

Stres u řidičů městské hromadné dopravy: role copingu, osobnostních faktorů a životní spokojenosti

Stress among Urban Transport Drivers: the Role of Coping, Personality, and Life Satisfaction

**Miroslava Horáková, Lucie Vondráčková,
Petr Zámečník**

Oblast dopravní psychologie,
Centrum dopravního výzkumu v. v. i.



Psychologie a její kontexty 11 (2), 2020, 21–34
<https://doi.org/10.15452/PsyX.2020.11.0008>

Abstrakt Výzkumu se zúčastnilo 641 řidičů městské dopravy s cílem zjistit, jakou roli hrají osobnostní faktory měřené NEO-FFI, copingové strategie měřené SVF-78 a životní spokojenost měřená dotazníkem životní spokojenosti (DŽS) na uváděnou míru stresu zjišťovanou ad hoc vytvořeným dotazníkem Urban Drivers Stress Situations Inventory. Výsledky ukázaly, že celková míra stresu koreluje pozitivně s neuroticismem a záporně s extravertí a přívětivostí; negativně pak s životní spokojeností. Celková vnímaná míra stresu pozitivně koreluje s negativními, ale i pozitivními copingovými strategiemi. Negativní copingové strategie jsou v kladném vztahu k neuroticismu a záporném vztahu k extravertí a otevřenosti. Pozitivní copingové strategie jsou v kladném vztahu k extravertí, přívětivosti a svědomitosti. Regresní analýza prováděná metodou enter ukázala, že copingové strategie samy o sobě vysvětlují 24% variance. Osobnostní faktory, především neuroticismus, hrají pouze menší, okrajovou negativní roli. Životní spokojenost má pozitivní vliv na redukci stresu. Čím vyšší je životní spokojenost, tím nižší je míra stresu.

Klíčová slova stres, řidič městské hromadné dopravy, osobnost, copingové strategie, životní spokojenost.

Abstract The profession of driver belongs among high-risk, demanding jobs in terms of health status and psychical wellbeing. On a daily basis, drivers are exposed to high demands and stressors, which can harm their health and wellbeing. The main goal of this research was to verify relations between personality traits, coping strategies and life satisfaction, and to evaluate their influence on reported stress levels in the group of urban transport drivers. On a sample of 641 drivers, the study surveyed the influence of personality traits measured by NEO-FFI, coping strategies measured by SVF-78 and life satisfaction measured by DŽS on reported stress level, measured by the questionnaire Urban Drivers Stress Situations Inventory. The results show that the biggest stressors for drivers are traffic circumstances (other drivers, traffic congestion, tense working hours), passengers, technical problems of vehicles and bad management by their bosses. The total stress level correlates positively with neuroticism and negatively with extraversion and agreeableness; negatively with life satisfaction. The total reported stress level correlates positively with negative and positive coping strategies. Negative coping strategies are in a positive relationship to neuroticism and a negative relationship to extraversion and openness to experience. Positive coping strategies are in a positive relationship with extraversion, agreeableness, and consciousness. Regression analysis done with an enter method showed that coping strategies explain 24% of the variance. Personality factors – especially neuroticism – play a smaller, negative role. Life satisfaction has a positive influence on stress reduction; the higher the life satisfaction, the lower the stress level. In sum, the total stress level was lower than expected. In terms of perceived stressors, the results concur with foreign studies. The results point to the existence of significant relationships between perceived stress and personality factors. However, according to the results of regression analysis, the impact of personality factors is lower concerning stress level prediction. The coping strategies seem to be a good predictor of perceived stress level by a driver, especially the strategies perseveration and escape tendency. This is the first study done on the Czech population and may be taken as exploratory research bringing the first insight into this topic. It is therefore recommended to pay attention to this research theme in the future; further research should focus e.g., on finding if neuroticism is a dispositional factor or the result of dealing with stressful situations. In terms of the findings' application, it is recommended to use the strong effect of coping strategies by stress prediction that implies possible preventative measures such as anti-stress programs (finding maladaptive strategies and their re-education).

Keywords stress, urban transport drivers, personality, coping strategies, life satisfaction.

Stres u řidičů městské dopravy

Práce profesionálního řidiče je stresující výrazně více než jiné profese (Jovanović et al., 2008). Profesionální řidiči jsou oproti neprofesionálům náchylnější ke stresovým reakcím a riskantnímu dopravnímu chování (Öz, Özkan, & Lajunen, 2010). Zvláště silný je tento negativní vliv u řidičů městské hromadné dopravy, kde se kumuluje velké množství faktorů vedoucích ke stresu a únavě. Mezi těmito faktory bývají uváděny vysoké a často konfliktní nároky (např. jízda načas vs. bezpečná jízda), nízká míra autonomie, nízká míra vnímané podpory ze strany managementu, problémy s ergonomií, ohrožení násilím ze strany cestujících, náročné směny, časový tlak, sociální izolace, šikana ze strany kolegů, cestujících či nadřízených (Kompier & Di Martino, 1995; Glasø, Bele, Nielsen, & Einarsen, 2011).

Každodenní vystavení stresorům má negativní dopad na zdraví a psychickou pohodu řidičů. Dle výzkumu na více než tři tisících profesionálních řidičích (Useche, Cendales, Montoro, & Esteban, 2018) jich trpí vysokým pracovním vypětím 29 % a mezi jeho důsledky patří ovlivnění psychického zdraví řidičů, dále pak vznik dopravních nehod a přestupků. Intenzita pracovního stresu souvisí s vyhořením (Chen & Cunradi, 2008), ovlivňuje psychofyziologické ukazatele stresu, jako jsou krevní tlak a tepová frekvence (Evans, Johansson, & Rydstedt, 1999) hladina stresových hormonů v moči (Aronsson & Rissler, 1998; Evans & Carrere, 1991) nebo hladina glukózy, cholesterolu a triacylglycerolů (Jovanović et al., 2008), což jsou faktory, které negativně působí na fyzické zdraví. Mezi fyzické potíže objevující se u řidičů patří problémy se soustavou kardiovaskulární (např. hypertenze), gastrointestinální (např. dyspepsie) a kosterně-svalovou (např. bolest zad) (Taklikar, 2016). K psychickým obtížím se řadí deprese a úzkosti nebo i posttraumatická stresová porucha.

