

## **VÝZKUM STRATEGIÍ ZVLÁDÁNÍ STRESU A JEJICH VZTAH K DALŠÍM CHARAKTERISTIKÁM U ŘIDIČŮ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY**

*Miroslava Horáková*

### **Abstrakt**

Cílem této práce je popsat, které strategie zvládání stresu používají řidiči sanitek a jaký je vztah těchto strategií k jiným proměnným (typ temperamentu, množství nehod a přestupků, aspirační úroveň apod.). Výsledky ukazují např. na souvislost negativních strategií zvládání stresu a vysoké míry neuroticismu, dále pak nízké aspirační úrovně a negativních strategií zvládání stresu apod. Skupina řidičů sanitek se ukazuje jako psychicky odolnější oproti běžné populaci – např. více používá pozitivní strategie zvládání stresu, má nižší míru neuroticismu apod.

**Klíčová slova:** stres, copingové strategie, aspirační úroveň, typy temperamentu

## **STRATEGIES OF STRESS COPING AND THEIR REFERENCE TO OTHER VARIABLES BY DRIVERS OF THE SALVAGE AND RESCUE SERVICE**

### **Abstract**

*The goal of this research is to describe types of coping strategies by drivers of salvage and rescue service and their reference to other variables (types of temperament, amount of accidents and offences etc.). The results show connections between negative types of coping and high level of neuroticism, further low aspiration level and negative strategies of stress coping etc. These drivers use more often positive stress-coping strategies, have lower level of neuroticism etc.*

**Keywords:** stress, coping strategies, level of aspiration, types of temperament

## Úvod

Problematika stresu je v dnešní době velmi aktuální. Skupina profesionálních řidičů zdravotní záchranné služby je stresorům vystavena každý den. V následujícím příspěvku jsme shrnuli výsledky výzkumu strategií zvládnání stresu u této skupiny řidičů, dále pak popsali souvislost mezi strategiemi zvládnání stresu a typy temperamentu. Tyto proměnné sledujeme i ve vztahu k jiným charakteristikám, které charakterizují skupinu profesionálních řidičů (např. délka praxe, aspirační úroveň, věk apod.).

