Stres v dopravě

Publikováno: 7. 3. 2007

Všichni si občas stěžujeme na stres, především v souvislosti s pocitem „nestíhání“, obavou, že nedodržíme časový termín či nesplníme plánovaný úkol. Určitá hladina stresu může působit blahodárně, povzbuzuje nás k lepším výkonům. Většinou však stres vnímáme negativně, a to i stres za volantem.

Nejčastější je nepříjemný pocit časového tlaku („pressu“), který se násobí v případě, že při naší cestě dojde k neočekávaným a nepříjemným událostem – nejčastěji se jedná o dopravní kongesci. Řidič ztrácí svou nezávislost a možnost se rozhodnout, další vývoj situace záleží na tom, co on sám nemůže ovlivnit. Stres však může být násoben i faktory, které se do vnímání konkrétní dopravní situace a reakcí na ni silně promítají. Vliv na vznik stresu a jeho zvládání může mít samozřejmě aktuální psychické rozpoložení a naladění člověka, kontext situace (jedu na nedělní výlet, nebo na důležitou schůzku?), a také stabilní vlastnosti osobnosti jako například míra odolnosti vůči zátěži a styl vypořádávání se s kritickými situacemi (coping style).

Řízení vozidla je možné charakterizovat jako „velmi dramatickou činnost, kterou vykonáváme na bázi každodennosti“ (James, Nahl, 2002). Výraz dramatický je přitom vysvětlen skutečností, že během této činnosti se setkáváme s vysoce riskantními, a mnohdy se zcela nepředvídatelnými situacemi. Řízení je tak stresující aktivitou.

Jak vzniká stres při řízení

Co vlastně myslíme pojmem stres? Nejužívanější a také nejstarší jsou Selyův koncept obecného adaptačního syndromu a biologické reakce organismu, pozdější Cannonova definice reakce na stres typu „boj či útěk“ –*fight of flight*, a definice Lazarusova, která bere v potaz individuální proces interpretace a hodnocení situace jako závažné či nikoliv (Švancara, 2003). Obecně řečeno, stres vzniká souhrou různých faktorů, které se označují jako stresory. Ty mohou mít původ fyzický (v autě to může být hluk, vysoké teploty, nepohodlí, špatné ergonomické podmínky), sociálně-pracovní (u profesionálních řidičů například vysoké požadavky ze strany zaměstnavatele, práce na směny, pocity izolace, přesčasy, dodržování časových rozvrhů, zodpovědnost za převážené osoby a zboží), a konečně původ v samotné osobě řidiče (impulsivita, odolnost vůči zátěži, adaptabilita).

Již zmínění Leon James a Diane Nahl z Havajské University (2002) vymezili hlavní konfliktní aspekty řízení jako stresující činnosti. Jedná se o imobilitu (ve smyslu tělesné pasivity, což ve srovnání s široce vnímaným přínosem auta – mobility, tedy možnosti pohybu – vyznívá jako paradox), omezování a regulace (řidič pod hrozbou trestu pokuty, odejmutí řidičského průkazu i svobody, ale také pro zachování vlastní bezpečnosti musí stále dbát na dodržování dopravních předpisů), nedostatek kontroly a pocit frustrace (uvěznění v dopravní zácpě bez možnosti se z ní dostat, pokud se nerozjedou auta před vozidlem), pocit nebezpečí (vědomí si riskantních situací, ohrožení zdraví a života), vědomí si materiální hodnoty vozu (vztek v případě škody na vozidle), další činnosti provozované v autě, rozptylující řidičovu pozornost (jídlo, kouření, telefonování, poslouchání hudby, výměna CD, konverzace s pasažéry), nutnost vždy se správně rozhodnout, nejednoznačnost situací (komunikace s dalšími řidiči pomocí gest, která nemusí být chápána jednoznačně, přispívá k stresu. Jak gestem vyjádřit například výraz „Promiňte?“…)

Agresivní chování jako kulturní norma?