Vliv copingových strategií, osobnostních charakteristik a životní spokojenosti na snížení stresu

Osobnostní charakteristiky řidičů, způsob, jakým se staví ke zvládnání zátěže, a další okolnosti jejich životů mají prokazatelný vliv jak na prožívanou zátěž, tak na její dopady. Některé studie se zabývaly vlivem různých copingových strategií používaných řidiči a jejich dopady na zažívanou míru stresu. Chen a Kao (2013) zjistili, že adaptivní zvládací strategie (konkrétně zvládnání zaměřené na přehodnocení situace) redukuje negativní vliv pracovní zátěže na vyhoření, zatímco sebekritika naopak vliv pracovní zátěže na vyhoření zvyšuje. Méně adaptivní copingové strategie (konfrontativní zvládnání a zvládnání zaměřené na emoce) souvisí s vyšší potřebou regenerace po práci a také s vyšší mírou negativních emocí; konfrontativní zvládnání vede k vyššímu množství fyzických symptomů; zvládnání zaměřené na emoce vede k tomu, že řidiči zažívají méně pozitivních emocí; naopak zvládnání zaměřené na přehodnocení situace vede k vyššímu množství pozitivních emocí (Machin & Hoare, 2008). Řidiči MHD v Indii v kvalitativní studii uvádějí, že důležitou copingovou strategií pro ně jsou volnočasové aktivity a činnosti, které jim poskytují duševní i fyzický únik od nároků práce. Za významné v rámci vyrovnání se se stresem

považují využití humoru, zdůrazňují také rovnováhu osobního a pracovního života (Dhar, 2008). Shamo-Nir & Koslowsky (2010) zjistili, že důležitým faktorem vedoucím ke konstruktivním způsobům zvládnání stresu je vyšší délka řídičské praxe.

Předpokládáme-li, že vztah pracovního stresu a jeho dopadů se u řidičů podstatně neliší od zbytku populace, lze uvést i některé výzkumy, které se tímto tématem zabývají obecněji. Na to, jak moc pracovníci vnímají stresory a jaké strategie zvládnání volí, mají vliv jejich osobností rysy. Některé osobnostní rysy vedou k zvýšení akutní psychologické reakce na stres, včetně negativních emocí a zhoršení aktuálního výkonu (Matthews, Lin, & Wohleber, 2017). Například kombinace vysokého neuroticismu a nízké svědomitosti vede k vyšší míře vnímaných stresorů, naopak nízký neuroticismus a vysoká extraverte a/ nebo nízká svědomitost vedou k nižší míře vnímaných stresorů. Kombinace vysoké extraverte a vysoké svědomitosti vede k vyššímu využití zvládnání zaměřeného na problém nebo jeho řešení (tj. aktivní copingová strategie), naopak kombinace vysokého neuroticismu a nízké svědomitosti vede k menšímu využití tohoto typu zvládnání a k častějším využitím dysfunkčního copingu, konkrétně popření a ústup (Grant & Langan-Fox, 2006). Carver & Connor Smith (2010) shrnují, že mezi rysy osobnosti a specifickými copingovými strategiemi existuje řada rozmanitých vztahů, které jsou moderovány dalšími faktory, jakými jsou věk, závažnost stresorů a časová prodleva mezi samotným copingem a časem, v němž je o něm referováno. Afshar et al. (2015) ve svém výzkumu zjistili, že adaptivní rysy osobnosti jsou spojeny s aktivním copingem, maladaptivní rysy souvisí s pasivním copingem, který způsobuje vysokou míru stresu. Straud, McNaughton-Cassill a Fuhrman (2015) zjišťovali vztah osobnostních rysů dle Big five a dvou typů copingu – preventivního (jehož cílem je minimalizovat risk) a proaktivního (kdy jsou stresory brány jako výzva a příležitost k růstu). Výsledky ukázaly, že zatímco svědomitost a otevřenost zkušenosti souvisela s oběma typy copingu, extraverte a neuroticismus predikovala jen proaktivní coping.

Subjektivní well-being (SWB) souvisí se spokojeností s prací. Bowling, Eschleman a Wang (2010) se pokusili zjistit, jaký je směr tohoto vztahu. Na základě metanalýzy došli k závěru, že vliv SWB (pojímaného obecně jako životní spokojenost, štěstí, přítomnost pozitivního i absence negativního afektu) na spokojenost s prací je silnější než naopak. To by odpovídalo dispozičním vysvětlením, která hovoří o tom, že SWB je obecnou tendencí k zažívání určitých emocí a tato predispozice ovlivňuje spokojenost i s jednotlivými oblastmi života, jako je práce. Jiná studie shrnující výsledky výzkumů (Diener & Chan, 2011) poukazuje na pozitivní vliv SWB na zdraví a dlouhověkost. Well-being ovlivňuje zdraví mimo jiné tím, že posiluje fungování imunitního systému a zmírňuje dopady stresu na organismus (Howel, Kern, & Lyubomirsky, 2007).

Metoda

Cílem výzkumu je ověřit souvislosti mezi osobnostními faktory, copingovými strategiemi a životní spokojeností a jejich vliv na uváděnou míru stresu u řidičů městské hromadné dopravy. Naším záměrem je zjistit, zda pro vnímanou úroveň stresu jsou důležitější osob-

nostní faktory nebo strategie, které řidiči používají ke zvládnání stresu, a jakou roli hraje celková životní spokojenost.

Výzkum byl proveden v rámci projektu MATRIX (2013–2014), který se zabýval stresem a jeho zvládnáním u řidičů městské hromadné dopravy. Cílem projektu bylo zmapovat klíčové aspekty stresu u řidičů městské dopravy a získat podklady pro přípravu protistresových programů pro tyto řidiče. Danou studii aktuálně předkládáme z důvodu další pozdní fáze zpracování dat.

