

Pražská vysoká škola psychosociálních studií



Vliv sociální opory na řidiče z povolání při zvládnání stresu a zátěže

Bc. Renata Sedláková

Navazující magisterské studium, obor: Sociální práce se zaměřením na komunikaci a aplikovanou psychoterapii, kombinovaná forma studia

vedoucí práce: Mgr. Zuzana Janotková

Praha 2013

Prague college of psychosocial studies



Influence of Social Support on Professional Drivers coping with Stress and Strain.

Bc. Renata Sedláková

Follow-up master's study, field of study: Social work, with a focus on communication
and applied psychotherapy, the combined form of studies

The Diploma Thesis Work Supervisor: Mgr. Zuzana Janotková

Praha 2013

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že má diplomová práce je ve smyslu zákona č. 121/2000Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů výhradně mým autorským dílem.

Diplomovou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce.

V Praze dne 31.7.2013

.....

Bc. Renata Sedláková

Poděkování

Poděkování patří vedoucí práce Mgr. Zuzaně Janotkové za ochotu, cenné rady a trpělivost při spolupráci na této diplomové práci.

Anotace:

Diplomová práce se zabývá stanovením úrovně sociální opory ve vztahu ke stresu a zátěži profesionálních řidičů. Teoretická část je zaměřena zejména na pojem sociální opora, její vliv, druhy a formy. Podrobněji je popisována problematika zátěže a stresu, její formy, dopady, eliminace a možnosti předcházení zátěžových a stresových situací u této posuzované skupiny. V textu je zmíněna i osobnost řidiče, schopnosti a motivace pro řízení motorového vozidla.

Výzkumná část diplomové práce zahrnuje použité metody výzkumu, charakteristiku posuzovaného souboru, stanovení hypotéz s její následnou statistickou analýzou. Jednotlivé hypotézy jsou v závěrečném shrnutí podrobněji vyhodnoceny. Samotný závěr diplomové práce shrnuje dílčí výstupy a posouzení celé výzkumné sondy.

Klíčová slova:

Obranné mechanismy

Osobnost

Profesionální řidič

Sociální opora

Stres

Zátěž

Abstract:

The Diploma Thesis deals with determination of a level of social support in relation to stress and strain of professional drivers. Theoretical part is focused mainly on the conception of social support, its influence, categories and forms. The issues of strain and stress are described in detail, such as their forms, impacts, eliminations and possibilities how to prevent strenuous and stressful situations at this considered group. Personality of a driver, abilities and motivations for driving a motor vehicle are mentioned in the text as well.

Research part of the Diploma Thesis involves methods used in research, features of the considered group and assessments of hypotheses with their follow-up statistic analysis. Particular hypotheses are evaluated in detail in closing summary. Conclusion itself of the Diploma Thesis summarizes partial outputs and assessment of the whole research study.

Key words:

DE fence mechanisms

Personality

Professional driver

Social support

Stress

Strain

OBSAH

ÚVOD	8
1 SOCIÁLNÍ OPORA	9
1.1 Vliv sociální opory	10
1.2 Sociální síť.....	12
1.3 Druhy sociální opory	13
1.4 Formy sociální opory.....	14
1.5 Odvrácená strana sociální opory	15
2 PROFESIONÁLNÍ ŘIDIČ A JEHO OSOBNOST	17
2.1 Schopnosti pro řízení.....	18
2.2 Osobnost v psychologii a její definice	19
2.3 Struktura osobnosti řidiče.....	19
2.4 Motivace pro řízení	20
3 ZDROJE ZÁTĚŽE A STRESU.....	22
3.1 Formy psychické zátěže	22
3.2 Stres jako psychická zátěž člověka	23
3.2.1 <i>Biologické pojetí stresu</i>	25

3.2.2	<i>Psychické reakce na stres</i>	25
3.3	Stresory působící na řidiče z povolání	26
3.4	Obranné mechanismy	28
4	ZÁTĚŽ A STRES ZA VOLANTEM	30
4.1	Dopad zátěže a stresu na práci řidiče	30
4.2	Jak se bránit zátěži a stresu.....	31
4.3	Úloha zaměstnavatele v prevenci zátěže a stresu	32
5	PRAKTICKÁ ČÁST	34
5.1	Vlastní výzkumné šetření	34
5.2	Cílová skupina respondentů	34
5.3	Metodologie výzkumu.....	39
5.4	Výsledky získaných dat.....	40
5.5	Shrnutí výstupů praktické části	54
5.6	Analýza a diskuse.....	56
	ZÁVĚR	62
	SEZNAM LITERATURY	64

ÚVOD

V diplomové práci se věnuji vlivu sociální opory na zvládání zátěže a stresu u profesionálních řidičů. Vzhledem k tomu, že pracuji jako vedoucí autoškoly, setkávám se pravidelně při zdokonalování odborné způsobilosti řidičů s početnou skupinou těchto osob. Předmětem pravidelných školení je mimo jiné i problematika zvládání zátěže a stresu. Současný životní styl klade vysoké požadavky na každého jedince. Proto je otázka sociální opory, zátěže a stresu velice aktuální a je předmětem mého výzkumného šetření v diplomové práci.

Teoretická část práce vychází nejen z odborné literatury, ale i z právních předpisů týkající se této problematiky. V první kapitole se zabývám nejen pojmem sociální opora, která se stává podpůrnou pomocí k zajištění kvalitního života, ale i jejími vlivy, druhy a různými formami. Vědomí, že jsou na blízku lidé připraveni pomoci, vytváří pocit určité sociální jistoty. Usnadňuje tak jedinci podstupovat rizika a povzbuzuje ho k samostatnému řešení problému, před kterým se nachází.

Profesionální řidiči patří do rizikové skupiny osob z hlediska stresového zatížení. Jsou na ně kladeny vysoké nároky nejen po fyzické, ale i po psychické stránce. Proto se v dalších kapitolách zabývám osobností profesionálního řidiče, jeho schopnostmi a motivacemi pro řízení. Detailněji popisuji zdroje zátěže a stresu, formy psychické zátěže a stresory, které na tuto skupinu řidičů působí. V poslední kapitole se věnuji zátěži a stresu za volantem. Popisuji faktory, které přímo ovlivňují řízení dopravního prostředku, jež představuje nepřetržité reagování na množství podnětů v dopravních situacích.

Praktická část diplomové práce se týká výzkumného šetření, které zjišťuje vliv sociální opory na řidiče z povolání při zvládání zátěže a stresu. Pro výzkumnou sondu jsem zvolila metodu kvantitativního šetření.

1 SOCIÁLNÍ OPORA

Sociální oporou rozumíme pomocný a podpůrný vztah lidí, kteří jsou člověku v nějaké tísní nejbližší (Křivohlavý, 2003). Jedná se o pomoc v celkové životní orientaci a v sociálním životě. Sociální opora je činnost zaměřená na zlepšení kvality života. Nejen zlepšení celkového fyzického, psychického, sociálního, ale i duchovního a morálního stavu daného člověka (Křivohlavý, 2003). Sociální oporu lze také definovat jako pomoc či podporu jedinci, kterou čerpá v příhodných situacích. Jde nejen o zátěžové situace, ale i o běžné každodenní momenty, ve kterých se většina z nás ocitá (Krpoun, 2012). Baštecká uvádí, že sociální opora představuje důležitý pilíř duševního a tělesného zdraví, zvyšuje odolnost vůči zátěži a podporuje jedincovo sebehodnocení (Baštecká, 2005). Křivohlavý přirovnává sociální oporu k síle, kterou člověku dává společenství lidí jemu blízkých (Křivohlavý, 1994).

Sociální oporou se zabývá také Hewstone a Stroebe v publikaci Sociální psychologie. Popisují sociální oporu jako odraz informací od ostatních, že mají člověka rádi, zajímají se o něj, váží a cení si ho, a je součástí komunikační sítě a vzájemných závazků. Takové informace mohou přicházet nejen od partnera, ale i dětí, přátel nebo z prostředí společenských a komunitních kontaktů (Hewstone a Stroebe 2006).

Mareš shrnuje sociální oporu jako posílení sebedůvěry příjemce sociální opory, která zvyšuje jeho sebehodnocení, redukuje úzkost, strach, depresi, motivuje příjemce ke zvládnutí zátěžových situací, rozšiřuje časový prostor pro jiné aktivity, pro relaxaci, navozuje u jedince kladné emoce (Mareš, 2002).

Paulík popisuje sociální oporu také z organizačního hlediska. Podle zmíněného autora se lze na sociální oporu dívat také jako na soubor poskytování důležitých a potřebných informací, díky kterému mají lidé v zaměstnání též pocit, že jim organizace i jednotliví spolupracovníci věnují kolegiální pozornost, poskytují jim potřebnou péči a dochází k zapojení do sítí vzájemných pracovních závazků i neformálních vztahů. Tím tak

napomáhá k získání sebeúcty, posílení sebevědomí a kladného sebevědomí (Paulík, 2010).

Sociální oporu bych obecně shrnula jako podpůrnou pomoc k zajištění kvalitního života. Jednotliví autoři vnímají sociální oporu jako sílu celého společenství lidí, které je danému jedinci blízké, jako příjem informací od ostatních, zejména z řad nejbližších, rovněž z pohledu aktivity, relaxace a navozování kladných emocí, ale i z řad kolegů v zaměstnání a organizace jako takové, kdy jedinec získává sebevědomí a sebeúctu. Obecně lze shrnout fakt, že sociální opora pomáhá jedinci ke zkvalitnění života, ať už jde o oporu ze strany rodiny, přátel nebo spolupracovníků.

1.1 Vliv sociální opory

Vliv sociální opory lze chápat z několika pohledů (Křivohlavý, 2003).

V rámci opěrné sociální sítě se sociální opora netýká jen dané dvojice osob, ale i v rámci relativně širšího sociálního útvaru. Hovoříme o tzv. sociální síti, o které se zmíním v následující kapitole. (Křivohlavý, 2003).

Sociální opora jako uspokojování sociálních potřeb se podle teorií sociálních psychologů vztahuje k existenci sociálních potřeb. Křivohlavý uvádí např. potřeby styku s druhými lidmi, mít člověka, kterému je možné důvěřovat, být v něčí péči a o někoho pečovat, s někým mluvit, sdílet a sdělovat, porovnávat sebe s druhými lidmi, ale i potřeba uznání vlastní hodnoty druhými lidmi, pochvaly, být přijat druhými lidmi a patřit do zcela určité sociální skupiny. Důležitá je také potřeba lásky. Být milován a potřeba někoho milovat (Křivohlavý, 2003).

Sociální opora v rámci zvládnutí stresu se týká průběhu života každého z nás, kdy se dostáváme do těžkých situací, jejichž zvládnutí závisí nejen na našich schopnostech řešit tyto situace a znalostech strategií zvládnutí, ale i na sociálně-ekonomickém stavu, v němž se nacházíme spolu se společností, ve které žijeme. Sociální opora je chápána jako jeden z nejdůležitějších pozitivních faktorů při zvládnutí negativních životních

situací. Ovlivňuje kvalitu života jedince, pohodu a psychický i fyzický zdravotní stav. Většina empirických prací potvrzuje nejen pozitivní vliv sociální opory na člověka v tísní, ale i negativní jevy. Zmiňují se např. o obtížích nepochopení postiženému jedinci pomáhající osobou při poskytování sociální opory, o nepochopení potřeb postiženého a jednání dle vlastní úvahy, o nátlaku lidí poskytujících sociální oporu postiženým (Křivohlavý, 2003).

Sociální opora jako nárazník je vnímána jako pomoc druhých lidí člověku v nouzi, kdy úkolem pomáhajících je tlumit negativně doléhající působení stresoru. Křivohlavý (2003) uvádí různé projevy tlumivého efektu.

Ovlivnění kognitivní sféry člověka v nouzi je posuzováno jako např. ujasnění a upřesnění si stresorů, uvědomění si vlastních možností a schopností boje se stresory. Vlivem sociální opory mohou být člověku v tísní poskytnuty informace, které pomohou hlubšímu porozumění situaci, do níž se jedinec dostal či dostává (Křivohlavý, 2003).

Posílení sebeúcty nebo také seberepektu, sebevědomí a sebehodnocení. Sociální opora může kladně ovlivnit subjektivní pojetí osobní kompetence tak, že jedinec je přesvědčen o tom, že danou situaci umí zvládnout svými dovednostmi, schopnostmi, znalostmi (Křivohlavý, 2003).

Volba vhodnější strategie je vhodnější taktika boje se stresem. Sociální opora může kladně působit na člověka v tísní tím, že jej upozorní na jednání zdraví prospěšné, na vhodnější návyky a zvyky apod. (Křivohlavý, 2003).

Sociální interakce se jeví jako komplexní pojetí, které vědci začali rozplétat teprve nedávno. Slibným krokem v této oblasti je rozlišení mezi sociální sítí, sociální oporou a odlišnými podkategoriemi sociální opory. Sociální vztahy mohou pomoci lidem nejen při rekonvalescenci po nemoci, pomáhají při podpoře zdravého životního stylu, ale jsou důležité i ke zvládnání namáhavých situací (Dorn a Sullman, 2012).

Souhlasím s tvrzením, že sociální oporu ovlivňuje řada činitelů a lze na ni nahlížet z několika pohledů. Je důležité, v jaké životní situaci se samotný jedinec nachází a kterou formu pomoci využije.

1.2 Sociální síť

Aby se mohla pomoc či podpora poskytnout, je potřeba sociální sítě, v rámci níž dochází k sociálním vazbám a interakcím (Krpoun, 2012). Šolcová s Kebzou popisují sociální síť jako sociální vazbu mezi lidmi (Šolcová a Kebza, 1999). V článku Československé psychologie se autoři odvolávají na výzkumníka Ch. Tardyho (1985), který označil sociální síť jako hlavní zdroj sociální opory, který zahrnuje jednotlivé kategorie, jejichž prostřednictvím se realizuje efekt sociální opory (cit. dle Šolcové a Kebzy, 1999).

Křivohlavý (2003) označuje termínem sociální síť soubor lidí kolem dané osoby, s nimiž je nebo byla tato osoba v sociálním kontaktu a od nichž je možno očekávat v případě potřeby určitou pomoc. Jako příklad takovéto sociální sítě uvádí rodinu v užším i širším slova smyslu, souhrn přátel, spolupracovníků, sousedů, členů farnosti, klubu apod. Baštecká (2005) řadí mezi hlavní zdroje sociální opory nejen přirozené systémy opory jako je rodina, příbuzní a známí, ale i pomáhající profese, podpůrné skupiny organizované odborníky a svépomocné skupiny. Jedinci si z nich vybírají vztahy, které nejvíce odpovídají jejich momentálním potřebám.

Struktura sociální sítě je charakterizována hustotou, reciprocitou, složením podle různých kritérií (věk, pohlaví, profese, zájmy atd.), stabilitou v čase a homogenitou. Šolcová a Kebza (1999) uvádějí, že hustota struktury a její velikost nemají pravděpodobně přímý vztah k úrovni sociální opory. Za rozhodující okolnost považují autoři kvalitu struktury sociálních vztahů a jejich vazeb, intenzitu a bohatost.

Sociální síť chápou jako interakci mezi lidmi, je ovlivněna jak verbální, tak neverbální komunikací, empatií a celkovým postojem a přístupem k danému jedinci.

1.3 Druhy sociální opory

Sociální oporu lze členit podle řady hledisek. Např. jakým způsobem naplňuje potřeby člověka, jak je účinná a kvalitní, jak je vnímaná příjemcem, nebo také jak se vztahuje k sociální síti jedince. Jedná se o nahlížení na jeden jev z více stran, kdy se jednotlivá členění navzájem ovlivňují a prolínají (Baštecká 2005).

Instrumentální opora nabízí praktické a konkrétní druhy pomoci nebo hmotnou, materiální pomoc. Tuto formu pomoci představuje například poskytnutí finanční výpomoci, zařízení neodkladných záležitostí, které postižený nemůže sám provést, obstarávání různých potřebných věcí, poskytnutí materiální podpory apod. Iniciativa k pomoci zde přichází od druhého člověka, který se z vlastní vůle rozhodl pro konkrétní pomoc postiženému.

Emocionální opora souvisí s vnímáním blízkosti, lásky a také sounáležitosti. Nejčastěji tuto oporu poskytují člověku osoby důvěrně známé či blízké. Empatickou formou je člověku v tísní sdělována emocionální blízkost, jako je láska a sounáležitost, spolehlivé spojenectví v podobě bezpečí, ale také společenské začlenění – možnost k někomu patřit. Příjemce psychické opory by se měl cítit milovaný, hodnotný a měl by věřit, že se může na druhého obrátit o pomoc (Křivohlavý, 2003; Baštecká, 2005).

Informační opora je spojena s poskytnutím informace, rady návodu nebo postupu, která by mohla být nápomocna při orientaci v situaci, do níž se jedinec dostal. Pomoc může přijít od lidí, kteří mají s obdobnou situací zkušenosti jak osobní, tak profesionální. Do této kategorie řadí oba uvedení autoři také pomoc v tísní tím, že je jedinci nasloucháno a zjišťují se jeho potřeby a představy o tom, co by bylo možné pro něho udělat (Křivohlavý, 2003; Baštecká, 2005).

Hodnotící opora je vyjadřována nejen slovním oceněním, ale i postojem a způsobem chování k člověku, který cítí respekt a úctu. Je posilováno jeho kladné sebehodnocení, sebevědomí a také snaha o autoregulaci (Křivohlavý, 2003; Baštecká, 2005).

Důležitým druhem rozlišení sociální opory je získaná a anticipovaná sociální opora. *Získaná sociální opora* představuje to, co se jedinci skutečně dostalo. Je součástí procesu zvládnání stresu a obsahuje mobilizaci, získání a hodnocení obdržené pomoci jedinci. Aby byla pomoc účinná, musí vyhovovat potřebám adresáta. Získaná opora pomáhá jedinci zvládat náročné situace a snižuje negativní účinky stresu na zdraví (Šolcová a Kebza, 1999).

Anticipovaná sociální opora pojednává o přesvědčení, že pokud bude potřeba, významné blízké osoby jsou připraveny pomoci. Jde o primární reflexi sociálního prostředí. Jedinec má pocit, že je ostatními akceptován, zajímají se o něho a v případě potřeby pomohou. (Slavík, 2012; Šolcová a, Kebza 1999).

Souhlasím s tím, že druhy sociální opory jsou závislé nejen na individualitě každého jedince, ale i na tom, jak účinně napomáhají a jsou vnímány příjemcem. Příjemce může využít i několik druhů sociální opory najednou. Vždy záleží na jeho vnitřní síle a odolnosti.

1.4 Formy sociální opory

Sociální opora stresem zkoušeným lidem může mít různé formy. Pro tuto práci vybírám pouze některé z těchto forem, které uvádí Křivohlavý (1994).

