

SIERPIŃSKA Małgorzata<sup>1</sup>

## Stres kierowcy przyczyną zagrożenia na drodze

*Słowa kluczowe: stres biologiczny i psychologiczny,, dystres, eustres, przyczyny, skutki stres i objawy stresu,, stresory, osobowość typu A i B redukcja stresu,*

### Streszczenie

*Nie ulega wątpliwości fakt, iż prowadzenie auta jest zaliczane do jednych z bardziej niebezpiecznych czynności. Wymaga maksymalnej koncentracji, skupienia i uwagi. Jeden nieroztropny ruch, oderwanie wzroku od drogi, może doprowadzić do wypadku. Celem artykułu jest przyjrzenie się problemowi występowania stresu wśród kierowców, najczęstszymi przyczynom występowania stresu, oraz skutkom pozostawiania pod jego długotrwałym wpływem jak również czynnikom, które mogłyby pomóc taki stres zredukować.*

### PERSONALITY TRAITS OF THE DRIVER IN THE CONTEXT OF SAFETY ON THE ROAD

### Abstract

*There is no doubt that driving a car is considered one of the more dangerous activities. It requires maximum concentration, focus and attention. One careless mistake, like pulling off the road at the wrong moment can lead to serious accidents. This article aims to look at the problem of the occurrence of stress among drivers, the most common causes of the occurrence of stress, and the consequences of being under the influence of its long-term effects, as well as factors that could help reduce the stress.*

### Pojęcie stresu, jego fazy, rodzaje, objawy, czynniki wywołujące stres u kierowcy

Badania pokazują, że Polacy żyją w stresie. Zwiększa się stan ogólnego napięcia społecznego, za które odpowiada przede wszystkim pośpiech będący nieodzownym elementem życia. W takiej sytuacji zdarzenia, które powodują zachwianie napiętego planu, stają się czynnikami stresogennymi. Tym można by tłumaczyć swoistą „zmianę osobowości”, doznawaną przez siadających za kółkiem wielu kierowców. Bowiem nawet spokojni, na co dzień ludzie, prowadząc auto wykazują niespodziewane nasilenie agresji, gdy napotykają np.; korki, zmianę świateł na czerwone, czekanie na zwolnienie się miejsca parkingowego czy, mniej sprawnych uczestników ruchu. Nie można jednak zapominać, że oprócz nadmiernej prędkości, wypadki drogowe są najczęściej powodowane przez alkohol lub inne używki, zły stan dróg, zmęczenie i senność kierowcy. Sytuacje te przyczyniają się do występowania stresu zarówno u kierowców, powodujących zagrożenie na drodze, poprzez na przykład swoje gwałtowne i nadmiernie nerwowe reakcje czy brak tolerancji dla osób o słabszych umiejętnościach, jak i tych, które mają poczucie zagrożenia ze strony owych nerwowych i nietolerancyjnych. Trudno jednak byłoby dzielić kierowców na te dwie kategorie. Zwykle bywa tak, że każdy z nich występuje, lub występował w swoim życiu zarówno w jednej jak i w drugiej roli. Sytuacje stresowe towarzyszą, zatem kierowcom niemal na każdym kroku. Można sobie wyobrazić przykładowy scenariusz generujący silny poziom stresu u kierowcy w postaci napięcia, niepokoju czy strachu. Już od momentu uruchomienia samochodu, pojawia się na przykład sytuacja, kiedy to w samochodzie zaczyna coś szwankować. Stres pojawia się zanim jeszcze kierowca wyruszył w drogę, nasilając się jeszcze bardziej, gdy kierowca działa pod presją czasu / a zwykle jest to sytuacja typowa/. Jeśli uda się uruchomić samochód, kierowca napotyka na kolejną sytuację stresogenną na przykład złe warunki jazdy, / typu oblodzenie drogi, lub deszcz/. Jeśli do tego dodać przeżyty chwilę wcześniej trudną sytuację, która zaprzęta jego myśli i najróżniejsze niespodziewane sytuacje napotykane po drodze, chociażby zmianę organizacji ruchu powodującą wspomnianą już wcześniej korki uliczne, czy objazdy – to nasilenie stresu w tym momencie jest już bardzo duże. Reakcje kierowców w tym momencie mogą być różne. Wpływ silnego czynnika stresogennego może powodować przykładowo wspomnianą już wcześniej zbytnią nerwowość przejawiająca się w gwałtownych, często niebezpiecznych manewrach, bądź wywoływać spadek koncentracji kierowcy, w wyniku, którego jego reakcja może być opóźniona. W obu przypadkach kierowca naraża zarówno siebie jak i innych użytkowników drogi na niebezpieczeństwo. Nawet, jeśli są kierowcy, którym jazda samochodem sprawia przyjemność, to i tak wcześniej czy później napotykają na drodze sytuacje, które wyzwolą niepokój, strach, czy napięcie, Nie wspominam już tutaj o zawodowych kierowcach, którym stres towarzyszy niemal nieustannie.

