přetížení, který reprezentují položky Časová tíseň, Vysoká odpovědnost a Problémy a konflikty. Tato hypotéza se neprokázala, strojvedoucí tedy nejsou svoji prací přetížení více než normální populace.

Průměrné hodnoty, které udává norma, nebyly strojvedoucími překročeny ani ve faktoru Monotonie, který reprezentují položky Malé uspokojení, Otupující práce, Monotonie a Nespecifickém faktoru zahrnujícím položky Nervozita, Přesycení, Únava a Dlouhodobá únosnost. Z vyhodnocení dotazníku na základě jednotlivých položek bylo dále zjištěno, že strojvedoucí překročili kritickou hodnotu zátěže v položkách Časová tíseň a Dlouhodobá únosnost. V tomto ohledu tedy hodnotí svoji práci negativně. Hranici kritické hodnoty dosáhli strojvedoucí v položkách Vysoká odpovědnost a Únava. Lze tedy říci, že i v těchto oblastech je jejich hodnocení spíše negativní. Naopak v položkách Otupující práce, Problémy a konflikty, Monotonie, Nervozita a Přesycení nedosáhli strojvedoucí kritické hodnoty a nevykazují tak v daných oblastech nadměrnou zátěž. Z hlediska klasifikace pracovní psychické zátěže byl u strojvedoucích zjištěn stupeň 1, což je zátěž, při které není pravděpodobné ovlivnění zdraví, subjektivního stavu a výkonnosti. Zjištěná výsledná hodnota však byla na samé hranici mezi stupněm 1 – 2, přičemž stupeň 2 již indikuje zátěž, při které může pravidelně docházet k dočasnému ovlivnění subjektivního stavu, resp. výkonnosti.

Z hlediska faktorů Přetížení, Monotonie a Nespecifického faktoru tak strojvedoucí nehodnotí svoji práci jako více zátěžovou ve srovnání s běžnou populací. Jak již bylo naznačeno, důvodem může být to, že strojvedoucí si ve své profesi splnili svůj dětský a i přes její náročnost ji vykonávají rádi a dlouhodobě. Negativně hodnotili strojvedoucí svoji práci z hlediska časové tísně a dlouhodobé únosnosti, která je v tomto případě chápána jako schopnost dělat tuto náročnou profesi po léta se stejnou výkonností. Fakt, že se strojvedoucí dostávají do časové tísně, může vyzorovat každý, kdo častěji cestuje vlakem. Zpoždění vlaků (obzvláště mezinárodních rychlíků EC a IC) jsou někdy až hodinová. Nejsme v této problematice dostatečně erudovaní, abychom mohli říci, co je příčinou. Domníváme se, že svou roli mohou hrát již zmiňované závady na lokomotivách, závady a mimořádné události na tratích atd. To jsou události, které strojvedoucí zpravidla nedokáží nijak ovlivnit či vyřešit. Vzniklou časovou tíseň pak mohou strojvedoucí vnímat o to nepříjemněji. Dalším negativně hodnoceným aspektem této profese je dlouhodobá únosnost, resp. schopnost být v ní dlouhodobě stejně výkonný. Zde bychom mohli najít určitou souvislost s věkem. S přibývajícím věkem může docházet k úbytku kognitivních schopností, k horší adaptaci vůči změnám a k poklesu fyzických sil, což se může mít negativní vliv na výkonnost. Aby bylo možné

se touto otázkou zabývat hlouběji, musela by být blíže vymezena výkonnost v profesi strojvedoucích. Pravděpodobně bychom se snažili zjistit, co je touto výkonností chápáno. Zdali to, že strojvedoucí nezpůsobí žádnou nehodu, nastoupí na směnu vždy včas, splní všechny administrativní úkony, je maximálně pozorný při jízdě nebo zde hrají roli ještě další faktory. K zodpovězení těchto otázek by však bylo třeba dalšího výzkumného šetření.

Spíše negativně (výsledky na hranici kritické hodnoty) hodnotili strojvedoucí svoji práci z hlediska psychické zátěže také v položkách Vysoká odpovědnost a Únava. Vzhledem k tomu, že profese strojvedoucích je vykonávána na směny a často v nočních hodinách, je zvýšená únava pochopitelná. Může k ní významně přispívat i skutečnost, že strojvedoucí musí být během jízdy neustále v pozoru (zejména v noci nebo za špatného počasí) a prostoru pro odpočinek má minimum. Stejně logicky se jeví i to, že strojvedoucí negativně hodnotí svoji profesi z hlediska vysoké odpovědnosti. V první řadě jsou spoluzodpovědní za bezpečnost desítek až stovek cestujících a také za drážní vozidlo. Hodnota některých vlakových souprav, tzv. vlaků vyšší kvality (EC, IC, SC Pendolino), se pohybuje v řádech milionů.

Celková klasifikace pracovní psychické zátěže u strojvedoucích je ještě na stupni 1, což je zátěž, při které není pravděpodobné ovlivnění zdraví, subjektivního stavu a výkonnosti. Zjištěná výsledná hodnota však byla na samé hranici mezi stupněm 1 – 2, kdy stupněm 2 je označována zátěž, při které již může pravidelně docházet k dočasnému ovlivnění subjektivního stavu, resp. výkonnosti. Z celkového pohledu tedy nejsou strojvedoucí ve své práci psychicky zatěžováni více, než normální populace. Ve své práci se cítí psychicky zatěžováni pouze v některých aspektech, jakými jsou časová tíseň, dlouhodobá únosnost ve smyslu schopnosti být dlouhodobě stejně výkonný, únava a vysoká odpovědnost.

