

**ODACHOWSKA Ewa, DOBRZYŃSKA Marta, UCIŃSKA Monika**

## **STRES W PRACY KIEROWCY**

### *Streszczenie*

*Uczestnictwo w ruchu drogowym nierozzerwalnie wiąże się z konfrontacją z sytuacjami trudnymi, jakie spowodowane są warunkami na drodze, zachowaniem innych uczestników ruchu, czy własnym stanem emocjonalnym kierującego. Zawód kierowcy zwykle się analizować jako jeden z najbardziej narażony na sytuacje trudne. Towarzyszący człowiekowi stan organizmu charakteryzujący się niespecyficznymi fizjologicznymi i psychicznymi zmianami w odpowiedzi na wszelkie stawiane mu wymagania, przyjęto nazywać stresem. Określa się go również jako sytuację trudną, czyli taką, w której zachodzi rozbieżność między potrzebami a możliwością ich zaspokojenia lub zadaniami a możliwością ich wykonania. Prezentowany artykuł dotyczy sposobu funkcjonowania kierowcy zawodowego w ruchu drogowym. Analizy przeprowadzone w grupie kierowców pojazdów Straży Miejskiej oraz kierowców taksówek wykazały wiele istotnych zależności w zakresie różnic indywidualnych oraz sposobów radzenia sobie ze stresem w ruchu drogowym.*

### **WSTĘP**

Uczestnictwo w ruchu drogowym związane jest z konfrontacją z sytuacjami trudnymi, spowodowanymi przez złe warunki na drodze, zachowanie innych uczestników ruchu, czy stan emocjonalny kierującego. Najważniejszym elementem wpływającym na bezpieczeństwo ruchu drogowego jest sprawność psychofizyczna kierowcy, która pod wpływem negatywnych czynników psychospołecznych powodujących stres zostaje obniżona.

Niniejszy artykuł przedstawia wyniki badań nad stresem w pracy kierowcy, które zostały przeprowadzone wśród kierowców pojazdów Straży Miejskiej posiadających uprawnienia do prowadzenia pojazdów uprzywilejowanych w ruchu. Porównanie dla tej grupy stanowili kierowcy taksówek, którzy poprzez specyficzny rodzaj uczestnictwa w ruchu drogowym wydają się być narażeni na sytuacje stresowe znacznie częściej aniżeli inne grupy kierowców.

### **1. STRES A PRACA KIEROWCY**

Zawód kierowcy określany jest jako jeden z zawodów narażonych na sytuacje trudne i stresujące. Każdy kierowca podczas prowadzenia pojazdu odczuwa czasami stany napięcia, jak również przeżywa negatywne emocje. Odczucia te są wynikiem reakcji na różne stresujące sytuacje napotymane przez kierowcę w trakcie prowadzenia pojazdu. Z kolei każda z owych sytuacji może prowadzić do nieprzewidzianych i niebezpiecznych zachowań kierowcy na drodze. Aby dokonać głębszej analizy reakcji człowieka na sytuacje trudne, należy wprowadzić pewne rozróżnienia terminologiczne. Stres w psychologii nie posiada jednej ogólnie przyjętej definicji. Rozumiany jest na kilka sposobów [3]:

1. jako bodziec, sytuacja lub wydarzenie zewnętrzne o określonych właściwościach;
2. jako reakcja wewnętrzna człowieka, zwłaszcza reakcja emocjonalna, doświadczana wewnętrznie w postaci określonego przeżycia;

3. jako relacja między czynnikami zewnętrznymi a właściwościami człowieka.

Współczesne podejście definiuje stres jako “określony rodzaj relacji między zasobami czy możliwościami jednostki a adresowanymi do niej wymaganiami. Relacja stresowa polega na zakłóceniu lub zapowiedzi zakłócenia równowagi pomiędzy wymaganiami a możliwością ich spełnienia” [2].