Pojęcie stresu jest ogólnie znane, jednak wiele osób rozumie go w różny sposób. Przypomnieć należy, zatem że „**stres (stress)**, jest to zespół specyficznych i niespecyficznych (ogólnych) *reakcji* organizmu na zdarzenia bodźcowe, które zakłócają jego równowagę i wystawiają na poważną próbę lub przekraczają jego zdolność radzenia sobie. Do tych zdarzeń bodźcowych należy wiele różnych warunków zewnętrznych i wewnętrznych”.<sup>[1]</sup> Słowo „stres” pochodzi z języka angielskiego i pierwotnie oznaczało testowanie metali, bądź szkła pod kątem ich odporności na obciążenia. Biochemik **H.**

<sup>1</sup> Politechnika Częstochowska, Wydział Zarządzania; 42-200 Częstochowa; ul. Armii Krajowej 19 B. Tel: + 48 34 325-08-50,

Selye przeniósł w 1939 roku pojęcie stresu na grunt psychologii i medycyny. Temu zjawisku i jego wpływowi na człowieka poświęcił 50 lat pracy naukowej. H. Selye podkreślał, że stres, jest normalną reakcją biologiczną każdego organizmu, fizjologicznym zjawiskiem związanym z procesami życia. Organizm odpowiada reakcją niespecyficzną, na dowolne wymagania stawiane mu z zewnątrz. Takie rozumienie stresu określane jest w literaturze mianem stresu biologicznego. Przejawia się on w trzech fazach:

- A. **Fazie alarmowej**, w której każdy organizm odbiera sygnał, informację o zadziałaniu czynnika szkodliwego. Stadium reakcji alarmowej jest wyrazem powszechnej mobilizacji obronnych sił organizmu. Kiedy czynnik zadziała, na krótko spada odporność i wydolność organizmu. W tym stadium wyodrębnić można dwie fazy:
  - a. **Fazę szoku** – obejmującą początkowy bezpośredni wpływ czynnika szkodliwego na organizm, charakteryzującą się wystąpieniem pierwszych sygnałów pobudzenia organizmu do obrony (np. spadek ciśnienia krwi lub obniżenie temperatury) bądź wskaźników uszkodzenia organizmu;
  - b. **Fazę przeciwdziałania szokowi** – obejmująca reakcje obronne, którym towarzyszą zmiany w funkcjach fizjologicznych (np. wzrost ciśnienia krwi, podwyższenie temperatury ciała).

Po pewnym czasie pojawia się drugi etap.

- B. **Faza odporności**, czyli stadium względnej adaptacji charakteryzujące się tym, że organizm względnie dobrze znosi czynniki szkodliwe działające już jakiś czas, a słabiej toleruje inne bodźce, które uprzednio były nieszkodliwe. W tej fazie wyraźnie wzrasta odporność organizmu na szkodliwe czynniki po to, aby zwalczyć zagrożenie. Wykorzystywane są naturalne zasoby organizmu, które są ograniczone. Organizm aktywizuje się i uruchamia mechanizmy przystosowawcze. Jeżeli czynnik szkodliwy nie przestanie działać, to może pojawić się kolejna faza;
- C. **Faza wyczerpania**, kiedy czynniki szkodliwe działają zbyt długo lub są zbyt silne, zasoby organizmu walczącego z nimi wyczerpują się. Może dojść do osłabienia organizmu, wyczerpania, a nawet śmierci.

Określając stres psychologiczny i jego specyfikę, można wyróżnić trzy nurty:

- a. Traktowanie stresu w kategoriach bodźca, sytuacji czy wydarzenia zewnętrznego o określonych właściwościach
- b. Traktowanie stresu w kategoriach relacji człowieka, zwłaszcza relacji emocjonalnych, rozumianych, jako określone przeżycie
- c. Traktowanie stresu w kategoriach relacji między czynnikami zewnętrznymi a osobą.

Pierwsze z tych określeń bliskie jest rozumieniu potocznemu, według którego stres utożsamiany jest z sytuacją trudną – jest bodźcem przykrym, przeszkadzającym i odrywającym od aktywności. To ujęcie próbuje opisać różnorodne nieprzyjemne sytuacje w naszym otoczeniu, mające naturalną zdolność do wywoływania napięcia oraz silnych emocji i wiąże się z pojęciem sytuacji trudnej. Podstawowym argumentem przeciwko temu ujęciu jest niejednoznaczność. Różnice indywidualne między ludźmi powodują, że to samo wydarzenie dla jednej osoby może być stresujące dla innej nie.<sup>[2]</sup> Przykładem mogą być pierwsze przejazdy po mieście osoby, która zdała egzamin na prawo jazdy – dla jednej będzie to stres, powodujący bardzo silne napięcie, nawet z napadami paniki, poceniem się i kołataniem serca, dla innej stres będzie nieduży np. charakteryzujący się podwyższonym napięciem i lekkim niepokojem.

Niezadowolone z tej niejednoznaczności przyczyniło się do podjęcia kolejnych prób zdefiniowania stresu, które reprezentują drugi nurt, czyli odwołują się do określonej reakcji człowieka. Reakcje te pojawiają się w ciele i umyśle człowieka w odpowiedzi na nieprzyjemny bodziec, na przykład; gorsze wykonanie zadania lub też w postaci reakcji emocjonalnych, rozumianych, jako określone przeżycie i związane z tym indywidualne oceny własnych zasobów i umiejętności.

