Stres za volantem

Publikováno: 10. 7. 2009

Miroslava.katolicka@cdv.cz

Stresem za volantem obvykle rozumíme situace, které souvisí s časovým „presem“, omezeními v dopravě, konfliktními řidiči na silnicích či rizikem vzniku dopravní nehody. Neustálé zvyšování hustoty silničního provozu, rychlost a spěch dnešní doby vedou k nárůstu zátěže a tlaku, který je vyvíjen na řidiče. Je stále potřebnější umět si zachovat „chladnou hlavu“ a zvládat zátěžové situace. Co přesně se odehrává za volantem automobilu a jak je možné stresové situace zvládat?

Co je to stres?

Stres je souborem reakcí, kterými tělo reaguje na požadavky našeho života. Fyziologické teorie stresu hovoří o stresu jako o reakci, při níž je organismus připravován na fyzickou akci v podobě boje či útěku. Představitelé tohoto pojetí jsou např. W. Cannon či H. Selye (obecný adaptační syndrom). Výsledkem tělesné reakce na stres je aktivace sympatického nervového systému a nadledvin. Dochází pak k zrychlení srdeční činnosti, zvýšení krevního tlaku a napětí ve svalech, zbystření smyslů apod. Stresová reakce je adaptivním mechanismem, který slouží k přežití organismu. Tato adaptivní funkce stresu je cenná za určitých okolností, při kterých je potřeba vysoká míra aktivace – např. při sportu, vystoupení. Mezi pozitivní účinky stresové odezvy totiž patří např. stav zvýšené bdělosti, posílení svalů, snížení reakční doby, zvýšení schopnosti vydržet a bojovat, zmobilizovat všechny naše zdroje. Kromě tělesné reakce na stres vznikají dále projevy i v oblasti behaviorální a emoční.

Pro to, aby vznikla stresová reakce, je důležité, aby člověk vyhodnotil danou situaci jako stresovou. Tuto teorii rozpracoval např. Lazarus, který rozšířil teorie stresu o vliv lidské psychiky v podobě procesu hodnocení. V rámci tohoto hodnocení jedinec bere v úvahu charakteristiky situace a zdroje k jejímu zvládnutí (schopnosti, strategie apod.). K tomu, aby vznikla stresová reakce, musí člověk posoudit situaci jako ohrožení, ztrátu či výzvu a vyhodnotit, že má nedostatek zdrojů k jejímu zvládnutí.

Stres v dopravě

V oblasti dopravy může stresová reakce zvýšit bdělost a umožnit rychle zareagovat. V omezeném prostoru automobilu ovšem neexistuje možnost využít těla plně připraveného na akci, a tak dochází k negativním důsledkům v oblasti emoční, fyzické i behaviorální. Výraznými projevy jsou např. nervózní popojíždění, agresivní verbální projevy, vztek, pocit bezmoci, špatná nálada, únava apod. Dlouhodobým vystavením organismu působení stresu dochází k opotřebovávání adaptačních rezerv organismu a jeho vyčerpávání. To se pak projevuje např. zvýšeným rizikem vzniku kardiovaskulárních onemocnění, nemocemi pohybového ústrojí, negativními psychickými důsledky. Důkazem pro to, že řízení je vysoce stresující činnost, jsou výzkumy prováděné na profesionálních řidičích, u kterých byla zjištěna vyšší míra zdravotního rizika (kardiovaskulární choroby apod.) oproti běžné populaci.

Transakční teorie stresu

Je patrné, že základní stresové teorie nepokrývají celou oblast stresové problematiky v dopravě. Proto Matthews (2002) [8] provedl rozsáhlý výzkum a vytvořil koncepci řidičského stresu (viz obr.) vycházející z Lazarusovy teorie. Tato teorie popisuje, co vše hraje roli při vzniku stresové reakce a jaké jsou její složky. Nejdůležitějšími charakteristikami, které jsou zdrojem pro kognitivní procesy stresu (např. hodnocení vnějších požadavků, volba a regulace způsobů zvládání) jsou enviromentální stresory (např. dopravní zácpa, špatné počasí) a osobnostní faktory (např. agresivita, negativní