Analizując pracę kierowcy w tych kontekstach warto przyjrzeć się wszystkim uwarunkowaniom, które będą miały bezpośredni wpływ na zachowanie się kierowcy w ruchu drogowym w zależności od wykonywanego zawodu. Podstawowym narzędziem pracy kierowcy jest kierowany przez niego pojazd, od którego typu niejednokrotnie zależy charakter wykonywanej pracy. Z charakterem pracy z kolei wiążą się ściśle określone czynności. Inne działania będą charakterystyczne dla kierowców samochodów ciężarowych, autobusów, kierowców taxi, kierowców pojazdów uprzywilejowanych, itp. Do głównych czynności **kierowcy taxi** zalicza się przewóz pasażerów, ponadto sprawdzanie oznakowania pojazdu, działania taksometru, przyjmowanie zleceń telefonicznych z centrali lub bezpośrednio od klienta, pobieranie opłaty według wskazań taksometru. Ta grupa zawodowa podobnie jak kierowcy autobusów i motorniczy, ze względu na pracę z ludźmi, musi wykazywać się wysokim poziomem kultury osobistej w odniesieniu do pasażerów, opanowaniem i odpornością na stres, którego źródłem mogą być zarówno inni ludzie, jak i czas uczestnictwa w ruchu drogowym. Do wymagań psychologicznych decydujących o bezpieczeństwie pracy na stanowisku kierowcy taksówki zalicza się sprawności psychofizyczne tj. szybkość reakcji, prawidłowe widzenie stereoskopowe, widzenie przy ograniczonym oświetleniu, prawidłowe funkcjonowanie procesów poznawczych (m.in. uwaga, spostrzeganie itp). Do innych cech zalicza się m.in. umiejętność podejmowania szybkich i trafnych decyzji, umiejętność postępowania z ludźmi, wytrzymałość na długotrwały wysiłek, samokontrola [5].

Praca kierowcy pojazdu Straży Miejskiej natomiast wiąże się ze szczególnym rodzajem podejmowanego ryzyka (uprawnienia do prowadzenia pojazdów uprzywilejowanych w ruchu), tej grupie kierujących stawiane są wyższe wymagania zarówno w zakresie poziomu umiejętności i możliwości psychofizjologicznych, jak też pod względem posiadania specyficznych cech osobowości. Jest to tym bardziej konieczne, gdyż zadania tej grupy kierowców nie ograniczają się tylko do prowadzenia pojazdu, ale sprowadzają się również do pełnienia kilku funkcji i związanej z tym różnorodności zadań (np. interwencji). Wymienione grupy kierowców narażone są w swojej pracy na działanie stresu, niemniej jednak zarówno tryb pracy, jak i rodzaj działań, jakie muszą oni podejmować może mieć różne inklinacje w zakresie stylu radzenia sobie z negatywnymi emocjami.

Obydwie grupy kierowców, z racji częstego i długotrwałego uczestnictwa w ruchu drogowym, są stale narażone na działanie czynników stresogennych czyli stresorów. Stresorami może być trudne zadanie, monotonia, ale i wielokrotne powtarzanie tych samych czynności. Mogą być nimi zarówno sprawy dnia codziennego (np. nieporozumienia, niemożność znalezienia jakiejś rzeczy), jak i określone wydarzenia życiowe (przyjemne i nieprzyjemne. Ze względu na ich dużą ilość grupuje się je w różne kategorie [6].

I. Stresory wynikające bezpośrednio z samego udziału w ruchu drogowym są m.in.:

- trudne sytuacje na drodze, będące rezultatem np. dużego natężenia ruchu, złych warunków atmosferycznych mogących powodować ograniczenie widoczności czy zmniejszenie przyczepności kół pojazdu;
- zachowania innych uczestników ruchu drogowego np. nieodpowiedzialne zachowania pieszych, wymuszanie pierwszeństwa przez innych kierowców, zajeżdżanie przez nich drogi;
- organizacja ruchu np. utrudnienia związane z remontami dróg, korkami i objazdami
- wypadki, kolizje, których kierowca jest świadkiem bądź uczestnikiem.