Współczesna psychologia nie lokalizuje stresu ani w jednostce ani w otoczeniu, ale w określonego rodzaju reakcji między nimi. Zwykle ujmowana jest ona, jako zakłócenie lub zapowiedź zakłócenia równowagi pomiędzy zasobami, bądź możliwościami jednostki z jednej strony a wymaganiami otoczenia z drugiej. To ujęcie, zwane jest relacyjnym, i podkreśla interakcję między jednostką a otoczeniem. Autorem takiego ujęcia jest amerykański psycholog Richard Lazarus. Przedstawiając opracowaną przez siebie teorię stresu uznał on, że decydującą rolę odgrywa tutaj subiektywna ocena wymogów, a nie tylko obiektywne natężenie stresowe. Jeżeli nie postrzegamy zdarzenia, jako zagrożenia, to nie wywołuje ono w nas stresu.<sup>[2]</sup> Twórca teorii stresu, bo za takiego uważany jest H. Selye, twierdzi, że niemal każda sytuacja, każda czynność, którą wykonujemy, czy też każde wydarzenie w codziennym życiu, wywołuje jakiś stres o mniejszym lub większym natężeniu. Wyeliminowanie go z naszego życia jest praktycznie niemożliwe. Jest on, bowiem reakcją organizmu, zarówno fizjologiczną, jak i psychiczną na każdą nowość, przeszkodę, przeciążenie, niebezpieczeństwo czy inny silny bodziec. Człowiek nieustannie znajduje się pod działaniem stresu. Każda, korzystna czy niekorzystna zmiana w życiu powoduje konieczność zareagowania na nią, zmusza do mobilizacji, do działania.<sup>[3]</sup> Odwołując się, zatem do definicji stresu, którą stworzył Hans Selye, możemy stwierdzić, że stres jest nieuniknioną częścią naszego życia i jest normalną reakcją biologiczną każdego organizmu. Wynika z tego, że jest on, więc normalnym fizjologicznym zjawiskiem, związanym z procesami życia. Oczywiście jest, że brak jakiegokolwiek reakcji stresowej oznacza „śmierć organizmu”. Stres jest w takim razie naturalną reakcją jednostki na codzienne wyzwania i życiowe i to zmiany – nie tylko negatywne, ale także te pozytywne. Stres może się objawiać w różny sposób oraz prowadzić zarówno do pozytywnych jak i negatywnych skutków. Oprócz negatywnych, reakcja stresowa może mieć także pozytywne znaczenie.

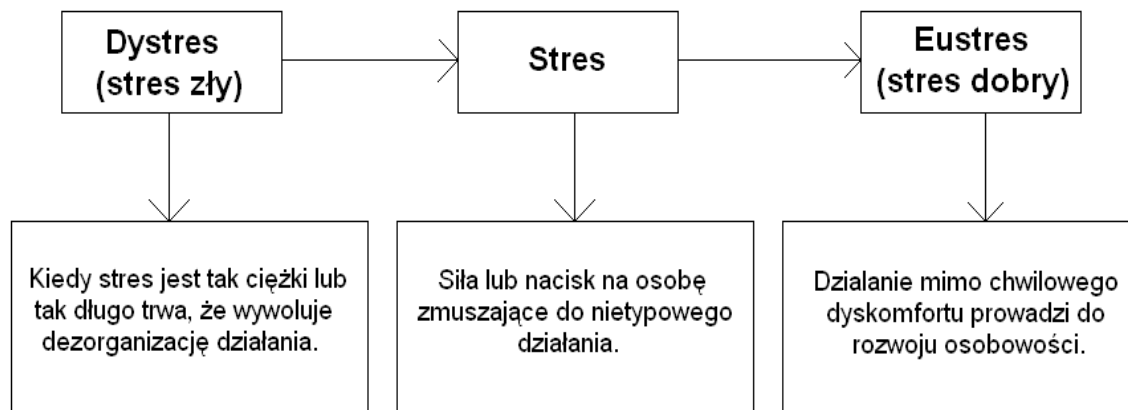
H. Selye wyróżnia dwa rodzaje stresu:

- Pierwszy to stres **konstruktywny (eustres)**, który traktowany jest, jako ten dobry, pozytywny i wręcz niezbędny dla działania człowieka. Sytuacja stresogenna, w tym wypadku, odbierana jest przez jednostkę, jako wyzwanie a nie, jako zagrożenie. Eustres wyzwala w człowieku siłę do podejmowania trudnych zadań i uczy strategii radzenia sobie w niekomfortowych warunkach. tak rozumiany stres może być pozytywną siłą motywującą, podwyższającą subiektywną „jakość życia”, dając zadowolenie i poczucie spełnienia zadań, które człowiek realizuje w swoim życiu.

- Drugim jest stres **destrukcyjny (dystres)**, który może doprowadzić do poważnych zaburzeń w funkcjonowaniu wielu narządów, zwiększać drażliwość, obniżać koncentrację uwagi i odporności. Mowa tu jest o stresie złym, negatywnym. <sup>[4]</sup>

Wśród pozytywnych następstw stresu możemy wyróżnić:

- Umożliwianie szybkiego podejmowanie decyzji bez uprzedniego dłuższego zastanawiania się, co w niebezpiecznych sytuacjach daje gwarancję szybkiego działania,
- Mobilizowanie ostatnich zasobów sił,
- Ochronę przed nadmiernym obciążeniem, wywołującym zmęczeniu, a tym samym dającym organizmowi sygnał do odpoczynku,
- Napędzanie procesów uczenia się; / bez stresu niemożliwy byłby postęp/.<sup>[5]</sup>



Rys. 1. Koncepcja dobrego i złego stresu wg Selye'go

Źródło: Jan F. Terelak, Psychologia menedżera, Difin Warszawa 1999, s.203.

Jak wynika z powyższego rysunku zły *stres* (distres) i *dobry stres* (eustres) w sensie fizjologicznym nie różnią się z punktu widzenia pobudzenia (aktywacji) organizmu do walki z nimi, natomiast w sensie psychologicznym występują wyraźne różnice jakościowe. I tak, zły stres rozumiany jest, jako niosący cierpienie i dezintegrację psychiczną, zaś stres dobry, – jako czynnik motywujący do wysiłku (niekiedy heroicznego), mimo określonego dyskomfortu, prowadzący do osiągnięć życiowych i rozwoju własnej osobowości.<sup>[6]</sup> Pomimo takiego rozróżnienia, słowo stres kojarzone jest częściej z negatywnymi odczuciami takimi jak napięcie, lęk strach czy zdenerwowanie. Różnie reagujemy na sytuacje stresujące i w różny sposób przeżywamy stres. Są to sprawy bardzo indywidualne i zależne od psychiki każdego człowieka. Analizując różne sytuacje z punktu widzenia kierowcy, można zauważyć, że na tę samą sytuację różni kierowcy zareagują w różny sposób. Dla jednego stresującą sytuacją będzie, taka, w której ktoś będzie przed nim jechał zbyt wolno, dla innego na przykład, początkującego kierowcy taka sytuacja nie będzie wywoływała napięcia. Również rodzaj czynnika wywołującego stres i reakcja na ten czynnik będzie różna u różnych kierowców. Jeden będzie reagował silnym stresem na zwykłą zmianę świateł, z kolei u innego, stresorem prowadzącym do silnego napięcia będzie dopiero poważna sytuacja na drodze, na przykład dziecko wbiegające nagle na jezdnię. Wszystkie czynniki, które wywołują stres określane są mianem stresorów.