## Teoretická východiska

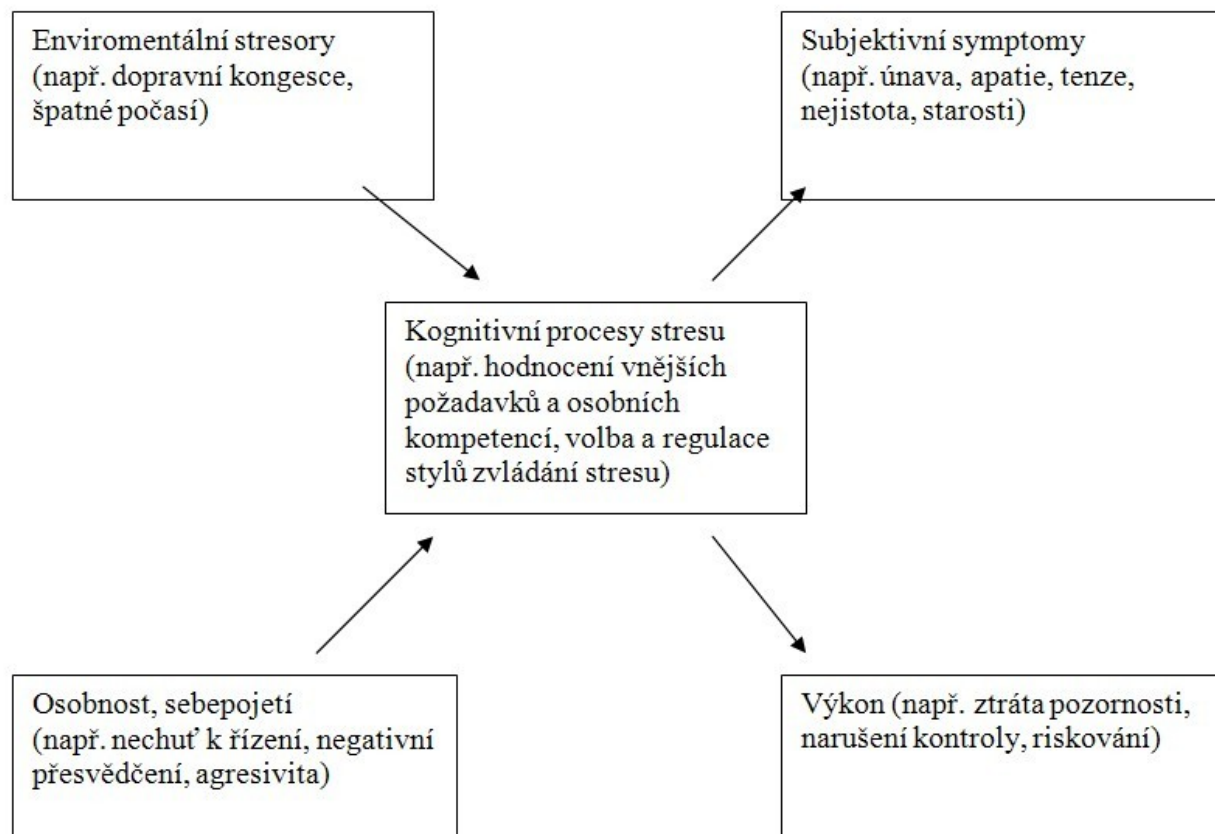
### Teorie stresu

Stres je soubor 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. Tím dochází např. k zrychlení srdeční činnosti, zvýšení krevního tlaku a napětí ve svalech, zbystření smyslů apod. Stresová reakce je tak adaptivním mechanismem, který by měl sloužit k přežití organismu.

Pro to, aby vznikla stresová reakce, je velmi důležité, jestli člověk danou situaci vyhodnotí jako stresovou. Tuto teorii rozpracoval např. Lazarus, který rozšířil teorie stresu o vliv kognitivního hodnocení. V rámci tohoto hodnocení bere jedinec v úvahu charakteristiky situace (subjektivní, objektivní) a zdroje k jejímu zvládnutí situace (např. schopnosti, strategie). Pro vznik stresové reakce musí jedinec posoudit situaci jako ohrožení, ztrátu či výzvu a vyhodnotit, že má nedostatek zdrojů k jejímu zvládnutí.

Je patrné, že základní stresové teorie sice pokrývají problematiku stresu v dopravě, podrobně ji ale nerozpracovávají. Proto Matthews (2001, 2002) provedl rozsáhlý výzkum a vytvořil koncepci řidičského stresu (obr. č. 1) vycházející z Lazarusovy transakční teorie stresu. Tato teorie pokrývá celou oblast dopravy a popisuje, co vše hraje roli při vzniku stresové reakce a jaké jsou její projevy.

Nejdůležitějšími charakteristikami, které jsou zdrojem pro kognitivní procesy stresu (např. hodnocení vnějších požadavků, volba a regulace způsobů zvládnání), jsou enviromentální stresory (např. dopravní zácpa, špatné počasí) a osobnostní faktory (např. agresivita, negativní 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) identifikoval 5 základních stylů zvládnání stresu ve vztahu k řízení, kterými jsou: 1. konfrontativní styl zvládnání stresu (riskování, útoky proti ostatním řidičům), 2. styl zvládnání stresu zaměřený na emoce (sebekritika, starosti), 3. přehodnocení (pozitivní „přeznačkování“ situace na základě řidičových zkušeností), 4. vyhnutí (odklon pozornosti), 5. styl zvládnání stresu zaměřený na úkoly (zvládnutí úkolu s cílem bezpečnosti). Zatímco první dva styly lze označit za nejvíce maladaptivní, poslední dva za nejvíce adaptivní. Z toho vyplývají možná opatření v oblasti práce s řidiči.



Obr. č. 1 – Transakční model stresu v dopravě

### Zvládnání stresu a osobnostní charakteristiky

V řadě dopravních situací nemůže řidič zcela změnit vnější okolí, které je do velké míry dané, a proto je nutné, aby sám disponoval charakteristikami, které mu pomohou situaci zvládnout. Obecně lze říci, že dobré předpoklady pro zvládnání stresu za volantem mají řidiči s nízkou mírou neurotičnosti, vysokou frustrační tolerancí a pozitivním přístupem k životu. Důležité jsou např. i strategie zvládnání stresu zaměřené na řízení vlastních emočních stavů.

V oblasti míry introverze a neurotičnosti v souvislosti se stresem jsou k dispozici teoretické předpoklady a výsledky výzkumů. Bylo zjištěno, že mezi nejsilnější prediktory stresu patří neuroticismus, používání negativních maladaptivních kognitivních postupů (Parkes, 1986; in Matthews, 1991), nízké duševní zdraví (Eysenck, 1970; in Matthews, 1991), problémy v chování, slabé pracovní přizpůsobení (Cooper a Payne, 1967; in Matthews, 1991). Extraverti jsou odolnější vůči stresu než introverti, jsou méně senzitivní k signálům ohrožení, více používají racionální strategie orientované na řešení problému. U extravertů mohou vyvolávat stresovou reakci nudné, dlouhé úseky, na kterých není dostatečné množství podnětů a stimulace. U introvertů naopak vyvolávají stres situace hlučné, s přetížením a velkým množstvím podnětů. Psychoticismus znamená nedostatek pocitů, což může znamenat nízkou vnímavost ke stresorům. Na druhou stranu lidé s vyšším

psychoticismem se mohou do stresových situací dostávat díky své antisociálnosti a snížené míře citlivosti.