Existence doprovazeče. Jedná se o člověka, který je jedinci na blízku, vždy, kdy je potřeba, je pro něho pomoci, posilou. *Existence kladného sociálního vzoru, kdy lidé spolu hovoří o svých bolestech, obavách a trápeních,* a proto na ně působí pozitivně, mají-li možnost vidět jiného člověka, který vše úspěšně zvládl. *Existence progresivně orientovaných skupin,* které se navzájem informují, pomáhají si a vzájemně se povzbuzují (Křivohlavý, 1994).

Uvedený autor cituje D. Seefeldta takto: “*Člověk je bytost společenská. To znamená, že žije v předivě mezilidských vztahů. Tyto vztahy s druhými lidmi potřebuje, má-li mít*

pocit bezpečí, uspokojenou potřebu sociálního uznání a lásky“ (Křivohlavý, 1994, s. 177).

Psychologové rozdělují lidské potřeby do tří skupin. *Biologické*, které jsou základní a nutné pro život. *Psychologické potřeby* jsou specifické pro každého z nás a jsou individuální. *Sociální potřeba* znamená začlenění do určité společenské skupiny, potřeba sociálního srovnávání a porovnávání výkonů s druhými lidmi, potřeba spolupráce, sociální uznání, potřeba sociální komunikace.

O sociálních potřebách platí totéž, co o potřebách biologických. Nejsou-li uspokojovány, nastává u postižených osob frustrace. D. Seefeldt k této otázce podotýká: *„Lidé vyrůstající v pozitivním sociálním prostředí jsou aktivní a sebejistí, vyjadřují se spontánně a chovají se přirozeně. Umějí si navzájem projevovat úctu a uznání a ochotně přebírají odpovědnost“* (cit. dle Křivohlavého, 1994, s. 178).

Sociální oporu lze chápat i z hlediska její formy. Jsem toho názoru, že člověk je bytost holistická, pohlíží se na něj jako na celek, tzn. z pohledu bio-psycho-sociálního. Každý jsme jedinečná bytost se svými potřebami, a proto je nezbytné volit vhodnou formu sociální opory. Ať už se jedná o oporu biologickou, psychologickou nebo sociální.

1.5 Odvrácená strana sociální opory

Sociální opora může být nejen pozitivní, poskytovaná včas, citlivě a vděčně přijímaná, ale i negativní, poskytovaná nevhodně, necitlivě nebo dokonce přijímaná jako obtěžující (Mareš, 2003; Křivohlavý 2003; Šolcová a Kebza 1999).

Pokud potřebu sociální opory vnímá jedinec jinak, než případný poskytovatel sociální opory, mohou aktuálně prožívanou zátěž hodnotit rozdílně. Například poskytovatel sociální pomoci rozpoznal potřebu sociální opory, nabídl ji, ale příjemce této opory ji odmítá. Poskytovatel opory může být zklamán. Existují totiž jedinci, kteří nechtějí během prožívajícího stresu nikoho na blízku. Pomoc jsou schopni akceptovat teprve tehdy, až se uklidní (Mareš, 2002).

Někdy se stává, že člověk prožívající určitou stresovou událost, má vlastní představu o poskytování sociální opory. Pokud se jeho představy nenaplní, může protestovat, rozčilovat se, může být i hrubý. Jsou-li těmito pomáhajícími jeho nejbližší, může dojít ke konfliktům a zážitek distresu se dále potencuje nejen u příjemce sociální opory, ale i u všech zúčastněných. Existují také případy, kdy jedinec, který se ocitá v situaci, kdy potřebuje pomoc, očekávanou sociální oporu nedostane nebo je z pohledu příjemce zanedbatelná. V tomto případě se hovoří o absenci sociální opory nebo o selhávající sociální opoře. Na člověka, který na pomoc spoléhal či čekal, to má frustrující účinky (Mareš, 2002).

V literatuře se můžeme setkat také s pojmem negativní sociální výměna, která je odlišována od sociální opory, od nevhodných projevů sociální opory, od jejího nedostatku nebo dokonce neexistence, od neochoty příjemce či poskytovatele. Tento pojem má pozitivní vliv na rozvoj stresu, hraje podstatnou roli ve vztahu k úzkosti, depresi a k výskytu nežádoucích fyziologických symptomů. Negativní sociální výměna se definuje jako nepříznivá, vzdorná, nepřátelská, konfliktní a zraňující sociální transakce. Zahrnuje v sobě negativní sociální jevy, které působí na druhé lidi negativně. Jedná se např. o zesměšňování, šikana, nadávky, hádky, fyzické napadení druhé osoby, cynismus, arogance, ale i přehlížení druhé osoby (Křivohlavý, 2003).

Souhlasím s tím, že se můžeme setkat i se situacemi, kdy jedinec sociální oporu nepřijme. Nabízená pomoc je pro něj buď nedostatečná, nepřijatelná nebo nenaplnuje jeho představy. Dochází k situaci, kdy nelze sociální oporu využít.

2 PROFESIONÁLNÍ ŘIDIČ A JEHO OSOBNOST

V praxi je hodně diskutovaná otázka, kdo je profesionální řidič, když zákon tento pojem nedefinuje. Právním předpisem, který upravuje odbornou kvalifikaci k řízení motorových vozidel, je zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon upravuje zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro účely jejich profesní způsobilosti (cit. dle Širokého, 2006). Pro účely této práce budu používat všeobecně používaný termín „profesionální řidič“. Někteří níže uvedení autoři používají další slangový termín „řidič z povolání“.

Řidičem z povolání se rozumí osoba, která řídí vozidlo, které je hlavním předmětem výkonu závislé práce nebo podnikání řidiče a která se podrobila zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro účely profesní způsobilosti řidičů. Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů je povinen účastnit se řidič, který řídí motorové vozidlo zařazené do skupiny C, C+E, D, D+E nebo podskupin C1, C1+E, D1, D1+E, pokud řízení je hlavním předmětem výkonu závislé práce nebo podnikání řidiče (cit. dle Širokého, 2006).

Výše uvedené zdokonalování způsobilosti řidičů zahrnuje vstupní školení a následná pravidelná školení dle zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Po vykonání úspěšné zkoušky a doložení dalších dokladů, dle výše uvedeného zákona, požádá žadatel o vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče, který je omezen platností na pět let. Řidič je povinen se zúčastnit pravidelného školení v celkovém rozsahu třicet pět hodin do konce pátého roku od data vydání průkazu, a to každoročně v rozsahu sedmi hodin, vždy nejpozději k datu vydání profesního osvědčení. Pravidelné školení se provádí formou výuky a je prohloubením znalostí získaných při vstupním školení (Zákon č. 247/ 2006 Sb., §46).

Profesionální řidič je dále povinen podrobit se vstupní lékařské prohlídce před zahájením výkonu činnosti a dalším pravidelným lékařským prohlídkám do dovršení padesáti let věku každé dva roky a po dovršení padesáti let věku každoročně. Pokud řidič řídí nákladní nebo speciální automobil převyšující největší povolenou hmotnost 7 500 kg, je povinen podrobit se, před zahájením výkonu činnosti, dopravně psychologickému vyšetření. Dalšímu dopravně psychologickému vyšetření je povinen podrobit se v padesáti letech a dále každých pět let (Zákon č. 361/2000 Sb., §87).

2.1 Schopnosti pro řízení

V jedné besedě s řidiči patřil dotaz řidičům z povolání, kteří ujeli milion a více kilometrů bez nehod, co je rozhodující při řízení vozidla. Odpovědi řidičů byly celkem shodné. Havlík tyto odpovědi shrnul takto: *„Zdravotní hledisko je důležité, ale rozhodující je duševní připravenost... Musíte být fit psychicky i tělesně a jet v pohodě... Nesmíte přestat myslet na druhé a za druhé... Předvídání korunuje jízdu... Záleží na vašem charakteru... Řidič má být klid'as, nikoliv prud'as a nesmí hned vidět rudě... Zárukou úspěchu za volantem jsou také schopnosti. Člověk se musí krotit rozumem, nenechat se unést hněvem, být pořád ve střehu a v pohotovosti, jet pozorně a s přehledem, aby správně reagoval...“* (Havlík, 2005, s. 21).

Řidič musí ustavičně reagovat na proměnlivé dopravní prostředí, přijímat informace z provozu, rychle a správně je vyhodnotit a v souladu s nimi dirigovat své dopravní chování. Každá profese vyžaduje určitý soubor a strukturu schopností, které tvoří podklad pro dovednosti. Řízení vozidla proto vyžaduje specifický okruh schopností, kterým především dominuje koncentrovanost spojená s pozorností, vnímáním i předvídavostí. Mezi další schopnosti pro řízení motorového vozidla jsou důležité i mentální složky a procesy spojené s analytickými a logickými myšlenkovými pochody, praktickou inteligencí, pamětí, hodnocením, rozhodováním a reagováním, s pohybovou koordinací a prostorovou orientací (Havlík, 2005).

2.2 Osobnost v psychologii a její definice

Definovat přesně pojem osobnost není jednoduché. Termín osobnost je popsán ve Velkém psychologickém slovníku jako celek duševního života člověka. Největším znakem osobnosti je jedinečnost a odlišnost od ostatních (Hartl a Hartlová, 2010, s. 373). Říčan uvádí, že osobnost je člověk jako celek po duševní stránce, že osobností rozumíme osobitost, odlišnost jedince od jiných jedinců (Říčan, 2010).

V definicích pojmu osobnost se odrážejí přístupy jednotlivých psychologických škol, které jsou závislé na teoriích a směrech. V širokém slova smyslu by mohla být osobnost definována jako individuální, celostní a dynamický systém psychických struktur (Homola a Trpišovská, 1991). Drapela definuje osobnost jako: „*dynamický zdroj chování, identity a jedinečnosti každé osoby*“ (Drapela, 2008, s. 14).

2.3 Struktura osobnosti řidiče

Osobnost řidiče představuje soubor psychosomatických vlastností a schopností člověka v kontextu s dopravním prostředím a situací. Do struktury osobnosti patří *temperament*, jako je emocionalita, dynamičnost, sensitivita, prožívání apod., *motivace*, což jsou pohnutky chování, zájmy, potřeby, hodnoty aj., *schopnosti* obecné, speciální, paměť, inteligence apod., dále pak *charakter* morální a volní vlastnosti, vztahy k sobě, k ostatním nebo i k hodnotám (Balcar, 1983; Atkinsonová aj., 2012).

Osobnostní rysy a sklony se projevují v relativně ustáleném stylu chování a jednání jednotlivce v běžných i zátěžových dopravních podmínkách. Kapacitu člověka pro činnost řidiče tvoří zdravotní a duševní stav, osobnostní a morální vlastnosti, dovednosti, znalosti, zkušenosti a schopnosti (Havlík, 2011).

Hamerníková (2010) také uvádí důležité vlastnosti pro osobnost řidiče. Jedná se zejména o vyrovnanost, emocionální stabilitu, přizpůsobivost, schopnost se dobře ovládat, odolnost vůči stresu, svědomitost, spolehlivost a přiměřenou sebejistotu, schopnost umět předvídat, sebekázeň, ohleduplnost, snášenlivost aj.

Havlík (2011) dále shrnuje osobnost řidiče jako soubor psychosomatických vlastností a schopností člověka v kontextu s dopravním prostředím a situací. Uvádí, že řidičská inteligence zahrnuje praktické a sociální složky osobnosti, především vizuální postřeh a paměť, rozpoznávání souvislostí v dopravním provozu, logické, operační a kritické myšlení, koncentrovanost, prostorové vnímání, předvídavost, praxi a schopnost učit se ze zkušeností.

2.4 Motivace pro řízení

Motivace by se dala shrnout jako vnitřní řídicí síla, jako pohnutka k činnosti, tedy to, co člověk chce nebo nechce, co ve svém životě upřednostňuje a co naopak odmítá (Hamerníková 2010; Havlík 2005). Motivace tvoří dynamickou složku osobnosti s vlastní strukturou složenou z motivů. Motiv je popsán jako vědomá či nevědomá pohnutka neboli příčina činnosti zaměřená určitý cíl (Hartl a Hartlová, 2010). Člověk má různé potřeby. Tělesné, potřeba bezpečí, jistoty, lásky, uznání, úspěchu, poznání, ale také zájmy, hodnoty a postoje, které jsou podnětem k jednání a činnosti.

Motivaci lze rozdělit na vnitřní a vnější. *Vnitřní motivace* obsahuje vlastní pohnutky jednání, vzniká z vlastního přesvědčení. Znamená to, že se sami pro něco z určitého důvodu rozhodneme, máme cíl, plán, představu, tužbu. Například profesionální řidič se snaží pracovat nad rámec svých povinností proto, že jej práce baví, rád řídí automobil, poznává jiné krajiny. *Vnější motivace* odpovídá na stimuly zvenčí. Například finanční odměna za vykonanou práci, tradice v rodině, ale také potěšení, seberealizace nebo uznání, získání úspěchu a být druhým užitečný. Pokud je řidič motivován profesí, řízení vozidla patří k jeho zálibám a za volantem se plně realizuje, cítí se užitečným a snaží se podávat co nejlepší výkony (Havlík, 2005).

Souhlasím s tvrzením, že na profesionální řidiče jsou kladeny vysoké nároky nejen po psychické, ale i fyzické stránce. Je nutné, aby tito jedinci byli odolní vůči zátěži a stresu, byli schopni včas reagovat na situace vyvolané silničním provozem. Také by měli být morálně a hmotně odpovědní. Průvodním znakem každého profesionálního řidiče je jeho osobnost, kterou se vyznačuje. Vysoké požadavky, jež jsou na řidiče

kladeny, jsou zcela ovlivněny strukturou osobnosti. Ať už jsou to schopnosti morální, duševní, zdravotní, dovednostní a zcela jistě i zkušenostní. Velkou roli zde sehrává i samotná motivace pro řízení.

3 ZDROJE ZÁTĚŽE A STRESU

Zátěž je možno chápat jako porušení rovnováhy mezi vnitřním stavem systému a jeho vnějším prostředím. Vzniká v důsledku nesouladu mezi požadavky a podmínkami na jedné straně a vlastnostmi a stavem jedince na druhé straně. Zátěž, únava, monotonie, ale i biorytmy mohou narušovat rovnováhu mezi vnitřním stavem organismu člověka a jeho vnějším prostředím, mezi možnostmi a požadavky (Štikar aj., 2003; Hoskovec, 2003). Zátěž lze jednoduše charakterizovat jako faktor, který působí na člověka. Zátěž se velmi často zaměňuje s pojmem stres. Stres označuje reakci organismu na zátěžový podnět z prostředí, ale i stav, ve kterém se působením vnějších i vnitřních podnětů organismus nachází. Psychologové vnímají práci profesionálního řidiče jako vysoce stresující. Tento stres je ale výsledkem konfliktních požadavků, které se očekávají od řidiče, a malé míry kontroly řidiče nad těmito požadavky a okolnostmi, jako jsou například dlouhé směny, časový „pres“, zodpovědnost za náklad apod. (Macků, 2007).

Autor dále upozorňuje, že řízení auta je samo o sobě činností, která klade vysoké nároky jak na psychické, tak i na fyzické schopnosti člověka. Zátěž provází práci řidičů profesionálů celou pracovní dobu, kterou tráví řízením vozu, činností náročnou nejen z hlediska pozornosti, úsudku a rozhodování, ale i z pohledu emocionálně-sociálního.

3.1 Formy psychické zátěže

Psychickou zátěž můžeme definovat jako proces psychického zpracování a vyrovnání se s požadavky a vlivy životního a pracovního prostředí. Prostředím se rozumí vše, co člověka obklopuje včetně společenských vazeb, událostí a požadavků na chování. Psychickou zátěž lze rozlišit na tři hlavní formy. *Zátěž sensorická*, která vyplývá z nároků na činnost smyslových orgánů a jim odpovídajících struktur centrálního nervového systému. *Mentální zátěž* vyplývá z požadavků na zpracování informací, které kladou nároky na takové psychické procesy, jako jsou pozornost, paměť, představivost, myšlení a rozhodování. *Emoční zátěž* vychází ze situací a požadavků, vyvolávajících

afektivní odezvu. Profesionální řidič se běžně setkává s agresivitou řidičů osobních automobilů, kteří mají pocit, že je velké vozidlo zdržuje. Profesionální řidiči často agresivní chování oplácejí (Paulík 2010; Löwe, 2007).

Obecně bych mohla shrnout fakt, že největší míru zátěže pocítujeme tehdy, pokud při vysokých nárocích na práci máme současně omezené možnosti pro rozhodování. U profesionálních řidičů se na vzniku zátěže podílí několik zásadních faktorů. Řidič musí zpracovat velké množství informací a signálů za velmi krátký časový úsek, a přitom třeba i deset hodin denně. Ocítá se v podmínkách, které zvyšují zodpovědnost a případné riziko, jako např. hodnota převáženého zboží, jeho nebezpečnost (cisterny s nebezpečným nákladem) nebo vysoká cena dopravního prostředku. Mezi další zátěže působící na řidiče můžeme uvést hluk, vibrace, nepravidelné směny, spánek, extrémní teploty apod.

3.2 Stres jako psychická zátěž člověka

Stres je definován v psychologickém slovníku (Hartl a Hartlová, 2010) jako fyziologická odpověď organismu na nadměrnou zátěž neúnikového druhu, která tak vede ke stresové reakci. Liší se od reakce, kdy zátěž může být vyřešena některým z únikových mechanismů, jako je např. asertivita, coping, relaxace aj.

Paulík (2010) uvádí, že termín stres a jeho vztah k pojmu zátěže není všemi badateli vymezován shodně. Stres se zpravidla spojuje s obtížnými situacemi, ohrožujícími, významně narušujícími rovnováhu organismu a vyvolávajícími tak závažné změny v hormonálním, oběhovém a imunitním systému. Je důležité, aby obecný výklad zátěže a stresu vycházel z celku všech nároků, které život klade na člověka jako bytost psycho-bio-socio-spirituální. Stres je možno v tomto pohledu chápat jako specifický případ obecněji pojaté zátěže. Jde tedy o stav, kdy zátěž přesahuje únosnou mez z hlediska adaptačních možností organismu za daných podmínek.

Baštecká a Goldman uvádějí, že mezi tvůrce teorie stresu patří zejména:

Walter Bradford Cannon (1871-1945) - americký fyziolog, profesor na Harvardu, který objevil v mozku systém pro vznik emocí a strachu. Tento systém vede k obraně proti potencionálnímu nebezpečí a nazývá se jako „fight or flight“ (útok nebo útek).

Hans Selye (1907-1982) – kanadský biolog, chemik a endokrinolog, nejvýznamnější představitel biologického pojetí stresu, který popsal obecný adaptační syndrom (General Adaptation Syndrom- GAS).

Richard Stanley Lazarus (1922-2002) – americký kognitivní psycholog, který tvrdil, že stres nemůže být objektivně vymezen. To, co rozhoduje o stresu, je způsob, jakým situaci vnímáme a hodnotíme (Baštecká a Goldman, 2001).