Ogólnie możemy wyróżnić **stresory**:

- **Fizyczne:** np.: hałas, gorąco, zimno, wahania temperatury, zmiany ciśnienia powietrza, głód, infekcje, nadmiar bodźców, ciężka praca, długotrwałe prowadzenie samochodu.
- **Psychiczne:** np.: nadmierne obciążenie, pośpiech, obawa, że nie sprosta się zadaniu czy sytuacji, utrata kontroli, brak samodzielności, brak bądź presja czasu i terminów, utrata poczucia kontroli, monotonia pracy
- **Společne:** np.: konflikty, izolacja, utrata relacji z bliskimi współpracownikami, mobbing strata bliskich <sup>[2]</sup>

J. Reykowski przedstawił trzy rodzaje sytuacji stresowych, w których psychika człowieka jest szczególnie obciążona. Zaliczył do nich:

- **Zakłócenia** – mogą one wynikać z faktu, że człowiek w swojej działalności nie może poradzić sobie z wykonaniem zadania, którego się podjął. Zakłócenia mogą pojawiać się w różnych sytuacjach na przykład braku czegoś, w różnego rodzaju przeszkodach, zwłoce czy wymaganiach. Obciążenie jest tym większe, im bardziej człowiekowi zależy na osiągnięciu celu i im poważniejsze trudności pojawiają się przy jego realizacji;
- **Zagrożenia** – te mogą pojawiać się w wyniku groźby. W sferze zagrożeń możemy wyróżnić zagrożenia fizyczne i zagrożenia psychiczne. Pierwszą grupę stanowią między innymi niebezpieczeństwo dla zdrowia, życia, mienia człowieka związane z działaniem lub użyciem siły fizycznej, gwałtu czy przemocy. Natomiast do zagrożeń psychicznych możemy zaliczyć: utratę pozycji społecznej, dobrej opinii, czy uznania. Zagrożenia psychiczne to

zagrożenia wynikające ze sposobu, w jaki umysł postrzega naszą sytuację. Taki stres, którego przyczyną są na przykład problemy w pracy, szkole, kłopoty rodzinne, zdrowotne czy jeszcze inne niebędące bezpośrednim zagrożeniem fizycznym, jest z reguły długotrwały. Potrafi przeciągnąć się na dni, tygodnie a nawet miesiące, do czego organizm człowieka nie jest przystosowany. W dłuższym okresie czasu staje się on szkodliwy.

- **Deprywacja** – może być związana z tym, że człowiek nie osiągnął tego, co zamierzał wykonać lub, że jego potrzeby nie zostały zaspokojone. Jedną z najbardziej typowych sytuacji tego rodzaju jest niepowodzenie. Inne typowe zdarzenia to: rozłąka, utrata kogoś bliskiego czy utrata pozycji.<sup>[7]</sup>

Odpowiedzią na działanie stresorów są reakcje na stres, w postaci objawów, które można podzielić na objawy fizjologiczne i objawy psychologiczne:

**Objawy fizjologiczne** to między innymi: wzrost aktywności systemu nerwowego, zwiększony poziom adrenaliny we krwi, co powoduje palpacje serca, wzrost ciśnienia, bóle głowy, karku, pleców, czerwienie lub bladość, pocenie się, niestrawność. Koszty stresu są ogromne. Może on mieć bezpośredni udział i leżeć u podłoża takich schorzeń jak: nadciśnienie, choroby serca, zaburzenia psychiczne o charakterze depresyjnym, obniżenie odporności na infekcje, choroba wrzodowa żołądka i dwunastnicy, nowotwory, cukrzyca, zespół przewlekłego zmęczenia, uporczywe migreny, bóle kostno – stawowe.<sup>[8]</sup>

Z kolei **reakcje psychologiczne** na stres możemy podzielić na reakcje:

- **W sferze sprawności myślenia** na przykład: zapominanie, brak koncentracji, ogólny brak zainteresowania, obsesyjne trzymanie się pewnych pomysłów, zmniejszenie szybkości reakcji, zwiększenie częstotliwości popełnienia błędów, obniżenie kreatywności;
- **W sferze zdolności poznawczych** stres prowadzi do ich obniżenia – i z tego powodu szczególnie w konfrontacji ze złożonymi zadaniami zmniejsza się efektywność działania;
- **W sferze emocji** na przykład: lęk, rozdrażnienie, depresja, nerwowość, złość, zakłopotanie, poczucie bezradności, apatia, hipochondria;
- **W sferze zachowań** to np., impulsywność, drżenie, tiki nerwowe, częste uleganie wypadkom, intensywne palenie papierosów, picie dużych ilości alkoholu, nieuzasadnione zażywanie leków, objadanie się lub brak ochoty na jedzenie, unikanie kontaktów z ludźmi.. Poziom energii spada lub waha się z dnia na dzień bez wyraźnego powodu. Pojawia się agresja, brak kreatywności i brak wydajności.
- **W sferze filozofii życiowej** pojawia się poczucie bezradności, kwestionowania wartości, bezosobowego podejścia do wykonywanych zadań, wypalenie zawodowe.<sup>[8]</sup>