Na základě údajů zjištěných z Eysenckova dotazníku se dá předpovídat řídičské chování a míra nehodovosti. Studie ukazují na vyšší výskyt nehod extravertů na základě jejich výpovědí. Důvodem tohoto faktu může být větší tendence extravertů riskovat, ale i např. větší otevřenost extravertů (oproti introvertům), kteří nemají zábrany přiznat se k této negativní zkušenosti. Stejně tak může být vysoká míra neuroticismu prediktorem vyšší míry nehodovosti.

Matthews (1991) uvádí výzkum zaměřený na zjištění vztahu mezi osobnostními charakteristikami popisovanými pomocí dotazníku EPQ a výsledky míry řídičského stresu DBI u řídičů různého věku. DBI (Driving behaviour inventory) je dotazník měřící obecný řídičský stres a dalších pět dimenzí: řídičskou agresí, nechuť k řízení, bdělost, iritaci (je-li řídič předjížděn) a tenzi (když předjíždí). Matthews zjistil, že P-skóry jsou u výzkumné skupiny řídičů vyšší, než jsou normy dané Eysenckem H. J. a Eysenckem S. B. G. (1975). Věk významně negativně koreloval s mírou řídičského stresu - čím vyšší věk, tím méně negativních stresových projevů (např. nižší agresivita, nízký celkový řídičský stres apod.). Nejvýznamnějším prediktorem stresu byla vysoká míra neuroticismu. Starší řídiči měli tendenci mít nižší hodnoty v E, N a P (v souladu s normami Eysencka, 1975). Nejsilnějším prediktorem řídičského stresu byla nízká míra neuroticismu. Autor dále na základě analýz uvádí, že lepším prediktorem nehodovosti jsou spíše výsledky DBI, než dotazníku EPQ. Dále pak Matthews shrnuje na základě přehledu výsledků 4 studií, že řídičský stres je spojen s vyšší mírou neuroticismu, agresivity-hostility, výskytem každodenních problémů, sníženou úrovní koncentrace a negativními náladami.

### **Kvalita řízení a aspirační úroveň**

Aspirační úroveň znamená výši cílů, které si člověk stanoví. Vysoké aspirace znamenají stanovení náročných cílů. Nízká úroveň aspirace znamená naopak stanovení cílů nízkých a podprůměrných.

Dosavadní výzkumy ukazují, že oba extrémní typy (tj. velmi nízká a velmi vysoká aspirační úroveň) jsou nositeli další psychologické problematiky. Pro řídiče s velmi vysokými aspiracemi je vše hračkou, vše zvládne apod., oproti tomu řídič s velmi nízkou aspirační úrovní je úzkostný, jeho dopravní chování může mít nečekané momenty, se kterými ostatní účastníci provozu nemusí počítat.

### **Cíl výzkumu**

Naším cílem je popsat skupinu řídičů sanitek z hlediska způsobů zvládnání stresu (tzn. strategií, které preferují), typu temperamentu a aspirační úrovně. Dalším cílem je postihnout vzájemné vztahy mezi strategiemi zvládnání stresu, osobnostními charakteristikami, aspirační úrovní a mírou nehodovosti u této skupiny řídičů; dále pak popsat rozdíly v osobnostních charakteristikách a strategiích zvládnání stresu mezi jednotlivými skupinami (různé věkové skupiny; vyšší a nižší míra nehodovosti).

Na základě těchto zjištění popíšeme skupinu profesionálních řídičů z hlediska sledovaných charakteristik, dále pak vyvodíme možnosti práce s touto skupinou řídičů např. v podobě kurzů zvládnání stresu apod. Tento výzkum může být dále rozpracován

vytvořením testových metod řídičského stresu, které zatím na našem trhu chybí. Mohlo by se jednat o překlad zahraničního dotazníku nebo o vytvoření vlastního.