Výzkum byl prováděn mezi řidiči městské dopravy ve čtyřech velkých městech v České republice v roce 2013. V rámci výzkumu respondenti vyplňovali sestavenou dotazníkovou baterii. Výzkumný soubor tvořilo celkem 641 respondentů ve věku od 20–67 let (577 mužů a 64 žen, průměrný věk 45,8 let). V rámci šetření byly použity následující nástroje:

Inventář stresových situací u řidičů městské dopravy: Inventář UDSSI (Inventář stresových situací u řidičů městské dopravy) (Snopek & Šimeček, 2014) je pilotní verze sebeposuzujícího dotazníku zjišťujícího stresové faktory, s kterými se řidiči mohou potkat v rámci své práce. Na základě focus group s řidiči byly vytipovány jednotlivé oblasti, které mohou řidiče stresovat a provedena pilotní studie, na základě které bylo vybráno celkem 54 položek. Ke každé oblasti se respondenti vyjadřují, do jaké míry je tato oblast zatěžuje (znervózňuje nebo trápí) na 5 bodové Likertově škále, od „vůbec ne“ (0) do „velmi silně“ (4).

Strategie zvládnání stresu (SVF-78): Dotazník o strategiích zvládnání stresu SVF 78 (Janke & Erdmann, 2003) obsahuje 78 položek, které se vztahují k 13 škálám: Podhodnocení, Odmítání viny, Odklon, Náhradní uspokojení, Kontrola situace, Kontrola reakce, Pozitivní sebeinstrukce, Potřeba sociální opory, Vyhýbání se, Úniková tendence, Perseverace, Rezignace, Sebeobviňování. Z jednotlivých individuálních strategií lze odvodit strategie vyššího řádu, pozitivní a negativní strategie. K jednotlivým položkám se respondenti vyjadřují na 5 bodové Likertově škále, od „vůbec ne“ (0) do „velmi pravděpodobně“ (4), do jaké míry uvedený výrok odpovídá jejich způsobu reagování.

NEO-FFI: Osobnostní charakteristiky jsme zjišťovali pomocí inventáře NEO-FFI (Costa & McCrae, 1999; Hřebíčková & Urbánek, 2001), který je zkrácenou verzí NEO-PI-R. Dotazník měří osobnost v rámci 5 základních faktorů, a to Neuroticismus, Extraverze, Otevřenost, Přívětivost a Svědomitost. Dotazník má celkem 60 položek, respondenti posuzují tvrzení na pětibodové Likertově stupnici od „vůbec nevystihuje“ (0) až po „úplně vystihuje“ (4).

Dotazník životní spokojenosti: DŽS (Fahrenberg, Myrtek, Schumacher, & Brähler, 2001) je určen k objektivnímu posuzování celkové životní spokojenosti a životní spokojenosti v deseti významných oblastech utvářejících tuto spokojenost. Tyto oblasti – jednotlivé škály dotazníku – jsou: Zdraví, Práce a zaměstnání, Finanční situace, Volný čas, Manželství a partnerství, Vztah k vlastním dětem, Vlastní osoba, Sexualita, Přátelé, známí, příbuzní a Bydlení. Každá ze škál je sycena 7 položkami. Dotazník má celkem 70 položek, respondenti odpovídají na 7 bodové škále od „velmi nespokojen“ (1), po „velmi spokojen“ (7).

Provedli jsme deskriptivní analýzu pro všechny proměnné, pro podrobnější odhad rodových rozdílů byly porovnány průměry mezi proměnnými u mužů a žen ANOVOU. Vztahy mezi jednotlivými proměnnými jsou vyjádřeny korelační analýzou (Pearsonův

korelační koeficient) a lineární regresí. Výpočty byly provedeny souborem statistických programů IBM SPSS 21.

Výsledky

Deskriptivní charakteristiky jednotlivých škál pro celý soubor a zvlášť pro ženy a pro muže jsou uvedeny v tabulce 1. Míra stresu byla vyšší u žen než u mužů, ale celkově se pohybuje na nižší úrovni. Ženy také častěji používají potřebu sociální opory jako jedny ze strategií zvládnání stresu. Ženy řidičky se posuzují také jako neurotičtější než muži řidiči. Rozdíly v životní spokojenosti celkově se neprokázaly, ale muži jsou spokojenější s vlastní osobou, ženy jsou naopak spokojenější se vztahem ke svým dětem.

Tabulka 1

Deskriptivní charakteristiky pro celý soubor a zvlášť pro muže a ženy. Gender rozdíly.

	Total (N=641)		Muž (577)		Žena (N=64)		ANOVA	
	Průměr	SD	Průměr	SD	Průměr	SD	F	Sig.
Celková míra stresu	1,26	0,59	1,23	0,58	1,50	0,59	10,29	,001
Podhodnocení	2,06	0,59	2,07	0,59	1,99	0,50	0,39	,533
Odmítání viny	2,08	0,63	2,01	0,64	1,91	0,52	1,91	,167
Odklon	2,18	0,58	2,17	0,58	2,26	0,61	0,46	,497
Náhradní uspokojení	1,75	0,75	1,73	0,74	1,95	0,88	1,91	,168
Kontrola situace	2,66	0,71	2,53	0,67	2,52	0,63	0,04	,951
Kontrola reakcí	2,63	0,66	2,62	0,66	2,76	0,60	1,06	,304
Pozitivní sebeinstrukce	2,57	0,72	2,55	0,73	2,72	0,60	1,18	,278
Potřeba sociální opory	1,83	0,75	1,79	0,75	2,20	0,72	6,44	,012
Vyhýbání se	2,65	0,77	2,64	0,78	2,73	0,69	0,27	,602
Úniková tendence	1,44	0,53	1,43	0,54	1,54	0,53	0,92	,337
Perseverace	1,68	0,87	1,67	0,88	1,85	0,72	1,01	,314
Rezignace	1,20	0,59	1,18	0,58	1,36	0,61	1,96	,163
Sebeobviňování	1,33	0,67	1,31	0,68	1,44	0,54	0,85	,357
Pozitivní strategie	2,26	0,47	2,25	0,48	2,31	0,36	0,28	,597
Negativní strategie	1,69	0,52	1,67	0,52	1,86	0,43	2,66	,104
Neuroticismus	1,43	0,56	1,42	0,56	1,59	0,55	5,09	,024
Extraverze	2,40	0,56	2,39	0,57	2,44	0,53	0,38	,539
Otevřenost	2,03	0,38	2,03	0,37	1,99	0,43	0,84	,360
Přívětivost	2,64	0,40	2,64	0,38	2,70	0,49	1,53	,217
Svědomitost	2,71	0,52	2,70	0,52	2,77	0,47	0,95	,331
Zdraví	5,16	0,88	5,18	0,89	5,01	0,82	1,96	,162
Práce a zaměstnání	5,04	0,91	5,03	0,92	5,05	0,75	0,22	,882