Widać, zatem że w przypadku kierowców występowanie takich objawów stresu jak:

- Brak koncentracji,
- Zmniejszenie szybkości reakcji,
- Zwiększenie częstotliwości popełnienia błędów,
- Nerwowość, agresja,
- Częste uleganie wypadkom,
- Picie dużych ilości alkoholu,
- Nieuzasadnione zażywanie leków,
- Spadek poziomu energii

### **Oznacza zwiększenie niebezpieczeństwa na drodze!**

Wiele prowadzonych badań próbuje określić, **jakie stresory, z którymi spotyka się statystyczny kierowca wyzwalają u niego najwyższy poziom stresu**. Badania takie określone mianem "Stres na drodze" były przeprowadzone przez instytut badawczy ARC Rynek i Opinia w czerwcu 2011 roku. Okazało się, że polscy kierowcy wymieniali wśród najbardziej stresujących manewrów na drodze kolejno:

- Jazdę w korku (55%),
- Zmianę pasa ruchu bez kierunkowskazu (28%),
- Jazdę nocą (26%),
- Wymijanie rowerzysty (22%)
- Wyprzedzanie (21%).

Innymi czynnikami powodującymi stres podczas jazdy mogą być:

- Inni kierowcy o małych umiejętnościach kierowania
- Sytuacja, gdy któryś kierowca „wpycha się”
- Łamanie zasad ruchu drogowego
- Remonty, prace i zatory z powodu wypadku
- Zły stan dróg
- Wtargnięcie pieszego na jezdnię
- Sytuacja, gdy ktoś wykonuje obraźliwe gest w stronę kierowcy
- Złe warunki pogodowe
- Niedziałająca sygnalizacja świetlna
- Złe oznakowanie dróg
- Zbyt szybka jazda innego kierowcy
- Włączanie i wyłączanie długich świateł nocą

- Głód i upał.

Głód potrafi być naprawdę groźny, jest, bowiem częstą przyczyną braku koncentracji. Natomiast jazda po zbyt obfitym posiłku powoduje senność. Choć "ładna pogoda" kusi do szybkiej jazdy, w czasie upału, refleks może być słabszy nawet o 30 %. Dodatkowo na gorącym asfalcie wydłuża się droga hamowania. Kierowcy tracą koncentrację również podczas monotonnej jazdy nocnej. Widzą wtedy tylko oświetlony wycinek drogi i są oślepiani z naprzeciwka. Organizm człowieka odczuwa szczególną senność między północą, a godziną szóstą, przy czym szczyt przypada około 4 rano.<sup>[9]</sup> Badania te pokazują najbardziej typowe wśród kierowców czynniki wywołujące stres na drodze. Jednak to, czy potencjalne czynniki stresogenne / stresory/ rzeczywiście doprowadzą do reakcji charakterystycznych dla stresu, zależy od tego jak będą spostrzegać je poszczególni kierowcy. Oczywiście jak już wspomniano, każdy człowiek postrzega te same sytuacje w różny sposób. Reakcja kierowcy na daną sytuację, będzie zawsze poprzedzona oceną sytuacji.

Proces ten wygląda następująco:



Okazuje się, iż stres powstaje nie tylko w wyniku działania czynników zewnętrznych i nie jest też wyłącznie objawem budowy fizycznej czy konstrukcji psychofizycznej człowieka. Wynika z oceny proporcji między prawdziwymi lub przewidywanymi oczekiwaniami w stosunku dodanej osoby i przewidywaną lub rzeczywistą zdolnością sprostania tym oczekiwaniom. Kiedy ktoś uważa, że jego oczekiwania przerastają jego umiejętności, może doświadczyć, słabszego lub silniejszego lęku czy nawet depresji. W efekcie zmieni się zarówno zachowanie, jak również wiele czynności organizmu. Mechanizm sprzężenia zwrotnego sprawia, że na skutek tych zmian jeszcze silniej będzie odczuwany brak równowagi między zewnętrznymi oczekiwaniami a wewnętrznymi możliwościami ich spełnienia. Może to zarówno zwiększać jak i zmniejszać reakcje na stres.<sup>[10]</sup>

### Umiejętność radzenia sobie ze stresem i sposoby redukcji stresu u kierowców

To jak poradzimy sobie ze stresem, zależy od wielu czynników:

- Po pierwsze, wiadomo, że **istnieją wrodzone różnice w podatnych ludzi na stres.**
- Po drugie **oswojenie się z sytuacjami stresującymi** zwiększa umiejętności radzenia sobie z nimi.
- Po trzecie ułatwieniem jest dokładna i prawdziwa wiedza **o realnym zagrożeniu** związanym z niebezpieczną sytuacją np.: jak sobie radzić na drodze w sytuacji, gdy jest ślisko i istnieje ryzyka poślizgu.
- Po czwarte, **sytuacje są zasadniczo mniej stresujące, jeśli potrafimy je kontrolować.** Umiejętność kontrolowania własnych reakcji może bardzo zmniejszyć napięcie. Na przykład w sytuacji dłuższych przymusowych postojów/ korki/, można starać się odprężyć, lub wypracować własną strategię nie ulegania zdenerwowaniu, np. mieć płytę z odprężającym nagraniem.<sup>[10]</sup>

Każda sytuacja stresowa wymaga indywidualnych metod radzenia sobie z narastającym stresem. Sposób radzenia sobie ze stresem jest uzależniony od rodzaju sytuacji stresowej, od intensywnego stresu oraz od indywidualnych właściwości człowieka. Radzenie sobie ze stresem polega na złagodzeniu emocji, jakie pojawiają się w sytuacji ocenionej, jako stresowa. W psychologii istnieje technika zwanym „szczepieniem **stresu**”- D.Meichenbauma, polegająca na uczeniu fizycznych i poznawczych nawyków zaradczych wobec sytuacji stresowej przez wypróbowywanie nawyku w obecności stresorów. Inaczej mówiąc, w technice tej przewidując wystąpienie jakiegoś stresu, osoba stara się „na sucho” przećwiczyć różne sytuacje. Jest to rodzaj szczepionki a więc małej dawki stresu, z którym psychika bez trudu może sobie poradzić. Można np. wyobrazić sobie, co należy po kolei robić, jeśli na przykład zdarzy nam się stłuczka, zepsuje nam się samochód, czy przestudiować mapę, aby bez problemu dojechać do przewidywanego miejsca, nie licząc tylko na GPS, który może okazać się zawodny lub po prostu zepsuć się.