II. Stresory nie związane z bezpośrednim uczestnictwem w ruchu drogowym:

- organizacja oraz charakter wykonywanej pracy i przewozów; czas pracy; długość pokonywanych tras;
- kontakty z innymi osobami: pasażerami taksówek, autobusów, osoby, w stosunku do których podejmuje się interwencje;
- obciążenie lub niedociążenie ilościowe i jakościowe pracą;
- kontakty ze współpracownikami, wsparcie bądź jego brak ze strony przełożonych;
- indywidualne predyspozycje kierowcy do przeżywania negatywnych emocji; charakter interpretacji danego zdarzenia i potencjalnego stresora przez samego kierowcę;
- trudne sytuacje życiowe, kłopoty związane z życiem codziennym, trudności finansowej i zdrowotne [6].

Dodatkowo, należy zaznaczyć, iż praca kierowcy związana jest z dużą odpowiedzialnością, zarówno za pojazd, przewożony towar, jak i przede wszystkim za ludzkie życie - swoje oraz innych uczestników ruchu drogowego. Kierowcy pojazdów Straży Miejskiej oraz taksówkarze pracują w systemie zmianowym. Praca w nocy może być przyczyną zakłócenia rytmu dobowego funkcji fizjologicznych, niedoboru snu, zmęczenia, problemów w życiu osobistym [4]. Kierowcy zawodowi są również narażeni na różnego typu choroby np. choroby kręgosłupa, serca, czy nawet choroby psychiczne, spowodowane długotrwałym funkcjonowaniem w stresie.

Prowadzenie pojazdu można określić jako źródło stresu codziennego. Liczba pojazdów na drogach stale się zwiększa, przy jednoczesnym niewielkim wzroście dróg publicznych. Prowadzi to do wzmożonego natężenia ruchu, korków, konkurencji kierowców o przestrzeń na drodze. To wszystko nasila odczuwane przez nich emocje negatywne i prowadzi do stresu. Od sposobu postrzegania przez kierowcę czynników stresogennych oraz od ich interpretacji zależą jego zachowania i reakcje. Może to prowadzić do zachowań ryzykownych czy lękowych, a co za tym idzie, niebezpiecznych. W innych przypadkach stres może spowodować mobilizację kierowcy do szukania przez niego optymalnych rozwiązań w celu uniknięcia sytuacji dyskomfortu.

Dotychczasowe analizy w zakresie stresu w pracy związanej z uczestnictwem w ruchu drogowym wskazują na fakt, iż ci kierowcy, dla których już samo prowadzenie pojazdu jest sytuacją stresującą, posiadają małą wiarę w swoje kompetencje i oceniają siebie jako bardziej podatnych na wypadki czy kolizje drogowe, a w trudnych sytuacjach koncentrują się na przeżywanych negatywnych emocjach. Owo skupienie prowadzi do obniżenia sprawności funkcjonowania procesów poznawczych (uwaga, percepcja, pamięć), co z kolei jest częstą przyczyną popełniania przez kierowców błędów na drodze [6].

Długotrwała ekspozycja na stresujące sytuacje wpływa nie tylko aspekty zdrowotne kierowcy, ale również na zachowania agresywne tej grupy zawodowej. Wobec powyższego, agresja jest jedną z potencjalnie niebezpiecznych konsekwencji odczuwanego przez kierowcę stresu. Ma to niestety wpływ na wzrost wypadków drogowych. Co istotne w kontekście niniejszych analiz, badania [1] pokazują, że kierowcy będący pod wpływem stresu pięciokrotnie częściej są sprawcami wypadków w porównaniu do kierowców niedoświadczających stresu.