## **Výzkumné otázky, hypotézy**

### **Testované hypotézy:**

1. Existuje vztah mezi typem temperamentu a strategiemi zvládnání stresu.
2. Řidiči s nízkou mírou neuroticismu se liší od řidičů s vysokou mírou neuroticismu v strategiích zvládnání stresu.
3. Řidiči s vysokou mírou extroverze se liší od řidičů s nízkou mírou extroverze v strategiích zvládnání stresu.
4. Mladí řidiči se liší od starších řidičů v jednotlivých dimenzích temperamentu a strategiích zvládnání stresu.
5. Řidiči s delší praxí v řízení se liší od řidičů s kratší praxí v jednotlivých dimenzích temperamentu a strategiích zvládnání stresu.
6. Řidiči se zkušeností s nehodou se liší od řidičů bez nehod v jednotlivých dimenzích temperamentu a strategiích zvládnání stresu.
7. Řidiči s přestupky se liší od řidičů bez přestupků v jednotlivých dimenzích temperamentu a strategiích zvládnání stresu.
8. Řidiči s různou mírou aspirační úrovně se od sebe liší v jednotlivých dimenzích temperamentu a strategiích zvládnání stresu.

## **Výzkumný soubor, použité metody**

### **Výzkumný soubor**

Výzkumný soubor tvořilo 60 řidičů ZZS (zdravotní záchranné služby), kteří testové metody vyplňovali v rámci stáže z dopravní psychologie, která je součástí jejich dalšího vzdělávání. Testový soubor tvořilo 59 mužů a 1 žena, věkový průměr byl 36,8 let. Probandi měli v průměru praxi v řízení jako řidiči záchranné služby 5,25 roku (Modus = 2 roky, Medián = 5 let, Min = 0 let, Max = 26 let) a celkovou průměrnou praxi v řízení motorového vozidla 19,6 let (Modus = 17 let, Medián = 18 let, Min = 6 let, Max = 37 let).

Účast na výzkumu byla z jejich strany dobrovolná a informovali jsme je o tom, že výsledky budou zpracovány anonymně a jen pro účely výzkumu. Abychom zvýšili motivovanost účastníků při vyplňování dotazníků, nabídli jsme jim, že je v případě zájmu seznámíme s jejich výsledky. O tuto možnost projevila zájem většina řidičů a výsledky jsme jim buď zaslali v elektronické podobě nebo je s nimi osobně seznámili.

## Použité metody

### **Strategie zvládání stresu SVF 78 (Janke, W., Erdmannová G.)**

Jedná se o dotazník, který vychází z Lazarusovy teorie stresu. Lze jej popsat jako vícedimenzionální sebezpozorovací inventář zachycující individuální tendence pro nasazení různých způsobů reagování na stres v zátěžových situacích.

*Dotazník má několik subtestů:*

Podhodnocení, odmítání viny, odklon, náhradní uspokojení, kontrola situace, kontrola reakcí, pozitivní sebeinstrukce, potřeba sociální opory, vyhýbání se, úniková tendence, perseverace, rezignace, sebeobviňování.

Mezi pozitivní strategie, které vedou k redukci stresu, patří prvních sedm strategií, negativní (tzn. nevedou k redukci stresu, nýbrž míru stresu mohou zvýšit) jsou naopak poslední čtyři. V rámci celkové pozitivní strategie zvládání stresu se rozlišují tři typy: POZ 1 (zahrnuje podhodnocení a odmítání viny), POZ 2 (zahrnuje odklon, náhradní uspokojení), POZ 3 (zahrnuje kontrolu situace, kontrolu reakce a pozitivní sebeinstrukci).

### **Eysenckův osobnostní dotazník EPQ-R**

Jedná se o osobnostní dotazník, který měří 3 hlavní dimenze osobnosti (extraverze – introverze, neuroticismus a psychoticismus), dále pak doplňkovou dimenzi „lži škálu“.

### **Test aspirační úrovně**

Jedná se o klasickou pokusnou situaci, která má formu soutěže. Pokusná osoba má za úkol udělat během 10 sekund co nejvíce křížků do čtverečků. Odhaduje svůj výkon, který pak může porovnat s reálným výkonem. Na základě zjištěných údajů pak vypočteme kvocient úrovně aspirace. Výsledkem je jedna z pěti úrovní aspirací, přičemž riziková je první (příliš nízká) a pátá (příliš vysoká) úroveň.

### **Dotazník na zjištění míry nehodovosti a přestupků**

V rámci tohoto dotazníku vyplňují řidiči, jak dlouhou praxi mají v řízení osobního vozidla a jako řidiči ZZS; dále pak uvádějí, zda měli nějaké nehody a přestupky (jako řidič ZZS, jako běžný řidič) a čeho se týkaly.