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

přesvědčení apod.). Stresová reakce pak s sebou nese subjektivní symptomy (např. únava, apatie, tenze apod.) a výkon (např. riskování, narušení kontroly apod.). Kromě toho Matthews (1996) [6] identifikoval 5 základních stylů zvládání stresu (copingu) ve vztahu k řízení, kterými jsou: 1. konfrontativní coping (riskování, útoky proti ostatním řidičům), 2. coping zaměřený na emoce (sebekritika, starosti), 3. přehodnocení (pozitivní „přeznačkování" situace na základě řidičových zkušeností), 4. vyhnutí (odklon pozornosti od problému), 5. coping zaměřený na úkoly (zvládnutí úkolu s cílem bezpečnosti). Zatímco první dva styly lze označit za nejvíce maladaptivní, poslední dva za nejadaptivnější. Z toho vyplývají možná opatření v oblasti tréninku řidičů – např. rozvoj pozitivních copingových strategií, nácvik identifikace maladaptivních strategií apod.

Stresory v dopravě

Stresory v dopravě mohou být hustá doprava, náledí, horko, ale i nedostatečné dopravní značení a špatný stav silnic. Kromě těchto charakteristik hrají velkou roli i interpersonální vztahy v dopravě – agresivita, bezohlednost dalších řidičů, mezilidské vztahy na silnicích, vliv spolujezdců, ale i pracovní vytížení či rodinná situace. Individuální faktory řidiče jako přesvědčení, postoje, osobnostní charakteristiky mají také nezanedbatelný vliv.

James a Nahl (2002) [3] uvádějí několik aspektů, které fungují jako stresory a vedou k vyjadřování hostility a agrese na silnicích a dálnicích. Jsou jimi např. imobilita (omezená schopnost pohybu v autě a s tím související pasivita vedoucí k nárůstu tenze), omezení (omezení pohybu způsobené dopravním značením a s tím související úzkost), regulace (neustálá hrozba postihu za porušování předpisů), nedostatek kontroly (nemožnost svobodně rozhodovat o průběhu jízdy vlivem nedostatku prostoru k pohybu), neustálá hrozba nebezpečí, teritorialita (prostor v autě a kolem něj je vnímán jako vlastní území, které je neustále narušováno), různost řidičů a neschopnost předvídat jejich chování, nároky na rozdělenou pozornost (telefonování, mluvení, poslech hudby), nepředvídatelnost dopravních situací (nejistota, nebezpečí na silnicích), nízká emoční inteligence a nedostatek tréninku řidičů.

Hartley a Hassani (1994) [1] uvádějí, že řidičský stres projevující se ve formě specifických prožitků související s řízením (např. agrese, iritace, anxieta a strach) má souvislost s vnějšími faktory (např. každodenní problémy, obtíže v zaměstnání).

Profesionální versus běžní řidiči

Pro profesionální i běžné řidiče představuje řízení vysoce náročnou činnost. Výzkum profesionálních řidičů se snaží postihnout specifika této skupiny. Např. Raggat (1991, in Machin) [4] se ve svém výzkumu věnoval řidičům autobusů. Zjistil, že dlouhé hodiny strávené za volantem vedou k maladaptivním strategiím zvládání stresu (jako např. překračování rychlosti, zneužívání stimulantů), které mají souvislost s výskytem symptomů stresu (únava, nespokojenost s prací, zdravotní těžkosti).

Rozdílu v míře a druhu stresu, který působí na řidiče nákladních a osobních automobilů se ve svém dotazníkovém šetření věnovali Hartley a Hassani (1994) [1]. Zjistili, že ačkoli byly projevy stresu postiženy obě skupiny, více stresových symptomů se projevilo u řidičů nákladních automobilů. Zatímco stres řidičů nákladních automobilů byl více spojen s nároky profese (např. dlouhé hodiny na cestách, cesty v noci apod.), stres běžného řidiče byl spojen s psychickým zdravím, věkem, pohlavím a agresivitou.