## 2. WYNIKI BADAŃ WŁASNYCH

Przeprowadzone badanie miało na celu wskazanie różnic w funkcjonowaniu emocjonalnym oraz pod względem poziomu odczuwanego stresu w grupie kierowców zawodowych (kierowcy taksówek) oraz kierowców pojazdów uprzywilejowanych w ruchu (kierowcy pojazdów Straży Miejskiej). Celem weryfikacji założonych hipotez badawczych wykorzystano dwa rodzaje narzędzi. Pierwszy z nich to Kwestionariusz Poczucia Stresu (KPS) autorstwa M. Płopy i R. Makarowskiego [7] przeznaczony do pomiaru struktury doznań stresowych odczuwanych przez osobę. Pozwala on na obliczenie wyniku ogólnego

informującego o poziomie stresu, a także, co istotne z punktu widzenia założeń badawczych, trzech wyników odnoszących się do: napięcia emocjonalnego, stresu zewnętrznego oraz stresu intrapsychnicznego. Kwestionariusz zawiera także skalę Kłamstwa. Autorzy koncepcji, o którą oparte są założenia analizy czynnikowej, na podstawie której opracowano kwestionariusz KPS przyjmują, iż stres jest stanem napięcia emocjonalnego zarówno na poziomie organicznym (reakcji organizmu), jak i psychicznym. Stan ten wynika z konfrontacji jednostki z wymaganiami stawianymi przez otoczenie i może być odczuwany jako przykry, obciążający w zakresie nieadekwatności zasobów jednostki możliwych do poradzenia sobie z sytuacją, przez co zagrażający jej dobrostanowi [7]. Drugim wykorzystanym narzędziem była Skala Kontroli Emocji (CECS) autorstwa M. Watson i S. Greer w polskiej adaptacji Z. Juczyńskiego [8]. Celem umożliwienia głębszej analizy przyjętych założeń skonstruowano także ankietę kierowcy odnoszącą się zarówno do trybu pracy, jak i zawierającą podstawowe zmienne demograficzne.

W badaniu wzięły udział 84 osoby (8 kobiet i 75 mężczyzn), w tym 45 strażników miejskich i 39 kierowców taksówek. Średnia wieku osób badanych 41 lat ( $M=41,42$ ).

**Tab. 1.** Staż pracy osób badanych

	Staż pracy ogółem	Taksówkarze	Strażnicy miejscy
<b>1 rok</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>od 1 do 5 lat</b>	<b>31</b>	<b>21</b>	<b>10</b>
<b>od 6 do 15 lat</b>	<b>30</b>	<b>14</b>	<b>16</b>
<b>powyżej 15 lat</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>17</b>

Zródło: badania własne

Przeprowadzone analizy nie dowiodły istnienia statystycznie istotnych różnic pomiędzy stopniem odczuwanego stresu oraz kontroli emocji w zależności od stażu pracy. Wydaje się, iż w tym przypadku w sposób moderujący będą wpływały inne zmienne związane chociażby z trybem wykonywanej pracy oraz ilością godzin spędzonych w ruchu drogowym. Analiza porównawcza badanych grup dowodzi, iż więcej czasu za kierownicą, co oczywiste, spędzają kierowcy taksówek (por. Tabela 2).

**Tab. 2.** Liczba godzin prowadzenia pojazdu w ciągu dnia w badanych grupach

Czas prowadzenia pojazdu dziennie	ogółem	Taksówkarze	Strażnicy miejscy
od 1 do 5 godzin	20	0	20
od 5 do 10 godzin	43	24	19
<b>powyżej 10 godzin</b>	<b>21</b>	<b>15</b>	<b>6</b>
Ogółem	84	39	45

Zródło: badania własne

**Tab. 3.** Liczba miesięcznie przejeżdżanych kilometrów w badanych grupach

ile km przejeżdża miesięcznie	ogółem	Taksówkarze	Strażnicy miejscy
do 250 km	14	5	9
od 250 do 850	23	6	17
od 850 do 1700 km	20	7	13
<b>powyżej 1700 km</b>	<b>27</b>	<b>21</b>	<b>6</b>
Ogółem	84	39	45

Zródło: badania własne

Nie bez znaczenia jest również liczba przemierzanych kilometrów w ciągu miesiąca. Jak obrazuje Tabela 3 w przypadku kierowców taksówek liczba przejeżdżanych miesięcznie kilometrów znacznie przewyższa długość pokonywanych tras przez kierowców pojazdów Straży Miejskiej.