V literatuře je popsáno mnoho definic stresu, která různá paradigmatata pojímají rozdílně. Některá z nich tito autoři uvádějí:

- „*Stres se projevuje specifickým syndromem, který se sestává ze všech nespecificky navozených změn uvnitř biologického systému*“ Definici vytvořil H. Selye v r. 1978.
- „*Stres přináší ohrožení pohody a zahrnuje nepříjemné emoce*“. Takto to definoval R. S. Lazarus v roce 1975.
- „*Stres předpokládá požadavky prostředí, které jsou povahy fyzické nebo sociální*“, vyjádřil se J. E. McCrath v roce 1970.
- „*Stres se objevuje v situacích osobního schodku, kdy požadavek prostředí přesahuje jedincovy zdroje, nebo v situaci osobního nezdaru, kdy jedincovy zdroje nenacházejí v okolí dostatečnou odezvu*“. Názor vyjádřili J. R. French, W. Rogers a S. Cobb v roce 1974. (cit. dle Baštecké a Goldmana, 2001, s. 240).

Z těchto definic mi vyplývá, že stres vzniká souhrou různých faktorů, které jedinec vyhodnocuje jako nežádoucí. Tyto faktory se označují jako stresory. Ty mohou mít původ fyzický např. v autě je hluk, vysoká teplota, nepohodlí, sociálně-pracovní, kdy u profesionálních řidičů se např. kladou vysoké nároky ze strany zaměstnavatele, nepravidelné směny, pocit izolace, přesčas, zodpovědnost za převážené zboží aj. Také

zde hraje významnou roli samotný řidič s jeho impulzivitou, odolností vůči zátěži a adaptabilitou.

3.2.1 Biologické pojetí stresu

Biologické pojetí stresu je převážně zaměřené na neurofyziologickou a biochemickou odezvu organismu. Podle Selyeho probíhá obecný adaptační syndrom (GAS) ve třech fázích. Jako první fáze je popisována poplachová reakce. Jde o reakci organismu na působení stresorů, kdy při silné zátěži organismus reaguje šokem s neorganizovanými až chaoticky vnějšími projevy, poté adaptací na vzniklou situaci, zvýšení aktivace a obnova obrany. Dochází k biochemickým změnám, které jsou spojeny s vylučováním adrenalinu, glukózy a jiných látek do krve umožňující pohotové uvolnění adrenalinu (cit. dle Paulíka, 2010, s. 45).

Druhou fází adaptačního syndromu je stádium rezistence. Zde dochází k relativnímu zklidnění. Zajišťují se další zdroje pro mobilizaci energie a hormonální cestou je zajištěna zpětnovazební informace pro centrum s cílem zastavit impulzy k udržování stresové reakce, která již není potřebná. Pokud energetické zdroje nestačí na obnovení homeostázy a adaptace při trvalém působení stresorů, zůstává organismus v pohotovosti a trvalém vypětí (cit. dle Paulíka, 2010).

Poslední fází je stádium vyčerpanosti. Pokud je působení zraňujícího stresoru příliš dlouhé, organismus již nemá prostředky k adaptaci (tamtéž).

3.2.2 Psychické reakce na stres

Psychická reakce na stres začíná interpretací určité situace jako stresující. K tomu dochází tehdy, pokud vyvolá silně negativní pocity, tzn., když se takto prožívá. Způsob hodnocení dané situace závisí na mnoha faktorech. Jednak zde hraje roli zkušenost jedince, jeho aktuální stav, schopnosti, ale i podpora, která se mu dostává. Prožitek stresu bývá spojen změnou emočního prožívání. Typickou reakcí je úzkost, pocity napětí a obavy z nějakého neurčitého ohrožení, hněv, vztek, výjimkou není ani prožitek smutku a deprese, která je reakcí na přesvědčení, že situace se nedá řešit. Může

převládnout apatie a tendence rezignovat na řešení situace. Nastává také změna kognitivních funkcí. Zátěžová situace může měnit způsob uvažování, které bývá v důsledku stresu zkratkovité, pesimistické, zhoršuje se koncentrace pozornosti. Dochází k *aktivizaci psychických obranných mechanismů* ke znovuzískání psychické rovnováhy jedince. Kromě nevědomých obranných reakcí mohou přispět k dosažení rovnováhy i vědomé strategie zvládání, tzv. coping (Vágnerová, 2004).

3.3 Stresory působící na řidiče z povolání

Stresory můžeme označit jako souhru různých faktorů, které vyvolávají stresovou reakci. Jedná se o faktory, které mají různou povahu a vycházejí z různého prostředí. Stresorem může být nepříjemná událost, ale také očekávání nepříjemné nebo dokonce příjemné události. Stresorem se může stát i naše myšlenka nebo představa, kterou se obíráme. Stresorem bývá navozen pocit ohrožení, strach, co se stane nebo také pocit, že ztrácíme kontrolu nad situací. Praško (2001) uvádí nejčastější každodenní stresory, se kterými se lidé setkávají, a rozděluje je do čtyř kategorií

Stresory vztahové, které často souvisí s problémy v soukromém životě, např. neshody s rodiči, partnerem, materiální nebo citová závislost na rodičích, na partnerovi, rozvod, rozchod s partnerem nebo jeho hrozba, neshody v partnerském vztahu, žárlivost, nesoulad v sexuálním životě, narození dítěte a vliv této události na celou rodinu, výchovné problémy s dětmi apod.

Stresory pracovní a výkonové, kam autor řadí, mimo jiné, nízký příjem, ztrátu práce nebo její hrozbu, dluhy, splátky, konflikty s nadřízenými, podřízenými nebo kolegy, špatné pracovní podmínky, přetěžování, nedostatečné ohodnocení apod.

Stresory související se životním stylem, jako je nevyhovující bydlení, nedostatek příjemných aktivit nebo chybění koníčků a zájmů, stereotypní životní styl, nedostatek přátel a izolace, ale také uzavřenost rodiny.

Závislosti, nemoci, handicapy. Do této kategorie lze zařadit vlastní tělesné nebo psychické nemoci nebo nemoc člena rodiny, různé závislosti u partnera, dětí nebo jiných členů rodiny, tělesné nebo psychické handicapy člena rodiny.

Životní událostí může být cokoli, co nás přinutí změnit rutinní způsob života. Stresorem bývá změna. Jsme zvyklí žít rutinně, protože nám to dovoluje předvídat. Příliš změn, které překračují rutinu a odehrávají se v krátkém časovém období, může snižovat odolnost ke stresu. Stresová reakce nemusí nastat bezprostředně poté, co se vyskytne určitá životní událost, ale s odstupem času. Existují lidé, které z rovnováhy nic nevyvede, a jiní, které rozhodí i naprostá prkotina. Pro některé jednotlivce představuje řada životních událostí nadhraniční stres, pro jiné je to příležitost pro posílení. To proto, že jsou před stresem a jeho důsledky chráněni trénovaností odolnosti, mají dobrou sociální podporu okolí a konstruktivní postoj k situaci (Praško, 2001).

V této kapitole se zmíním především o pracovních stresorech profesionálních řidičů. Obecně lze konstatovat, že v současné době je pro řidiče stresorem nejen samotný provoz, ale i fakt, že profesionální řidiči tráví za volantem podstatně víc času než běžný řidič. Pořadí důležitosti stresujících faktorů v dnešní silniční dopravě nelze jednoznačně zvolit, ale mezi největší stresory v dopravě jsou zcela určitě lhostejnost, bezohlednost a agresivita.

Mezi další stresující prvky lze zahrnout i vysoké nároky na kognitivní procesy jako je pozornost, paměť nebo další psychické procesy včetně rychlého rozhodování. Rovněž zde hraje důležitou roli proměnlivost nebo jednotvárnost pracovních úkonů, časté střídání různých činností, které vyžadují stálou adaptaci či střídání pracovních postupů nebo naopak monotónní, stále se opakující úkony. Velkou roli zde sehrává i organizace práce a časový tlak spojený s pracovním tempem, který je významným stresujícím prvkem profesionálního řidiče (Havlík, 2005).

Jak ukazují výzkumy, nároky na psychosomatickou zdatnost řidiče stouply natolik, že se nabízí otázka, do jaké míry je jim jedinec schopen čelit. Tak například profesionální řidič musí v průběhu směny vykonat až pět tisíc operací. Stlačení nebo uvolnění plynového pedálu, sešlápnutí plynového nebo brzdového pedálu, otočení volantem, zapnutí blinkrů apod. Řidiči z povolání se také setkávají s informační zátěží, kdy v krátkém čase musí přijmout, zpracovat a vyhodnotit spousty druhů informací,

podnětů, musí zvládnout nepravidelnost jízdního režimu, pracovat za každého počasí, ve dne v noci a za rizikových podmínek, které vyžadují odpovědnost (Havlík, 2005).

Myslím si, že vnímání stresových situací a vypořádávání se s nimi je individuálním procesem. Každý má svůj práh odolnosti nastavený jinak. Je proto velmi důležité, aby profesionální řidič dokázal reflektovat své jednání, věděl, jak má stresu předejít a jaké jsou pro něj nejefektivnější způsoby vyrovnání se se zátěžovou situací.

3.4 Obranné mechanismy

Adaptace na subjektivně nepříjemné skutečnosti, ohrožující nejen obraz o sobě, ale i pocit jistoty, je často zabezpečována obrannými mechanismy. Obranné mechanismy jsou více či méně neuvědomované psychické procesy, které slouží nejen k odstranění úzkosti, ale i k odstranění konfliktů osobnosti (Paulík, 2010; Cakirpaloglu, 2012).

Mezi nejčastější obranné mechanismy řadí autoři Vágnerová, Paulík a Cakirpaloglu *popření*, kdy se jedinec brání tím, že přijme pouze takové informace, které pro něho nejsou ohrožující, nepříjemné. Ignoruje princip reality, odděluje vnitřní a vnější svět. *Vytěsnění*, které je založeno na odstranění nepříjemných a nepříjemných pocitů a myšlenek z vědomí. I když si je člověk neuvědomuje, mohou ovlivňovat jeho chování i prožívání mimo vědomou kontrolu. Při *regresi* dochází k úniku na vývojově nižší úroveň chování, tzn. návrat k projevům chování odpovídajícím mladšímu věku, než je věk dotyčné osoby. *Projekcí* jedinec promítá své pocity a motivy do jiných lidí, připisuje jim vlastní neúspěch, vinu a ostatní nežádoucí vlastnosti. *Introjekcí* si přivlastňuje nebo zvnitřňuje pocity a výsledky jiných osob. *Sublimace* je stav, kdy se pokouší o transformaci nedostupného způsobu uspokojení jiným, dosažitelným a přijatelným způsobem. *Racionalizací* se nazývá pokus zvládnout zátěžovou situaci zdánlivě logickým přehodnocením, aby došlo k uspokojujícímu vysvětlení nějaké tíživé a ohrožující situace. *Identifikací* se jedinec pokouší posílit vlastní hodnoty ztotožněním se s někým, koho lze obdivovat. *Rezignací* se jedinec něčeho vzdává předem, protože to považuje za nedosažitelné. Obranným efektem je fakt, že pokud nic neočekává, nemůže být zklamán (Vágnerová, 2008; Paulík, 2010; Cakirpaloglu, 2012).

Společným znakem obranných mechanismů je vztah k situaci, která se pro jedince zdá neřešitelná. Obecně lze konstatovat, že obranné mechanismy, kterých je v literatuře popsáno několik desítek, jsou považovány spíše za náhradní, neplnohodnotný způsob zvládnání zátěže a stresu (Lisá, 2011).

Souhlasím s tím, že obranné mechanismy nám umožňují vyrovnat se se zátěžovými situacemi. Jsou to více či méně neuvědomělé způsoby, kterými snižujeme pocit úzkosti nebo ohrožení.

4 ZÁTĚŽ A STRES ZA VOLANTEM

V odborné literatuře se tématu důsledku zátěže a stresu věnuje řada autorů (viz Schreiber, 2002; Kebza, 2005 a další). Projevy zátěže a stresu lze rozdělit na bezprostřední projevy a na účinky trvalejšího rázu. Ke krátkodobým, bezprostředním stavům můžeme zařadit emoční rozladění, únavu, pocit monotonie, ztrátu motivace, výpadky koncentrace apod. K trvalejším symptomům zátěže a stresu lze zařadit nespokojenost, únavu, somatická onemocnění jako jsou respirační a oběhové potíže, bolesti hlavy, zažívací potíže, výrazné a nápadné negativní změny chování, ale i zvýšení nespecifické nemocnosti (Paulík, 2010).

Pokud nějaké ohrožení jedince trvá delší dobu, dostává se psychika i tělo do stavu permanentního napětí a úzkosti, což má neblahý dopad i na imunitní systém. V oboru psychoneuroimunologie byl potvrzen předpoklad, že imunitní systém reaguje odlišně na chronický a akutní stres. Krátkodobě působící akutní stresory vedou ke zvýšení činnosti imunitního systému, kdežto chronické stresory způsobují naopak jeho pokles (Kadlčík, 2004).

4.1 Dopad zátěže a stresu na práci řidiče

Řízení motorového vozidla je v dnešní době dynamický proces v neustále se měnícím dopravním prostředí. Za příčinami řidičského selhávání není pouze řetězec okolností, ale především selhání člověka. Nejčastěji řidiči selhávají pod tlakem situační zátěže, která přesáhne jejich psychosomatickou kapacitu. Musejí se např. vyrovnat se složitostmi a strukturou dopravní situace, s nedodržením režimu práce a odpočinku, s nepříznivými a náročnými klimatickými podmínkami (Havlík, 2011).

Havlík uvádí, že řidiči z povolání mohou vnímat jako psychosomaticky zátěžové situace např. velkou odpovědnost za náklad, časovou tíseň, vědomí potencionálního rizika havárie, konfliktní dopravní situace, nedostatek spánku a odpočinku, práci přesčas, střídavé směny, ale i disharmonický rodinný život. To vše má podíl na únavě, která bývá zákeřná a zpravidla přichází plíživě. Paulík s Havlíkem rozlišují únavu podle

charakteru zátěže a příznaků na fyzickou a psychickou. Zdůrazňují, že oba typy únavy jsou vzájemně provázány. Fyziologická únava je přirozenou reakcí na vynaložené úsilí, energii a námahu a lze ji odstranit přiměřeným odpočinkem. Pokud ovšem dojde k vyčerpání běžných energetických zdrojů v důsledku intenzivní, neúměrně dlouho trvající námahy, dochází k tzv. patologické únavě (Paulík, 2011; Havlík, 2010).

Fyzická únava pramení již ze samotného dlouhého sezení ve vozidle, což zatěžuje především svaly držící hlavu a trup ve vzpřímené poloze. Dochází také k únavě smyslových orgánů, především zrakového ústrojí, kdy se úží zorné pole, zeslabuje se zraková ostrost a znesnadňuje se vidění za šera. Psychická únava zasahuje především schopnost koncentrace pozornosti a vnímání, zkresluje hodnocení a rozhodování, tlumí včasné, rychlé a přesné reagování (tamtéž).

Mezi varující příznaky únavy patří pokles soustředění, snížená zraková ostrost, pálení a slzení očí, opakované zívání, pocity těžké hlavy a celková ochablost, apatie, méně koordinované pohyby, bolesti v zádovém a šíjovém svalstvu, sucho v ústech, potíže při řízení rychlostí aj. Vnímání únavy je subjektivní a liší se i podle délky praxe řidiče. U profesionálních řidičů stoupá únava koncem směny a v závěru týdne. Únavu prohlubuje nejen zátěž smyslů a psychických procesů, ale i začínající choroba, pocit hladu nebo naopak přesytení, příliš utažený opasek nebo zádržný systém, nevyspání, kouření, starosti, trápení a konflikty.

4.2 Jak se bránit zátěži a stresu

Havlík doporučuje řidičům několik rad, jak se bránit zátěži a stresu. Měli by především usilovat o sebepoznání a poznání stresorů, aby si uvědomili vlastní slabiny a pochopili vlastní možnosti i omezení. Mezi další doporučení řadí např. předem počítat s možnými okolnostmi, které se při řízení mohou vyskytnout, poslouchat při jízdě uklidňující hudbu, častěji zastavovat na kratší aktivní odpočinek, zůstat klidný na výzvy netrpělivých účastníků silničního provozu a vyhnout se očnímu kontaktu s nimi, na zlo nereagovat zlem, nehromadit starosti před jízdou a neodkládat řešení nepříjemností. Řidiči by se měli naučit včas vysadit a používat relaxační techniky, dopřát si chvíle

oddychu a ve volném čase a o dovolené se věnovat zcela jiným činnostem než pracovním, např. četbě, návštěvě divadla, posedět s přáteli nebo procházky přírodou. Velmi důležitým prvkem je také dostatek kvalitního spánku před jízdou (Havlík, 2011).

V prevenci proti psychosomatické zátěži a stresu by měl aktivně přispívat i zaměstnavatel. Neměl by řidiče přetěžovat přehnanými nároky na pracovní vytížení, naopak by jim měl dopřát dostatek odpočinku a dbát na to, aby byli vždy před jízdou dostatečně vyspalí. Zaměstnavatel by se měl také postarat o odpovídající technickou úroveň dopravního prostředku a každého řidiče na jízdu dostatečně vybavit vším potřebným. Nutností je vytvoření příjemných pracovních podmínek v organizaci, kde budou stanovena jasná pravidla a kompetence. V případě kritiky by zaměstnavatel neměl zapomenout řidiče pochválit za pozitivní výkony a spravedlivě řidiče finančně i slovně ohodnotit (Havlík, 2005).

4.3 Úloha zaměstnavatele v prevenci zátěže a stresu

Ochrana zdraví při práci a prevence, včetně prevence zátěže a stresu, má v pracovněprávním vztahu zakotvení v legislativě. Základní legislativu tvoří zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, který stanovuje pracovní dobu a nárok na čerpání řádné dovolené. Další legislativu tvoří zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnostech v pracovněprávním vztahu (Jakubka, 2011).

V odborné literatuře můžeme najít ty nejdůležitější zásady ochrany zdraví při psychické zátěži. Kadlčík uvádí jako prioritní snížení zátěže technickými úpravami pracovních prostředků, pracovišť nebo pracovních metod. Dále upozorňuje na dobrou organizaci práce, režim práce a odpočinku, omezení práce v přesčasových směnách, výběr pracovníků na exponovaná pracovní místa podle psychologických kritérií, zvýšenou lékařskou péčí o zaměstnance a jejich zařazení do systému pravidelných lékařských prohlídek, vzájemné poskytování informací mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem aj. (Kadlčík, 2004).

