

vající MÚK, týká se to zejména přeložek silnic:

- I/9 obchvat Líbeznice k MÚK Zdíby na D8
- I/61 přivaděč z Kladna k MÚK Fialka na R6
- II/101 úsek Unhošť-Tachlovice k MÚK Rudná na D5
- II/101 průtah Zápy k MÚK Brandýs n. L. na R10
- II/101 úsek Kralupy n. Vlt. k MÚK Úžice na D8 (včetně nového mostu přes Vltavu)
- II/101 obchvat Buštěhradu k MÚK Stehelčevy na R7

a dále:

- přivaděč od Čelákovic na novou MÚK Nehvizdy na D11
- tzv. Vesteckou spojku umožňující radiální vazby od jihu do nové MÚK Újezd na D1
- propojení od Tehovce na stávající MÚK Všehromy na D1 (převedení vazeb od Mukařova a Kostelce nad Č. Lesy mimo Říčany).

V území Pražského regionu pochopitelně nevyhovuje řada dalších silnic nižší kategorie, které často vykazují větší zatížení než velká část úseků nadřazené silniční sítě, které vykazují často zatížení nižší než 10 tis. vozidel za 24 hodin. Tento příspěvek je však zaměřen na význam kapacitních silnic (D, R) pro obsluhu území. Zde největší roli hraje rozložení mimoúrovňových křižovatek a kvalita přivaděčů k nim.

Ing. arch. Milan KörnerCSc.,
samostatný architekt urbanista

Stres v dopravě

Iva Hanzlíková

Jak vzniká stres při řízení

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

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

Agresivní chování jako kulturní norma?

James a Nahl dále mluví o prostředí dálnic jako o stresujícím prostředí, ve kterém je pravděpodobnost výskytu pocitů jako je vztek, nepřátelskost vůči ostatním a agresivity vyšší než na jiných typech silnic. Tyto negativní pocity vnikají hlavně

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

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

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



kvůli tomu, že na dálnici řidiči jezdí rychleji - a čím rychlejší jízda je, tím se (u většiny řidičů) stupňuje subjektivně vnímaný pocit rizika, doprovázený zvýšenou pozorností a dalšími kognitivními procesy nutnými v celé činnosti řízení vozu. Tito dopravní psychologové také přicházejí s provokativní myšlenkou, že agresivní chování na silnicích již není deviantní chování, ale kulturní norma - více či méně se tak chovají všichni. Zajímavé jsou také další poznatky, které přinesly anonymní webové dotazníky. Podle nich není rozdíl mezi výskytem agresivního chování mužů a žen tak veliký, jak se dosud předpokládalo (alespoň podle subjektivních výpovědí respondentů). Tuto skutečnost autoři vysvětlují jednak tím, že ženy se mužům přibližují co do počtu ujetých kilometrů, ale mění se také jejich role ve společnosti. Ženy vystupují z pasivní role a přijímají aktivnější roli, stávají se více soutěživými. Podle časopisu *Woman Motorist* (1999, In James, Nahl, 2002) roste v Severní Americe počet žen, které projevují agresivní chování a jsou viníky většího počtu lehčích nehod (nezaviní smrt) než muži. Tato tendence tedy reflektuje sociálně-kulturní trend současné doby (James, Nahl, 2002).

Stres a řidiči z povolání

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

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

tických situací, a právě na toto chování by měly být zaměřeny intervenční programy pro řidiče (Machin, 2001).

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

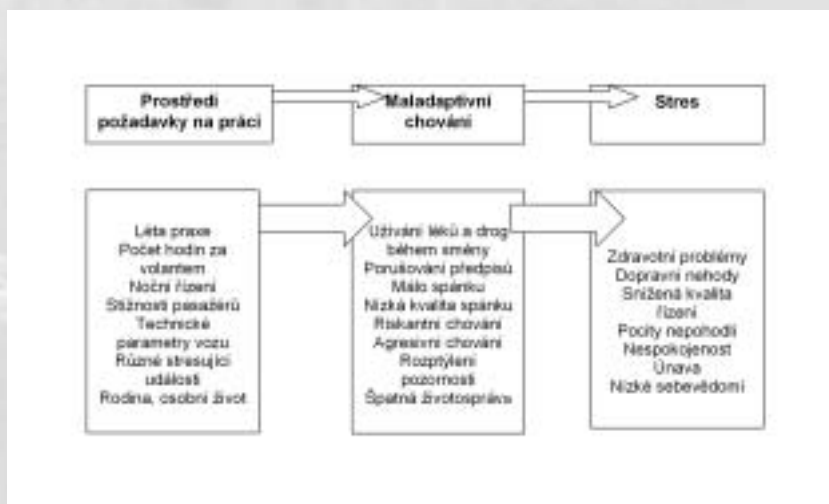
Zajímavé výsledky přinesly také výsledky dotazníku zjišťujícího pocity při řízení (vztek, netrpělivost, soutěžení s ostatními, trestání ostatních), a to u 250 řidičů ve státě New Jersey ve Spojených státech amerických. Jedním z klíčových zjištění je to, že více než polovina řidičů má sklon „trestat“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

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

Co s tím?

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

Další možné nástroje, které by mohly redukovat stres v dopravě a tím zvýšit její bezpečnost, mají povahu technickou - lepší silnice, jejich údržba, přehledné a viditelné dopravní značení, semaforey, kruhové objezdy, okolní prostředí bez zbytečných rušivých podnětů (úplný zákaz billboardů u silnic?), lepší auta (moderní technologie ve vozidlech, usnadňující ří-



Graf 1 Model stresu u řidičů autobusů (podle Raggatta, 1991, upravila: Hanzlíková, 2004)

Zvládnání stresu při kritických událostech

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

Programy pro zvládnání stresu jsou samozřejmě například u zaměstnanců řízení

zení, přispívající ke komfortu řidiče) ... klíčovým hráčem na tomto poli je však stále člověk, jeho myšlení, postoje a chování na silnici. Platí jednoduchá rovnice - čím více zodpovědnějších lidí v dopravě, tím menší je celkový stres. Začít musí ale každý u sebe.

Ing. Iva Hanzlíková, pracovnice CDV