Ve výzkumu jsme se dále zaměřili na zmapování strategií užívaných ke zvládnutí psychické zátěže. Hypotéza H₂ předpokládala, že strojvedoucí budou ve srovnání s normou vykazovat významně vyšší hodnoty v celkové pozitivní strategii (POZ). Jedná se o poměrně konstruktivní strategie zvládnutí, které pomáhají snižovat prožívání zátěže a zátěžovou reakci. Při stanovení této hypotézy jsme vycházeli z předpokladu, že pro úspěšný a dlouhodobý výkon profese strojvedoucích je osvojení pozitivních strategií

nezbytné. Pokud by se strojvedoucí nedokázali vypořádávat s psychickou zátěží, pravděpodobně by svoji profesi nemohli vykonávat. Tato naše hypotéza se potvrdila. Strojvedoucí užívají ke zvládání zátěže pozitivní strategie více než normální populace. Pozitivní strategie zahrnují tendence jednat určitým způsobem v zátěžových situacích. Patří k nim podhodnocování vlastních reakcí ve srovnání s jinými osobami, odmítání vlastní odpovědnosti za zátěž, odklon od zátěže (zahrnuje odvrácení zátěže a tendenci navodit stavy, které stres zmírňují), posílení se vnějšími odměnami (dobré jídlo atd.), získání kontroly nad zátěžovými situacemi, kontrolu vlastních reakcí při zátěži a pozitivní sebeinstrukce (sklon přisuzovat kompetence sobě a dodávat si odvalu v zátěžových situacích).

Dále bylo zjištěno, že strojvedoucí dosáhli ve srovnání s populační normou vyššího skóru ve strategiích Vyhýbání se a Potřeba sociální opory. Tyto strategie se nevyskytují příliš často a nejsou chápány ani pozitivně ani negativně. Tendence vyhnout se zátěži a zamezit další konfrontaci s podobnou situací je pro člověka přirozená. Na druhou stranu překonávání různých zátěžových situací může člověka posilovat a přinášet mu nové zkušenosti. Snaha vyhnout se zátěži může být také spojena s věkem. Potřebu sociální opory lze chápat jako výraz pasivně rezignačních postojů nebo naopak aktivní hledání podpory při zvládání zátěže. Domníváme se, vzhledem k předchozím výsledkům, že potřeba sociální opory u strojvedoucích zahrnuje právě snahu o hledání podpory při zvládání zátěže. Pasivní, bezmocné postoje bychom považovali spíše za negativní strategie zvládání. V případě celkové negativní strategie (NEG) však nebyl zjištěn žádný významný rozdíl v porovnání s normou.

Rozdíly, ve smyslu vyššího skóru strojvedoucích oproti normě, byly zjištěny v pouze subtestech Úniková tendence a Rezignace. Tyto strategie jsou charakteristické tendencí jedince vyváznout ze zátěžové situace a pocity nedostatku vlastních možností takové situace zvládnout. Vztahují se také k tendencím vyhýbat se zátěži. Jak již bylo naznačeno, může užívání těchto strategií souviset s věkem. Průměrný věk strojvedoucích je 44, 9 let, nejstaršímu z nich je 66 let. S vyšším věkem často klesá odolnost vůči zátěži, což může vést právě ke snaze vyhnout se či vyváznout ze zátěžových situací. Svoji roli zde mohou hrát také osobnostní charakteristiky jedince. Mohli bychom předpokládat, že psychicky méně stabilní jedinci budou mít sklony

uniknout ze zátěžové situace či rezignovat na její řešení. I zde by však bylo třeba dalšího výzkumného ověřování.

Z hlediska osobnostních charakteristik sledovaného souboru strojvedoucích jsme předpokládali, že v porovnání s normou dosáhnou nižšího skóru ve škále Emocionální stabilita. Tato hypotéza se nepotvrdila. Strojvedoucí sice v této škále skórovali níže než norma, rozdíl však nebyl statisticky významný. I tak se nám ale potvrdil náš výchozí předpoklad, že tuto profesi budou vykonávat spíše jedinci emocionálně stabilní, vyrovnaní a s dobrými ovládacími schopnostmi. Pokud by strojvedoucí v této škále skórovali nad normu, svědčilo by to naopak o jejich emocionální labilitě. Takoví jedinci jsou ustaraní, úzkostliví, náladoví, mají sklony k přecitlivělosti a neklidu. Nelze jednoznačně tvrdit, že jedinci s těmito rysy nemohou vykonávat profesi strojvedoucí. Je však otázkou, jak dlouho by v této profesi setrvali a jak by se vypořádávali s její velkou psychickou náročností. Domníváme, že labilní jedinci by si tuto profesi buď vůbec ne zvolili nebo by ji vykonávali jen velmi krátce. V úvahu bereme i fakt, že uchazeči o profesi strojvedoucí prochází psychologickým vyšetřením, které prokazuje jejich psychickou způsobilost či nezpůsobilost. Významný rozdíl, ve smyslu vyššího skóru strojvedoucích oproti normě, byl dále prokázán ve škále lži. Tato škála se pokouší měřit tendenci některých subjektů přikrášlovat své odpovědi a jevit se tak v lepším světle. Výsledky si vysvětlujeme tak, že strojvedoucí se pravděpodobně chtěli ukázat v co nejpríznivějším obraze.