Z vlastní praxe mohu posoudit, že nároky spojené s řízením vozidla u profesionálních řidičů se liší od nároků na řízení řidičů neprofesionálů. Prakticky celou svou pracovní dobu tráví řízením motorového vozidla a činností náročnou nejen z hlediska pozornosti, úsudku a rozhodování, ale i z pohledu emocionálně-sociálního. Obecně lze konstatovat, že pokud míra zátěže přetrvává delší dobu, dochází k psychosomatickým onemocněním.

Souhlasím s názorem, že na vzniku zátěže se podílí několik zásadních faktorů. Jedná se např. o zpracovávání velkého množství informací v krátkém časovém horizontu, zvýšená odpovědnost za přepravovaný náklad, nedostatek spánku a odpočinku, práce přesčas, ale i pracovní prostředí. To vše má podíl na únavě, která vede ke snížení koncentrace a následnému obtížnějšímu vyhodnocování situací. Je nutné zátěži a stresu předcházet, případně se mu bránit. Důležitou roli zde sehrává rozpoznávání stresorů, které na jedince působí a jejich eliminace. Není to úkolem samotného profesionálního řidiče, ale velkou roli zde sehrává i úloha zaměstnavatele, který by měl přispívat ke zkvalitnění pracovního prostředí, motivovat a odměňovat zaměstnance za kvalitně odvedenou práci.

5 PRAKTICKÁ ČÁST

5.1 Vlastní výzkumné šetření

Výzkumným šetřením bylo zjištěno, jaký vliv má sociální opora na profesionální řidiče při zvládnání zátěže a stresu. Profesionální řidič tráví téměř celou pracovní dobu za volantem. Jsou na něj kladeny vysoké nároky nejen po psychické, ale i fyzické stránce. Je důležité, aby tito jedinci byli odolní vůči zátěži a stresu a mohli tak včas reagovat na situace vyvolané silničním provozem. Sociální opora pomáhá jedinci ke zkvalitnění života, ať už jde o oporu ze strany rodiny, přátel nebo spolupracovníků.

V provedeném výzkumném šetření byly stanoveny čtyři výzkumné hypotézy.

H1: Sociální opora snižuje míru stresového zatížení profesionálního řidiče

H2: Ženatí profesionální řidiči mají vyšší sociální oporu než profesionální řidiči svobodní, rozvedení, vdovci

H3: Ženatí profesionální řidiči budou méně zatíženi stresem než profesionální řidiči svobodní, rozvedení, vdovci

H4: Největší sociální oporu využívají profesionální řidiči z řady rodiny

5.2 Cílová skupina respondentů

Výzkumný vzorek tvořili profesionální řidiči nákladní dopravy. Tito řidiči pracují u firem, které zajišťují nákladní dopravu v rámci České republiky. Jedná se tedy o řidiče, kteří tráví za volantem téměř každý den. Výběr byl proveden metodou záměrného výběru (Miovský, 2006). Jediným kritériem pro výběr respondentů byla práce řidiče pro firmu s nákladní dopravou.

Pro spolupráci jsem oslovila respondenty osobně, prostřednictvím autoškoly, se kterou spolupracuji na přednáškách pravidelného školení řidičů. Tento způsob byl vhodný zejména proto, že jsem mohla získat pro spolupráci větší skupinu respondentů najednou.

Jednateli autoškoly jsem přednesla záměr výzkumného šetření a získala jsem svolení ke sběru potřebných dat (viz příloha 2).

Vzhledem k tomu, že s některými respondenty se znám již několik let, jejich ochota pro spolupráci byla vynikající. Respondentům byl vysvětlen záměr výzkumné sondy a postup při vyplňování dotazníku. Zdůraznila jsem, že zapojení se do výzkumného šetření je zcela dobrovolné a hlavně anonymní. Dotazník byl administrován skupinově. Vyplnění dotazníku trvalo asi dvacet minut. Po vyplnění byly dotazníky vybrány a odneseny, takže se data nedostala k jiné osobě a byla tak zachována anonymita účastníků výzkumu.

Návratnost vyplněných dotazníků byla vzhledem k výše popsanému postupu 100%. Celkem bylo rozdáno 180 dotazníků, z nichž byly 3 dotazníky vyřazeny pro neúplné vyplnění. Pro zpracování práce bylo použito celkem 177 dotazníků, což činí 98,33 % z celkového počtu rozdaných dotazníků. Respondenty tvořili pouze muži. Vracené dotazníky jsem zadala do strukturované tabulky v programu MS Excel 2010, kde řádky tvořily jednotlivé dotazníky, ve sloupcích byly odpovědi na příslušné otázky. Následné vyhodnocování dat proběhlo prostřednictvím statistického analytického doplňku v program MS Excel 2010 a pomocí statistických funkcí.

Z demografických charakteristik u popisovaného souboru uvádím věkovou skupinu respondentů, dosažené nejvyšší vzdělání, rodinný stav a délku praxe v oboru.

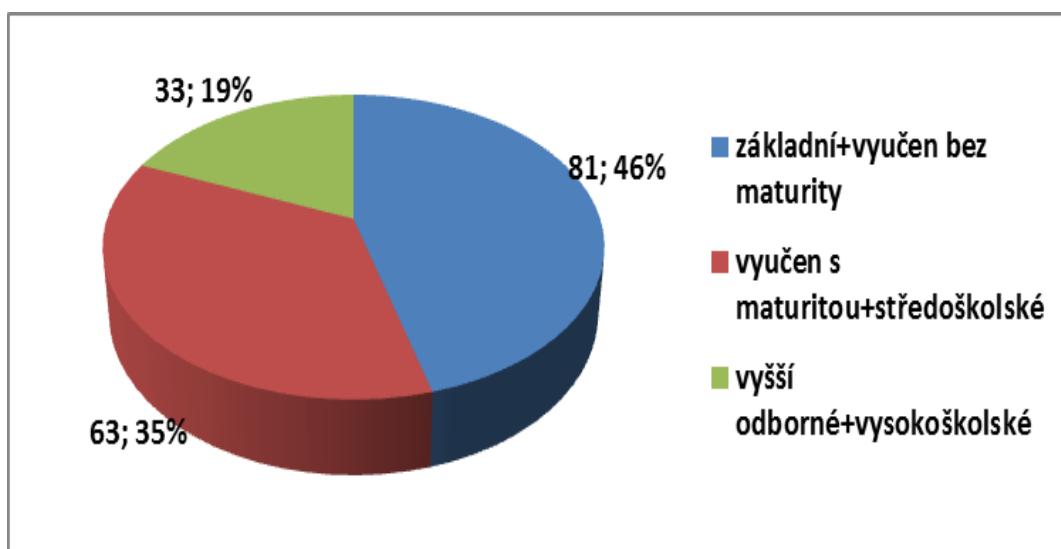
Graf č. 1 Věková skupina respondentů



Z výzkumného vzorku 177 respondentů (100 %) patří do věkové kategorie 19-30 let 39 respondentů (22 %), 42 respondentů (24 %) ve věku 31-40 let, ve věku 41-50 let 52 respondentů (29 %) a do věkové skupiny 51 a více let 44 respondentů (25 %).

Pro účely statistického testu jsem u nejvyššího dosaženého vzdělání sloučila počty respondentů do tří základních skupin. První skupinu tvoří respondenti se základním vzděláním a vyučeni bez maturity, druhou skupinu tvoří respondenti vyučeni s maturitou a se středoškolským vzděláním a poslední skupinu tvoří respondenti s vyšším odborným a vysokoškolským vzděláním.

Graf č. 2 Nejvyšší dosažené vzdělání dle sloučených skupin



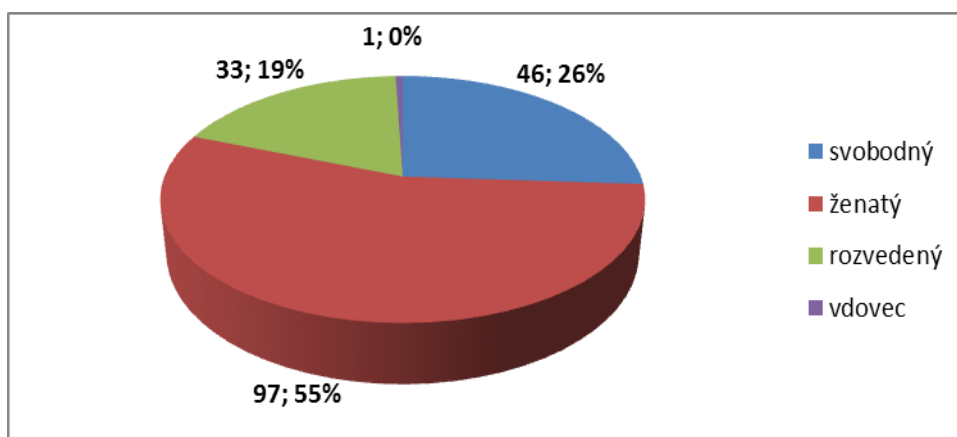
Graf demonstruje, jakého stupně vzdělání dosáhlo 177 respondentů (100 %) z hlediska rozdělení na skupiny podle dosaženého vzdělání. Sloučení jsem provedla s ohledem na počty respondentů v jednotlivých skupinách, které jsem následně používala ke statistickým testům. První skupinu tvoří 81 respondentů (46 %) se základním vzděláním a vyučení bez maturity, druhou skupinu tvoří 63 respondentů (35 %) vyučení s maturitou a středoškolským vzděláním a poslední skupinu 33 respondentů (19 %) tvoří respondenti s vyšším odborným a vysokoškolským vzděláním.

Tab. č. 1 Nejvyšší dosažené vzdělání

	19-30	31-40	41-50	51 a více
Základní	2	0	0	0
vyučen bez maturity	17	14	24	24
vyučen s maturitou	16	15	13	10
středoškolské vzdělání	2	2	2	3
vyšší odborné vzdělání	1	4	8	3
vysokoškolské vzdělání	1	7	5	4

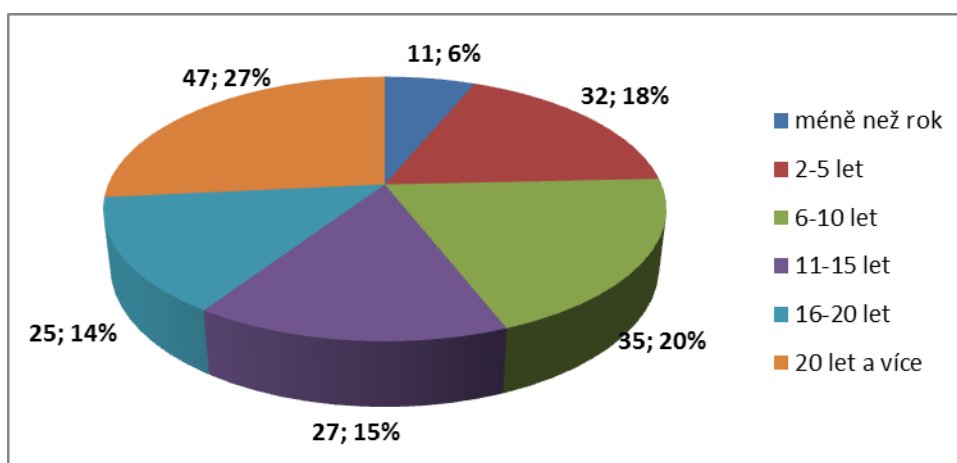
Pro ilustraci počtu respondentů s nejvyšším dosaženým vzděláním uvádím výše zobrazenou přehlednou tabulku.

Graf č. 3 Rodinný stav



Z výzkumného vzorku 177 respondentů (100 %) je 46 respondentů (26 %) svobodných, nejpočetnější skupinu tvoří 97 respondentů (55 %), kteří jsou ženatí, rozvedených je 33 respondentů (19 %) a 1 respondent uvádí, že je vdovec (1 %).

Graf č. 4 Délka praxe v oboru



Graf znázorňuje délku praxe respondentů v oboru. Méně než rok pracuje 11 respondentů (6 %), 32 respondentů (18 %) pracuje v oboru 2-5 let, 35 respondentů (20 %) pracuje v oboru 6-10 let, 27 respondentů (15 %) má praxi 11-15 let, 25 respondentů (14 %) pracuje v oboru 16-20 let a nejpočetnější skupinu tvoří 47 respondentů s praxí v oboru 20 let a více (27 %).

5.3 Metodologie výzkumu

Pro výzkumnou sondu jsem zvolila metodu kvantitativního šetření. Data byla sbírána pomocí anonymního dotazníku v průběhu pravidelných školení řidičů od měsíce ledna do března roku 2013. Dotazník byl sestaven vlastním zpracováním a tvořilo jej sedmnáct otázek. Při vytváření dotazníku jsem použila vlastní otázky, otázky z Posuzovací škály sociálního přizpůsobení podle Holmese a Rahe (viz dotazník, příloha 4), které tvoří otázky 7 až 11 a škály pro Stanovení úrovně sociální opory, který je dostupný na webových stránkách Státního zdravotního ústavu (viz příloha 5). Celkem bylo položeno pět filtračních otázek, dvě otázky polouzavřené a deset otázek uzavřených (viz dotazník, příloha 3).

Statistická analýza dat byla provedena pomocí popisné statistiky, testu dobré shody chí-kvadrát v kontingenční tabulce, dvouvýběrového Studentova t-testu a korelačního koeficientu (Hanousek, 1992).

Dvouvýběrový Studentův t-test jsem použila k testu rovnosti středních hodnot dvou nezávislých výběrů. Pro zvolení správné varianty t-testu je nejprve nutné otestovat shodu rozptylů, na což jsem použila F-test. Podle výsledku F-testu jsem zvolila příslušnou variantu dvou výběrového t-testu.

Test dobré shody chí-kvadrát v kontingenční tabulce se používá pro test nezávislosti kvalitativních znaků. Řádky kontingenční tabulky odpovídají možným hodnotám prvního znaku, sloupce pak možným hodnotám druhého znaku. V příslušné buňce kontingenční tabulky je pak zařazen počet případů, kdy zároveň měl první znak hodnotu odpovídající příslušnému řádku a druhý znak hodnotu odpovídající příslušnému sloupci. Srovnávala jsem znaky sociální opora a stresové zatížení. Vzhledem k tomu, že je třeba, aby se v tabulce vyskytlo méně než 20 % políček, v nichž by očekávané četnosti byly menší než 5, přistoupila jsem u tabulek k transformaci, kdy jsem některé skupiny sloučila tak, aby v tabulce byly dostatečně vysoké četnosti (tamtéž).

Míru korelace neboli lineárního vztahu mezi veličinami vyjadřuje korelační koeficient, který může nabývat hodnot od -1 až po $+1$. Hodnota korelačního koeficientu -1 značí zcela nepřímou závislost (antikorelaci), tedy čím více se zvětší hodnoty v první skupině znaků, tím více se zmenší hodnoty v druhé skupině znaků, např. vztah mezi uplynulým a zbývajícím časem. Hodnota korelačního koeficientu $+1$ značí zcela přímou závislost. Pokud je korelační koeficient roven 0 (nekorelovanost), pak mezi znaky není žádná statisticky zjiřitelná lineární závislost (Hanousek, 1992).

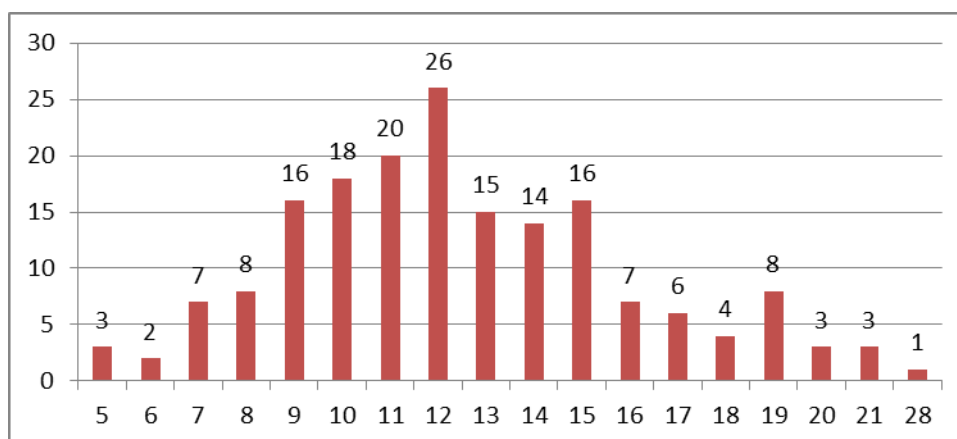
Technicky byly testy zpracovány pomocí statistických funkcí a analytického doplňku v rámci programu Microsoft Office Excel 2010. Ve statistickém vyhodnocení se obvykle uvažuje na hladině významnosti $0,05$. Pro zajímavost jsem testovala některé soubory i na hladině významnosti $0,1$. Pro výpočet hodnoty korelačního koeficientu jsem použila doplněk MS Excel Analytické nástroje, z něhož jsem využila modul Regresní analýza.

Pro ilustraci výsledků jsem zvolila vhodné grafy včetně frekvenčních grafů pro zobrazení rozložení odpovědí a přehledné tabulky. V dalším textu písmenem (p) označuji pravděpodobnost, která vychází v příslušných statistických testech.

5.4 Výsledky získaných dat

Ve výzkumném šetření jsem se zaměřila na otázku, zda stresové faktory a zvolená sociální opora jsou rozdílné ve vnímání z hlediska věkové skupiny, rodinného stavu a vzdělání. Pro testování jsem použila odpovědi z jednotlivých otázek sociální opory, které tvořily otázky 7 až 11 (viz dotazník, příloha 3). Pro vyhodnocení míry sociální opory jsem vytvořila nový znak "*celková sociální opora*", který vznikl jako součet odpovědí z jednotlivých otázek. Na každou otázku respondenti odpovídali 1 až 6, kde 1 je přiřazena odpověď zcela souhlasí a 6 označuje odpověď zcela nesouhlasí.

Graf č. 5 Celková sociální opora

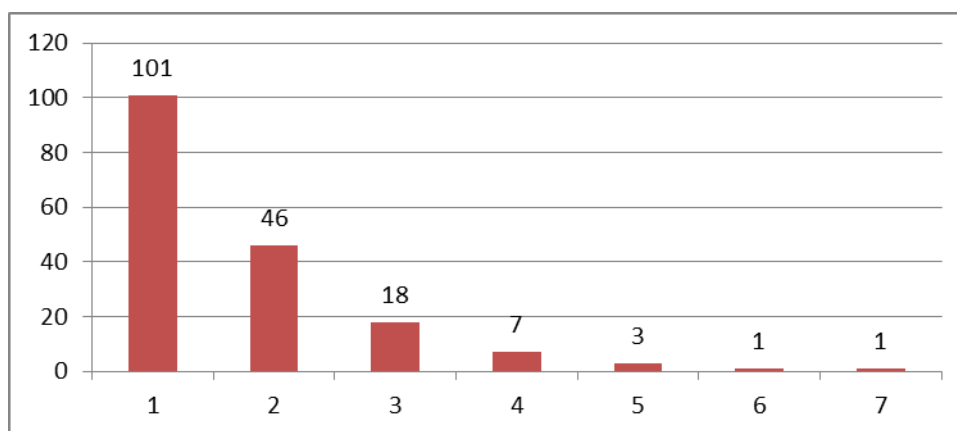


Rozložení odpovědí ukazuje výše uvedený histogram. Na vodorovné ose je znázorněno skóre celkové sociální opory, na svislé ose je uveden počet respondentů s daným skóre.