Finanční situace	4,36	1,11	4,39	1,12	4,10	1,04	3,80	,052
Volný čas	4,96	1,03	4,98	1,05	4,76	0,86	2,49	,115
Manželství a partnerství	5,57	1,08	5,57	1,07	5,57	1,19	0,00	,974
Vztah k vlastním dětem	5,64	0,96	5,60	0,98	6,01	0,64	8,17	,004
Vlastní osoba	5,24	0,86	5,26	0,85	5,02	0,92	4,55	,033
Sexualita	5,16	1,01	5,15	1,01	5,28	0,99	0,99	,321
Přátelé, známí, příbuzní	5,16	0,80	5,15	0,79	5,16	0,91	0,01	,910
Bydlení	5,36	0,95	5,37	0,92	5,29	1,14	0,49	,486
Životní spokojenost	5,17	0,64	5,16	0,64	5,21	0,61	0,19	,660

Pozn. Signifikantní rozdíly mezi pohlavími označeny tučně

Tabulka 2 uvádí přehled prvních patnácti nejdůležitějších stresorů, jak jsou vnímány českými řidiči městské hromadné dopravy. Celková míra stresu uvedená v tabulce 1 byla vypočtena jako průměr odpovědí na jednotlivé položky. Celková vnímaná míra stresu se pohybovala v nižší až střední rovině (1,25). Z podrobnějších výsledků uvedených v tabulce 2 vyplývá, že pro řidiče jsou celkově největšími stresory dopravní provoz (ostatní řidiči, zácpy, napjatá pracovní doba), cestující, technický stav vozidel (obvykle nikoliv systematický problém, ale spíše jednorázově výrazně stresující technické výpadky vozového parku), vedení, které se za ně nepostaví nebo je sankcionuje či se nezajímá o jejich názory.

Tabulka 2

Pořadí prvních 15 nejvýznamnějších stresorů u celého souboru řidičů městské dopravy.

Stresory	Průměr
Bezohlednost ostatních řidičů	2,29
Když mi cestující nadávají za něco, za co nemohu	2,02
Špatný technický stav vozu	1,99
Nutnost řešit stížnosti v mém volnu	1,98
Neukáznění cestující	1,96
Nedbalost chodců	1,94
Vedení, které dává za pravdu cestujícím	1,92
Sankce za nezaviněné nehody	1,90
Bezohlední cestující	1,85
Cestující, kteří si vylívají zlost	1,80
Nepřijatelná teplota ve voze	1,73
Dopravní zácpy	1,58
Našponovaná jízdní doba	1,57
Nezájem nadřízených o potřeby a názory řidičů	1,56
Cestující, kteří neznají pravidla a předpisy	1,54
Škála hodnocení položky: 0-4	

Byl proveden výpočet korelačních koeficientů mezi všemi sledovanými proměnnými. Výsledky ukazují, že celková míra stresu pozitivně koreluje jak s pozitivními ($r=.202$, $p<0.01$), tak především s negativními copingovými strategiemi ($r=.504$, $p<0.01$). Vnímaná míra stresu je také v kladném vztahu k neuroticismu ($r=.378$, $p<0.01$) a v záporném vztahu k extraverci ($r=-.128$, $p<0.01$) a přívětivosti ($r=-.126$, $p<0.01$). S životní spokojeností koreluje vnímaná míra stresu negativně ($r=-.422$, $p<0.01$). Negativní copingové strategie jsou v kladném vztahu k neuroticismu ($r=.451$, $p<0.01$) a v záporném vztahu k extraverci ($r=-.138$, $p<0.01$) a otevřenosti ($r=-.132$, $p<0.01$). Pozitivní copingové strategie jsou v kladném vztahu k extraverci ($r=.336$, $p<0.01$), přívětivosti ($r=.230$, $p<0.01$) a svědomitosti ($r=.350$, $p<0.01$).

Na základě provedení korelací mezi mírou stresu a jednotlivými copingovými strategiemi lze konstatovat, že celková míra stresu souvisí kladně především s negativními zvládacími strategiemi, mezi které patří úniková tendence ($r=.410$, $p<0.01$), perseverace ($r=.436$, $p<0.01$), rezignace ($r=.423$, $p<0.01$) a sebeobviňování ($r=.395$, $p<0.01$). Celková míra stresu je také v kladné souvislosti s potřebou sociální opory ($r=.374$, $p<0.01$), tzn. že se řidiči ve stresu mohou obracet na své blízké, ať už ze strany kolegů, rodiny nebo přátel. Další signifikantní kladné korelace k vnímané míře stresu lze najít ke strategiím vyhýbání se ($r=.274$, $p<0.01$), odklonu ($r=.230$, $p<0.01$), k náhradnímu uspokojení ($r=.198$, $p<0.01$), ale i kontrole situace ($r=.206$, $p<0.01$).