## Výsledky

Pro zpracování dotazníků jsme použili program SPSS. V následující části uvedeme výsledky formou tabulek. Tyto výsledky potom budeme následně interpretovat v další části.

### **Popisné statistiky**

V následující části uvedeme průměry, směrodatné odchylky strategií zvládání stresu a dimenzí temperamentu.

Tab. č. 1: Popisné statistiky jednotlivých strategií zvládání stresu

		Podhodnocení	Odmítání viny	Odklon	Náhradní uspokojení	Kontrola situace	Kontrola reakcí
N	Platné	60	60	60	60	60	60
	Chybí	1	1	1	1	1	1
Průměr		53,56	53,36	52,26	54,16	52,31	51,90
Medián		54,50	54,00	53,00	56,00	53,00	52,00
Modus		58,00	54,00	51,00	54,00	50,00	48,00
Sm. odchylka		8,99	12,34	10,20	10,48	9,65	9,50
Rozptyl		80,89	152,33	104,19	109,83	93,13	90,29
Minimum		14,00	14,00	15,00	10,00	17,00	17,00
Maximum		75,00	73,00	69,00	71,00	72,00	75,00

Tab. č. 2: Popisné statistiky jednotlivých strategií zvládání stresu

		Pozitivní sebeinstrukce	Potřeba sociální opory	Vyhybání se	Úniková tendence	Perseverace	Rezignace	Sebeobviňování
N	Platné	60	60	60	60	60	60	60
	Chybí	1	1	1	1	1	1	1
Průměr		48,20	53,36	56,41	51,81	43,95	49,53	48,16
Medián		49,00	54,00	57,50	54,00	45,00	48,00	50,00
Modus		43,00	48,00	53,00	58,00	43,00	48,00	58,00
Sm. odchylka		9,88	10,25	9,69	11,42	10,65	10,31	11,49
Rozptyl		97,68	105,25	93,90	130,52	113,60	106,42	132,10
Minimum		13,00	14,00	18,00	10,00	10,00	8,00	,00
Maximum		69,00	75,00	73,00	73,00	62,00	67,00	67,00

Tab. č. 3: Popisné statistiky jednotlivých strategií zvládání stresu a dimenzí temperamentu

		POZ 1	POZ 2	POZ 3	POZ	NEG	Extroverze	Neuroticismus	Psychoticismus	Lži skór
N	Platné	60	60	60	60	60	59	59	59	59
	Chybí	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Průměr		12,65	12,98	16,98	54,49	48,07	7,32	2,75	2,58	5,31
Medián		13,00	12,75	16,60	57,00	51,00	7,00	2,00	3,00	6,00
Modus		11,50	12,50	16,30	57,00	55,00	6	2	3	7
Sm. odchylka		3,06	3,71	2,797	10,18	12,45	3,26	2,27	1,48	2,70
Rozptyl		9,41	13,81	7,82	103,7	155,10	10,67	5,15	2,21	7,31
Minimum		3,50	,00	10,60	6,70	2,75	0	0	0	0
Maximum		21,00	27,00	23,30	73,00	69,00	12	12	9	10

### *Nehody, přestupky – popisné statistiky*

V rámci výzkumného souboru dosáhlo 9,8 % řidičů nejnižší aspirační úrovně a 8,2 % nejvyšší aspirační úrovně. 26,4 % mělo spíše nízkou aspirační úroveň (druhá kategorie), 34,4 % dosáhlo střední aspirační úrovně a 16,4 % se zařadilo do spíše vyšší aspirační úrovně (čtvrtá kategorie).

85,2 % řidičů souboru nemělo za sebou nehodu jako řidič záchranné služby, oproti 11,5 % řidičů, kteří už nehodu prožili (z toho 9,8% bylo jen účastníkem nehody a 1,6 % nehodu zavinilo).

90,2 % řidičů souboru nemá zkušenost s nehodou jako běžný řidič osobního automobilu, oproti 6,6 %, kteří nehodu zažili (z nich 4,9 % se nehody jen zúčastnilo a 1,6 % nehodu zavinilo).

77 % řidičů nemá za sebou žádný evidovaný přestupek jako běžný řidič, 18 % řidičů oproti tomu tuto zkušenost za sebou má.

### **Srovnání průměrů**

Provedli jsme test normálního rozložení a zjistili jsme, že bude vhodnější na tento výzkumný soubor použít neparametrické testy. Pro srovnání průměrů jsme použili neparametrický Mann-Whitney test.