Hodnota 5 znamená nejvyšší možnou míru celkové sociální opory, tzn., že respondent využívá všechny formy sociální opory. Nejen, že má na blízku člověka, kterému se může svěřit v nouzi, ale může se obrátit o pomoc na rodinu, přátele, spolupracovníky i nadřízené v zaměstnání. Hodnota 30 znamená nulovou celkovou sociální oporu. Odpovědi se pohybovaly v rozsahu 5 až 28 počtu bodů.

Pro vyhodnocení míry stresového zatížení jsem vytvořila nový znak “*celkové stresové zatížení*”, který vznikl součtem odpovědí na otázku číslo 15 a 16 (viz dotazník, příloha 3). Respondenti mohli zvolit několik variant stresových faktorů. Na výběr měli ze 17 zátěžových faktorů. U každého faktoru jsem zadala číslo 0 nebo 1, kde 1 znamenalo výskyt stresového faktoru. Pro celkové vyhodnocení stresu jsem zvolila metodu součtu jednotlivých stresových faktorů. Maximální velikost celkové stresové zátěže mohla být teoreticky 17, nejmenší možný stres by byl 0. V odpovědích respondentů se celková stresová zátěž pohybovala mezi hodnotami 1 až 7.

Graf č. 6 Celkové stresové zatížení



Výše uvedený histogram zobrazuje rozložení odpovědí celkového stresového zatížení. Na vodorovné ose je znázorněna celková stresová zátěž, na svislé ose je uveden počet osob s touto stresovou zátěží.

Tab. č. 2 Popisná statistika

	<i>celková sociální opora</i>	<i>celkové stresové zatížení</i>
Průměr	12,52	1,71
Medián	12,00	1,00
směr. odchylka (SD)	3,70	1,07

V souboru 177 respondentů byl spočítán průměr, medián a směrodatná odchylka (SD – standard deviation) pro celkovou sociální oporu a celkové stresové zatížení.

Dále jsem se zaměřila na celkovou oporu dle věkové skupiny, rodinného stavu a vzdělání.

Tab. č. 3 Celková sociální opora dle věkových skupin

	Průměr	SD	Počet
19-30	13,38	4,00	39
31-40	12,19	4,24	42
41-50	12,25	2,98	52
51 a více	12,39	3,66	44

Celkový počet respondentů 177 (100 %) ve věkových skupinách byl rozložen rovnoměrně, nejvyšší celkovou sociální oporu využívá věková skupina 19-30 let. Statistické testy neprokázaly významný rozdíl mezi průměry v uvedených skupinách.

Tab. č. 4 Celkové stresové zatížení dle věkových skupin

	Průměr	SD	Počet
19-30	1,64	0,90	39
31-40	1,93	1,11	42
41-50	1,71	1,14	52
51 a více	1,57	1,07	44

Z celkového počtu 177 (100 %) respondentů je celkové stresové zatížení dle věkových skupin rovnoměrně rozložené. Statistické testy neprokázaly významný rozdíl mezi průměry v uvedených skupinách.

Tab. č. 5 Výsledky testu celkové sociální opory a celkového stresového zatížení ve věkové skupině

Celková sociální opora		Pravděpodobnost (p)
19-30	51 a víc	0,239
19-50	51 a víc	0,784
Celkové stresové zatížení		
19-30	51 a víc	0,739
19-50	51 a víc	0,304

Výsledky testu mezi věkovými skupinami u posuzovaného souboru 177 (100 %) respondentů nevykazují statisticky významný rozdíl. Pro testování jsem použila Studentův t-test v oboustranné variantě na hladině 0,05 v příslušné variantě se shodnými či rozdílnými rozptyly.

Z hlediska popisu souboru celkové sociální opory a celkového stresového zatížení dle rodinného stavu uvádím pro informaci, v níže uvedených tabulkách, i skupinu vdovce, přestože ji tvoří pouze jeden respondent. Ze statistického hlediska je tato skupina zanedbatelná.

Tab. č. 6 Celková sociální opora dle rodinného stavu

	Průměr	SD	Počet
rozvedený	12,33	3,07	33
svobodný	12,87	4,06	46
vdovec	15,00	---	1
ženatý	12,39	3,76	97

U posuzovaného souboru 177 (100 %) respondentů statistické testy neprokázaly významný rozdíl mezi průměry celkové sociální opory v uvedených skupinách.

Tab. č. 7 Celkové stresové zatížení dle rodinného stavu

	Průměr	SD	Počet
rozvedený	2,03	1,36	33
svobodný	1,65	0,90	46
vdovec	2,00	---	1
ženatý	1,63	1,02	97

Z výše uvedené tabulky rovněž vyplývá, že statistické testy neprokázaly významný rozdíl u 177 (100 %) respondentů mezi průměry celkového stresového zatížení v uvedených skupinách.

Pro účely dalšího testování jsem vytvořila sloučenou skupinu *ostatní*, tvořenou respondenty se stavem rozvedený, svobodný a vdovec. Tuto skupinu jsem testovala proti skupině ženatých řidičů.

Tab. č. 8 Výsledky testů celkové sociální opory a celkového stresového zatížení vzhledem k rodinnému stavu

Celková sociální opora		Pravděpodobnost (p)
rozvedený	ostatní	0,750
rozvedený	ženatý	0,936
Celkové stresové zatížení		
rozvedený	ostatní	0,057
rozvedený	ženatý	0,077

Z posuzovaného vzorku 177 (100 %) respondentů statistické testy neprokázaly významný rozdíl mezi průměry celkové sociální opory a celkového stresového zatížení v uvedených skupinách na hladině významnosti 0,05. Pro testování jsem použila

Studentův t-test v oboustranné variantě na hladině významnosti 0,05 v příslušné variantě se shodnými či rozdílnými rozptyly.

Výsledky testů celkové sociální opory a celkového stresového zatížení vzhledem k rodinnému stavu mohou být zajímavé na hladině významnosti 0,1. Významný rozdíl středních hodnot znaku celkového stresového zatížení byl zjištěn mezi skupinou rozvedených profesionálních řidičů a ostatních profesionálních řidičů (svobodných, ženatých, vdovců) a rozvedených profesionálních řidičů a ženatých řidičů.

Tab. č. 9 Celková sociální opora dle vzdělání

	Průměr	SD	Počet
ZŠ	15,00	4,24	2
vyučen bez mat.	12,94	3,85	79
vyučen s mat.	12,22	3,45	55
SŠ	10,25	3,28	8
VOŠ	12,25	2,46	16
VŠ	12,59	4,74	17

Z celkového počtu 177 (100 %) respondentů uvádí základní vzdělání pouze 2 respondenti, středoškolské vzdělání uvádí 8 respondentů, ostatní počty respondentů ve skupinách dle vzdělání jsou dostatečně vysoké z hlediska statistického hodnocení, jak je uvedeno v tab. č. 9 a 10. Statistické testy neprokázaly významný rozdíl mezi průměry celkové sociální opory v uvedených skupinách.

Tab. č. 10 Celkové stresové zatížení dle vzdělání

	Průměr	SD	Počet
ZŠ	2,00	0,00	2
vyučen bez mat.	1,63	1,03	79
vyučen s mat.	1,63	1,03	79
SŠ	2,13	1,36	8
VOŠ	1,94	1,12	16
VŠ	1,65	0,93	17

Statistické testy neprokázaly významný rozdíl mezi průměry celkového stresového zatížení v uvedených skupinách u 177 (100 %) respondentů.

Tab. č. 11 Výsledky testů vzhledem ke vzdělání

Celková sociální opora		Pravděpodobnost (p)
vyučeni+ZŠ	maturita a vyšší vzdělání	0,742
Celkové stresové zatížení		
vyučeni+ZŠ	maturita a vyšší vzdělání	0,425

Z hlediska statistického testování jsem sloučila výzkumný vzorek 177 (100 %) respondentů do skupiny nižšího vzdělání, které tvoří základní vzdělání a vyučení bez maturity, a vyššího vzdělání, které tvoří vyučení s maturitou, střední vzdělání a vyšší vzdělání.

Statistické testy neprokázaly významný rozdíl mezi průměry v uvedených skupinách. Pro testování jsem použila Studentův t-test v oboustranné variantě na hladině významnosti 0,05 v příslušné variantě se shodnými či rozdílnými rozptyly.

V tabulkách 12 a 13 jsou uvedeny základní statistické údaje u skupin respondentů rozdělených dle délky praxe.

Tab. č. 12 Celková sociální opora dle délky praxe

	Průměr	SD	Počet
méně než 1 rok	12,00	2,00	11
2 – 5 let	12,69	3,84	32
6 – 10 let	13,26	4,10	35
11 – 15 let	12,56	4,51	27
16 – 20 let	12,00	3,51	25
20 let a více	12,23	3,25	47

Z výzkumného vzorku 177 (100 %) respondentů vyplývá, že počty řidičů jsou ve skupinách rozděleny poměrně rovnoměrně, méně řidičů je pouze ve skupině s praxí menší než 1 rok. Průměrné hodnoty celkové sociální opory jsou srovnatelné. Nejvyšší průměrnou hodnotu celkové sociální opory 13,26 má skupina řidičů s praxí 6 až 10 let.

Tab. č. 13 Celkové stresové zatížení dle délky praxe

	Průměr	SD	Počet
méně než 1 rok	1,45	0,69	11
2 – 5 let	1,63	0,71	32
6 – 10 let	1,97	1,22	35
11 – 15 let	1,93	1,14	27
16 – 20 let	1,56	1,16	25
20 let a více	1,60	1,12	47

Z celkového počtu posuzovaného vzorku 177 (100 %) respondentů jsou průměrné hodnoty celkového stresového zatížení dle délky praxe poměrně rozdílné. Nejvyšší průměrnou hodnotu stresového zatížení 1,97 vykazuje skupina řidičů s praxí 6 až 10 let. Nejnižší průměrnou hodnotu 1,45 má skupina řidičů s praxí menší než 1 rok.

Tab. č. 14 Sociální opora a stresové zatížení dle délky praxe do 10 let a nad 10 let

Celková sociální opora		Pravděpodobnost (p)
Praxe do 10 let	Delší praxe	0,30
Celkové stresové zatížení		
Praxe do 10 let	Delší praxe	0,62

Vzhledem k celkovému počtu 177 (100 %) respondentů v jednotlivých skupinách jsem si vytvořila také sloučené skupiny řidičů s praxí do 10 let a skupinu řidičů s delší praxí než 10 let. Statistické testy neprokázaly významný rozdíl mezi průměry v uvedených skupinách. Pro testování jsem použila Studentův t-test v oboustranné variantě na hladině významnosti 0,05 v příslušné variantě se shodnými či rozdílnými rozptyly.

V níže uvedených tabulkách je uvedeno srovnání sociální opory a stresového zatížení. Pro vyhodnocení nezávislosti znaku opora a stres jsem použila kontingenční tabulku, test nezávislosti chí-kvadrát dobré shody a korelační koeficient. Testovala jsem na hladině významnosti 0,05. Proměnné tvoří nezávislost znaků celkové sociální opory a celkového stresového zatížení.

Nejprve jsem testovala celkovou sociální oporu a celkovou stresovou zátěž. Vzhledem k počtu respondentů v jednotlivých kategoriích jsem si vytvořila tabulku, kde jsem sloučila respondenty s celkovou sociální oporou do 13 bodů, což znamená poměrně silnou sociální oporu (viz graf 5). Do druhé skupiny jsem zařadila respondenty s celkovou sociální oporou nad 13 bodů, kde je sociální opora slabší. Celkové stresové zatížení jsem rozdělila opět na dvě skupiny. První skupinu tvoří profesionální řidiči, kteří uvádí 1 nebo 2 stresové faktory, druhou skupinu tvoří profesionální řidiči s 3 a více stresovými faktory (viz graf 6).

Tab. č. 15 Hodnocení znaku sociální opory proti stresovému zatížení

	I. Celkové stresové zatížení ≤ 2 faktorů	II. Celkové stresové zatížení ≥ 3 faktorů	Celkem
Celková sociální opora ≤ 13 bodů	92	23	115
Celková sociální opora > 13 bodů	55	7	62
Celkem	147	30	177

Vznikla čtyřpolní kontingenční tabulka, kterou jsem testovala testem chí-kvadrát. V testu chí-kvadrát dobré shody vychází $p=0,14$. Mezi uvedenými proměnnými není významný statistický vztah.

Tab. 16 Výsledek regresní statistiky

Regresní statistika	
Násobné R	0.002169238
Hodnota spolehlivosti R	4.70559E-06
Nastavená hodnota spolehlivosti R	-0.005709553
Chyba stř. hodnoty	1.069857513
Pozorování	177

Pro ilustraci uvádím výsledky regresní statistiky pro testování vztahu mezi celkovou sociální oporou a celkovou stresovou zátěží. Zvolila jsem korelační koeficient, který mi umožnil vypočítat vztah mezi nezávisle proměnnou (celková sociální opora) a závisle proměnnou (celková stresová zátěž.). Hodnota korelačního koeficientu není statisticky významná na hladině významnosti 0,05.

Dále byly testovány samostatně otázky 7 až 11, což jsou jednotlivé složky sociální opory (viz dotazník, příloha 3). Rozdělila jsem soubor na tři skupiny podle odpovědí na položenou otázku sociální opory. V dotazníku měli respondenti na výběr 6 odpovědí. Číslem 1 je označena odpověď zcela souhlasí, odpověď číslo 2 souhlasí a do odpovědi číslo 3 a vyšší jsem zahrnula odpovědi spíše souhlasí, spíše nesouhlasí, nesouhlasí a zcela nesouhlasí. Dále jsem respondenty rozdělila podle celkového stresového zatížení. Do první skupiny jsem zařadila respondenty s 1 stresovým faktorem a do druhé skupiny jsem zařadila respondenty s 2 a více stresovými faktory. Poté jsem provedla statistické testování testem chí-kvadrát dobré shody u jednotlivých otázek sociální opory.

Tab. č. 17 Otázka 7 – člověk nablízku

Sociální opora	Skupina 1 Celkové stresové zatížení = 1	Skupina 2 Celkové stresové zatížení > = 2	Celkem
Odpověď 1	30	24	54
Odpověď 2	38	36	74
Odpověď 3 a vyšší	33	16	49
Celkem	101	76	177

V testovaném výzkumném souboru 177 (100 %) respondentů vychází chí-kvadrát dobré shody $p=0,20$. Mezi uvedenými proměnnými není významný statistický vztah.

Tab. č. 18 Otázka 8 – hlavním zázemím je rodina

Sociální opora	Skupina 1 Celkové stresové zatížení = 1	Skupina 2 Celkové stresové zatížení > = 2	Celkem
Odpověď 1	44	20	64
Odpověď 2	37	31	68
Odpověď 3 a vyšší	20	25	45
Celkem	101	76	177

V testovaném výzkumném souboru 177 (100 %) respondentů vychází chí-kvadrát dobré shody $p=0,035$, což je významný statistický vztah mezi proměnnými.

Tab. č. 19 Otázka 9 – spolehliví přátelé

Sociální opora	Skupina 1 Celkové stresové zatížení = 1	Skupina 2 Celkové stresové zatížení > = 2	Celkem
Odpověď 1	16	10	26
Odpověď 2	42	30	72
Odpověď 3 a vyšší	43	36	79
Celkem	101	76	177

V testovaném výzkumném souboru 177 (100 %) respondentů vychází chí-kvadrát dobré shody $p=0,79$. Mezi uvedenými proměnnými není významný statistický vztah.

Tab. č. 20 Otázka 10 – spolehliví spolupracovníci

Sociální opora	Skupina 1 Celkové stresové zatížení = 1	Skupina 2 Celkové stresové zatížení > = 2	Celkem
Opora 1	7	4	11
Opora 2	40	30	70
Odpověď 3 a vyšší	54	42	96
Celkem	101	76	177

V testovaném výzkumném souboru 177 (100 %) respondentů vychází chí-kvadrát dobré shody $p=0,90$. Mezi uvedenými proměnnými není významný statistický vztah.

Tab. č. 21 Otázka 11 – spolehliví nadřízení

Sociální opora	Skupina 1 Celkové stresové zatížení = 1	Skupina 2 Celkové stresové zatížení > = 2	Celkem
Odpověď 1	8	4	12
Odpověď 2	22	14	36
Odpověď 3 a vyšší	71	58	129
Celkem	101	76	177

V testovaném výzkumném souboru 177 (100 %) respondentů vychází chí-kvadrát dobré shody $p=0,64$. Mezi uvedenými proměnnými není významný statistický vztah.

5.5 Shrnutí výstupů praktické části

Cílem výzkumné sondy u 177 (100 %) respondentů bylo zjistit, jaký vliv má sociální opora u profesionálních řidičů při zvládání zátěže a stresu. Stanovila jsem čtyři hypotézy. Souhrn výsledného šetření uvádím v této kapitole.

H1: Sociální opora snižuje míru stresového zatížení profesionálního řidiče.

Pro testování hypotézy jsem použila test nezávislosti chí-kvadrát dobré shody a korelační koeficient. Testování znázorňuje tab. č. 15 a 16 (viz str. 50). U výzkumného vzorku řidičů jsem posuzovala sociální oporu profesionálních řidičů ve vztahu ke stresovému zatížení. Výsledek není statisticky významný na hladině významnosti 0,05. Statistické testy neprokázaly, že sociální opora snižuje míru stresového zatížení profesionálního řidiče.

H1 nemohu přijmout.

H2: Ženatí profesionální řidiči mají vyšší sociální oporu než profesionální řidiči svobodní, rozvedení, vdovci.

Pro testování hypotézy jsem použila Studentův dvouvýběrový t-test. Výsledek testování znázorňuje tab. č. 6 (viz str. 44) tab. č. 8 (viz str. 45). Průměr celkové sociální opory u skupiny ženatých profesionálních řidičů je 12,39, u skupiny rozvedených profesionálních řidičů 12,33. Ostatní skupiny profesionálních řidičů vykazují průměr celkové sociální opory 12,56. Na hladině významnosti 0,05 statistické testy neprokázaly významný rozdíl sociální opory mezi ženatými profesionálními řidiči a skupinou řidičů, kteří jsou svobodní, rozvedení nebo vdovci.

H2 nemohu přijmout.

H3: Ženatí profesionální řidiči budou méně zatíženi stresem než profesionální řidiči svobodní, rozvedení, vdovci.