Dále byla provedena regresní analýza. Hlavním záměrem bylo zjistit, které proměnné (copingové strategie, osobnostní faktory a životní spokojenost) nejlépe predikují vnímanou míru stresu u řidičů městské dopravy.

Při jednoduché regresní analýze metodou enter copingové strategie samy o sobě vysvětlují 24% variance ($R=.541$, $\Delta R^2=.24$, $p<.001$). Mezi nejlepší prediktory vnímaného stresu, které vstoupily do analýzy, se ukazují negativní copingové strategie, konkrétně perseverace ($\beta=.19$, $p<.01$) a úniková tendence ($\beta=.19$, $p<.05$). Osobnostní faktory samy o sobě vysvětlují pouze 15% variance ($R=.395$, $\Delta R^2=.14$, $p<.001$), přičemž jedinou proměnnou, která se ukázala být signifikantní, byl neuroticismus, který vysvětluje 14 % rozptylu ($\beta=.46$, $p<.001$). Životní spokojenost sama o sobě vysvětluje 22% variance ($R=.493$, $\Delta R^2=.22$, $p<.001$), přičemž proměnnými, které se ukázaly jako signifikantní, byly práce a zaměstnání ($\beta=-.18$, $p<.05$) a volný čas ($\beta=-.15$, $p<.05$). Na hranici významnosti se pohybovala také finanční situace ($\beta=-.15$, $p=.05$).

Tabulka 3 ukazuje modely regresní analýzy na základě klíčových proměnných, které do regresní analýzy vstoupily. V prvním modelu vysvětluje strategie perseverace 19 % variance ($R=.438$, $\Delta R^2=.19$, $p<.001$). Ve druhém modelu převažuje vliv strategie perseverace a volný čas ($R=.547$, $\Delta R^2=.30$, $p<.001$). V posledním modelu vstupují do analýzy strategie perseverace, volný čas a únik, které vysvětlují 35% variance ($R=.59$, $\Delta R^2=.35$, $p<.001$)

Tabulka 3

Modely regresní analýzy na základě klíčových proměnných.

Prediktory	R	R Square	R Square Change	F	Sig.
Model 1. Perseverace,	0,438	0,192	0,192	46,400	.000
Model 2. Perseverace, volný čas	0,547	0,300	0,108	41,510	.000
Model 3. Perseverace, volný čas, únik	0,593	0,351	0,051	34,868	.000

Diskuse

Cílem studie bylo odhalit vzájemné souvislosti mezi vnímaným stresem u řidičů městské hromadné dopravy, copingovými strategiemi, osobnostními faktory a celkovou životní spokojeností.

Celková míra stresu u řidičů se pohybovala spíše na nižší úrovni, než jsme očekávali. Vnímané stresory u českých řidičů odpovídají podobně zaměřeným studiím na stejné populaci (Biggs, Dingsdag, & Stenson, 2009; Kompier & Di Martino, 1995; Tse, Flin, & Mearns, 2006, 2007) i výzkumům zaměřeným na pracovní stres obecně (Mazzola, Schonfeld, & Spector, 2011). Mezi nejvýznamnější stresory, které se mezi řidiči objevují, patří stresory související s fyzickým prostředím nebo sociálně – organizační a interpersonální (Mazzola et al., 2011; Tse et al., 2006).

Naším hlavním záměrem bylo zjistit, zda na vnímanou míru stresu mají větší vliv osobnostní faktory nebo copingové strategie, které řidiči používají a jaká je role celkové životní spokojenosti. V souladu se závěry jiných studií (Connor-Smith & Flachsbar, 2007; Grant & Langan-Fox, 2006) naše výsledky prokázaly, že existují signifikantní vztahy mezi vnímaným stresem a osobnostními faktory, ačkoliv výstupy z regresní analýzy poukazují na nižší vliv osobnostních faktorů při predikci vnímaného stresu u řidičů. Celková míra stresu je v kladném vztahu k neuroticismu a v záporném vztahu k extraverci a přívětivosti, u svědomitosti vztah prokázán nebyl. Regresní analýza však poukázala na to, že osobnostní faktory vysvětlují pouze 15% variance při predikci vnímané míry stresu.

Jako důležitější se ukazují copingové strategie, které řidiči používají. Výsledky naší studie prokázaly vzájemnou souvislost mezi vnímaným stresem, osobností a používanými copingovými strategiemi. Celková míra stresu je v kladném vztahu jak k pozitivním, tak především k negativním copingovým strategiím, což si částečně vysvětlujeme tím, že řidiči, kteří jsou ve stresu, mohou využívat obecně více copingových strategií, pokud se některé z nich ukazují jako méně účinné či efektivní nebo nejsou schopni rozlišovat mezi účinností jednotlivých strategií (Balcar, Trnka, & Kuška, 2011). Jako další možné vysvětlení se naskytuje samotná konstrukce dotazníku SVF 78. Do pozitivních strategií, s kterými celková míra stresu korelovala pozitivně, v rámci tohoto dotazníku patří i takové, které jiné studie považují za spíše negativní nebo více na emoce zaměřené, jakými jsou odklon, náhradní uspokojení nebo vyhýbání se situaci, tj. takové strategie, které jsou méně zaměřeny na problém a jeho aktivní řešení (Chen & Cunradi, 2008; Wallace, Lee, & Lee, 2010).

Pokud se podíváme na podrobnější vztah mezi jednotlivými copingovými strategiemi a celkovou mírou stresu, se stresem jsou kladně spojeny především negativní copingové strategie, mezi které patří úniková tendence a perseverace, rezignace, či sebeobviňování. Se stresem jsou v kladném vztahu i copingové strategie, které jsou v dotazníku SVF 78 zařazeny do pozitivních strategií, a to vyhýbání se, odklon a náhradní uspokojení. Celková míra stresu je také v kladné souvislosti s potřebou sociální opory, což potvrzují i další studie (Connor-Smith & Flachsbar, 2007), které také poukazují na kladný vztah neuroticismu a emoční podpory, tzn. že řidiči se ve stresu mohou obracet na své blízké, ať už ze strany kolegů, rodiny nebo přátel.