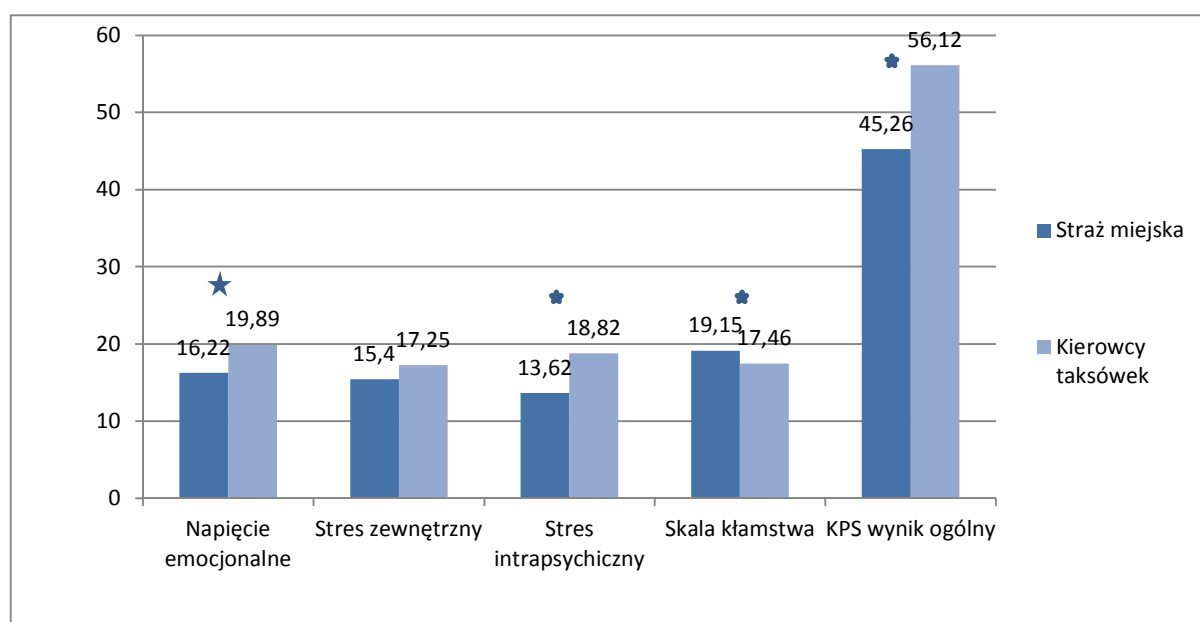
**Tab. 4.** Sytuacje wywołujące stres w pracy w badanych grupach.

Czy zdarzają się podczas jazdy sytuacje stresowe?	ogółem	Taksówkarze	Strażnicy miejscy
nie	41	14	27
<b>tak</b>	<b>43</b>	<b>25</b>	<b>18</b>

Źródło: badania własne

Jak deklarują badani, w jednym i drugim przypadku zdarzają się sytuacje stresowe. Wielkości te są w obydwu przypadkach porównywalne (Tabela 4).

Mając na uwadze powyższe aspekty przeanalizowano badane grupy pod względem poczucia odczuwanego stresu oraz kontroli emocji.