Pro testování hypotézy jsem použila Studentův dvouvýběrový t-test. Výsledek testování znázorňuje tab. č. 7 a 8 (viz str. 45). Průměr stresového zatížení ženatých profesionálních řidičů je 1,63, průměr rozvedených profesionálních řidičů je 2,03. Výsledky testování znázorňuje tab. č. 7 (viz str. 45). Na hladině významnosti 0,05 statistické testy neprokázaly významný rozdíl stresového zatížení mezi ženatými profesionálními řidiči a skupinou řidičů, kteří jsou svobodní, rozvedení nebo vdovci. Výsledky testování znázorňuje tab. č. 8 (viz str. 45).

H3 nemohu přijmout.

H4: Největší sociální oporu využívají profesionální řidiči z řady rodiny.

Pro testování hypotézy jsem použila test nezávislosti chí-kvadrát dobré shody. Výsledek testování znázorňuje tab. č. 18 (viz str. 52). V testu chí-kvadrát dobré shody byl stanoven výsledek $p=0,035$. Na hladině 0,05 statistické testy prokázaly významný statistický rozdíl mezi využíváním sociální opory z řady rodiny a celkovým stresovým zatížením.

H4 mohu přijmout.

5.6 Analýza a diskuse

Na práci řidiče jsou kladeny vysoké nároky jak po psychické, tak o po fyzické stránce. Profesionální řidič tráví za volantem převážnou část své pracovní doby. V dnešní uspěchané době je pro řidiče stresorem nejen samotný provoz v dopravě doprovázený lhostejností, bezohledností a agresivitou, ale i velká odpovědnost za náklad, střídavé směny, práce přes čas a pracovní prostředí.

Cílem diplomové práce bylo zjistit, jaký vliv má sociální opora u profesionálních řidičů při zvládnání zátěže a stresu. Na základě výzkumné sondy byly jednotlivé hypotézy zaměřeny na míru sociální opory ve vztahu ke stresovému zatížení profesionálního řidiče, na rozdíl vlivu sociální opory a míry stresového zatížení mezi rozvedenými profesionálními řidiči a řidiči ženatými, svobodnými a vdovcem. Dále byla vyhodnocována hypotéza, kde byl stanoven předpoklad, že největší sociální oporu využívají profesionální řidiči z řady rodiny.

Pro informaci o posuzovaném vzorku respondentů uvádím základní identifikační údaje, jako je věk, vzdělání, rodinný stav a délka praxe v oboru. Z celkového počtu 177 respondentů jsou věkové skupiny celkem rovnoměrně rozložené (viz graf 1). Nejvyšší dosažené vzdělání u profesionálních řidičů jsem sloučila do tří skupin, které jsem používala ke statistickým testům. Nejpočetnější skupinu řidičů tvořili respondenti se základním vzděláním a vyučením bez maturity. Druhou početnou skupinu tvořili řidiči vyučení s maturitou a se středoškolským vzděláním. Poslední, nejméně početnou, skupinu tvořili řidiči s vyšším odborným a vysokoškolským vzděláním (viz graf 2). Na základě svých zkušeností z probíhajících pravidelných školeních profesionálních řidičů mohu konstatovat, že převážná většina respondentů s vyšším odborným a vysokoškolským vzděláním pracuje na pozici vyššího managementu a profesi řidiče zastávají pouze v případech dovolených, nemoci aj. Co se týče rodinného stavu, nejpočetnější skupinu tvořili ženatí profesionální řidiči (viz graf 3).

Jak je z grafu 4 patrné, nejvíce zastoupenou skupinou profesionálních řidičů, týkající se délky praxe v oboru, tvořili respondenti s praxí 20 let a více. Nejméně početnou skupinu respondentů tvořili řidiči s praxí do 1 roku (viz graf 4).

V samotném výzkumném šetření jsem se zaměřila na otázky, zda zvolená sociální opora a stresové faktory byly rozdílné ve vnímání z hlediska věkové skupiny, rodinného stavu a vzdělání. Křivohlavý (2003) popisuje sociální oporu jako podpůrný vztah lidí, kteří jsou člověku v tísní na blízku. Krpoun (2012) definuje sociální oporu jako pomoc či podporu jedinci v zátěžových situacích. Mareš (2002) shrnuje sociální oporu jako posílení sebedůvěry a posílení motivace samotného příjemce sociální opory ke zvládnutí zátěžových situací. Největší míru zátěže pocítujeme tehdy, pokud při nárocích na práci máme omezené možnosti pro rozhodování. Souhlasím s Havlíkem (2005), který uvádí, že profesionální řidič musí zpracovat velké množství informací a signálů za velmi krátký časový úsek, musí se vypořádat s organizací práce a časovým tlakem spojeným s pracovním tempem. Toto jsou velmi významné stresové prvky profesionálního řidiče.

Pro testování sociální opory a stresového zatížení profesionálních řidičů jsem použila odpovědi z jednotlivých otázek položeného dotazníku. Součtem odpovědí na položené otázky jsem vytvořila nový znak „celková sociální opora“ (viz graf č. 5) a nový znak „celkové stresové zatížení“ (viz graf č. 6). Histogramy názorně ukazují rozložení odpovědí respondentů. Mohu konstatovat, že výzkumný vzorek profesionálních řidičů uvádí poměrně dobrou sociální oporu.

Naproti tomu je zarážející, že 101 respondentů uvádí pouze jeden stresový faktor. V dnešní době, která je označována za výkonovou, jsou na nás kladeny vysoké nároky jak ze strany zaměstnavatele, tak ze strany spolupracovníků, různých institucí, ale i každodenního života. To se projevuje podrážděností, která může vyústit až k roztržce s partnerem nebo může být příčinou vážného úrazu či onemocnění. To vše jsou stresové faktory, které profesionální řidiče značně ovlivňují. Je velmi zajímavé, že většina respondentů označila jenom jeden stresový faktor, přestože měli na výběr 17 odpovědí a v možnosti „jiné“ měli možnost uvést i další stresové faktory. Tento fakt si vysvětlují jejich momentálním naladěním. Zřejmě pro výzkumný vzorek respondentů nebyly

ostatní stresové faktory tak důležité, aby je v dotazníku uvedli. Překvapující je i fakt, že dovolenou vnímá jako zátěžovou situaci pouze 17 (9,6 %) respondentů (viz příloha č. 6) a menší přestupky zákona uvedlo pouze 27 (15,3 %) respondentů (viz příloha č. 6).

Dále jsem se ve statistickém šetření zaměřila na vnímání celkové sociální opory a celkového stresového zatížení dle věkové skupiny, rodinného stavu a dosaženého vzdělání výzkumného vzorku (viz tab. č. 8, str. 45). V průměru jsou rozvedení respondenti stresováni více, než respondenti ženatí nebo svobodní (viz tab. č. 7, str. 45). Pro další statistické šetření jsem porovnávala čtyři skupiny respondentů. Skupinu *rozvedených* respondentů se skupinou *ostatních* respondentů (respondenti svobodní, ženatí nebo vdovec) a skupinu respondentů *rozvedených* a *ženatých* (viz tab. č. 8, str. 45). Statistické testy neprokázaly významný rozdíl mezi průměry v uvedených skupinách na hladině významnosti 0,05, což je obvyklá hladina pro testování. Při ověřování na hladině významnosti 0,1 byl zjištěn významný rozdíl středních hodnot znaku celkového stresového zatížení. Rozvedení respondenti vykazují větší stresové zatížení než respondenti ostatní (svobodní, ženatí, vdovec) a než skupina respondentů ženatých.

Myslím si, že tento fakt je důležitý pro zaměstnavatele z hlediska prevence stresových faktorů u rozvedených profesionálních řidičů. Ve snaze eliminovat stresové faktory u této skupiny řidičů, by mohl zaměstnavatel zvolit vhodné formy přístupu k samotnému jedinci.

Výsledky statistického šetření celkové sociální opory a celkového stresového zatížení dle věkové skupiny a dosaženého vzdělání nevykazují významný statistický rozdíl. Tento fakt si vysvětluji tím, že profesionální řidiči procházejí při výběru svého budoucího povolání náročnými dopravně psychologickými testy. Je to první předpoklad výběru osob, které by neměly vykazovat známky zátěže a stresu. Samozřejmě i zde jsem předpokládala, že starší osoby by mohly vykazovat vyšší stresové zatížení např. z únavy nebo vyčerpání. Více by mohly tíhnout k rodině a tím využívat sociální oporu z řady nejbližších.

Tématem sociální opory a uskutečněnými výzkumy v této oblasti se zabývá Krpoun (2012). Velké množství literatury se věnuje stresovým faktorům a obecně stresem v dopravě. Pro informaci uvádím např. Havlík (2010), Lisá (2011) nebo Štikar aj., (2003). V oblasti týkající se sociální opory při zvládnání zátěže a stresu mi není známá žádná odborná studie nebo literatura, která by podpořila výzkumné šetření této diplomové práce. Z tohoto titulu by bylo, pro oblast dopravy, velmi přínosné provést konkrétní studie ke zmiňované problematice.

Pro porovnání sociální opory ze strany člověka na blízku, rodiny, spolehlivých přátel, spolupracovníků, nadřízeného v zaměstnání a celkového stresového zatížení jsem vytvořila pět skupin respondentů. Sociální oporu představuje odpověď č. 1, která je v dotazníku označena „*zcela souhlasí*“, odpověď č. 2 – „*souhlasí*“ a odpověď č. 3 – „*spíše souhlasí, spíše nesouhlasí, nesouhlasí a zcela nesouhlasí*“. První skupinu celkového stresového zatížení tvoří respondenti s jedním stresovým faktorem a druhou skupinu celkového stresového zatížení tvoří respondenti se dvěma a více stresovými faktory. Jak je patrné z tabulky č. 18, zcela souhlasí 44 respondentů s otázkou, zda je pro ně hlavním zázemím rodina, která jim poskytuje sociální oporu a mohou se na ni spolehnout a přitom uvedli pouze jeden stresový faktor. Předpokládám, že u těchto respondentů je velmi dobrá sociální síť. Křivohlavý (2003) uvádí jako příklad sociální sítě rodinu v užším i širším slova smyslu, přátele, spolupracovníky, sousedy aj. Baštecká (2005) řadí mezi hlavní zdroje sociální opory rodinu a příbuzné. Jak vyplývá ze statistického šetření výzkumného vzorku respondentů, můžeme toto tvrzení potvrdit. U ostatních forem sociální opory nebyl zjištěn významný statistický vztah mezi celkovou sociální oporou a celkovým stresovým zatížením

U první hypotézy jsem předpokládala, že sociální opora snižuje míru stresového zatížení profesionálního řidiče. Ve statistickém šetření na hladině významnosti 0,05 nebylo prokázáno, že sociální opora snižuje míru celkového stresového zatížení profesionálních řidičů dle rodinného stavu (viz tab. č. 8, str. 45), dle dosaženého vzdělání (viz tab. č. 11, str. 47) a dle délky praxe do 10 let a nad 10 let (viz tab.č.14, str. 49). Tato hypotéza se mi nepotvrdila a nemohu ji přijmout. Tento fakt je pro mne zarážející, protože souhlasím s Křivohlavým (2003), který vnímá sociální oporu jako

jeden z nejdůležitějších pozitivních faktorů při zvládnání negativních životních situací. Myslím si, že sociální opora je velmi důležitá nejen v zátěžové situaci jedince, ale i v běžném každodenním životě. V literatuře je popsáno mnoho druhů sociální pomoci. Jak uvádí Baštecká (2005) jedná se o nahlížení na jeden jev z více stran, kdy se jednotlivá členění ovlivňují a prolínají.

U druhé hypotézy bylo mojí snahou potvrdit domněnku, že ženatí profesionální řidiči mají vyšší sociální oporu než profesionální řidiči svobodní, rozvedení nebo vdovec. Jak ukazuje tab. č. 6 a 8. Na hladině významnosti 0,05 statistické testy opět neprokázaly významný rozdíl ve vnímání celkové sociální opory a celkového stresového zatížení. Hypotéza se nepotvrdila a nemohu ji přijmout.

U třetí hypotézy jsem předpokládala, že ženatí profesionální řidiči budou méně zatíženi stresem než profesionální řidiči svobodní, rozvedení nebo vdovec. Výsledky testování ukazuje tab.č. 8. Na hladině statistické významnosti 0,05 nebyl prokázán významný statistický rozdíl. Očekávala jsem, že ženatí profesionální řidiči budou méně stresováni, protože by mohli mít stabilnější rodinné zázemí než řidiči svobodní, rozvedení nebo vdovec. I zde se potvrdil fakt, že profesionální řidiči jsou skupinou osob, kteří se jeví jako vyrovnaní jedinci a stresové zatížení zvládají bez větších problémů. Hypotézu nemohu přijmout.

Čtvrtou hypotézou jsem předpokládala, že největší sociální oporu využívají profesionální řidiči z řady rodiny. Výsledek testování znázorňuje tab. č. 18, str. 52. Profesionální řidiči, kteří využívají sociální oporu z řady rodiny jsou méně stresováni, vykazují pouze jeden stresový faktor. Je tedy zřejmé, že respondenti, kteří lpí na rodině, daleko častěji využívají sociální oporu z řady svých nejbližších a vlivy stresujících faktorů pociťují v daleko nižší míře. Profesionální řidiči, kteří využívají jiné druhy sociální opory vykazují větší počet stresových faktorů. Domnívám se, že tito jedinci nemají vyhraněný způsob získávání sociální opory. Stanovenou hypotézu na základě statistického šetření mohu přijmout.

Statistické šetření výzkumného vzorku profesionálních řidičů prokázalo, že tito jedinci využívají sociální oporu při zvládnání zátěže a stresu převážně z řady rodiny. Proti mému předpokladu, že sociální opora snižuje míru stresového zatížení, nebyla výzkumným šetřením tato domněnka prokázána. Využívání sociální opory při zvládnání zátěže a stresu nebylo prokázáno ani ve vztahu k věku, rodinnému stavu, vzdělání nebo délce praxe.

ZÁVĚR

Hlavním cílem diplomové práce bylo zjistit, zda sociální opora ovlivňuje řidiče z povolání při zvládání zátěže a stresu. Výzkumná sonda byla provedena na základě anonymního dotazníkového šetření. Výzkumný vzorek tvořilo 180 profesionálních řidičů, návratnost dotazníků byla 100%. Pro neúplné vyplnění byly 3 dotazníky vyřazeny. Pro zpracování práce bylo použito 177 dotazníků, což činí 98,33 % z celkového počtu rozdaných dotazníků.

Teoretická část byla rozdělena na čtyři části. V první teoretické části byla popsána sociální opora, její vlivy na jedince, druhy sociální opory i její formy. S tématem sociální opory úzce souvisí sociální síť a odvrácená strana sociální opory, která je v této části práce také popsána. Druhá část diplomové práce je zaměřena na obecný popis profesionálního řidiče, jeho osobnost, schopnosti a motivace pro řízení motorových vozidel. Ve třetí části práce jsou uvedeny a popsány zdroje zátěže a stresu, jejich formy a stresory působící na profesionální řidiče. Jsou zde zmíněny i obranné mechanismy, které profesionální řidiči využívají při zvládání zátěže a stresu. Ve čtvrté části diplomové práce byla popsána zátěž a stres za volantem, její dopady na práci profesionálního řidiče a úloha zaměstnavatele v prevenci zátěže a stresu.

Praktická část diplomové práce se týkala samotného výzkumného šetření. Byla uvedena identifikace cílové skupiny respondentů, metody použité výzkumné sondy a výsledky získaných dat. Cílem diplomové práce bylo zjistit, jaký vliv má sociální opora u profesionálních řidičů při zvládání zátěže a stresu. Na základě výzkumné sondy byly stanoveny čtyři hypotézy. Jednotlivé hypotézy byly zaměřeny na míru sociální opory ve vztahu ke stresovému zatížení profesionálního řidiče, na rozdíl vlivu sociální opory a míry stresového zatížení mezi rozvedenými profesionálními řidiči a řidiči ženatými, svobodnými a vdovcem. Dále byla vyhodnocena hypotéza, kde byl stanoven předpoklad, že největší sociální oporu využívají profesionální řidiči z řady rodiny. Statistická analýza dat byla provedena pomocí popisné statistiky testu dobré shody chí-kvadrát v kontingenční tabulce, dvouvýběrového Studentovca t-testu a korelačního koeficientu.

Statistické šetření výzkumného vzorku profesionálních řidičů prokázalo, že tito jedinci využívají sociální oporu při zvládnání zátěže a stresu převážně z řady rodiny. Proti předpokladu autorky diplomové práce, že sociální opora snižuje míru stresového zatížení, nebyla výzkumným šetřením tato domněnka prokázána. Využívání sociální opory při zvládnání zátěže a stresu nebylo prokázáno ani ve vztahu k věku, rodinnému stavu, vzdělání nebo délce praxe.

V oblasti týkající se sociální opory při zvládnání zátěže a stresu není autorce diplomové práce známá žádná odborná studie nebo literatura, která by podpořila výzkumné šetření této práce. Z tohoto titulu by bylo pro oblast dopravy velmi přínosné provést další studie ke zmiňované problematice. Výsledky výzkumné sondy diplomové práce by mohly přispět jako pomocný zdroj informací pro budoucí podrobnější studie v oblasti dopravy a práce profesionálních řidičů.

SEZNAM LITERATURY

1. ATKINSONOVÁ Rita L. aj. *Psychologie*. Vyd. 2., aktualiz. Přel. Hana ANTONÍNOVÁ. Praha: Portál, 2012. ISBN 978-80-2620083-3.
2. BALCAR, Karel. *Úvod do studia psychologie osobnosti*. Učebnice pro vysoké školy. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1983.
3. BAŠTECKÁ, Bohumila. *Terénní krizová práce: psychosociální intervenční týmy*. Praha: Grada, 2005. 299 s. ISBN 80-247-0708-X.
4. BAŠTECKÁ, Bohumila a Petr GOLDMAN. *Základy klinické psychologie*. Praha: Portál, 2001, 436 s. ISBN 80-717-8550-4.
5. CAKIRPALOGLU, Panajotis. *Úvod do psychologie osobnosti*. Praha: Grada, 2012. 287 s. Psyché (Grada). ISBN 978-802-4740-331.
6. DORN, Lisa a Mark SULLMAN. *Advances in traffic psychology*. Burlinffgton, Vt.: Ashgate, 2012. ISBN 978-140-9450-054.
7. DRAPELA, Victor J a Dobromila TRPIŠOVSKÁ. *Přehled teorií osobnosti: (stručný výkladový slovník)*. Vyd. 5. Překlad Karel BALCAR. Praha: Portál, 2008, 175 s. ISBN 978-807-3675-059.
8. HANOUSEK, Jan. *Moderní metody zpracování dat: Matematická statistika pro každého*. Praha: Grada, 1992, 210 s. ISBN 80-856-2331-5.
9. HAMERNÍKOVÁ, Veronika. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Brno: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotnických oborů, 2010, 116 s. ISBN 978-80-7013-517-4.