V našem výzkumu jsme se dále zabývali otázkou vztahu mezi věkem strojvedoucích a faktorem Monotonie, který reprezentují položky Malé uspokojení, Otupující práce a Monotonie. Tato naše hypotéza byla potvrzena. Výsledky prokázaly slabý vztah pozitivní závislosti mezi věkem a monotonií. S přibývajícím věkem strojvedoucích je tak monotonie více hodnocena jako negativní aspekt jejich práce. Určitý stereotyp a rutina se objeví asi v každé profesi, která je vykonávána dlouhodobě. Jedinec již svoji práci dokonale ovládá, mnoho činností dělá automaticky a bez většího přemýšlení. Pokud je pracovní náplň stále stejná a jedinec nemá možnost naučit se něco nového, může mu taková práce časem připadat monotónní. Obdobná situace může nastat i v profesi strojvedoucích. Řízení lokomotivy, které se začínajícím strojvedoucím jeví jako vzrušující a zábavné, může po letech zevšednět a stát se do jisté míry monotónní. Pocity monotónní a otupující práce mohou mít strojvedoucí zejména při dlouhých

nočních jízdách na tratích, které již velmi dobře znají. Dokonale zvládnuté ovládání lokomotivy, dobré technické znalosti, znalosti bezpečnostních předpisů a jednotlivých tratí jsou typické právě u služebně starších strojvedoucích. Monotonie v pracovní činnosti také velmi pravděpodobně souvisí nejen s věkem, ale i s délkou praxe. Profese strojvedoucích bývá většinou vykonávána po mnoho let, nežádá od mládí až do důchodového věku. Pocity monotónní či otupující práce strojvedoucích ve vyšším věku se nám tak v tomto smyslu jeví jako přirozené a pochopitelné.

Dále bylo zjišťováno, zda existuje významná souvislost mezi věkem strojvedoucích a jednotlivými strategiemi zvládání zátěže. Byl prokázán slabý vztah pozitivní závislosti mezi věkem a subtestem Vyhýbání se. Tato souvislost zde již byla naznačena. Vysvětlení bychom hledali v tom, že jedinci ve vyšším věku již nejsou tak odolní vůči zátěži, a proto se raději zátěžovým situacím vyhýbají, než aby se jim pokoušeli čelit.

V hypotéze H_5 jsme dále u strojvedoucích předpokládali významný vztah mezi faktorem Přetížení a škálou Emocionální stabilita. Naše hypotéza se potvrdila. Byla zjištěna pozitivní závislost mezi oběma proměnnými. Jinými slovy čím vyšší je dosažený skóre ve faktoru Přetížení, tím vyšší je i skóre ve škále Emocionální stabilita. Pozitivní závislost byla také zjištěna mezi faktory Monotonie a Nespecifický faktor a škálou Emocionální stabilita. Emocionální stabilitu lze chápat jako osobnostní rys. Emočně stabilní jedinci jsou vyrovnaní, mají přiměřené emoční reakce, jsou klidní a rozvášní. U emocionálně labilních jedinců naopak převažuje neklid, zvýšená senzitivita, nepřiměřené emoční reakce a sklony k úzkostnosti. Neznamena to však, že emocionálně stabilní jedinec nemůže za určitých okolností reagovat podrážděně a naopak emocionálně labilní jedinec s klidem a rozvahou. Bylo zjištěno, že strojvedoucí dosáhli nižšího skóre ve škále Emocionální stabilita oproti normě. Na základě těchto výsledků se proto domníváme, že pozitivní korelace s faktorem Přetížení je dána určitými přechodnými okolnostmi či situacemi, které se vyskytují v profesi strojvedoucích. Pokud se strojvedoucí dostane do velké časové tísně nebo má konflikt s nadřízeným, pravděpodobně nezůstane v klidu a v pohodě. U emocionálně stabilního jedince je však taková reakce přechodná a po odeznění zátěžové situace opět získává psychickou rovnováhu. Obdobně bychom si vysvětlovali i výsledek pozitivní korelace mezi Emocionální stabilitou a faktory Monotonie a Nespecifický faktor.

V interpretaci výše uvedených výsledků musíme přihlédnout také k velikosti výzkumného souboru. Výzkum provedený na vzorku 53 strojvedoucích samozřejmě neumožňuje generalizovat výsledky na všechny ostatní strojvedoucí. I tak nám ale poskytl užitečný obraz o psychické zátěži v této specifické profesi.

9. Závěr

Z výzkumného šetření mezi strojvedoucími můžeme vyvodit následující závěry.

Předpokládali jsme, že strojvedoucí budou ve srovnání s normou běžné populace vykazovat statisticky významně vyšší hodnoty ve faktoru Přetížení Meisterova dotazníku Hodnocení pracovní zátěže v porovnání s populační normou. Tento předpoklad se nepotvrdil. I když některé aspekty svojí profese hodnotí strojvedoucí negativně, celkově se necítí být přetěžováni. Za negativní aspekty své profese považují především časovou tíseň, vysokou odpovědnost a únavu. Dále se domnívají, že jejich profese je natolik psychicky náročná, že ji nelze dělat dlouhodobě se stejnou výkonností.

Dalším našim předpokladem bylo, že strojvedoucí dosáhnou významně vyššího skóru v celkové pozitivní strategii (POZ) dotazníku Strategie zvládání stresu SVF 78 oproti populační normě. Celkovou pozitivní strategii reprezentují Strategie podhodnocení a strategie devalace (POZ 1), Strategie odklonu (POZ 2) a Strategie kontroly (POZ 3). Tento náš předpoklad se potvrdil. Můžeme říci, že strojvedoucí užívají více pozitivních strategií ke zvládnutí psychické zátěže oproti běžné populaci. Domníváme se, že pro úspěšný a dlouhodobý výkon této profese, je užívání pozitivních strategií nezbytné. Významný rozdíl mezi strojvedoucími a normou byl zjištěn také v subtestech Vyhýbání se a Potřeba sociální opory. Strojvedoucí v těchto subtestech dosáhli vyššího skóru než norma. Sklon vyhýbat se zátěžovým situacím podle nás souvisí s věkem. S přibývajícím věkem se celkově snižuje odolnost vůči zátěži a jedinec proto raději volí tento typ strategie. Potřebu sociální opory chápeme jako tendenci vyhledávat pomoc nebo radu blízkého okolí (nejčastěji rodiny) při řešení problémů.