Stres a kvalita řízení

Stresové reakce v dopravě ovlivňují schopnost řízení, a tak souvisí s větším množství nehod. McMurray (1970, in Rowden 2006) [8] sledoval po dobu sedmi let řidiče, kteří byli v rozvodovém

řízení a zjistil u nich zvýšenou míru nehodovosti a přestupků oproti běžné řidičské populaci. Procento dopravních nehod a přestupků vzrůstalo v období šesti měsíců před rozvodem, vrcholu dosáhlo tři měsíce po rozvodu a pak klesalo.

Rowden a kol. (2006) [8] se věnovali vlivu běžných denních starostí na schopnost řízení. Míru stresu měřili prostřednictvím modifikované verze Daily Stress Inventory a řidičovo chování zjišťovali pomocí dotazníku Driver Behaviour Questionnaire. Mezi těmito charakteristikami zjistili vztah, a to zhoršení kvality řízení související s reakcí řidičů na denní problémy a starosti. Zejména emoce spojené s těmito problémy měly negativní dopad.

Hill a Boyle (2006) [2] se věnovali výzkumu vnějších charakteristik ovlivňujících míru vnímaného stresu. Vymezili čtyři nejdůležitější faktory, kterými jsou počasí, viditelnost, interakce s ostatními a řidičské úkoly. Dále pak zjistili, že např. ženy, podobně jako řidiči s nehodami v minulosti, vnímali více podnětů jako stresujících.

Agresivita za volantem

Agresivní chování bývá často reakcí na vnímaná omezení v dopravě a zároveň se stává stresorem pro ostatní řidiče. Má řadu podob - jedná se nepřiměřenou rychlost, styl jízdy plyn – brzda, nerespektování dopravních předpisů, „lepení“ se na pomale jedoucí automobily, trestání ostatních účastníků provozu např. nevhodným troubením apod. Matthews (1991) [5] uvádí, že agresivní chování v dopravě má souvislost s obecnou predispozicí k agresivitě a hostilitě a výskytem stresových situací v běžném životě.

Američané James a Nahl (2002) [3] na základě výzkumu toho, co si lidé myslí a cítí za volantem, vyslovují provokativní názor, že agresivní chování v dopravě se stává kulturní normou. Tyto hostilní řidičské normy si dle těchto autorů osvojujeme již v dětství jako pasažéři a v dospělosti tyto kulturní zvyklosti používáme. Tito autoři pojednávají i o termínu „road rage“ (zuřivost na silnicích), jehož projevy jsou extrémní agresivní výpady jako rvačky, hádky apod.

Odolnost vůči stresu

V řadě dopravních situacích nemůže řidič zcela změnit vnější okolí, které je do velké míry dané, a proto je nutné, aby sám disponoval charakteristikami, které mu pomohou situace zvládnout. Obecně lze říci, že dobrými předpoklady pro zvládání stresu za volantem mají řidiči s nízkou mírou neurotičnosti, vysokou frustrační tolerancí, celkovým pozitivním laděním. Důležité jsou např. copingové strategie zaměřené na zvládání náročných situací spojených s řízením. Matthews (1991) [5] uvádí ve svém přehledu výsledky čtyř studií a shrnuje, že řidičský stres je spojen s vyšší mírou neuroticismu, agresivity-hostility, výskytem každodenních problémů, sníženou úrovní koncentrace a negativními náladami.

Jak se vyrovnat se stresem za volantem?

Pro to, aby řidič stres co nejvíce minimalizoval, se doporučuje následující

- Před započetím jízdy si naplánujte trasu tak, abyste zbytečně nebloudili.
- Jezděte s časovou rezervou, abyste se vyhnuli časovému tlaku.
- Během řízení si vytvořte příjemnou atmosféru.
- Další řidiče na silnici považujte spíše za partnery a mějte k nim přátelský postoj.
- Pomáhejte ostatním řidičům, je-li to možné.
- Pozitivní změny v oblasti dopravy začněte sami u sebe přijetím vlastní zodpovědnosti, minimalizací rizika a vstřícným chováním.