10. HARTL, Pavel a Helena HARTLOVÁ. *Psychologický slovník*. Vyd. 2. Praha: Portál, 2009, s319. ISBN 978-807-3675-691.
11. HAVLÍK, Karel. *Psychologie v řídičské praxi: Centrum psychologie práce*. Praha 4: Vogel Medien International, 2011 136 s
12. HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-717-8542-3.
13. HEWSTONE, Miles a Wolfgang STROEBE, ed. *Sociální psychologie: moderní učebnice sociální psychologie*. Praha: Portál, 2006. 769 s. ISBN 80-7367-092-5
14. HOMOLA, Miloslav a Dobromila TRPIŠOVSKÁ. *Psychologie osobnosti: (stručný výkladový slovník)*. Olomouc: Univerzita Palackého, 1991, 168 s. ISBN 80-706-7068-1.
15. JAKUBKA, Jaroslav. *Zákoník práce 2011 - s výkladem*. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-802-4738-123.
16. KADLČÍK, Miroslav. *Osobnost v zátěži*. Praha: Institut pro místní správu, 2004. 75 s. ISBN 80-239-3039-7.
17. KŘIVOHLAVÝ, Jaro. *Jak zvládat stres: psychosociální intervenční týmy*. Praha: Grada - Avicenum, 1994. 190 s. ISBN 80-716-9121-6.
18. KŘIVOHLAVÝ, Jaro. *Sociální opora v intervenčních programech. Československá psychologie*. 2002, roč. 46, č. 4. ISSN 0009-062X.
19. KŘIVOHLAVÝ, Jaro. *Psychologie zdraví*. Vyd. 2. Praha: Portál, 2003. 279 s. ISBN 80-717-8774-4.

20. LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?* Právní monografie. Praha: Wolters Kluwer, 2011. 131 s. ISBN 978-807-3576-158.
21. LÖWE, David. *The professional LGV driver's handbook*. Sterling, VA: Kogan Page Limited, 2007. 260 p. ISBN 978 0 7494 5118 9.
22. MAREŠ, Jiří. *Sociální opora u dětí a dospívajících II*. Hradec Králové: Nucleus, 2002. 188 s. ISBN 80-862-2536-4.
23. MAREŠ, Jiří. *Sociální opora u dětí a dospívajících III*. Hradec Králové: Nucleus, 2003. 252 s. ISBN 80-862-2546-1
24. MIOVSKÝ, Michal. *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada, 2006. 332 s. ISBN 80-247-1362-4.
25. PAULÍK, Karel. *Psychologie lidské odolnosti*. Praha: Grada, 2010. 240 s. Psyché (Grada). ISBN 978-802-4729-596.
26. PRAŠKO, Ján a Hana PRAŠKOVÁ. *Proti stresu krok za krokem*. Praha: Grada, 2001, 187 s. ISBN 80-247-0068-9.
27. ŘÍČAN, Pavel. *Psychologie osobnosti: obor v pohybu*. 6., rev. a dopl. vyd. Praha: Grada, 2010, 208 s. Psyché (Grada). ISBN 978-802-4731-339.
28. SLAVÍK, Milan. *Vysokoškolská pedagogika*. Praha: Grada, 2012, 253 s. Pedagogika (Grada). ISBN 978-80-247-4054-6.
29. ŠIROKÝ, Jaromír. *Provozování silniční dopravy II*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006, s.27 ISBN 80-719-4875-6.
30. ŠOLCOVÁ, Iva a Vladimír KEBZA. Sociální opora jako významný protektivní faktor. *Československá psychologie*. 1999, roč. 43, č. 1. ISSN 0009-062x.

31. ŠTIKAR, Jiří. *Psychologie ve světě práce*. V Praze: Karolinum, 2003, 461 p. ISBN 80-246-0448-5.
32. ŠTIKAR, Jiří, Jana ŠMOLÍKOVÁ a Jiří HOSKOVEC. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003, 275 s. Učební texty. Praha: Univerzita Karlova, Filozofická fakulta). ISBN 80-246-0606-2.
33. VÁGNEROVÁ, Marie a Petr GOLDMAN. *Psychopatologie pro pomáhající profese*. Vyd. 4., rozš. a přeprac. Praha: Portál, 2008, 870 s. ISBN 978-80-7367-414-4.

INTERNETOVÉ ZDROJE

BUĎA, Jan. *Pracovní režim řidičů a bezpečnost práce v nákladní dopravě*. In: Ministerstvo práce a sociálních věcí [online]. 24.2.2010 [cit. 2013-06-05]. Dostupné z: <http://www.mpsv.cz/cs/8349>

HORÁKOVÁ, Miroslava. *Stres za volantem: Lidský činitel v dopravě*. In: Observatoř bezpečnosti silničního provozu [online]. Centrum dopravního výzkumu, 2009 [cit. 2013-02-28]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/stres-za-volantem/>

KRPOUN, Zdeněk. *E-psychologie Českomoravská psychologická Společnost: sociální opora: shrnutí výzkumné činnosti v české a slovenské oblasti a inspirace do budoucnosti-nadané děti* [online]. 2012, roč. 6, č. 1 [cit. 2012-12-12]. ISSN 1802-8853. Dostupné z: <http://e-psycholog.eu/clanek/142>

MACKŮ, Iva. *Profesionální řidič a zdroje zátěže: Lidský činitel v dopravě*. In: *Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2007. Vyd. Centrum dopravního výzkumu, 2007 [cit. 2013-02-28]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/profesionalni-ridic-a-zdroje-zateze/>

MACKŮ, Iva. *Stres v dopravě: Lidský činitel v dopravě*. In: *Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2007. Vyd. Centrum dopravního výzkumu, 2007 [cit. 2013-02-28]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/stres-v-doprave/>

Ministerstvo dopravy: *Silniční doprava. Zákon 247/2000 Sb.: O získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů* [online]. 2012. [cit. 2013-03-14]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/

Ministerstvo dopravy: *Silniční doprava. Zákon 361/2000 Sb.: O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů* [online]. 2012. vyd. [cit. 2013-03-14] Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/

Stanovení úrovně sociální opory. *Státní zdravotní ústav*. Dostupné z: <http://www.szu.cz/tema/podpora-zdravi/hodnoceni-psycho-socialnich-faktoru>

Seznam příloh

Příloha č. 1. – Žádost o povolení sběru dat

Příloha č. 2. - Potvrzení žádosti o provedení dotazníkového šetření

Příloha č. 3 – Dotazník

Příloha č. 4 – Škála životních událostí měřící stres z hlediska životních změn

Příloha č. 5 – Stanovení úrovně sociální opory

Příloha č. 6 - Statistické zpracování dotazníku

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno a příjmení autorky: Renata Sedláková

Studijní program: distanční studium

Studijní obor: Sociální práce se zaměřením na komunikaci a aplikovanou psychoterapii

Název práce: Vliv sociální opory na řidiče z povolání při zvládnání stresu a zátěže

Počet stran (bez příloh): 71

Celkový počet stran příloh: 21

Počet titulů české literatury a pramenů: 33

Počet titulů zahraniční literatury a pramenů: 2

Počet internetových odkazů: 8

Vedoucí práce: Mgr. Janotková Zuzana

Rok dokončení práce: 2013

PŘÍLOHY

Příloha 1 – Žádost o povolení sběru dat

Autoškola
AUTOEXPERT Praha spol. s r.o.
Jaroslav Dvořák
jednatel společnosti
Vlachova 1514/2
155 00 Praha 5

V Praze, 3.1.2013

Vážený pane jednatele,

obracím se na Vás s žádostí o umožnění anonymního dotazníkového šetření v rámci pravidelného školení řidičů ve Vašem školicím středisku. Výsledky dotazníkového šetření použiji pro svou diplomovou práci v rámci studia na Pražské vysoké škole psychosociálních studií, obor Sociální práce se zaměřením na komunikaci a aplikovanou psychoterapii.

Cílem práce je zmapovat sociální oporu u řidičů z povolání při zvládnání zátěže a stresu.

Děkuji za vstřícnost a spolupráci

Renata Sedláková
Proutěná 403/7
149 00 Praha 4
Tel.: 603820299
<mailto:rcsedlakova@seznam.cz>



Renata Sedláková

Příloha 2 – Potvrzení žádosti o provedení dotazníkového šetření

V Praze, 4.1.2013

Renata Sedláková
Proutěná 403/7
149 00 Praha 4

Věc: Žádost o provedení dotazníkového šetření ve školicím středisku autoškoly

Vážená kolegyně,

k Vaší žádosti ze dne 3.1.2013 Vám sděluji, že s dotazníkovým šetřením souhlasím za předpokladu dodržení zákona č. 101/2000Sb. o ochraně osobních údajů v platném znění.

S pozdravem

AUTOEXPERT Praha, spol. s r.o.
Jeremiášova 870, 155 43 Praha 5
IČ: 45796380 DIČ: CZ45796380
Tel.: 603 820 298, 602 309 960

Jaroslav Dvořák 

Jednatel společnosti

Příloha 3 – Dotazník

Dobrý den,

dovoluji si Vás požádat o spolupráci při šetření, které se týká *sociální opory při zvládnutí zátěže a stresu řidiče z povolání*. Výsledky šetření použiji pro svou diplomovou práci v rámci studia na Pražské vysoké škole psychosociálních studií, obor Sociální práce se zaměřením na komunikaci a aplikovanou psychoterapii.

Dotazník je anonymní a veškeré informace budou použity jen pro účely práce. Při vyplňování dotazníku postupujte podle daných pokynů, a pokud nebude uvedeno jinak, označte pouze jednu odpověď (v případě označení možnosti *jiné* doplňte vlastními slovy).

Děkuji za Váš čas a ochotu pro spolupráci

Bc. Renata Sedláková

1. Vypište prosím Vaši věkovou skupinu

- 19 – 30 let 31 – 40 let 41 – 50 let 51 a více let

2. Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

- vyučen bez maturity vyšší odborné vzdělání
 vyučen s maturitou vysokoškolské vzdělání
 středoškolské
 jiné

3. Jaký je Váš současný rodinný stav?

- svobodný ženatý rozvedený vdovec

4. Kolik let pracujete od ukončení vzdělání?

.....

5. Popište, v jakých oborech jste pracoval po ukončení vzdělání a kolik let jste v daném oboru pracoval?

1. obor.....počet odpracovaných let.....
2. obor.....počet odpracovaných let.....
3. obor.....počet odpracovaných let.....
4. obor.....počet odpracovaných let.....
5. obor.....počet odpracovaných let.....

6. Vypište, jak dlouho pracujete v oboru profesionálního řidiče?

- méně než 1 rok
 2 – 5 let
 6 – 10 let
 11 – 15 let
 16 – 20 let
 20 let a více

7. Když jste v nouzi, existuje člověk, který je Vám nablízku, jemuž se můžete svěřit

zcela souhlasí	souhlasí	spíše souhlasí	spíše nesouhlasí	nesouhlasí	zcela nesouhlasí
1	2	3	4	5	6

8. Hlavním zázemím je pro mne rodina: poskytuje mi zázemí, je pro mne oporou a mohu se na ní spolehnout

zcela souhlasí	souhlasí	spíše souhlasí	spíše nesouhlasí	nesouhlasí	zcela nesouhlasí
1	2	3	4	5	6

9. Moji přátelé jsou spolehliví, snaží se mi pomáhat je-li to třeba a mohu se s nimi podělit o své starosti i radosti

zcela souhlasí	souhlasí	spíše souhlasí	spíše nesouhlasí	nesouhlasí	zcela nesouhlasí
1	2	3	4	5	6

10. V nesnázích se mohu obrátit na své spolupracovníky: vím, že by mi v případě potřeby poskytli pomoc, radu a podporu

zcela souhlasí	souhlasí	spíše souhlasí	spíše nesouhlasí	nesouhlasí	zcela nesouhlasí
1	2	3	4	5	6

11. Zdrojem pomoci a podpory jsou pro mne v obtížných situacích i moji nadřízení v zaměstnání

zcela souhlasí souhlasí spíše souhlasí spíše nesouhlasí nesouhlasí zcela nesouhlasí
1 2 3 4 5 6

12. Jak často pocítujete celkovou vyčerpanost z práce?

nikdy někdy často velmi často

13. Jak často zažíváte pocit, že se Vám v práci daří?

nikdy někdy často velmi často

14. Jak často se za den rozzlobíte?

nikdy někdy často velmi často

15. Co pro Vás znamená stresové zatížení?

(možno označit více odpovědí)

nesplnění úkolu neschopnost zorganizovat si práci časová tíseň
 spory s kolegy zahlcení informacemi málo spánku
 hluk jízda autem v dopravní špičce spory v rodině
 jiné.....

16. Jak relaxujete?

(možno označit více odpovědí)

relaxace pohybem s přáteli relaxace pohybem s rodinou
 práce na zahrádce spánek lenošení
 masáž koupel sport
 jiné.....

17. Prožil jste v posledním roce zátěžovou životní situaci?

(možno označit více odpovědí)

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> smrt partnera | <input type="checkbox"/> rozvod |
| <input type="checkbox"/> zásadní roztržka s partnerem | <input type="checkbox"/> úmrtí člena rodiny |
| <input type="checkbox"/> vážný úraz nebo onemocnění | <input type="checkbox"/> propuštění ze zaměstnání |
| <input type="checkbox"/> přechod na jiný druh práce | <input type="checkbox"/> sexuální potíže |
| <input type="checkbox"/> závažná změna v rodině | <input type="checkbox"/> sňatek |
| <input type="checkbox"/> závažné změny ve finanční situaci | <input type="checkbox"/> půjčka nebo hypotéka |
| <input type="checkbox"/> menší přestupky zákona | <input type="checkbox"/> dovolená |
| <input type="checkbox"/> neshody s vedoucím | <input type="checkbox"/> změna bydliště |

18. Plánujete v nejbližší době změnu Vaší profese?

- ano ne uvažuji o tom

Děkuji za spolupráci

Bc. Renata Sedláková

Zdroj: autor

Příloha 4 – Škála životních událostí měřící stres z hlediska životních změn

(podle Holmes a Rahe, Posuzovací škála sociálního přizpůsobení, 1967, upraveno)

smrt manžela/manželky	100	syn nebo dcera opouští domov	29
rozvod	73	neshody s tchýní nebo tchánem	29
rozchod s partnerem	65	mimořádný osobní úspěch	28
pobyt ve vězení	63	manželka vstoupila do	26
úmrtí v nejbližší rodině	63	zahájení nebo ukončení školy	26
vlastní úraz nebo nemoc	53	změna životních podmínek	25
vlastní svatba	50	změna osobních zvyklostí	24
ztráta v zaměstnání	47	spory s nadřízenými	23
usmíření s partnerem	45	změna pracovních podmínek	20
odchod do důchodu	45	změna bydliště	20
nemoc rodinného příslušníka	44	změna školy	20
těhotenství	40	změna trávení volného času	19
sexuální potíže	39	změna činností v církevní oblasti	19
příchod nového člena rodiny	39	změna ve společenské činnosti	18
změna postavení v zaměstnání	39	půjčka méně než 50 000 Kč	17
změna ve vlastní finanční situaci	38	změna návyků ve spánku	16
smrt blízkého přítele	37	změna četnosti rodinných setkání	15
změna zaměstnání	36	změna návyků v jídle	15
přibývání partnerských hádek	35	dovolená	13
půjčka větší než 50 000 Kč	31	vánoce	12
větší dluhy	30	nepatrné přestupky zákona	11
změna odpovědnosti v zaměstnání	29		

Výsledky:

Celková hodnota skóre	Pravděpodobnost onemocnění	Síla odolnosti proti stresu
150 - 199	nízká 9 – 33%	vysoká odolnost
200 – 299	průměrná 0 – 52%	hraniční odolnost
300 a více	vysoká 50 – 86%	nízká odolnost

Zdroj: SLAVÍK, Milan. *Vysokoškolská pedagogika*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2012, 253 s. Pedagogika (Grada). ISBN 978-80-247-4054-6.

Příloha 5 – Stanovení úrovně sociální opory

Odpovězte, prosím, na níže položené výroky otázky, které se týkají Vašeho zázemí. U každého výroku zaškrtněte jedno číslo z uvedené stupnice, které nejlépe vyjadřuje Vaše stanovisko

1 - zcela souhlasí 4 - spíše nesouhlasí

2 - souhlasí 5 - nesouhlasí

3 - spíše souhlasí 6 - zcela nesouhlasí

a) Když jsem v nouzi, existuje člověk, který je mi nablízku, jemuž se mohu se vším svěřit.

1 2 3 4 5 6

b) Hlavním zázemím je pro mne rodina: poskytuje mi zázemí, je pro mne oporou a mohu se na ni spolehnout.

1 2 3 4 5 6

c) Moji přátelé jsou spolehliví, snaží se mi pomáhat, je-li to třeba a mohu se s nimi podělit o své starosti i radosti.

1 2 3 4 5 6

d) V nesnázích se mohu obrátit na své spolupracovníky: vím, že by mi v případě potřeby poskytli pomoc, radu a podporu.

1 2 3 4 5 6

e) Zdrojem pomoci a podpory jsou pro mne v obtížných situacích i moji nadřízení v zaměstnání.