V našem výzkumu nás dále zajímalo, zda strojvedoucí dosáhnou významně nižších hodnot ve škále Emocionální stabilita Eysenckova osobnostního dotazníku EPQ – R v porovnání s normou. Tento předpoklad se nepotvrdil. Strojvedoucí sice dosáhli nižšího skóru než norma, ale ne významně. Nízký skór v této škále však svědčí o emocionální stabilitě strojvedoucích, o vyrovnanosti, rozvaze a přiměřených emočních reakcích. Naopak emocionálně labilní jedinci by si profesi strojvedoucí pravděpodobně vůbec nezvolili nebo by ji vykonávali jen krátkodobě.

Ve výzkumu jsme se také zaměřili na zjištění, zda existuje významná souvislost mezi věkem strojvedoucích a faktorem Monotonie Meisterova dotazníku Hodnocení pracovní zátěže. Tento předpoklad se potvrdil. Strojvedoucí ve vyšším věku a s dlouholetou praxí již svoji profesi dokonale ovládají. Řízení lokomotivy je pro ně již rutinní záležitost a práce jim tak může připadat monotónní. Pocit monotónní či otupující práce mohou mít strojvedoucí zejména při dlouhých nočních jízdách nebo jízdách na dobře známých tratích. S věkem strojvedoucích byly dále korelovány jednotlivé strategie a subtesty dotazníku SVF 78. Byl prokázán významný vztah mezi věkem strojvedoucích a subtestem Vyhýbání se. Tato souvislost již byla naznačena při vysvětlení toho, proč strojvedoucí v tomto subtestu dosáhli významně vyššího skóru než norma. Domníváme se, že ve vyšším věku klesá odolnost vůči zátěži a jedinec se tak snaží zátěžím raději vyhýbat.

V poslední řadě jsme předpokládali významnou souvislost mezi faktorem Přetížení Meisterova dotazníku Hodnocení pracovní zátěže a škálou Emocionální stabilita. Tento předpoklad se potvrdil. Čím vyšší je hodnota ve faktoru Přetížení, tím vyšší je i hodnota ve škále Emocionální stabilita. Domníváme se, že tato pozitivní korelace je dána určitými nepříznivými okolnostmi či situacemi, které se vyskytují v profesi strojvedoucích. Pokud se strojvedoucí dostanou do velké časové tísně nebo mají konflikt s nadřízeným, pravděpodobně nezůstanou v klidu a psychické pohodě. Mohou reagovat podrážděně a cítit se vyvedeni z míry. Protože ve srovnání s normou strojvedoucí nedosáhli vysokého skóru ve škále Emocionální stabilita, považujeme takové reakce za přechodné a přirozené vzhledem k povaze zátěžové situace.

Závěrem můžeme říci, že by bylo zajímavé pokusit se realizovat podobný výzkum s větším počtem respondentů. Profese strojvedoucích je velmi zajímavá a specifická a nabízí ještě mnoho dalších námětů pro psychologický výzkum. Vzhledem k charakteru této profese je však poněkud problematické shromáždit větší počet strojvedoucích, kteří by byli ochotni se výzkumu zúčastnit. Jsme proto rádi, že jsme mohli realizovat alespoň tento výzkum a získat tak zajímavé informace o strojvedoucích a jejich profesi obecně.

10. Souhrn

Tato diplomová práce se zabývá problematikou psychické zátěže v profesi strojvedoucích. Téma bylo zvoleno s ohledem na znalost drážního prostředí a možnost oslovit větší skupinu strojvedoucích s žádostí o účast ve výzkumu. Diplomová práce je rozdělena do dvou hlavních částí, teoretické a empirické.

Teoretická část se skládá ze čtyř kapitol, které se vztahují k danému tématu. První kapitola vymezuje pojmy stres a psychická zátěž a věnuje se také základním teoretickým přístupům. Dále se zabývá příčinami vzniku psychické zátěže z obecného i pracovního hlediska a možnými dopady této zátěže na zdraví jedince. Druhá kapitola se zaměřuje na různé aspekty působení člověka v pracovním prostředí. Jednotlivé podkapitoly vymezují práci, pracovní činnost včetně činnosti strojvedoucích, pracovní výkon a výkonnost a pracovní prostředí. Třetí kapitola, vzhledem k charakteru pracovní činnosti strojvedoucích, zaměřuje pozornost na vybrané aspekty řidičské profese. Mezi tyto aspekty řadíme psychickou způsobilost pro řízení dopravního prostředku, nehody v dopravě a jejich příčiny a také otázky bezpečnosti provozu. Čtvrtá kapitola teoretické části se zabývá obecně problematikou osobnosti v psychické zátěži. Jednotlivé podkapitoly se věnují zvládání zátěžových situací z hlediska obranných mechanismů a copingu, jsou zde také vysvětleny pojmy copingový styl a strategie. Dále se zde zabýváme psychickou odolností a jejími komponentami hardiness a Sense of coherence (SOC). Přechod mezi teoretickou a empirickou částí tvoří pátá kapitola, která je věnována výzkumům na obdobné téma jako tato diplomová práce.