Niestety ludzie przeważnie uważają, że nieprzewidziane sytuacje przydarzają się innym a nie im samym. D. Doliński określa taki paradoks mianem „lepszy od średniego zauważając, że większych ludzi uważa się za lepszych od „osoby przeciętnej”. Typowym dla ludzi jest uważanie się za bardziej moralnych, uczciwych, inteligentnych niż przeciętny człowiek. Również w zakresie wystąpienia nieprzewidzianych sytuacji, ta prawidłowość funkcjonuje. Neil Weinstein proponował swoim studentom college`u - oszacowanie szans, że różne negatywne rzeczy - jak na przykład atak serca przed ukończeniem 40 roku życia, rozwód, czy poważny wypadek samochodowy- wydarzy się im samym oraz że coś takiego spotka „przeciętnego studenta z ich grupy”. Prosił też o ocenę prawdopodobieństw, że im i owemu „przeciętnemu studentowi” wydarzą się rzeczy przyjemne i pożądane na przykład interesująca, świetnie płatna praca, udane małżeństwo, ciekawa wycieczka zagraniczna w ciągu najbliższych 5 lat. Okazało się, że do wyjątków należały te osoby, które sądziły, że bardziej od „osoby przeciętnej” są narażeni na negatywne stany rzeczy i ci, którzy sadzili, że mają mniejsze niż przeciętny człowiek szanse na doświadczenie stanów pozytywnych. **Większość uważała, że nieszczęścia raczej zdarzają się innym niż im samym, doświadczenia pożądane zaś będą najpewniej ich udziałem, a nie innych.** Wspomniane doświadczenie w adekwatnym porównaniu siebie z innymi wynika głównie z tego, że po prostu chcemy widzieć się lepszymi, niż jesteśmy. Nie ma w tym niczego złego, nawet badania pokazują, że takie „pozytywne iluzje” sprzyjają zdrowiu psychicznemu, oczywiście, jeżeli nie przybierają form skrajnych.[11]. Jednak w sytuacjach występujących na drodze, taki optymizm na wyrost może okazać się bardzo szkodliwy. Może skutkować brakiem przygotowania się do wspomnianych wcześniej trudnych sytuacji. Ktoś licząc na brak kontroli drogowych, wypije o jeden kieliszek alkoholu za dużo, ktoś inny nie ubezpieczy samochodu, licząc na to, że złodzieje zainteresują się samochodem kogoś innego, jeszcze inny kierowca wyjedzie w ostatniej chwili, licząc na to, że trasę do miejsca przeznaczenia przejedzie bez przeszkód. Tak, więc w tym wypadku bardziej procentującą strategią, pozwalającą zmniejszyć poziom stresu będzie zwiększona / nawet trochę na wyrost/ **przezorność w traktowaniu sytuacji mogących przydarzyć się na drodze.**