Skupiny jsme vždy rozdělili podle určitých charakteristik (vztah k výzkumným hypotézám) a zjistili rozdíly mezi těmito skupinami v dimenzích temperamentu a strategiích zvládnání stresu. Byla-li proměnná intervalová, pak jsme pro bod rozdělení použili ve většině případů hodnotu blízkou mediánu souboru nebo údaj v souvislosti s teoretickými předpoklady (např. mladí řidiči – věková hranice 30 let).

### *Aspirační úroveň a další charakteristiky*

V rámci aspirační úrovně jsme vyčlenili první (nejnižší aspirační úroveň) a pátou skupinu (nejvyšší aspirační úroveň) a porovnali jsme, ve kterých charakteristikách se tyto skupiny statisticky významně liší ( $p < 0,05$ ). Zjistili jsme, že se skupiny liší v průměrech na následujících škálách: potřeba sociální opory, sebeobviňování, neuroticismus a psychoticismus.

### *Přestupky a jejich vztah k dalším charakteristikám*

Zjistili jsme statisticky významný rozdíl ( $p < 0,05$ ) v průměrech mezi skupinou, která má za sebou přestupky při řízení jako běžný řidič a která je bez přestupků, a to v strategii zvládnání stresu formou rezignace a v celkové negativní strategii zvládnání stresu.

### *Délka praxe jako řidič ZZS a další charakteristiky*

Mezi skupinou s delší (větší než 4) a kratší (menší nebo rovno 4) praxí se neprokázaly statisticky významné rozdíly.

Srovnali jsme řidiče bez praxe jako řidič ZZS s řidiči s jednoletou praxí. Zjistili jsme, že se průměry těchto skupin statisticky významně liší v strategii kontrola reakcí, perseverace, POZ 3 (pozitivní strategie: kontrola reakcí, kontrola situace a pozitivní sebeinstrukce) a psychoticismus.



### *Neuroticismus a jeho vztah k dalším charakteristikám*

Mezi skupinou s nižší (hodnota: menší nebo rovno než 3) a vyšší mírou (hodnota: větší než 3) neuroticismu se prokázal statisticky významný rozdíl mezi průměry ( $p < 0,05$ ), a to v strategii zvládnání stresu formou perseverace, sebeobviňování a pozitivními strategiemi POZ 2 (odklon, náhradní uspokojení).

### **Testované hypotézy:**

Přijímáme hypotézu č. 1, 2, 7, 8, zamítáme hypotézy č. 3, 4, 5, 6.

### **Diskuse**

Z výsledků vyplývá, že řidiči sanitek mají nižší skór na jednotlivých negativních strategiích zvládnání stresu (jako např. rezignace, sebeobviňování, perseverace) oproti většině pozitivních strategií a i na celkové negativní strategii NEG. Spíše tedy používají pozitivní strategie, které vedou k redukci míry stresu. Tento výsledek lze předpokládat, protože u profesionálních řidičů je nutné, aby byli odolní vůči stresu a zvládali řadu stresových situací. Přesto je v rámci celého výzkumného souboru patrné, že někteří řidiči mají tendenci k používání spíše negativních strategií, které korelují s vyšší mírou neuroticismu. U těchto řidičů jsou na místě např. opatření v podobě duševní hygieny.

Z popisných statistik dále vyplývá, že tato skupina profesionálních řidičů dosahuje nižšího skóru na škále neuroticismu oproti běžné populaci. Tento fakt lze předpokládat, protože řidiči ZZS procházejí výběrem formou psychologické diagnostiky, při které je nízká míra neuroticismu, která souvisí s odolností a stabilitou člověka, důležitou podmínkou. Oproti tomu má tato skupina vysoký lži skór oproti běžné populaci – tento jev lze vysvětlit tím, že mají tito řidiči tendenci jevit se v „lepší světlo“ v souvislosti s tím, že se jedná o testovou situaci. Kombinace vysokého L-skóru a nízkého neuroticismu je typická pro tzv. repressors (kognitivní styl vyrovnávání se s ohrožujícími podněty). Tito jedinci uvádějí nízkou subjektivní rozrušitelnost, ale reagují objektivně silně.

Zjistili jsme, že se jedinci s velmi nízkou mírou aspirace liší od jedinců s velmi vysokou mírou aspirace. Jedinci, pro které je typické, že si kladou nižší cíle (1. aspirační úroveň), mají větší potřebu sociální opory (tzn. více potřebují podporu blízkých lidí) a vykazují větší tendenci hledat vinu za vznik stresové situace u sebe (sebeobviňovat se). Dále pak mají vyšší míru neuroticismu (dali by se popsat jako více labilní, méně psychicky odolní) a nižší míru psychoticismu (jsou přívětivější a přátelštější než skupina s vysokou aspirační úrovní). Toto lze odůvodnit tím, že jedinci s nízkou mírou aspirační úrovně mají nižší sebedůvěru. Oproti tomu jedinci, kteří si kladou příliš vysoké cíle, kterých nedokáží vždy dosáhnout, jsou více nezávislí, mají menší míru neuroticismu, ale naopak vysokou míru psychoticismu (nízká citlivost a vnímavost, „zatvrzelost“).