Empirická část se zabývá výsledky vlastního výzkumného šetření, které bylo provedeno u 53 strojvedoucích z Českých drah. Empirická část se skládá ze dvou kapitol. První kapitolu tvoří metodologický rámec studie. Je zde popsán výzkumný problém, cíle a jsou formulovány hypotézy. Následuje bližší charakteristika zkoumaného souboru a aplikované metodiky. Pro tento výzkum byl použit Meisterův dotazník Hodnocení pracovní zátěže, dotazník Strategie zvládání stresu SVF 78 a Eysenckův osobnostní dotazník EPQ – R ve své zkrácené verzi. Dále popisujeme zvolenou statistickou techniku a hladiny významnosti, stanovené k ověřování hypotéz. Závěr první kapitoly je poté věnován organizaci a průběhu výzkumného šetření.

Druhá kapitola empirické části je zaměřena na konkrétní výsledky výzkumného šetření a ověřování hypotéz. Jsou zde uvedeny výstupy z Meisterova dotazníku Hodnocení pracovní zátěže, dotazníku Strategie zvládání stresu SVF 78 a Eysenckova osobnostního dotazníku EPQ – R. Zjištěné hodnoty jsou zpracovány do tabulek a pro lepší názornost také graficky. Další podkapitoly představují zjištěné koreláty mezi věkem strojvedoucích a sledovanými oblastmi aplikovaných dotazníků a dále koreláty faktorů pracovní zátěže a škály Emocionální stabilita. V závěru se vracíme k jednotlivým hypotézám a k jejich platnosti. Následuje diskuse nad výsledky výzkumu a závěrečné shrnutí.

Tato diplomová práce nás seznámila s problematikou psychické zátěže v kontextu profese strojvedoucích. Teoretickou část doplnil vlastní výzkum mezi strojvedoucími z řad Českých drah, realizovaný s pomocí tří dotazníkových metod. Zjistili jsme, jak strojvedoucí hodnotí svoji profesi z hlediska psychické zátěže a jaké strategie užívají k jejímu zvládnutí ve vztahu k určitým osobnostním charakteristikám. Výzkum nám také nastínil významné souvislosti mezi věkem strojvedoucích a užíváním určitých typů strategií zvládnutí zátěže. Vztah závislosti jsme zjistili také mezi faktory pracovní zátěže a vybranou osobnostní dimenzí.

I přesto, že uvedené výsledky nelze generalizovat na všechny strojvedoucí, považujeme práci za přínosnou. Poskytla nám zajímavé informace o specifické a náročné profesi strojvedoucích a o problémech, se kterými se při jejím výkonu potýkají. Zároveň nastínila možnosti a témata pro další psychologický výzkum.

Použitá literatura

- Balcar, K. (1991). *Úvod do studia psychologie osobnosti*. Chrudim: MACH.
- Baštecká, B., Goldman, P. (2001). *Základy klinické psychologie*. Praha: Portál.
- Bedrnová, E. a kol. (1999). *Duševní hygiena a sebeřízení pro vysokoškoláky a mladé manažery*. Praha: Fortuna.
- Bouček, J. (2006). *Speciální psychiatrie*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Cimický, J. (1994). *Našinec v ohrožení: jak si chránit duševní zdraví*. Praha: Magnet - Press.
- Cungi, Ch. (2001). *Jak zvládat stres*. Praha: Portál.
- Drapela, V. J. (2003). *Přehled teorií osobnosti*. Praha: Portál.
- Eysenck, H. J, Eysenck, S. B. G. (1993). *Eysenckovy osobnostní dotazníky pro dospělé: příručka*. Bratislava: Psychodiagnostika.
- Hartl, P. (1994). *Psychologický slovník*. Praha: Budka.
- Havlík, K. (2005). *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál.
- Hendl, J. (2006). *Přehled statistických metod zpracování dat: analýza a metaanalýza dat*. Praha: Portál.
- Hladký, A. a spolupracovníci (1993). *Zdravotní aspekty zátěže a stresu*. Praha: Univerzita Karlova - nakladatelství Karolinum.
- Hladký, A., Židková, Z. (1999). *Metody hodnocení psychosociální pracovní zátěže. Metodická příručka*. Praha: Univerzita Karlova – nakladatelství Karolinum.
- Hošek, V. (1999). *Psychologie odolnosti*. Praha: Univerzita Karlova – nakladatelství Karolinum.
- Janke, W., Erdmannová, G. (2003). *Strategie zvládání stresu - SVF 78*. Praha: Testcentrum.
- Janoušek, J. (2009). *Psychologické faktory ekonomické výkonnosti*. *Československá psychologie*, 45, 556 – 572.