1 2 3 4 5 6

Zdroj: <http://www.szu.cz/tema/podpora-zdravi/hodnoceni-psycho-socialnich-faktoru>

Příloha 6 – Statistické zpracování dotazníku

	N		Mean	Median	Mode	Maximum	
	Valid	Missing	Valid	Missing	Valid	Missing	Valid
Vypište prosím Vaši věkovou skupinu	177	0	2,57	3,00	3	1	4
Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?	177	0	2,12	2,00	1	1	6
Jaký je Váš současný rodinný stav?	177	0	1,96	2,00	2	1	6
Vypište, jak dlouho pracujete v oboru profesionálního řidiče?	177	0	3,93	4,00	6	1	6
Když jste v nouzi, existuje člověk, který je Vám nablízku, jemuž se můžete svěřit	177	0	2,07	2,00	2	1	6
Hlavním zázemím je pro mne rodina: poskytuje mi zázemí, je pro mne oporou a mohu se na ní spolehnout	177	0	1,99	2,00	2	1	5
Moji přátelé jsou spolehliví, snaží se mi pomáhat Je-li to třeba a mohu se s nimi podělit o své starosti i radosti	177	0	2,42	2,00	2	1	6
V nesnázích se mohu obrátit na své spolupracovníky: vím, že by mi v případě potřeby poskytli pomoc, radu a podporu	177	0	2,73	3,00	2	1	6
Zdrojem pomoci a podpory jsou pro mne v obtížných situacích i moji nadřízení v zaměstnání	177	0	3,31	3,00	3	1	6
Jak často pocítujete celkovou vyčerpanost z práce?	177	0	2,36	2,00	2	1	4
Jak často zažíváte pocit, že se Vám v práci daří?	177	0	2,46	2,00	2	1	4
Jak často se za den rozzlobíte?	177	0	2,28	2,00	2	1	4
nesplnění úkolu	177	0	,27	,00	0	0	1
neschopnost zorganizovat si práci	177	0	,15	,00	0	0	1
časová tíseň	177	0	,55	1,00	1	0	1
spory s kolegy	177	0	,25	,00	0	0	1
zahlcení informacemi	177	0	,23	,00	0	0	1
málo spánku	177	0	,35	,00	0	0	1
hluk	177	0	,14	,00	0	0	1
jízda autem v dopravní špičce	177	0	,16	,00	0	0	1
spory v rodině	177	0	,27	,00	0	0	1
jiné	177	0	,01	,00	0	0	1
relaxace pohybem s přáteli	177	0	,23	,00	0	0	1
relaxace pohybem s rodinou	177	0	,32	,00	0	0	1
práce na zahrádce	177	0	,18	,00	0	0	1
spánek	177	0	,48	,00	0	0	1

lenošení	177	0	,32	,00	0	0	1
masáž	177	0	,15	,00	0	0	1
koupel	177	0	,22	,00	0	0	1
sport	177	0	,42	,00	0	0	1
jiné	177	0	,09	,00	0	0	1
smrt partnera	177	0	,01	,00	0	0	1
rozvod	177	0	,06	,00	0	0	1
zásadní roztržka s partnerem	177	0	,10	,00	0	0	1
úmrťi člena rodiny	177	0	,07	,00	0	0	1
vážný úraz nebo onemocnění	177	0	,07	,00	0	0	1
propuštění ze zaměstnání	177	0	,09	,00	0	0	1
přechod na jiný druh práce	177	0	,10	,00	0	0	1
sexuální potíže	177	0	,05	,00	0	0	1
závažná změna v rodině	177	0	,15	,00	0	0	1
sňatek	177	0	,02	,00	0	0	1
závažné změny ve finanční situaci	177	0	,19	,00	0	0	1
půjčka nebo hypotéka	177	0	,19	,00	0	0	1
menší přestupky zákona	177	0	,15	,00	0	0	1
dovolená	177	0	,10	,00	0	0	1
neshody s vedoucím	177	0	,15	,00	0	0	1
změna bydliště	177	0	,09	,00	0	0	1
neuveдено	177	0	,14	,00	0	0	1
Plánujete v nejbližší době změnu Vaší profese?	177	0	2,03	2,00	2	1	3

Vypište prosím Vaši věkovou skupinu

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 19 – 30 let	39	22,0	22,0	22,0
31 – 40 let	42	23,7	23,7	45,8
41 – 50 let	52	29,4	29,4	75,1
51 a více let	44	24,9	24,9	100,0
Total	177	100,0	100,0	

Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid vyučen	79	44,6	44,6	44,6
vyučen	54	30,5	30,5	75,1
středoškolské	9	5,1	5,1	80,2
vyšší	16	9,0	9,0	89,3
vysokoškolské	17	9,6	9,6	98,9
jiné	2	1,1	1,1	100,0
Total	177	100,0	100,0	

Jaký je Váš současný rodinný stav?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	svobodný	46	26,0	26,0	26,0
	ženatý	96	54,2	54,2	80,2
	rozvedený	33	18,6	18,6	98,9
	vdovec	1	,6	,6	99,4
	6	1	,6	,6	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

Vypište, jak dlouho pracujete v oboru profesionálního řidiče?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	méně než 1 rok	11	6,2	6,2	6,2
	2 – 5 let	32	18,1	18,1	24,3
	6 – 10 let	35	19,8	19,8	44,1
	11 – 15 let	27	15,3	15,3	59,3
	16 – 20 let	25	14,1	14,1	73,4
	20 let a více	47	26,6	26,6	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

Když jste v nouzi, existuje člověk, který je Vám nablízku, jemuž se můžete svěřit

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	zcela souhlasí	54	30,5	30,5	30,5
	souhlasí	74	41,8	41,8	72,3
	spíše souhlasí	38	21,5	21,5	93,8
	spíše nesouhlasí	6	3,4	3,4	97,2
	nesouhlasí	4	2,3	2,3	99,4
	zcela nesouhlasí	1	,6	,6	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

Hlavním zázemím je pro mne rodina: poskytuje mi zázemí, je pro mne oporou a mohu se na ní spolehnout

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	zcela souhlasí	64	36,2	36,2	36,2
	souhlasí	68	38,4	38,4	74,6
	spíše souhlasí	32	18,1	18,1	92,7
	spíše nesouhlasí	8	4,5	4,5	97,2
	nesouhlasí	5	2,8	2,8	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

Moji přátelé jsou spolehliví, snaží se mi pomáhat je-li to třeba a mohu se s nimi podělit o své starosti i radosti

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	zcela souhlasí	26	14,7	14,7	14,7
	souhlasí	72	40,7	40,7	55,4
	spíše souhlasí	62	35,0	35,0	90,4
	spíše nesouhlasí	14	7,9	7,9	98,3
	nesouhlasí	2	1,1	1,1	99,4
	zcela nesouhlasí	1	,6	,6	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

V nesnázích se mohu obrátit na své spolupracovníky: vím, že by mi v případě potřeby poskytli pomoc, radu a podporu

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	zcela souhlasí	11	6,2	6,2	6,2
	souhlasí	70	39,5	39,5	45,8
	spíše souhlasí	65	36,7	36,7	82,5
	spíše nesouhlasí	19	10,7	10,7	93,2
	nesouhlasí	10	5,6	5,6	98,9
	zcela nesouhlasí	2	1,1	1,1	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

Zdrojem pomoci a podpory jsou pro mne v obtížných situacích i moji nadřízení v zaměstnání

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	zcela souhlasí	12	6,8	6,8	6,8
	souhlasí	36	20,3	20,3	27,1
	spíše souhlasí	68	38,4	38,4	65,5
	spíše nesouhlasí	25	14,1	14,1	79,7
	nesouhlasí	19	10,7	10,7	90,4
	zcela nesouhlasí	17	9,6	9,6	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

Jak často pociťujete celkovou vyčerpanost z práce?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	nikdy	14	7,9	7,9	7,9
	někdy	108	61,0	61,0	68,9
	často	33	18,6	18,6	87,6
	velmi často	22	12,4	12,4	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

Jak často zažíváte pocit, že se Vám v práci daří?

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid nikdy	6	3,4	3,4	3,4
někdy	92	52,0	52,0	55,4
často	70	39,5	39,5	94,9
velmi často	9	5,1	5,1	100,0
Total	177	100,0	100,0	

Jak často se za den rozzlobíte?

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid nikdy	11	6,2	6,2	6,2
někdy	116	65,5	65,5	71,8
často	40	22,6	22,6	94,4
velmi často	10	5,6	5,6	100,0
Total	177	100,0	100,0	

nesplnění úkolu

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ne	129	72,9	72,9	72,9
ano	48	27,1	27,1	100,0
Total	177	100,0	100,0	

neschopnost zorganizovat si práci

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ne	150	84,7	84,7	84,7
ano	27	15,3	15,3	100,0
Total	177	100,0	100,0	

časová tíseň

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ne	79	44,6	44,6	44,6
ano	98	55,4	55,4	100,0
Total	177	100,0	100,0	

spory s kolegy

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ne	133	75,1	75,1	75,1
ano	44	24,9	24,9	100,0
Total	177	100,0	100,0	

zahlcení informacemi

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ne	137	77,4	77,4	77,4
ano	40	22,6	22,6	100,0
Total	177	100,0	100,0	

málo spánku

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ne	115	65,0	65,0	65,0
ano	62	35,0	35,0	100,0
Total	177	100,0	100,0	

hluk

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ne	152	85,9	85,9	85,9
ano	25	14,1	14,1	100,0
Total	177	100,0	100,0	

jízda autem v dopravní špičce

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ne	149	84,2	84,2	84,2
ano	28	15,8	15,8	100,0
Total	177	100,0	100,0	

spory v rodině

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ne	129	72,9	72,9	72,9
	ano	48	27,1	27,1	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

jiné

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ne	176	99,4	99,4	99,4
	ano	1	,6	,6	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

relaxace pohybem s přáteli

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ne	137	77,4	77,4	77,4
	ano	40	22,6	22,6	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

relaxace pohybem s rodinou

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ne	121	68,4	68,4	68,4
	ano	56	31,6	31,6	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

práce na zahrádce

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ne	146	82,5	82,5	82,5
	ano	31	17,5	17,5	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

spánek

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ne	92	52,0	52,0	52,0
	ano	85	48,0	48,0	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

linošení

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ne	121	68,4	68,4	68,4
	ano	56	31,6	31,6	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

masáž

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ne	150	84,7	84,7	84,7
	ano	27	15,3	15,3	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

koupeľ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ne	138	78,0	78,0	78,0
	ano	39	22,0	22,0	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

sport

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ne	103	58,2	58,2	58,2
	ano	74	41,8	41,8	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

jiné

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ne	161	91,0	91,0	91,0
ano	16	9,0	9,0	100,0
Total	177	100,0	100,0	

smrt partnera

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ne	176	99,4	99,4	99,4
ano	1	,6	,6	100,0
Total	177	100,0	100,0	

rozvod

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ne	166	93,8	93,8	93,8
ano	11	6,2	6,2	100,0
Total	177	100,0	100,0	

zásadní roztržka s partnerem

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ne	159	89,8	89,8	89,8
ano	18	10,2	10,2	100,0
Total	177	100,0	100,0	

úmrtí člena rodiny

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ne	165	93,2	93,2	93,2
ano	12	6,8	6,8	100,0
Total	177	100,0	100,0	

vážný úraz nebo onemocnění

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
ne	164	92,7	92,7	92,7
ano	13	7,3	7,3	100,0
Total	177	100,0	100,0	

propuštění ze zaměstnání

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
ne	161	91,0	91,0	91,0
ano	16	9,0	9,0	100,0
Total	177	100,0	100,0	

přechod na jiný druh práce

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
ne	159	89,8	89,8	89,8
ano	18	10,2	10,2	100,0
Total	177	100,0	100,0	

sexuální potíže

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
ne	169	95,5	95,5	95,5
ano	8	4,5	4,5	100,0
Total	177	100,0	100,0	

závažná změna v rodině

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
ne	151	85,3	85,3	85,3
ano	26	14,7	14,7	100,0
Total	177	100,0	100,0	

sňatek

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ne	174	98,3	98,3	98,3
ano	3	1,7	1,7	100,0
Total	177	100,0	100,0	

závažné změny ve finanční situaci

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ne	144	81,4	81,4	81,4
ano	33	18,6	18,6	100,0
Total	177	100,0	100,0	

půjčka nebo hypotéka

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ne	144	81,4	81,4	81,4
ano	33	18,6	18,6	100,0
Total	177	100,0	100,0	

menší přestupky zákona

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ne	150	84,7	84,7	84,7
ano	27	15,3	15,3	100,0
Total	177	100,0	100,0	

dovolená

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ne	160	90,4	90,4	90,4
ano	17	9,6	9,6	100,0
Total	177	100,0	100,0	

neshody s vedoucím

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ne	150	84,7	84,7	84,7
	ano	27	15,3	15,3	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

změna bydliště

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ne	161	91,0	91,0	91,0
	ano	16	9,0	9,0	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

neuvedeno

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ne	153	86,4	86,4	86,4
	ano	24	13,6	13,6	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

Plánujete v nejbližší době změnu Vaší profese?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ano	14	7,9	7,9	7,9
	ne	144	81,4	81,4	89,3
	uvažuji o tom	19	10,7	10,7	100,0
	Total	177	100,0	100,0	

Zdroj: autor

**Posudek vedoucí diplomové práce
na Pražské vysoké škole psychosociálních studií**

Jméno a příjmení studentky: Renata Sedláková

Obor studia: Sociální práce se zaměřením na komunikaci a aplikovanou psychoterapii

Název práce: Vliv sociální opory na řidiče z povolání při zvládání stresu a zátěže

Vedoucí práce: Mgr. Zuzana Janotková

Technické parametry práce:

Počet stránek textu (bez příloh): 71

Počet stránek příloh: 20

Počet titulů v seznamu literatury: 41

0**	1	2	3	4
-----	---	---	---	---

Výběr tématu

Závažnost tématu

		x		
--	--	---	--	--

Oborová přiléhavost tématu

	x			
--	---	--	--	--

Originalita tématu a jeho zpracování

	X			
--	---	--	--	--

Formální zpracování

Jazykové vyjádření (respektování pravopisné normy, stylistické vyjadřování, zvládnutí odborné terminologie)

	x			
--	---	--	--	--

Práce s odbornou literaturou a prameny (citace, parafráze, odkazy, dodržení norem pro citace, cizojazyčná literatura)

	x			
--	---	--	--	--

Formální zpracování (jasnost tématu, rozčlenění textu, průvodní aparát, poznámky, přílohy, grafická úprava)

	x			
--	---	--	--	--

Metody práce

Vhodnost a úroveň použitých metod

	x			
--	---	--	--	--

Využití výzkumných empirických metod

	x			
--	---	--	--	--

Využití praktických zkušeností

		x		
--	--	---	--	--

Obsahová kritéria a přínos práce

Přístup autora k řešené problematice (samostatnost, iniciativa, spolupráce s vedoucím práce)

	x			
--	---	--	--	--

Naplnění cílů práce

	x			
--	---	--	--	--

Vyváženost teoretické a praktické části v daném tématu

	x			
--	---	--	--	--

Návaznost kapitol a subkapitol

	x			
--	---	--	--	--

** 0 – nehodnoceno; 1 – výborně; 2 – velmi dobře; 3 – dobře; 4 – neprospěl/a

Dosažené výsledky, odborný vklad, použitelnost
výsledků v praxi

	X			
--	---	--	--	--

Vhodnost prezentace závěrů práce
(publikace, referáty, apod.)

	X			
--	---	--	--	--

Otázky a náměty k diskusi při obhajobě:

Jaké výsledky ve výzkumné části práce Vám překvapili?

Kde vidíte přínos Vaší DP?

Celkové hodnocení práce (klady, nedostatky):

Diplomová práce se zabývá stanovením úrovně sociální opory ve vztahu ke stresu a zátěži profesionálních řidičů.

V teoretické části studentka v první kapitole věnuje tématu „sociální opory“ jasně a výstižně. Druhá část je věnována obeznámení s problematikou profesionálního řidiče a jeho osobnosti. Třetí kapitola pojednává o strese z různých hledisek. Poslední kapitola je zajímavá specifikací zátěže a stresu za volantem.

V práci je znám zájem o problematiku, odborný text je přehledný, čtivý, kapitoly na sebe systematicky navazují. Práce splňuje standardy kladené na DP.

V praktické části DP bylo hlavním cílem zjistit, zda sociální opora ovlivňuje řidiče z povolání při zvládnutí zátěže a stresu. Výzkumná sonda byla provedena na základě anonymního dotazníkového šetření u 180 respondentů. Dotazník byl sestaven vlastním zpracováním. Při vytváření dotazníku studentka použila vlastní otázky, otázky z Posuzovací škály sociálního přizpůsobení podle Holmese a Rahe, škály pro Stanovení úrovně sociální opory.

Studentka výzkumné části věnovala dostatek času a prostoru a je v práci znát, osobní o odborný vklad k dané problematice. Oceňuji výběr tématu a samotné zpracování.

Celkově hodnotím DP jako hodně přínosnou, ojedinělou a doporučuji k obhajobě.

Doporučení k obhajobě: doporučuji

Navrhovaná klasifikace: výborně

Datum, podpis:



**Posudek oponenta diplomové práce
na Pražské vysoké škole psychosociálních studií**

Jméno a příjmení studentky: Renáta Sedláková

Obor studia: Sociální práce se zaměřením na komunikaci a aplikovanou psychoterapii

Název práce: **VLIV SOCIÁLNÍ OPORY NA ŘIDIČE Z POVOLÁNÍ PŘI ZVLÁDÁNÍ STRESU A ZÁTĚŽE.**

Oponent práce: doc. Karel Hnilica

Technické parametry práce:

Počet stránek textu (bez příloh): 71

Počet stránek příloh: 21

Počet titulů v seznamu literatury: 35 + 8

0**	1	2	3	4
-----	---	---	---	---

Výběr tématu

Závažnost tématu

	X			
--	---	--	--	--

Oborová přílehlavost tématu

	X			
--	---	--	--	--

Originalita tématu a jeho zpracování

		X		
--	--	---	--	--

Formální zpracování

Jazykové vyjádření (respektování pravopisné normy, stylistické vyjadřování, zvládnutí odborné terminologie)

	X			
--	---	--	--	--

Práce s odbornou literaturou a prameny (citace, parafráze, odkazy, dodržení norem pro citace, cizojazyčná literatura)

		X		
--	--	---	--	--

Formální zpracování (jasnost tématu, rozčlenění textu, průvodní aparát, poznámky, přílohy, grafická úprava)

	X			
--	---	--	--	--

Metody práce

Vhodnost a úroveň použitých metod

	X			
--	---	--	--	--

Využití výzkumných empirických metod

	X			
--	---	--	--	--

Využití praktických zkušeností

	X			
--	---	--	--	--

Obsahová kritéria a přínos práce

Přístup autora k řešené problematice (samostatnost, iniciativa, spolupráce s vedoucím práce)

X				
---	--	--	--	--

Naplnění cílů práce

	X			
--	---	--	--	--

Vyváženost teoretické a praktické části v daném tématu

	X			
--	---	--	--	--

** 0 – nehodnoceno; 1 – výborně; 2 – velmi dobře; 3 – dobře; 4 – neprospěl/a

Návaznost kapitol a subkapitol

	X			
--	---	--	--	--

Dosažené výsledky, odborný vklad, použitelnost výsledků v praxi

		X		
--	--	---	--	--

Vhodnost prezentace závěrů práce (publikace, referáty, apod.)

		X		
--	--	---	--	--

Otázky a náměty k diskusi při obhajobě:

- Jaký je Spearmanův koeficient korelace mezi stresem a oporou (tj. bez kategorizace)?
- Sociální opora je možná v různých povoláních různě důležitá. Důležitější je možná u skupinových profesí (jako je sestra v nemocnici), méně důležitá u „asociálních“ profesí. Proč autorka předpokládá, že u řidiče z povolání je důležitá?

Celkové hodnocení práce (klady, nedostatky):

Práce je kvalitním přínosem k málo zkoumané problematice. V empirické části se vyskytují některé drobné nedostatky. Například by bylo vhodné uvádět výsledky statistik a jejich stupně volnosti (například u χ^2), nikoli pouze hodnoty p .

Práce splňuje požadavky kladené na tento typ prací.

Doporučení k obhajobě: doporučuji

Navrhovaná klasifikace: VÝBORNĚ

Datum, podpis: 5. 9. 2013


doc. Karel Hnilica