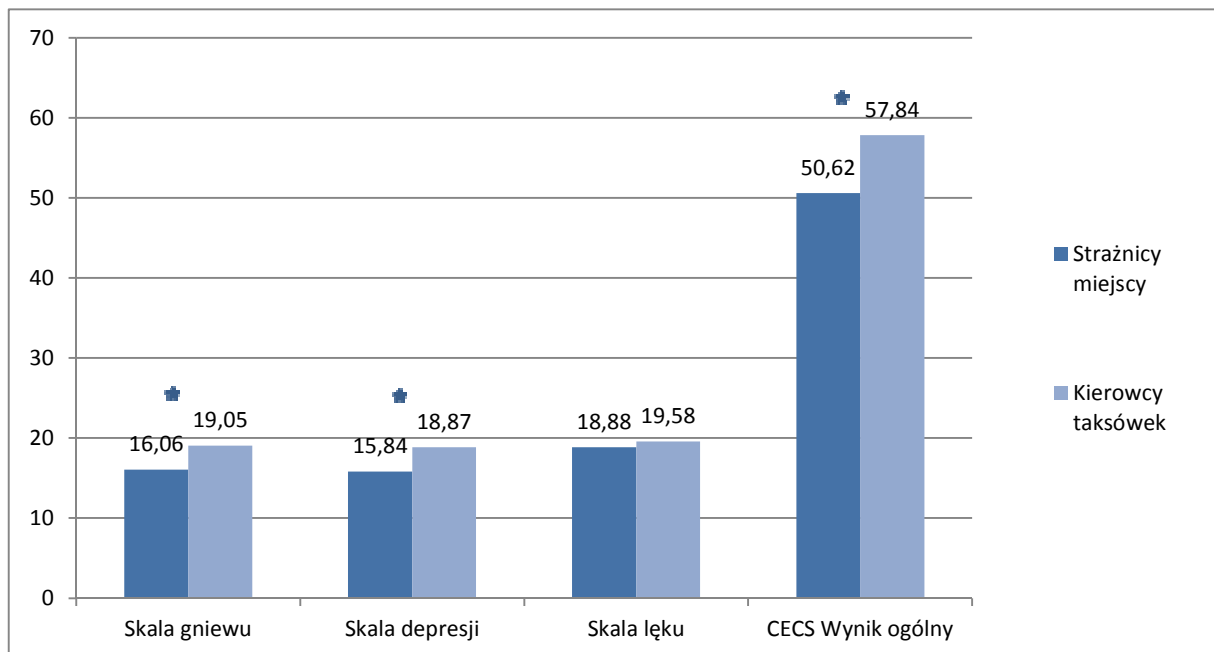


**Wykres 1.** Różnice pomiędzy Strażnikami miejskimi a kierowcami taxi w zakresie skal Kwestionariusza Poczucia Stresu

★ Różnice istotne statystycznie

Źródło: badania własne

Analizy wykazały istnienie statystycznie istotnych różnic w badanych grupach w zakresie skal: *Napięcie emocjonalne*  $t(82) = -3,266$ ;  $p < 0,005$ ; *Stres intrapsychiczny*  $t(82) = -4,015$ ;  $p = ,000$ , *Skali kłamstwa*  $t(82) = 1,998$ ;  $p < 0,05$  oraz wyniku ogólnego *Skali Odczuwanego Stresu*  $t(82) = -3,271$ ;  $p < 0,005$ . Kierowcy taksówek uzyskali wyższe wyniki we wszystkich tych skalach. Co ciekawe nie zaobserwowano różnic między grupami w zakresie odczuwanego *Stresu zewnętrznego*.



**Wykres 2.** Różnice pomiędzy Strażnikami miejskimi a kierowcami taxi w Skali Kontroli Emocji

■ Różnice istotne statystycznie

Źródło: badania własne

Podobnie jak w poprzednim przypadku, analizy dowiodły, iż kierowcy taksówek uzyskali znacznie wyższe wyniki w skali kontroli emocji badanej przy użyciu kwestionariusza CECS. Istotne statystycznie różnice zaobserwowano w następujących skalach: *Skala gniewu*  $t(82)=-2,883$ ;  $p<0,005$ ; *Skala depresji*  $t(82)=-3,279$ ;  $p<0,005$  oraz w *wyniku ogólnym*  $t(82)=-3,082$ ;  $p<0,005$ . Nie zaobserwowano natomiast istotnych statystycznie różnic między kierowcami taxi a kierowcami pojazdów Straży Miejskiej w *Skali lęku*.

## PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Zawód kierowcy jest zaliczany do zawodów trudnych i niebezpiecznych ze względu na wykonywanie czynności wymagających szczególnej sprawności psychofizycznej oraz zagrożenie życia i/lub zdrowia osoby wykonującej ją i/lub z zagrożeniem dla innych ludzi [5]. Aby bezpiecznie prowadzić pojazd kierowca musi charakteryzować się odpowiednią sprawnością fizyczną i psychiczną oraz posiadaniem wiedzy, umiejętności i odpowiednich postaw. Właściwości te mają bezpośredni związek z bezpiecznymi zachowaniami kierowcy w ruchu drogowym, ponieważ wpływają na ocenę sytuacji drogowej, moderując tym samym możliwości podjęcia decyzji adekwatnych do aktualnej sytuacji drogowej.