- Joshi, V. (2007). *Stres a zdraví*. Praha: Portál.
- Kebza, V. (2005). *Psychosociální determinanty zdraví*. Praha: Academia.
- Kohoutek, R., Štěpaník, J. (1999). *Psychologie práce a řízení*. Brno: CERM.
- Komárková, R., Slaměník, I., Výrost, J. [et al.] (2001). *Aplikovaná sociální psychologie III Sociálněpsychologický výcvik*. Praha: Grada Publishing.
- Kratochvíl, S. (2006). *Základy psychoterapie*. Praha: Portál.
- Křivohlavý, J. (2002). *Psychologie nemoci*. Praha: Grada Publishing.
- Křivohlavý, J. (2009). *Psychologie zdraví*. Praha: Portál.
- Langmeier, J., Balcar, K., Špitz, J. (2010). *Dětská psychoterapie*. Praha: Portál.
- Melgosa, J. (1997). *Zvládni svůj stres: kniha o duševním zdraví*. Praha: Advent – Orion.
- Mikšík, O. (2007). *Psychologická charakteristika osobnosti*. Praha: Karolinum.
- Miovský, M. (2004). *Diplomové práce v oboru psychologie*. Olomouc: Univerzita Palackého
- Mlčák, Z., Paulík, K., Záškodná, H. (eds.) (2008). *Osobnost v kontextu prosociálního chování a zátěžové odolnosti*. Ostrava: Ostravská univerzita, Filozofická fakulta.
- Pauknerová, D. a kol. (2006). *Psychologie pro ekonomy a manažery*. Praha: Grada Publishing.
- Paulík, K. (1999). *Psychologické aspekty pracovní spokojenosti učitelů*. Ostrava: Ostravská Univerzita, Filozofická fakulta.
- Paulík, K. (2010). *Psychologie lidské odolnosti*. Praha: Grada Publishing.
- Plháková, A. (2005). *Učebnice obecné psychologie*. Praha: Akademia.
- Praško, J., Prašková, H. (2001). *Proti stresu krok za krokem*. Praha: Grada Publishing.
- Provazník, V. [et al.] (2004). *Psychologie pro ekonomy a manažery*. Praha: Grada Publishing.
- Reiterová, E. (2004). *Statistické metody*. /Skripta/ Olomouc: Filozofická fakulta Univerzity Palackého.
- Rheinwaldová, E. (1995). *Dejte sbohem distresu*. Praha: Scarabeus.

- Selye, H. (1966). *Život a stres*. Bratislava: Obzor.
- Schreiber, V. (2000). *Lidský stres*. Praha: Academia.
- Smékal, V. (2004). *Pozvání do psychologie osobnosti: člověk v zrcadle vědomí a jednání*. Brno: Barrister & Principal.
- Sobotková, I. (2007). *Psychologie rodiny*. Praha: Portál.
- Soušek, J., Watras, K., Stehlík, M. (1995). *Zákon o drahách s komentářem*. Olomouc: ANAG.
- Svoboda, M. (1999). *Psychologická diagnostika dospělých*. Praha: Portál.
- Svobodová, L. (2008). *Nenechte se šikanovat kolegou: mobbing – skrytá hrozba*. Praha: Grada Publishing.
- Šolcová, I. (2007). *Některé psychofyziologické souvislosti resilience*. Praha: Psychologický ústav AV ČR.
- Štikar, J. [et al.] (2003). *Psychologie ve světě práce*. Praha: Karolinum.
- Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková, J. (2006). *Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe)*. Praha: Univerzita Karlova – nakladatelství Karolinum.
- Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J. (2003). *Psychologie v dopravě*. Praha: Univerzita Karlova – nakladatelství Karolinum.
- Vašina, B. (1999). *Psychologie zdraví*. Ostrava: Ostravská Univerzita, Filozofická fakulta.
- Vtípil, Z. (2005). *Sociální psychologie práce (Pracovní motivace)*. /Skripta/ Olomouc: Filozofická fakulta Univerzity Palackého.

Elektronické zdroje:

- Blažková, V. (2008). *Psychická pracovní zátěž*. 4. února 2011 Státní zdravotní ústav
 Webová stránka: <http://www.szu.cz/tema/pracovni-prostredi/psychicka-pracovni-zatez>
- Coufalová, B. (2007). *Profesní zátěž u policistů a její zvládání*. 11. října 2010,
 z http://is.muni.cz/th/75546/ff_m/DP_KOMPLET.doc

Feldt, T. (1997). *The role of sense of coherence in well-being at work: Analysis of main and moderator effects* [Elektronická verze]. Work & Stress. 11 (2), 134-147.

Hutchinson, M., Wilkes, L., Jackson, D., Vickers, M. (2008). *The development and validation of a bullying inventory for the nursing workplace* [Elektronická verze]. Nurse Researcher. 15, 19 – 29.

Jandák, Z. (2007). *Hluk v pracovním prostředí*. 4. února 2011 Státní zdravotní ústav
Webová stránka: <http://www.szu.cz/tema/pracovni-prostredi/hluk-v-pracovnimprostredi>

Karlehagen, S., Malt, U., Hoff, H., Tibell, E. (1993). *The effect of major railway accidents on the psychological health of train drivers: II. A longitudinal study of the one-year outcome after the accident* [Elektronická verze]. Journal of Psychosomatic Research. 37, 807-817.

Kebza, V., Šolcová, I. (2008). *Hlavní koncepce psychické odolnosti* [Elektronická verze]. Československá Psychologie. 52, 1-19.

Limosin, F., Loze, J. Y., Cothureau, C., De Beaurepaire Ch., Payan, Ch., Conso, F., Hauteouverture, S., Rouillon, F. (2006). *A prospective study of the psychological effects of "person under train" incidents on drivers* [Elektronická verze]. Journal of psychiatric research. 40, 755-761.

Mareš, J. (2001). *Zvládání zátěže pomocí strategií záměrného sebeznevýhodňování* [Elektronická verze]. Československá psychologie. 45, 311 – 322.

Paulík, K., Gajda, V. (2007). *Determinanty subjektivního prožívání pracovních podmínek učitelů* in Heller, D., Mertin, V., Sobotková, I. (ed.) [Elektronická verze]. Psychologické dny 2006: Prožívání sebe a měnícího se světa: sborník příspěvků z konference 24. Psychologické dny. 1 – 6.