Naše výsledky prokázaly, že negativní copingové strategie jsou v kladném vztahu k neuroticismu a v záporném vztahu k extraverci, otevřenosti a přívětivosti, u svědomitosti signifikantní vztah prokázán nebyl. Pozitivní copingové strategie jsou naopak v kladném vztahu k extraverci, přívětivosti a svědomitosti a v negativním vztahu k otevřenosti. Výsledky naší studie podporují výzkumy, které poukazují na to, že vysoká míra neuroticismu s nízkou extraverci nebo svědomitostí souvisí především s dysfunkčním copingem (Grant & Langan-Fox, 2006) a s copingem zaměřeným na vyhýbání se, stažení se, popření nebo odklon ze situace. V souladu s našimi výsledky lze uvést i výzkum Vollrath a Torgersen (2000), který prokázal, že lidé s nízkým neuroticismem a vysokou svědomitostí používali uspokojivé copingové strategie a vykazovali nízkou úroveň stresu, zatímco lidé s vysokým neuroticismem a nízkou svědomitostí se vyznačovali vysokou zranitelností vůči stresu a nedostatečným copingem.

Používané copingové strategie se ukazují také jako nejlepším prediktorem vnímané míry stresu u řidičů. V našem modelu se ukazují jako rozhodující pro vnímanou predikci stresu u řidičů městské dopravy strategie perseverace a úniková tendence. Tyto strategie opět více souvisí s maladaptivním chováním v zátěžové situaci, které je charakterizováno sníženou kontrolou v situaci, neschopností čelit stresovému podnětu nebo opakováním neefektivních způsobů vyrovnání se se situací (Chen & Cunradi, 2008; Connor-Smith & Flachsbart, 2007; Grant & Langan-Fox, 2006; Kontogiannis, 2006). Podstatný je však snižující se vliv osobnostních faktorů, což může částečně souviset s tím, že negativní copingové strategie pozitivně korelují s neuroticismem. Klíčovým zjištěním je pro nás fakt, že copingové strategie hrají klíčovou roli ve vztahu mezi osobností a vnímaným stresem. Ukazuje se, že adaptivní, na řešení problému, kontrolu situace zaměřené strategie souvisí se sníženým vnímáním stresu i osobností, která je charakterizována orientací k druhým lidem, kladnými interpersonálními vztahy a svědomitým přístupem k pracovním úkolům. Naopak maladaptivní copingové strategie, které řidiči používají, mohou vést k většímu nárůstu stresu i neuroticismu. Tato zjištění jsou v souladu s výzkumem copingových strategií při řízení (Matthews, Desmond, Joyner, Carcary, & Gilliland, 1996), který shrnuje, že maladaptivní copingové strategie mají negativní důsledky (násilí, zvýšená chybovost, pocit ztráty bezpečí nebo k distrakce pozornosti). Kromě toho tyto strategie vedou k zvýšené únavě, napětí, vzteku, ztrátě radosti a nedostatku sebejistoty (Matthews, 2002).

Pozitivní roli hraje také celková životní spokojenost, která má pozitivní vliv na redukci stresu. Sama o sobě životní spokojenost vysvětluje 22 % variance, ale její vliv slábne, pokud jsou v analýze další proměnné, přičemž oblastmi životní spokojenosti, které se v analýze ukázaly jako významné, byly finanční situace, volný čas a spokojenost s prací či zaměstnáním. Naše výsledky podporují zjištění Bowling et al. (2010), kteří poukazují na podstatný vliv SWM na spokojenost s prací. Jednotlivá doporučení ke zlepšení well-beingu řidičů městské hromadné dopravy lze tak směřovat nejenom do pracovní oblasti (snížení přímých ovlivnitelných stresorů), ale také na mimopracovní oblasti (Diener & Chan, 2011; Kompier, Aust, van den Berg, & Siegrist, 2000).

Závěr

Studie byla zaměřená na zmapování míry stresu a dalších charakteristik u řidičů městské hromadné dopravy. Výsledky ukázaly, že vnímané stresory u českých řidičů odpovídají stresorům zjištěným v dalších zahraničních studiích. Mezi nejvýznamnější stresory, které se u řidičů objevily, patřily okolnosti dopravního provozu, cestující, technický stav vozidel a vedení podniků, které se za ně nepostaví. Hlavním cílem studie bylo zjistit, zda na vnímanou míru stresu mají větší vliv osobnostní faktory, nebo copingové strategie, které řidiči používají. Výsledky ukázaly, že důležitější vliv mají copingové strategie. Vzájemná souvislost mezi vnímaným stresem, osobností a copingovými strategiemi byla také prokázána. Celková míra stresu byla v kladném vztahu především k negativním copingovým strategiím. Negativní copingové strategie byly v kladném vztahu k rysu neuroticismus, v záporném vztahu pak k rysům extraverte, otevřenost a přívětivost.

Pro možnou intervenci je pro nás důležité, že můžeme chápat zvýšenou míru stresu a neuroticismus více jako „výsledek“ toho, že řidiči používají méně vhodné strategie, než že by je využívali z důvodu zvýšené neurotičnosti. Další výzkum by měl být zaměřen na to, do jaké míry lze vnímat neuroticismus jako dispoziční faktor nebo jako výsledek maladaptivního zvládnání zátěžových situací. Jinou možností, jak navázat na uvedený výzkum, je zohlednit situační kontext, ve kterém na jedince působí stresová zátěž, a dát typ působící stresové situace do souvislosti s osobností a copingem. Vzhledem k tomu, že byl v předložené studii použit dotazník strategií zvládnání stresu obecného rázu, bylo by vhodné v dalším výzkumu využít metodu zaměřenou na copingové strategie při řízení. Předložený výzkum je ve své podobě prvním provedeným na české populaci, lze jej vnímat jako základním způsobem mapující tuto problematiku. Do budoucna by bylo vhodné se tomuto tématu dále věnovat a to např. některými, výše naznačenými způsoby.