Řidiči, kteří mají za sebou přestupek, vykazují vyšší skór v strategii rezignace a v celkové negativní strategii zvládnání stresu. Tato souvislost by se dala vysvětlit tím, že řidiči, kteří mají za sebou přestupky, disponují rizikovým chováním. Rizikové chování lze vysvětlit jak nepříznivými osobnostními charakteristikami, tak i stresovou reakcí. Tito řidiči tedy pravděpodobně reagují na stres negativními strategiemi zvládnání stresu (např. rezignace, sebeobviňování), čímž stres neredukují, nýbrž prohlubují, což se může projevit i v rizikovém chování v dopravě.

Zajímavé srovnání jsme provedli, když jsme porovnali řidiče s 0 let praxe jako ZZS (tzn. lidé, kteří se na výkon profese teprve připravují) a řidiče, kteří již mají 1-letou praxi. Ukázalo se, že skupina bez praxe má nižší průměr na škále psychoticismu. Dá se tedy říci, že řidiči s praxí jsou méně vnímaví a citliví, což pravděpodobně souvisí se snižováním citlivosti vůči řadě náročných situací, kterých jsou řidiči v profesi záchranáře svědkem. Oproti tomu má skupina s praxí vyšší průměrný skóre v pozitivních strategiích zvládání stresu souvisejících se sebekontrolou, kontrolou situace a sebekovzbuzováním. Vyššího průměrného skóru dosáhla tato skupina ale také na škále perseverace (tzn. ulpívání na jednom problému, neustálé přemítání) oproti skupině bez praxe. Můžeme shrnout, že řidiči s praxí více používají pozitivní strategie zvládání stresu týkající se sebekontroly a kontroly situace, ale i negativní strategii perseverace, oproti tomu řidiči bez praxe jsou citlivější a vnímavější.

Skupinu řidičů jsme rozdělili dle míry neuroticismu a zjistili rozdíl mezi oběma skupinami v tomto směru: Jedinci s nízkou mírou neuroticismu dosahují oproti jedincům s vyšší mírou neuroticismu nižšího skóru v strategiích zvládání stresu formou perseverace, sebeobviňování, oproti tomu vyššího skóru v celkové pozitivní strategii zvládání stresu. Tento vztah lze interpretovat tak, že projevem vyšší míry neuroticismu je sebeobviňování, neschopnost se myšlenkově odpoutat od řešeného problému apod. Oproti tomu pozitivní strategie zvládání stresu, tzn. strategie vedoucí k redukci stresu, jsou typické pro menší míru neuroticismu.

Na základě teoretických předpokladů lze očekávat, že jedinci s vyšší mírou extroverze budou mít větší míru odolnosti vůči stresu. V našem výzkumném souboru by bylo možné na základě tohoto předpokladu očekávat vyšší míru používání pozitivních strategií zvládání stresu, které vedou k jeho redukci, a tak zajišťují odolnost řidiče vůči stresu. Tento rozdíl ve strategiích zvládání stresu mezi řidiči s malou a velkou mírou extroverze jsme však nezjistili.

Předpokládali jsme, že mladí řidiči se budou odlišovat od starších řidičů v používaných strategiích zvládání stresu nebo v průměrech na dimenzích temperamentu. Tento rozdíl se neprokázal, i když jsme k rozdělení souboru použili různé věkové hranice (30 let, 35 let). Vysvětlením může být specifická zkoumané skupiny. Skupina profesionálních řidičů je charakteristická např. tím, že musí být odolnější vůči stresu, mít nižší míru neuroticismu, a to nezávisle na věku apod. V běžné populaci by se na základě studií daly očekávat rozdíly v různých osobnostních charakteristikách mezi mladšími a staršími řidiči.

## Závěr

V rámci výsledků je potřeba zohlednit fakt, že se jedná o skupinu profesionálních řidičů. Výsledky tak nelze zobecňovat na celou populaci řidičů, jak vzhledem k výše uvedenému faktu, tak vzhledem k velikosti výzkumného souboru. Tento výzkum lze považovat za explorační v rámci dané problematiky. Bylo by vhodné ho rozpracovat, a to ve směru naznačeném níže.