Podpora zdraví na pracovišti (bez data). 5. února 2011 z
<http://www.szu.cz/tema/pracovni-prostredi/podpora-zdravi-na-pracovisti>

Prezidium FČR (2008). *Příčiny mimořádných událostí bývají různé, nejtěžší následky, často přímo osudové, však odnášejí strojvedoucí* [Elektronická verze]. Zájmy strojvůdce. 15 – 16.

Pykal, M. (1996). *Posouzení a zhodnocení náročnosti výkonu profese strojvůdce* [Elektronická verze]. 15. února 2011 Federace strojvůdců ČR. Nepublikovaná studie.

Svobodová, L. (2000). *Analýza profese strojvedoucího Českých drah*. 15. února 2011, z <http://public.rfx.cz/cd/Analýza%20profese%20strojvedoucího.doc>

Vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy (bez data). 4. února 2011, z http://www.dicr.cz/uploads/dokumenty/101_1995.pdf

Ursin, H., Eriksen, H. R. (2010). *Cognitive activation theory of stress (CATS)* [Elektronická verze]. Neuroscience and Biobehavioral Reviews. 34, 877 - 881.

Závěrečná zpráva k projektu HR 176/08, Název projektu: *Studie šetření reálných pracovních podmínek a pracovního prostředí jako indikátoru poškození zdraví a časového zkrácení profesní schopnosti u specifických profesí v ČR*. (bez data). 20. září 2010, z http://www.mpsv.cz/files/clanky/9126/HR176_08-zaverecna_zprava.pdf

Přílohy diplomové práce

Příloha č. 1

Abstrakt diplomové práce

Vysoká škola: **Palackého univerzita Olomouc** Fakulta: **Filozofická**
Katedra: **psychologie** Školní rok: **2010/2011**

ABSTRAKT MAGISTERSKÉ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Jméno: **Bc. Michaela Stránská, DiS.**

Obor: **psychologie, kombinované magisterské studium**

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

Počet stran: 91

Rok imatrikulace **2006**

Název magisterské diplomové práce: **Psychická zátěž v profesi strojvedoucích**

Tato magisterská diplomová práce se zabývá problematikou psychické zátěže v profesi strojvedoucích. Výzkumné šetření bylo provedeno u 53 strojvedoucích s pomocí 3 dotazníkových metod – Meisterova dotazníku Hodnocení pracovní zátěže, dotazníku Strategie zvládání stresu SVF 78 a Eysenckova osobnostního dotazníku EPQ – R (zkrácená verze). Výzkum mapuje výskyt psychické zátěže u strojvedoucích a strategie, které užívají k jejímu zvládání ve vztahu k vybraným osobnostním charakteristikám. Výzkum se dále zabývá otázkou, zda existuje souvislost mezi věkem strojvedoucích a faktory pracovní zátěže Meisterova dotazníku.

Klíčová slova:

stres, psychická zátěž, pracovní prostředí, psychická odolnost, strategie zvládání zátěží

Graduation theses title: **Psychical stressors in engine drivers profession**

This graduation theses deals with problem of psychical stressors in profession of engine driving. The research was performed in group of 53 engine drivers by use of questionnaire method - Meister's Questionnaire for the Evaluation of Psychic Load, Stress-coping Questionnaire SVF 78 and Eysenck Personality Questionnaire EPQ-R (short version). The research maps occurrence of psychical stressors by engine drivers and strategies which are chosen by them to cope with stress in relation to personality characteristics of respondents. The research also deals with the question if there is any relationship between age of engine drivers and Meister questionnaire factors.

Key words:

stress, psychical stressors, work environment, resiliency, coping

Příloha č. 2

Meisterův dotazník Hodnocení pracovní zátěže

Dotazník Strategie zvládání stresu SVF 78

Eysenckův osobnostní dotazník EPQ – R (zkrácená verze)