Co se týče aplikace zjištěných výsledků pro praxi, je potřeba vyjít ze zjištění, že vyšší míra stresové zátěže a s tím související nižší životní spokojenost řidičů mohou vést k snížení dopravní bezpečnosti řidičů MHD. Intervence zaměřené na tyto řidiče by proto měly být zaměřené na snížení dopadu stresu u této profese, které mohou být jak v podobě změny vnějších pracovních podmínek včetně uspořádání dopravního prostředí směrem k snížení stresujících faktorů, tak v podobě opatření, která vedou řidiče k vyšší odolnosti vůči stresu. V této souvislosti je potřeba zmínit antistresové programy pro profesionální řidiče, které mají pozitivní dopad na psychickou pohodu řidičů a jejich zdravotní stav. Tyto programy musí být prakticky orientované a řidiči si v nich mimo jiné osvojí zásady duševní hygieny a zdravého životního stylu. Žádoucí je také zjišťovat, jaké stresory jsou pro řidiče zátěžové a navrhopat cílená opatření. Velmi přínosné se jeví zaměřit se v rámci protistresových programů na pojem coping, tzn. naučit řidiče identifikovat používané copingové styly a učit je, jak reagovat v zátěžových situacích efektivněji s cílem zmírnit vnímanou míru stresu. Fakt, že copingové strategie jsou dobrým prediktorem vnímané míry stresu, jsme potvrdili i v předloženém výzkumu, proto nácvik pozitivního/adaptivního copingu může vést k snížení míry vnímané stresové zátěže. Co se týče životní spokojenosti řidičů týkající se oblasti práce, je třeba zdůraznit nutnost pěstovat

v rámci dopravních firem pozitivní firemní kulturu, která řidiče podporuje, zohledňuje jejich potřeby a požadavky s cílem vytvářet kvalitní pracovní prostředí, jež má souvislost s bezpečným řídicím chováním.

Zdroj financování a poděkování

Tento článek byl vytvořen za finanční podpory Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy v rámci programu Národní program udržitelnosti I, projektu Dopravní VaV centrum (LO1610) na výzkumné infrastruktuře pořízené z Operačního programu Výzkum a vývoj pro inovace (CZ.1.05/2.1.00/03.0064). Výzkum byl provedený v letech 2012–2014 za finanční podpory Technologické agentury ČR v rámci projektu Stres a jeho zvládnání u řidičů městské hromadné dopravy (TA02030170).

Reference

- Afshar, H., Roffhafza, H. R., Keshteli, A. H., Mazaheri, M., Feizi, A., & Abidi, P. (2015). The association of personality traits and coping styles according to stress level. *Journal of Research in Medical Sciences*, 20(4), 353–358.
- Aronsson, G., & Rissler, A. (1998). Psychophysiological stress reactions in female and male urban bus drivers. *Journal of Occupational Health Psychology*, 3, 122–129. <https://doi.org/10.1037/1076-8998.3.2.122>
- Balcar, K., Trnka, R., & Kuška, M. (2011). How many ways to deal with stress? Stress coping factors in the SVF 78. *Activitas Nervosa Superior*, 53(1/2), 27–34. <https://doi.org/10.1007/BF03379931>
- Biggs, H., Dingsdag, D., & Stenson, N. (2009). Fatigue factors affecting metropolitan bus drivers: A qualitative investigation. *Work*, 32, 5–10. <https://doi.org/10.3233/WOR-2009-0810>
- Bowling, N. A., Eschleman, K. J., & Wang, Q. (2010). A meta-analytic examination of the relationship between job satisfaction and subjective well-being. *Journal of Occupational and Organizational Psychology*, 83, 915–934. <https://doi.org/10.1348/096317909X478557>
- Boey, K. W. (1999). Distressed and stress resistant nurses. *Issues in Mental Health Nursing*, 19, 33–54. <https://doi.org/10.1080/016128499248772>
- Carver, Ch. S., & Connor-Smith, J. (2010). Personality and coping. *Annual Review of Psychology*, 61, 679–704. <https://doi.org/10.1146/annurev.psych.093008.100352>
- Connor-Smith, J. K., & Flachsbart, C. (2007). Relations between personality and coping: A Meta-Analysis. *Journal of Personality and Social Psychology*, 93, 1080–1107. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.93.6.1080>
- Dhar, R. L. (2008). Quality of work life: A study of municipal corporation bus drivers. *The Journal of International Social Research*, 1, 251–273. <https://doi.org/1504/IJICBM.2009.027181>
- Diener, E., & Chan, M. Y. (2011). Happy people live longer: Subjective well-being contributes to health and longevity. *Applied Psychology: Health and Well-Being*, 3, 1–43. <https://doi.org/0.1111/j.1758-0854.2010.01045.x>
- Evans, G. W., & Carrère, S. (1991). Traffic congestion, perceived control, and psychophysiological stress among urban bus drivers. *Journal of Applied Psychology*, 76, 658–663. <https://doi.org/10.1037/0021-9010.76.5.658>
- Evans, G. W., Johansson, G., & Rydstedt, L. (1999). Hassles on the job: a study of a job intervention with urban bus drivers. *Journal of Organizational Behavior*, 20, 199–208. [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1099-1379\(199903\)20:2<199:AID-JOB939>3.0.CO;2-I](https://doi.org/10.1002/(SICI)1099-1379(199903)20:2<199:AID-JOB939>3.0.CO;2-I)
- Fahrenberg, J., Myrtek, M., Schumacher, J., & Brähler, M. (2001). *Dotazník životní spokojenosti*. Praha: Testcentrum.