James a Nahl dále mluví o prostředí dálnic jako o stresujícím prostředí, ve kterém je pravděpodobnost výskytu pocitů, jako je vztek, nepřátelskost vůči ostatním a agresivita vyšší než na jiných typech silnic. Tyto negativní pocity vnikají hlavně kvůli tomu, že na dálnici řidiči jezdí rychleji – a čím rychlejší jízda je, tím se (u většiny řidičů) stupňuje subjektivně vnímaný pocit rizika, doprovázený zvýšenou pozorností a dalšími kognitivními procesy nutnými v celé činnosti řízení vozu. Tito dopravní

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

psychologové také přicházejí s provokativní myšlenkou, že agresivní chování na silnicích již není deviantní chování, ale kulturní norma – více či méně se tak chovají všichni. Zajímavé jsou také další poznatky, které přinesly anonymní webové dotazníky. Podle nich není rozdíl mezi výskytem agresivního chování mužů a žen není tak veliký, jak se dosud předpokládalo (alespoň podle subjektivních výpovědí respondentů). Tuto skutečnost autoři vysvětlují jednak tím, že ženy se mužům přibližují co do počtu ujetých kilometrů, ale mění se také jejich role ve společnosti. Ženy vystupují z pasivní role a přijímají aktivnější roli, stávají se více soutěživými. Podle časopisu Woman Motorist (1999, In James, Nahl, 2002) roste v Severní Americe počet žen, které projevují agresivní chování a jsou viníky většího počtu lehčích nehod (nezaviní smrt), než muži. Tato tendence tedy reflektuje sociálně-kulturní trend současné doby (James, Nahl, 2002).

Stres a řidiči z povolání

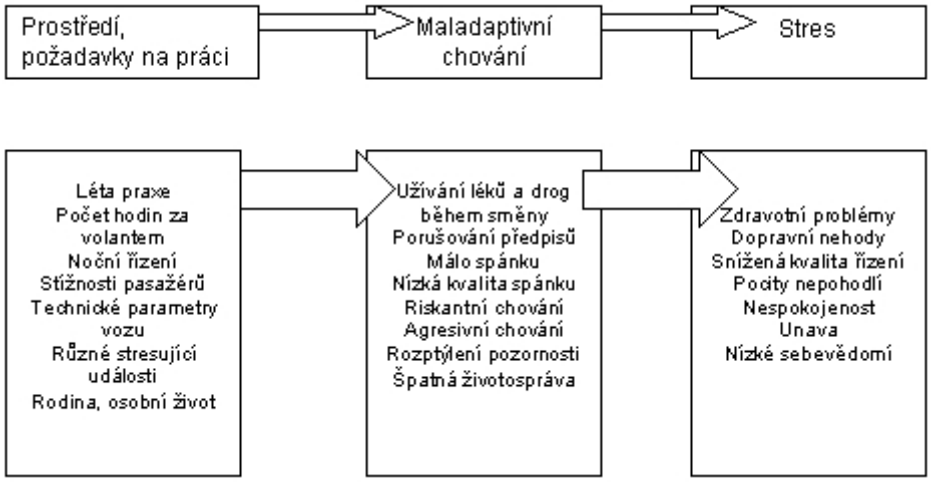
V kontextu zátěžových situací za volantem lze hovořit o jejich možných vlivech na bezpečnost v dopravě, a to zejména v případě osob, které tráví ve vozidle více času než ostatní, tedy řidičů z povolání. Mnohé společnosti, které se zabývají přepravou osob či zboží, již tento fakt vzaly v úvahu a nabízejí svým zaměstnancům kursy zvládání stresu, únavy, anebo trénink sociálních dovedností a komunikace. Ty programy jsou zaměřené na to, aby se řidiči naučili předcházet neadaptivnímu řešení stressových situací během jízdy, a aby se se zátěžovými situacemi naučili vyrovnávat efektivně a k vlastní spokojenosti a především bezpečnosti.

Problematikou stresu u profesionálních řidičů se zabývá mnoho výzkumných projektů. Například pět let stará studie Machina, které se zúčastnilo 54 australských řidičů, zkoumala subjektivně vnímanou míru zátěže a chování řidiče. Řidiči vyplnili dotazník o stresu při řízení (Driver Stress Inventory). Výsledky ukázaly, že stres řidičů úzce souvisí jednak s emocemi (pocit spokojenosti či nespokojenosti), ale také s únavou. Ta je potom velice rizikovým faktorem vzhledem k bezpečné jízdě. Špatné zvládání stresu celkově vede k maladaptivnímu chování (agresivita, neochota pozitivně vycházet s ostatními, poruchy spánku, životosprávy). Právě maladaptivní čili nepřizpůsobivé chování se vyznačuje špatnými způsoby zvládání kritických situací, a právě na toto chování by měly být zaměřeny intervenční programy pro řidiče (Machin, 2001).