### Typowymi sposobami radzenia sobie ze stresem są:

- **Unikanie** sytuacji trudnych, w których człowiek nie dopuszcza do powstania sytuacji, którą ocenia, jako stresującą. Często następuje odsunięcie w czasie tego, co może stanowić źródło potencjalnego stresu.
- Kolejną techniką kontroli stresu jest **nabywanie doświadczenia i wprawy w wykonywaniu zadania**, co wpływa na zmniejszenie jego trudności.
- Można **poszukiwać informacji o zdarzeniu** lub sytuacji, z którą mamy się spotkać, poszerzając własne kompetencje. Informacje mogą służyć przewartościowaniu straty, szkody czy zagrożenia, a także samouspokojeniu.
- Zdarza się, że ludzie **próbują przewidzieć zdarzenie i przeżywają je emocjonalnie wcześniej** /wspominana już w tym artykule metoda szczepienia stresu/, bądź też przeprowadzają ze sobą monolog wewnętrzny, w którym dochodzi do oceniania, porównania, roztrząsania sytuacji. Dzięki pozytywnej autosugestii można kontrolować myśli, które dezawuuują i wywołują stres. Jest to dobry sposób, aby przygotować się na przykład do trudnej podróży.
- Inną techniką jest **odwrócenie uwagi od źródła stresu**, lekceważenie niebezpieczeństwa, pomniejszanie ewentualnej porażki czy straty.
- Osoby przeżywające stres próbują rozładować napięcie poprzez **intensywny wysiłek fizyczny** lub też silną **koncentrację na innej czynności** (np. mycie samochodu i jego sprząkanie).
- W niektórych sytuacjach stresowych może ujawnić się i nasilić tendencja do **korzystania z pomocy innych ludzi**. Świadomość, że możemy zawsze liczyć na pomoc innych ludzi w sytuacji awarii samochodu, wypadku czy innych nieprzewidywanych sytuacji pozwala łatwiej radzić sobie ze stresem. Ważną rolę w walce ze stresem pełni identyfikacja z grupą, do której człowiek należy. Taka mała grupa powinna charakteryzować się wzajemną bliskością, zaufaniem, przejrzystą strukturą. W takiej grupie wsparcie odbywa się na czterech płaszczyznach:
  1. Wsparcie emocjonalne poprzez okazanie sympatii, uznania, gotowości do podejmowania rozmowy, słuchania. Często taka grupa wsparcia jest rodzina, krąg przyjaciół.
  2. Wsparcie instrumentalne, które przybiera formę udzielenia konkretnej pomocy,
  3. Wsparcie oceniające, czyli udzielanie informacji zwrotnych, potwierdzanie sądów, opinii,
  4. Wsparcie informacyjne, czyli udzielanie porad, informacji.<sup>[5]</sup>
- Stan relaksu można osiągnąć **przez stosowanie technik relaksacyjnych**. Ułatwiają one obniżenie napięcia i utrzymanie równowagi wewnętrznej. Regularne ćwiczenia relaksacyjne poprawiają samopoczucie. Poza stosowaniem tychże technik powinno się stosować działania określone, jako jednostronne działania przeciwstawne. Jeśli osoba wykonuje pracę siedzącą, to działaniem przeciwstawnym będzie sport, aktywność fizyczna. Opracowano wiele różnych technik i metod relaksacyjnych. Do najpopularniejszych należą relaks progresywny, trening autogenny i relaksacyjne ćwiczenia oddechowe.<sup>[12]</sup>
- Ważną w przypadku kierowców techniką będzie **zwolnienie tempa**. Poprzez zwiększenie tempa pracy, myślenia wprowadza w krąg ciągłego przyspieszenia. Należy także zwolnić tempo zarówno mówienia, wypowiadania się jak i działania. Wiąże się to z pewnością z kolejną techniką radzenia sobie ze stresem, jakim jest
- **Dobre zarządzanie czasem**, które polega na uświadomieniu upływającego czasu, dążenie do wykonywania naraz tylko jednego celu, ustaleniu priorytetów wśród zadań, opracowanie zasad pozytywnej samokontroli i kontroli zewnętrznej.
- Dużą ochronę przed stresem stanowią również **czynniki odporności psychicznej**, takie jak **zaangażowanie, kontrola, wyzwanie**.
- Ważną rolę w „walce” ze stresem pełni **zmiana zachowania**. Należy pozbyć się dotychczasowych przyzwyczajzeń, nawyków. Duże znaczenie dla trwałej zmiany zachowania ma:
  - a. Sformułowanie celów zmiany swego zachowania,
  - b. Planowanie,
  - c. Samoobserwacja,
  - d. Uczenie się modelu postępowania.

Stres jest zjawiskiem złożonym, wywoływanym przez konkretne czynniki otoczenia. Ponieważ to, czy potencjalne czynniki stresogenne rzeczywiście doprowadzą do reakcji charakterystycznych dla stresu, zależy od percepcji tych czynników przez poszczególne osoby to istotne znaczenie w tym przypadku będą miały **cechy osobowości, kierowcy**, które zadecydują o tym, w jaki sposób będzie on postrzegał te sytuacje oraz jak na nie zareaguje. Uwzględniając, zatem to kryterium dwaj kardiologowie Meyer Friedman i Ray Rosenman opisali cechy osobowości charakterystyczne dla grupy częściej cierpiącej na chorobę wieńcową i nazwali ją osobowością typu A. Osobowość ta charakteryzowała się:

- Silnym i przedłużającym się dążeniem do osiągnięcia celów osobistych, nie do końca określonych
- Silną potrzebą współzawodnictwa
- Silną potrzebą sprawdzania się, odnoszenia sukcesów i uzyskiwania dowodów uznania
- Usiłowaniami zrobienia zbyt wielu rzeczy na raz w zbyt krótkim czasie
- Skłonnością do pośpiechu
- Żywym umysłem i temperamentem<sup>[10]</sup>

Typ B- Jest osobą cierpliwą, uważną, cichą. W kontaktach z innymi taki człowiek jest raczej defensywny, ostrożny oraz podatny na wpływy innych osób. W momencie podejmowania decyzji poddaje wątpliwościom wiele rzeczy, jest niezdeterminowany. Zadania wykonuje w sposób sumienny, filozofujący. Jest także nerwowy.

### Typ A jest bardziej podatny na stres niż Typ B.

Osoby należące do Typu A odczuwają ciągły brak czasu i związany z nim pośpiech, awersję do beczynności oraz niecierpliwość w działaniu. Mają chroniczne poczucie braku czasu, myślą naraz o wielu sprawach, są niecierpliwi, nie dostrzegają innych aspektów życia, reagują wrogością bez przyczyny, posiadają motywację egoistyczną. Agresywni kierowcy zwykle nie zdają sobie sprawy ze swoich emocji, zdradza ich jednak reakcja fizjologiczna: pocą się, rośnie im ciśnienie krwi, zwiększa się napięcie mięśni. Mimo że u dużej liczby kierowców (prawie 80%) przynajmniej raz w tygodniu obserwuje się objawy agresywnych reakcji, to do agresji na drodze przynajmniej 30% kierowców. Doświadczanie negatywnych emocji podczas prowadzenia samochodu może wyrażać się u kierowcy różnymi reakcjami, wśród których bardziej typowymi będą:

- Przeklinaniem częściej za kierownicą niż poza samochodem,
- Reakcją silnej złości na ograniczenia prędkości, które w większości przypadków są nieuzasadnione
- Jazdą „na zderzaku”, kiedy ktoś jedzie zbyt wolno albo nie ustępuje mi z drogi,
- Złością kierowcy, który zostaje w tyle, gdy ktoś pierwszy rusza na światłach,
- Nienawiścią do tirów, które zdaniem kierowcy nie powinny jeździć po miejskich drogach, i które nie zamierza ich traktować ulgowo
- Dociskaniem gazu, jako reakcja na stres lub złość
- Poczuciem że jest się panem dróg, jadąc szybko i zostawiając w tyle inne auta
- Niechęcią lub złością na pieszych, którzy zdaniem kierowcy nie powinni wychodzić na pasy, gdy jadą auta gdyż spowalniają ruch i mają wpływ na tworzenie się tworzą się korków.<sup>[13]</sup>