- Můžete-li jít pěšky, či zvolit jiný druh dopravy než automobil, učiňte tak.

Pro profesionální řidiče i řidiče běžné je důležité, aby se zaměřili na zvyšování odolnosti vůči stresu. Jedná se o celkovou úpravu životosprávy od výběru vhodné stravy, přes pravidelný spánek a sport, až k osvojení relaxačních metod..

Při zvládání stresu jsou výhodné např. kognitivně-behaviorální výcviky, které se zaměřují na zpracování chybných přesvědčení a postojů, které vedou k tomu, že je daná situace subjektivně vnímána jako stresující. Australští výzkumníci Machin a Hoare navrhli na základě poznatků o typech copingových strategií výcvik zvládání únavy u řidičů autobusů, ve kterém jsou řidiči trénováni v identifikaci a nápravě maladaptivních copingových strategií.

Důležitost stresové problematiky si stále více uvědomují firmy přepravující osoby či zboží a nabízejí svým zaměstnancům kurzy osvojování dovedností zvládání stresu či zaměřené na osobnostní rozvoj.

Nečiň druhým, co nechceš, aby oni činili tobě

Největšími stresory v dopravě jsou bezohlednost, lhostejnost a agresivita. Přejme si tedy, aby stále více řidičů bylo na morální úrovni: Nečiň druhým, co nechceš, aby oni činili tobě. Pak bude na silnicích místo stresu panovat ohleduplnost a přátelství a společně zvládneme všechny nezdary počasí i omezení v dopravě.

Literatura:

1. Hartley, L. R., Hasani, J. E.. Stress, violations and accidents [online]. Applied ergonomics, 1994, 25 (4), s. 221 – 230. URL: http://www.drivermetrics.co.uk/publications/Hartley_ElHassani_94.pdf

2. Hill, D. J., Boyle, L. N. Driver stress as influenced by driving maneuvers and roadway conditions. Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour. 2006, 10 (3), s. 177 – 186. URL: http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6VN8-4M69P87-1&_user=10&_rdoc=1&_fmt=&_orig=search&_sort=d&view=c&_acct=C000050221&_version=1&_urlVersion=0&_userid=10&md5=eb8f97f6fb3d7c982ed0b4a94874b55d

3. James, L., Nahl, D. (2002). Dealing With Stress And Pressure In The Vehicle. Taxonomy of Driving Behavior: Affective, Cognitive, Sensorimotor. In Rothe, J. P.(Ed). Driving Lessons - Exploring Systems That Make Traffic Safer. University of Alberta Press, Edmonton, Canada.URL: http://www.drdriving.org/articles/taxonomy.htm

4. Machin, M. A., Hoare, P. N. The role of workload and driver coping styles in predicting bus drivers' need for recovery,positive and negative affect, and physical symptoms [online]. 2007.URL: http://www.drivermetrics.co.uk/publications/workload_and_driver_coping_styles2007.pdf

5. Matthews, G., Dorn, L., Glendon, I. A. Personality correlates of driver stress. Person individ. Diff. 1991,12 (6), s. 535 – 549. URL: http://www.drivermetrics.co.uk/Matthewsetal1991.pdf

6. Matthews, G., Desmond, P. A., Joyner, L., Carcary, B., & Gilliland, K. (1996). Validation of the Driver Stress Inventory and the Driver Coping Questionnaire. Proceedings of the International Conference on Traffic and Transport Psychology, Valencia, Spain. URL: http://www.drivermetrics.co.uk/publications/Matthews%20et%20al-96_q.pdf

7. Mathews, G. (2002). Towards a transactional ergonomics for driver stress a fatigue. Theoretical

Issues in Ergonomic Science, 3, 195 – 211. URL: http://www.drivermetrics.co.uk/Matthews2002.pdf

8. Rowden, P., Watson, B., Biggs, B (2006). The transfer of stress from daily hassles to the driving environment in a fleet sample. Queensland: Centre for accident research and road safety. URL: http://eprints.qut.edu.au/archive/00006248/01/6248_1.pdf