Další z pokusů o zachycení podmínek, které přispívají k stresu řidičů autobusů, pochází rovněž od Machina. Tento autor předpokládá, že stres při řízení nevzniká jednoduše pouze z důvodu, že řidič autobusu tráví za volantem více času. Klíčové jsou podle něj faktory jako povaha a kontext jízdy, připravenost řidiče, technické parametry vozu, emocionální stav řidiče, pocit pohody (well-being). Podle Machina je tedy důležité zaměřit se jednak na oblasti související s organizací práce, které zpětně ovlivňují řidičův pocit pohody, ale stejně tak je nutné povzbuzovat řidiče také k jeho vlastní zodpovědnosti za to, jak se na silnici cítí – k tomu může přispět například poctivé dodržování přestávek na odpočinek, a tím menší pocit únavy (Machin a Hoare, 2001).

Zajímavé výsledky přinesly také výsledky dotazníku zjišťujícího pocity při řízení (vztek, netrpělivost, soutěžení s ostatními, trestání ostatních), a to u 250 řidičů ve státě New Jersey ve Spojených státech amerických. Jedním z klíčových zjištění je to, že více než polovina řidičů má sklon „trestat“ ostatní účastníky silničního provozu (předjede je a šlápne na brzdu, bliká světly, troubí, dělá gesta atd.). Kolem 60% řidičů pak při řízení pociťuje silné pocity hněvu a netrpělivosti.

Následující graf ukazuje model stresu u řidičů autobusů (Raggatt, 1991):



(podle Raggatta, 1991, upraveno: Hanzlíková, 2004)

Zvládání stresu při kritických událostech

Systematické zvládání stresu při kritických událostech nabývá na důležitosti tím především u specifických skupin zaměstnanců, kteří mají na starosti velmi zodpovědnou, ale také nebezpečnou práci, při níž se setkávají s traumatizujícími zkušenostmi.

Programy pro zvládání stresu jsou u tak samozřejmé například u zaměstnanců řízení letového provozu. Nejpoužívanější metodou je tzv. CISM (Critical Incident Stress Management). Představuje spolehlivou formu pomoci při kritických událostech. Slouží ke zmírnění negativních pocitů a myšlenek, které vznikají jako následek těchto kritických událostí, podporuje zasažené osoby a snaží se ulehčit jim rychlejší návrat do původního stavu. Tato metoda se také používá například u zaměstnanců Policie ČR nebo Hasičského záchranného sboru ČR, kde funguje zejména jako nástroj pro poskytování posttraumatické péče nebo analýzu a celkového zvládání stresových situací.

Co s tím?

Jak redukovat stres na silnicích? Nehledejme jednoduchou odpověď. Vnímání stresových situací a vypořádávání se s nimi je individuálním procesem, každý má svůj práh odolnosti nastavený jinak. Je ale důležité, aby řidič dokázal reflektovat své jednání, věděl, jak má stresu předejít, jaké jsou pro něj ty nejefektivnější způsoby vyrovnání se se zátěžovými situacemi.

Další možné nástroje, které by mohly redukovat stres v dopravě a tím zvýšit její bezpečnost, mají povahu technickou – lepší silnice, jejich údržba, přehledné a viditelné dopravní značení, semafory, kruhové objezdy, okolní prostředí bez zbytečných rušivých podnětů (úplný zákaz billboardů u silnic?), lepší auta (moderní technologie ve vozidlech, usnadňující řízení, přispívající ke komfortu řidiče)… klíčovým hráčem na tomto poli je však stále člověk, jeho myšlení, postoje a chování na silnici. Platí jednoduchá rovnice – čím více zodpovědnějších lidí v dopravě, tím menší je celkový stres. Začít musí ale každý u sebe.

Literatura:

James, L., Nahl, D. (2002): Dealing with stress and pressure in the vehicle (Taxonomy of Driving Behaviour: Affective, Cognitive, Sensorimotor). University of Hawaii.

Machin, A. (2001): Evaluating a non-prescriptive fatigue management strategy for express coach drivers: A report prepared for the Australian Transport Safety Berau.

Machin, A., Hoare N. (2001): Stress traits and coping styles as predictors of stress symptoms in bus drivers. University of Southern Queensland, Australia.

Raggatt, P.T.F. (1991): Work Stress among long-distance coach drivers: A survey and correlation study. Journal of Organizational Behaviour. Vol. 12, pg 565-579.

Švancara, J. (2003): Strategie zvládání stresu. Testcentrum, Praha.