Příloha č. 3

Tabulka č. 1: Výsledné hodnoty šetření

N	Věk	I	II	III	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	1	2	3	4
1	58	11	6	12	8	13	17	17	14	15	14	17	16	14	11	12	11	14	12	5	2	6	9
2	61	15	15	20	12	16	12	12	15	10	15	20	14	13	12	15	14	13	13	7	5	7	3
3	54	13	5	13	15	16	11	13	17	20	22	15	14	14	12	13	14	16	13	4	11	2	3
4	40	10	5	11	14	10	12	17	11	15	8	14	15	15	13	11	11	12	12	2	7	10	3
5	48	9	4	10	11	17	10	13	12	13	14	14	12	10	15	11	12	13	12	4	3	2	1
6	30	7	7	6	10	7	13	14	10	10	9	14	7	10	8	11	16	10	11	3	1	6	2
7	36	11	5	15	8	9	9	12	11	11	9	12	13	13	13	7	10	10	11	4	4	2	7
8	50	7	3	7	13	11	12	12	11	10	13	11	10	7	11	11	12	12	10	5	9	6	3
9	25	4	3	5	9	11	13	14	12	8	9	13	6	14	8	11	14	11	12	2	10	2	4
10	43	6	5	9	12	10	11	10	11	12	14	7	11	11	12	12	12	11	12	4	8	1	5
11	48	6	7	7	9	15	16	13	14	16	13	13	14	10	10	10	9	14	10	3	2	4	5
12	59	3	3	4	8	7	9	8	5	9	5	9	8	9	6	9	8	7	8	3	9	4	4
13	20	6	4	5	13	15	13	14	13	13	13	12	12	11	17	17	15	13	15	2	11	2	7
14	25	9	6	12	13	10	9	9	11	11	12	13	14	6	10	3	11	11	7	1	5	8	3
15	57	11	14	15	12	14	12	8	12	11	14	16	10	11	16	15	11	12	13	5	6	5	6
16	24	7	7	16	14	15	14	10	13	15	16	15	16	12	13	12	14	14	13	7	3	6	5
17	23	6	9	12	8	14	15	16	10	15	16	18	12	13	13	13	16	13	14	2	9	6	4
18	45	9	5	13	12	13	9	15	13	9	20	12	17	15	9	12	13	13	12	7	6	4	4
19	54	11	5	9	15	7	14	11	9	7	9	15	15	11	15	12	10	10	12	7	7	8	5
20	31	3	3	4	3	11	8	6	19	11	11	11	16	14	15	4	2	10	9	1	6	5	5
21	26	7	6	8	14	13	15	12	17	17	16	13	15	10	9	12	10	15	10	2	6	6	7
22	47	10	3	8	15	13	11	11	18	18	20	10	18	8	12	6	8	15	8	4	12	4	6
23	57	6	8	17	12	9	3	5	16	15	12	2	18	16	11	2	0	10	7	6	9	5	9
24	46	14	5	17	8	16	12	12	17	18	19	22	21	12	12	10	12	15	11	3	10	9	5
25	55	7	8	9	10	8	14	15	18	13	13	12	20	13	14	11	17	13	14	2	7	11	3
26	42	12	9	14	17	19	19	22	19	20	19	13	18	13	18	10	10	19	13	3	8	7	4
27	44	11	10	15	11	14	10	15	11	16	17	13	13	13	5	12	2	13	8	7	4	2	1
28	29	7	5	7	12	8	14	8	19	17	16	13	17	8	9	6	10	13	8	3	11	1	4
29	24	8	4	6	16	18	20	17	16	17	19	10	17	10	6	6	4	18	6	4	5	1	8
30	43	10	3	6	15	16	13	10	21	19	18	14	16	8	3	5	6	16	5,5	4	12	2	7
31	45	11	9	14	12	17	20	20	22	21	21	24	21	10	17	7	9	19	11	5	1	6	3
32	55	6	5	6	6	10	8	8	17	15	16	12	18	14	19	13	17	11	16	4	1	10	6
33	46	6	3	6	18	18	13	10	18	12	21	8	22	7	2	0	1	16	2	4	9	0	8
34	59	8	4	7	11	11	13	11	18	17	17	11	12	10	8	7	6	14	8	6	10	1	5
35	54	12	8	13	10	17	8	3	18	22	20	11	10	5	12	6	7	14	7	2	10	3	10
36	58	11	9	17	12	12	12	12	22	12	21	17	19	9	17	7	8	15	10	4	9	0	10
37	23	5	4	5	8	9	13	7	16	15	16	15	12	8	5	4	9	12	6	3	4	0	1
38	51	9	6	11	11	10	9	15	12	13	12	12	13	12	7	7	9	12	9	1	3	8	5
39	57	7	4	5	8	15	7	6	17	20	14	6	19	8	9	1	4	12	5	2	6	1	8
40	50	6	4	4	14	16	24	20	25	19	23	21	23	5	10	3	3	20	5	2	11	3	5
41	28	10	4	8	11	13	12	13	13	16	17	12	12	7	7	5	9	14	7	3	9	4	5
42	57	9	7	14	12	11	18	13	20	18	20	7	20	12	14	10	14	16	12	5	9	5	2
43	45	10	10	15	4	16	17	7	18	18	17	15	21	14	21	18	15	14	17	3	1	4	5
44	58	7	8	6	9	13	8	15	13	17	13	2	14	10	13	8	12	13	11	1	11	6	4
45	25	9	5	12	13	14	17	11	16	17	16	16	17	10	6	6	7	15	7	3	9	1	7
46	61	12	7	13	11	13	21	10	21	24	22	20	23	12	16	7	13	17	12	1	5	4	4
47	61	13	9	14	14	22	10	9	15	15	19	16	14	17	17	15	9	15	14	2	7	9	4
48	39	6	4	5	11	13	3	8	14	13	7	15	18	8	10	5	7	10	7	3	12	3	5
49	44	6	4	8	11	16	12	12	18	17	12	14	18	11	8	7	9	14	9	3	12	1	5
50	52	10	8	16	12	14	12	12	21	18	18	13	21	14	18	12	12	15	14	3	4	9	7
51	46	6	4	6	18	14	16	12	16	14	14	9	14	7	10	7	4	15	7	3	10	0	7

52	58	8	6	10	12	17	10	13	19	19	18	10	19	11	10	3	8	15	8	1	2	1	7
53	66	3	5	5	20	14	20	12	22	22	19	16	20	11	9	11	14	18	11	3	7	0	5

Poznámka:

Faktory Meisterova dotazníku Hodnocení pracovní zátěže

I Přetížení

II Monotonie

III Nespecifický faktor

Subtesty a strategie dotazníku Strategie zvládání stresu SVF 78

1 Podhodnocení

2 Odmítání viny

3 Odklon

3 Náhradní uspokojení

4 Kontrola situace

5 Kontrola reakcí

6 Pozitivní sebeinstrukce

7 Potřeba sociální opory

8 Vyhýbání se

9 Úniková tendence

10 Perseverace

11 Rezignace

12 Sebeobviňování

13 Pozitivní strategie (POZ)

14 Negativní strategie (NEG)

Škály Eysenckova osobnostního dotazníku EPQ – R (zkrácená verze)

1 Psychoticismus (P)

2 Extraverze (E)

3 Emocionální stabilita (N)

4 Škála lži (L)

Příloha č. 4

Kopie zadání diplomové práce