# Profesionální řidič a zdroje zátěže

Publikováno: 7. 3. 2007

Nároky spjaté s řízením vozidla se u profesionálních řidičů výrazně liší od nároků na „soukromou“ osobu řídící osobní auto. Mezi specifika práce profesionálního řidiče patří především fakt, že je při své práci zodpovědný za životy desítek osob ve voze (pokud se jedná o řidiče hromadné dopravy), a samozřejmě také skutečnost, že prakticky celou svou pracovní dobu tráví řízením vozu, činností náročnou nejen z hlediska pozornosti, úsudku a rozhodování, ale i z pohledu emocionálně-sociálního.

Policejní statistika o nehodovosti od ledna do listopadu loňského roku říká, že počet lidí usmrcených při nehodách zaviněných řidiči nákladních automobilů je v porovnání se stejným obdobím v předminulém roce až o 25% vyšší; zahynulo o 28 osob více, přičemž celkové číslo za loňské období je 140 osob. Celkový počet nehod se u nákladních automobilů zvýšil o devět procent, u řidičů autobusů je to o šest procent více, nehody řidičů traktorů se vzrostly až o 23 procent. Statistika také varuje, že zdaleka nejhorší situace byla u nákladních automobilů do 3,5 tun, kde došlo k největšímu nárůstu počtu usmrcených lidí, a tato kategorie vykazuje také velmi vysokou závažnost nehod: na tisíc nehod připadá 5,6 usmrcených osob. Které faktory se mohou (pokud pomineme technické záležitosti, jako stav vozidla či vozovky) podílet na vzniku těchto dopravních nehod? Jaká jsou specifika práce profesionálních řidičů z psychologicko-sociálního hlediska?

Řízení auta je samo o sobě činností, která klade relativně vysoké nároky na psychické i fyzické schopnosti člověka. V tomto smyslu často hovoříme o zátěži, která práci řidičů-profesionálů do různé míry provází. Zátěž se v psychologii práce a ergonomii začala intenzivně zkoumat v padesátých letech dvacátého století, tedy až poté, co vyšly zásadní práce o stresu W.B. Cannona a H. Selyeho. Pojmy zátěž a stres se přitom často zaměňují. Zátěž můžeme jednoduše charakterizovat jako faktor působící na člověka. Ten se s ním musí různými způsoby vyrovnat (Bajčík, Broniš, 1981). Stres má naproti tomu širší význam, např. označuje reakci organismu na zátěžový podnět z prostředí, ale i stav, ve kterém se organismus působením vnějších i vnitřních podnětů nachází. Profese „řidič z povolání“ je psychology práce vnímána jako vysoce stresující; přičemž tento stres je výsledkem konfliktních požadavků, které očekáváme od řidiče, a malá míra kontroly řidiče nad těmito požadavky a okolnostmi, jako jsou například časový „pres“, dlouhé směny, zodpovědnost za bezpečí cestujících apod.(Dorn, 2003).

Obvykle rozlišujeme tři hlavní formy psychické zátěže: jedná se o zátěž senzorickou, která vyplývá z nároků na činnost smyslových orgánů a jim odpovídajících struktur centrálního nervového systému, zátěž mentální, vyplývající z požadavků na zpracování informací kladoucích nároky na psychické procesy jako pozornost, paměť, představivost, myšlení a rozhodování, a konečně zátěž emoční. Ta vyplývá ze situací a požadavků, vyvolávajících afektivní odezvu (u řidičů městské hromadné dopravy to mohou být například agresivní cestující, profesionálními řidiči se zcela běžně setkávají s agresivitou řidičů osobních aut, které rozčiluje, že kvůli nim musí brzdit; pochopitelně sami častokrát agresivní chování oplácejí, např. blokováním levého jízdního pruhu na dálnici atd.).

Obecně lze konstatovat, že největší míru zátěže pociťujeme tehdy, pokud při vysokých nárocích na práce máme současně omezené možnosti při rozhodování. U profesionálů – ať se jedná o řidiče nákladních automobilů, autobusů, tramvají nebo trolejbusů, se na vzniku zátěže podílí několik zásadních faktorů. Za prvé: řidič musí – soustavně a přiměřeně - zpracovat velké množství informací a signálů za velmi krátký časový úsek, a přitom třeba až 10 hodin denně. Při vědomí, že chyba či mýlka jsou zpravidla nenapravitelné a mohou vést k tragickým důsledkům. Navíc se řidič dennodenně ocitá v podmínkách, které zvyšují zodpovědnost a případné riziko: velký počet přepravovaných lidí, hodnota převáženého zboží nebo jeho nebezpečnost (cisterny s benzinem) nebo vysoká cena dopravního prostředku, jedná se tedy zodpovědnost morální i materiální.

Dalším zdrojem stresu je pracovní prostředí; řidiče při jeho práci provázejí vibrace a hluky s poměrně vysokou intenzitou a frekvencí. Zároveň se však řidiči z povolání musejí vyrovnávat s jednotvárným

působením podnětů, a také s nepravidelností režimu a odpočinku během směny i s nepravidelností směny, služeb, spánku a volného času. Mezi další zdroje zátěže patří extrémní teploty, hlavně letní horké dny.

Mezi hlavní faktory příčin dopravních nehod zejména u řidičů nákladních automobilů se – přes nutnost povinného dodržování přestávek a nařízeného odpočinku - řadí únava a s ní spojené nebezpečí mikrospánku. Kruger (2000) upozorňuje, že hladina únavy a ospalosti jsou základními ukazateli celkové schopnosti řidiče podat na silnici dobrý výkon – tedy jet bezpečně. Nejvíce přitom řidič může očekávat únavu tehdy, kdy svou směnu začíná brzy ráno a končí ve večerních hodinách, kdy je již jeho organismus biologicky připraven na spánek (Ward a Smith, 2000).