Osoby należące do Typu B cechuje większa cierpliwość, mniejsza skłonność do szybkiego popadania w rozdrażnienie, czasami brakuje im energii w uzyskiwaniu lepszych wyników. Nie unikają sytuacji stresowych, a stawiają im czoła, posiadają poczucie humoru, są optymistami.<sup>[20]</sup> Osoby, które posiadają osobowość typu A, powinny starać się zmienić swoje zachowanie aby zmniejszyć ryzyko wystąpienia choroby serca i innych chorób związanych ze stresem skrajnych wypadkach warto pomyśleć o pomocy psychologicznej, lub skorzystaniu z treningu psychologicznego. W zależności od potrzeb kierowcy mógłby to być trening interpersonalny, asertywności czy trening antystresowy z naciskiem na przykład na uczenie się technik relaksacyjnych.

### Co relaksuje kierowców?

Oczywistym jest, że nowe technologie w samochodach zwiększające bezpieczeństwo w czasie jazdy redukują stres i są powszechnie pożądane, zarówno przez kierowców, jak i pasażerów. Według badań „Stres na drodze, co czwartego polskiego kierowcę relaksuje”:

- Muzyka,
- Dobre towarzystwo
- Umiarkowany ruch.
- Dla co jedenastego relaksująca jest sama jazda samochodem. Pod warunkiem, że samochód jest odpowiedni.
- Za zachowania relaksujące ze strony innych kierowców zostały uznane takie, jak:
- Umożliwienie płynnej zmiany pasa ruchu;
- Przepraszające podniesienie ręki przez kierowcę włączającego się do ruchu;
- Włączanie kierunkowskazów z dużym wyprzedzeniem;
- Należki tłumaczące, dlaczego pojazd porusza się wolno.<sup>[14]</sup>

## ZAKOŃCZENIE

Stres jest subiektywną reakcją na to, co nas otacza. Zatem od naszego nastawienia, interpretacji zdarzeń, zależy w dużej mierze to, jaki poziom stresu będziemy odczuwać, słowem jak bardzo będziemy zestresowani. Problem ten jest szczególnie istotny, dla kierowców, którzy wsiadając do samochodu powinni pamiętać o koncentracji, starać się zrobić wszystko, aby nie ulegać złości czy agresji, uświadamiać sobie fakt, że duży stres może zagrażać im samym i innym użytkownikom dróg. Dlatego powinni oni zmniejszać lub niwelować wpływ tych czynników, które mogłyby zwiększać poziom stresu.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] P. Zimbardo, Psychologia i życie, Wydawnictwo Naukowe PWN Warszawa 2001,
- [2] Robak, M. Sierpińska, Stres organizacyjny i jego wpływ na zachowania ludzi, [w] F. Byłok, E. Robak [red] Zachowania ludzi w organizacji Wyd. Politechniki Częstochowskiej, Częstochowa 2009,
- [3] T. Trauer, Stres, wszystko o przyczynach, mechanizmach i skutkach napięć nerwowych, Wyd. Tenten Warszawa 1992
- [4] H. Selye: Stres okiełznany, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1977,
- [5] S.M. Litzke: Stres, mobbing i wypalenie zawodowe, Wyd. GWP, Gdańsk 2007,
- [6] J. F. Trelak, Psychologia menedżera, Difin Warszawa 1999,
- [7] [www.punktzdrowia.pl/psychika\\_nastroje/stres/informacje\\_o\\_stresie](http://www.punktzdrowia.pl/psychika_nastroje/stres/informacje_o_stresie)
- [8] L. Kiełtyka, Czynniki stresogenne u menedżera, [w:] J. Szopa, M. Harciarek, Stres i jego modelowanie, Częstochowa 2004
- [9] [http://www.autodoradca.pl/pl/nie\\_kieruj\\_sie\\_stresem\\_wakacyjna\\_kampania\\_forda\\_trwa.html](http://www.autodoradca.pl/pl/nie_kieruj_sie_stresem_wakacyjna_kampania_forda_trwa.html)

- [10] T. Trauer, Stres, wszystko o przyczynach, mechanizmach i skutkach napięć . nerwowych, Wyd. Tenten Warszawa 1992
- [11] D.Dolinski, Psychologia reklamy, Wyd..Agencja Reklamowa „Aida” Warszawa 1998
- [12] G.S. Everly: Stres. Przyczyny, terapia autoterapia, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 1992,
- [13] [http://szybkajazda.pl/motoryzacja/article,gniew\\_na\\_drozdze\\_czyli\\_o\\_stresie\\_podczas\\_prowadzenia\\_auta,504,1,1,1.html](http://szybkajazda.pl/motoryzacja/article,gniew_na_drozdze_czyli_o_stresie_podczas_prowadzenia_auta,504,1,1,1.html)
- [14] A. Bańka: Psychopatologia pracy, Wyd. Gemini S.C., Poznań 2001,
- [15] Por. [http://www.motofakty.pl/artukul/posumowanie\\_akcji\\_nie\\_kieruje\\_sie\\_stresem\\_.html](http://www.motofakty.pl/artukul/posumowanie_akcji_nie_kieruje_sie_stresem_.html),  
[http://www.obcasy.pl/stres\\_za\\_kolkiem\\_problemem\\_polakow.html](http://www.obcasy.pl/stres_za_kolkiem_problemem_polakow.html)