Použitý dotazník „Strategie zvládání stresu“ popisuje obecné strategie skupiny k zvládání stresu, nejedná se tedy o popis řidičského stresu (i když můžeme předpokládat vztah mezi tím, jak obecně řidič reaguje na stres a jak reaguje za volantem). Do budoucna by bylo vhodné, jak už bylo zmíněno v úvodu, připravit dotazník řidičského stresu, který by umožnil zjistit způsoby zvládání stresu a reakce na zátěž (např. míra agresivity, napětí

apod.) u řidičů. Vzhledem k tomu, že např. na základě zahraničního dotazníku DBI (Driving behaviour inventory) je možné predikovat míru nehodovosti (lépe než např. na základě osobnostních dotazníků, jako např. EPQ), pak by se jistě našlo praktické uplatnění dotazníků při selekci rizikových řidičů. Vytvořený dotazník řidičského stresu by bylo vhodné použít na větším výzkumném souboru řidičů a dát ho do vztahu k jiným osobnostním charakteristikám a údajům o nehodovosti.

Zajímavou možností, jak navázat na tento výzkum, by bylo navrhnout metodiku provádění kurzů zvládnání stresu pro profesionální řidiče. Při zvládnání stresu jsou výhodné kognitivně-behaviorálně pojaté výcviky, které se zaměřují na zpracování chybných přesvědčení a postojů, jež vedou k tomu, že je daná situace subjektivně méně vnímána jako stresující. Např. australští výzkumníci Machin a Hoare navrhli na základě poznatků o typech copingu výcvik zvládnání únavy u řidičů autobusu, ve kterém jsou řidiči trénováni v identifikaci a nápravě maladaptivních strategií zvládnání stresu.

## Literatura

Cooper, R., & Payne, R. (1967). Extraversion and some aspects of work behavior. *Personnel Psychology*, 20, s. 45 – 47.

Eysenck, H. J., & Eysenck, S. B. G. (1993). *Eysenckovy osobnostní dotazníky pro dospělé: příručka*. Bratislava: Psychodiagnostika.

Eysenck, H. J. (1970). *The structure of human personality* (3rd ed). London: Methuen.

Eysenck, H. J. , & Eysenck, S. B. G. (1975). *Manual of the Eysenck Personality Questionnaire*. London: Hodder and Stoughton.

Janke, W., & Erdmannová, G. (2003). *Strategie zvládnání stresu – SVF 78*. Příručka. Praha: Testcentrum.

Machin, M. A., & Hoare, P. N. (2008). The role of workload and driver coping styles in predicting bus drivers' need for recovery, positive and negative affect, and physical symptoms. *Anxiety, Stress & Coping*, 21, 4, s. 359 - 375.

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*. Dostupné z WWW: <[http://www.drivermetrics.co.uk/publications/Matthews%20et%20al-96\\_q.pdf](http://www.drivermetrics.co.uk/publications/Matthews%20et%20al-96_q.pdf)>

Matthews, G., Dorn, L., & Glendon, I. A. (1991) Personality correlates of driver stress [online]. *Person individ. Diff.*, Vol 12, No 6, s. 535 – 549. [cit. 24. 7. 08]. Dostupné z WWW: <http://www.drivermetrics.co.uk/Matthewsetal1991.pdf>

Mathews, G. (2002). Towards a transactional ergonomics for driver stress a fatigue [online]. *Theoretical Issues in Ergonomic Science*, 3, s. 195 – 211. [cit. 29. 7. 08]. Dostupné z WWW: <http://www.drivermetrics.co.uk/Mathews2002.pdf>

Parkes, K. R. (1986). Personality, coping and coping effectiveness in an adult sample. *Journal of Personality*, 54, s. 385 – 405.

**O autorce:** Mgr. Miroslava Horáková pracuje v Centru dopravního výzkumu v Oblasti psychologie v bezpečnosti silničního provozu. V rámci své práce se věnuje problematice profesionálních řidičů, mladých řidičů, rehabilitačních programů pro řidiče a výzkumu řidičského stresu.

**Kontaktní údaje:**

email: [miroslava.horakova@cdv.cz](mailto:miroslava.horakova@cdv.cz)

adresa: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. , Líšeňská 33a, 639 00 Brno

---

Horáková, M. (2009). Výzkum strategií zvládnání stresu a jejich vztah k dalším charakteristikám u řidičů záchranné služby. *E-psychologie* [online]. 3(2), 10-21 [cit. vložit datum citování]. Dostupný z WWW: <<http://e-psycholog.eu/pdf/horakova.pdf>>. ISSN 1802-8853.