Zcela klíčovou kapitolou jsou zdravotní rizika řidičů profesionálních řidičů. Podle studie stockholmského Centra pro veřejné zdraví je u řidičů autobusů, nákladních autobusů a vozidel taxislužby, přítomno vysoké riziko onemocnění srdečními chorobami (infarkt myokardu). Vědci tuto skutečnost vysvětlují nepříznivými faktory týkající se životního stylu a sociálními faktory, které do velké míry vycházejí z pracovního prostředí. Často řidiče z povolání trápí také bolesti páteře, hlavně krční, běžné jsou i zažívací potíže.

Obsáhlou skupinou zátěžových faktorů tvoří pracovní směny a rozpis jízd. Problematické jsou především noční směny, které často negativně zasahují do osobního, potažmo rodinného života řidičů. Noční směny jsou navíc v podstatě neslučitelné s pravidelnou životosprávou, důležitou pro celkový zdravotní (vysoký krevní tlak, srdeční choroby, kloubní a svalové potíže) a psychický stav člověka. Navíc je u řidičů běžná práce přesčas, čímž se pochopitelně uvedená rizika násobí.

Klíčovým faktorem zátěže je přítomnost cestujících v prostředku. I když se může zdát, že například řidič tramvaje sedí ve své kabině izolovaně od ostatních, ve skutečnosti je v podstatě neustále obklopen cestujícími a v některých případech řeší konflikty a frustrační situace, zvláště při kritických dopravních situacích. Setkává se s verbálními i fyzickými útoky, a to nejenom při nočních směnách.

Nezapomeňme i na to, že tak jako v každé profesi může i u profesionálních řidičů dojít z mnoha důvodů ke ztrátě či oslabení motivace a celkové spokojenosti s prací, pocitu sebeuspokojení a vědomí perspektivy. Jedná se o další zátěžový faktor, který může být subjektivně vnímán jako ohrožující (ztráta seberealizace, pochybnosti o svém sociálním statusu).

Podle jednoho staršího výzkumu (Bakalář, 1985) patří mezi faktory subjektivně pociťované zátěže řidiči veřejné dopravy zejména: jízda za nepříznivých klimatických podmínek (déšť, sníh, vedro, zima), jízda jednotvárnou krajinou s minimálním provozem, jízda větším městem, jízda v časové tísni (např. při zpoždění), jízda na kluzké vozovce, jízda s problémovým spolujezdcem, jízda s přeplněným autobusem, technická porucha, setkání s problémovými účastníky dopravy, špatně organizovaná práce (např. rozporuplné příkazy dispečera), přesčasy, čekání mezi jízdami.

Je však důležité si uvědomit, že míru zátěže vnímá každý jedinec odlišně, a liší se i reakcí na ni. Svou roli pochopitelně hrají různé osobnostní charakteristiky řidiče, odolnost vůči stresu a celkové ladění osobnosti. Zátěž je nicméně v této profesi přítomna a zůstává faktorem, který za určitých podmínek (práce přesčas, s ní spojená únava v kombinaci s různými zdroji stresu uvedenými výše) může vést k dopravní nehodě.

Jak už bylo řečeno úvodem, počet nehod způsobených profesionálními řidiči se ve srovnání s minulým rokem zvýšil; argument, že tato skutečnost způsobil větší počet nákladních automobilů křižujících naše silnice, je relevantní. Vzhledem k vážným následkům dopravních nehod způsobenými řidiči z povolání je však třeba uvažovat o novém systému pravidelného lékařsko-psychologického přezkušování těchto řidičů, povinném průběžném školení, zvýšení minimálního počtu let praxe pro řízení profesionálního vozidla, o přísnějším dodržování přestávek na odpočinek nebo také o aplikaci nových, tzv. inteligentních technologií do vozidel (omezování rychlosti, udržování bezpečné vzdálenosti, proti-únavové systémy atd.). Centrum dopravního výzkumu v současné době připravuje návrh pro plné zavedení požadavků směrnice EU 59/2003 O odborné způsobilosti a zdokonalování školení řidičů do praxe. Cílem je efektivní příprava a další vzdělávání profesionálních řidičů,

rozvíjející jejich schopnost bezpečně řídit, která reaguje na rozvoj dopravy a vývoj dopravní nehodovosti u nás.

Zlepšení celkového klimatu na našich silnicích a změna stylu jízdy k méně agresivní (tzv. defenzivní), je - u všech kategorií řidičů - samozřejmě cílem mnohem větším; pro trvalé snížení dopravních nehod na našich silnicích však nezbytným.

**Použitá literatura:**


Bajčík, V. Broniš, M.: Psychická záťaž a bezpečnosť při práci. Práca, Bratislava 1981.

Bakalář, P.: Bližší analýza psychických nároků na vybrané kategorie řidičů ČSAD a MHD. Ústav silniční a městské dopravy, 1985.

Bigert, C.: Myocardial infarction among professional drivers. Department of Occupational and Environmental Health, Stockholm Centre for Public Health, Sweden. Epidemiology, 2003.

Dorn, L.: Driver behaviour and training. Ashgate Publishing Limited, England, 2003.

Kruger, H.-P.: Workload-fatigue-drowsiness: A cognitive-energetic approach. International Conference on Traffic and Transport Psychology, Berne, Switzerland, 2000

Štikar, J. Hoskovec, J., Štikarová, J.: Psychologie v dopravě. Univerzita Karlova, Praha 2003.

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

Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za leden až listopad 2004. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.