- Glasø, L., Bele, W., Nielsen, M. B., & Einarsen, S. (2011). Bus drivers' exposure to bullying at work: An occupation-specific approach. *Scandinavian Journal of Psychology, 52*, 484–493. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9450.2011.00895.x>
- Grant, S., & Langan-Fox, J. (2006). Occupational stress, coping and strain: The combined/interactive effect of the Big Five traits. *Personality and Individual Differences, 41*, 719–732. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2006.03.008>
- Howell, R. T., Kern, M. L., & Lyubomirsky, S. (2007). Health benefits: Meta-analytically determining the impact of well-being on objective health outcomes. *Health Psychology Review, 1*, 83–136. <https://doi.org/10.1080/17437190701492486>
- Hřebíčková, M., & Urbánek, T. (2001). *NEO pětifaktorový osobnostní inventář*. Praha: Testcentrum.
- Chen, C. F., & Kao, Y. A. (2013). The connection between the hassles-burnout relationship, as moderated by coping, and aberrant behaviors and health problems among bus drivers. *Accident Analysis and Prevention, 53*, 105–111. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.01.004>
- Chen, M. J., & Cunradi, C. (2008). Job stress, burnout and substance use among urban transit operators: The potential mediating role of coping behaviour. *Work & Stress, 22*, 327–340. <https://doi.org/10.1080/02678370802573992>
- Janke, W., & Erdmann, G. (2003). *Strategie zvládání stresu – SVF 78*. Praha: Testcentrum.
- Jovanović, J., Stefanović, V., Snaković, D. N., Bogdanović, D., Kocić, B., Jovanović, M., Antić, Z., Nikolić, M., & Jovanović, J. (2008). Serum lipids and glucose disturbances at professional drivers exposed to occupational stressors. *Central European Journal of Public Health, 16*, 54–58. <https://doi.org/10.21101/cejph.a3451>
- Kompier, M. A. J., Aust, B., van den Berg, A. M., & Siegrist, J. (2000). Stress prevention in bus drivers: Evaluation of 13 Natural Experiments. *Journal of Occupational Health Psychology, 5*, 11–31. <https://doi.org/10.1037//1076-8998.5.1.11>
- Kompier, M. A. J., & DiMartino, V. (1995). Review of bus drivers' occupational stress and stress prevention. *Stress medicine, 11*, 253–262. <https://doi.org/10.1002/smi.2460110141>
- Kontogiannis, T. (2006). Patterns of driver stress and coping strategies in a greek sample and their relationship to aberrant behaviors and traffic accidents. *Accident Analysis and Prevention, 38*, 913–924. <https://doi.org/10.1019/J.aap.2006.03.002>
- Matthews, G. (2002). Towards a transactional ergonomics for driver stress and fatigue. *Theoretical Issues in Ergonomic Science, 3*(2), 195–211. <https://doi.org/10.1080/14639220210124120>
- Matthews, G., Desmond, P. A., Joyner, L., Carcary, B., & Gilliland, K. (1996). *Validation of the driver stress inventory and driver coping questionnaire* (Paper presented at the International Conference on Traffic and Transport Psychology). Valencia, Spain.
- Matthews, G., Lin, J., & Wohleber, R. (2017). Personality, stress and resilience: A multifactorial cognitive science perspective. *Psihologijske teme, 26*(1), 139–162. <https://doi.org/10.31820/pt.26.1.6>
- Mazzola, J. J., Schonfeld, I. S., & Spector, P. E. (2011). What qualitative research has taught us about occupational Stress. *Stress and Health, 27*, 93–110. <https://doi.org/10.1002/smi.1386>
- Öz, B., Özkan, T., & Lajunen, T. (2010). Professional and non-professional drivers' stress reactions and risky driving. *Transportation Research Part F, 13*, 32–40. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2009.10.001>
- Shamoa-Nir, L., & Koslowsky, M. (2010). Aggression on the road as a function of stress, coping strategies and driver style. *Psychology, 1*, 35–44. <https://doi.org/10.4236/psych.2010.11006>
- Straud, C., McNaughton-Cassill, M., & Fuhrman, R. (2015). The role for the five factor model of personality with proactive coping and preventative coping among college students. *Personality and Individual Differences, 83*, 60–64. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2015.03.055>
- Taklikar, C. S. (2016). Occupational stress and its associated health disorders among bus drivers. *International Journal of Community Medicine and Public Health, 3*(1), 208–211. <http://dx.doi.org/10.18203/2394-6040.ijcmph20151564>

- Tse, J. L. M., Flin, R., & Mearns, K. (2006). Bus driver well-being review: 50 years of research. *Transportation Research Part F*, 9, 89–114. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2005.10.002>
- Tse, J. L. M., Flin, R., & Mearns, K. (2007). Facets of job effort in bus driver health: Deconstructing „Effort“ in the effort-reward imbalance model. *Journal of Occupational Health Psychology*, 12, 48–62. <https://doi.org/10.1037/1076-8998.12.1.48>
- Useche, S. A., Cendales B., Montoro, L., & Esteban, C. (2018). Work stress and health problems of professional drivers: a hazardous formula for their safety outcomes. *PeerJ*, 6(3), 6 249–6 273. <https://doi.org/10.7717/peerj.6249>
- Vollrath, M., & Torgersen, S. (2000). Personality types and coping. *Personality and Individual Differences*, 29(2), 367–378. [https://doi.org/10.1016/S0191-8869\(99\)00199-3](https://doi.org/10.1016/S0191-8869(99)00199-3)
- Wallace, S. L., Lee, J., & Lee, S. M. (2010). Job stress, coping strategies, and burnout among abuse-specific counselors. *Journal of Employment Counseling*, 47, 111–122. <https://doi.org/10.1002/j.2161-1920.2010.tb00096.x>

Korespondenční autorka: Miroslava Horáková, Oblast dopravní psychologie, Centrum dopravního výzkumu v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno, Česká republika.
E-mail: miroslava.horakova@cdiv.cz

Horáková, M., Vondráčková, L., & Zámečník, P. (2020). Stres u řidičů městské hromadné dopravy: role copingu, osobnostních faktorů a životní spokojenosti. *Psychologie a její kontexty*, 11(2), 21–34. <https://doi.org/10.15452/PsyX.2020.11.0008>