Wyniki analiz wskazują, iż **kierowcy taksówek odczuwają swoją pracę jako bardziej stresującą, wykazują również znacznie większą skłonność do tłumienia emocji negatywnych**. Istotne różnice uwidaczniają się w zakresie napięcia emocjonalnego, kierowcy pojazdów Straży Miejskiej mają niższe poczucie niepokoju oraz ogólnie rozumianej nerwowości, wykazują zatem mniejsze trudności w odprężaniu się w różnych codziennych sytuacjach, z czym z kolei znaczny problem mają kierowcy taksówek. *Skala Napięcia Emocjonalnego* ponadto obrazuje występowanie tendencji do nadmierowej drażliwości w relacjach interpersonalnych oraz rezygnacji z podejmowania różnych zadań czy realizacji planów, co wskazuje na fakt, iż kierowcy taksówek znacznie częściej mogą odczuwać dystres

związany z wykonywanym zawodem. Czynnikiem moderującym może być tutaj tryb wykonywanej pracy, kierowcy ci znacznie więcej czasu, w porównaniu ze strażnikami miejskimi spędzają za kierownicą w ruchu drogowym, przez co są narażeni na znaczny stres. Co ciekawe analizy nie wykazały różnic pomiędzy grupami w zakresie odczuwanego stresu zewnętrznego, co może być pozornie niespójne z przedstawioną konkluzją. Później, ponieważ w tym wypadku, jak się wydaje tryb pracy wpływa na sposób postrzegania siebie w sytuacjach zewnętrznych i bezpośrednio wpływa na poziom odczuwanego stresu intrapsychicznego. Stres zewnętrzny w ujęciu teorii przedstawionej przez Ploę i Makarowskiego [7] odnosi się do poczucia bycia niesprawiedliwie ocenianym w różnych kontekstach społecznych i poczucia bezradności związanego z narastającym wyczerpaniem w obronie swoich racji. Nie odnosi się zatem bezpośrednio do potocznie rozumianego stresu zewnętrznego. Stąd, jak się wydaje, w skali tej nie zaobserwowano różnic międzygrupowych. Różnice te uwidaczniają się natomiast w zakresie odczuwanego stresu intrapsychicznego, który, zgodnie z prezentowaną teorią, rozumiany jest jako tendencja do zamartwiania się, obniżonego poczucia sensu życia z powodu narastających trudności w realizacji zadań i wyzwań życiowych, wynikające z poczucia bycia słabym psychicznie i posiadającym małe zasoby do radzenia sobie ze stresem. Z analiz wynika, iż to kierowcy taksówek mają większe trudności w tym zakresie aniżeli kierowcy pojazdów Straży Miejskiej. U tych pierwszych myślenie o przyszłości wzbudzać może większy niepokój, pesymizm, obserwowane mogą być również tendencje do rezygnacji z podejmowanych działań.

Drugi badany aspekt dotyczył tendencji do tłumienia negatywnych emocji. Z uwagi na fakt, iż wyniki na *Skali Odczuwanego Stresu* okazały się znacznie wyższe w przypadku kierowców taksówek, spodziewano się również podwyższonych wyników w tej samej grupie także w tym zakresie. Analizy potwierdziły powyższe założenie. Wynik ogólny *Skali Kontroli Emocji* okazał się być znacznie wyższy w grupie taksówkarzy. Różnice uwidoczniły się we wszystkich skalach, a tylko w przypadku jednej z nich (*Skala Lęku*) odmienności te okazały się nieistotne statystycznie. Kierowcy ci zatem wykazują znaczne deficyty w przypadku kontroli emocji gniewu oraz depresji. Emocje te są w tym przypadku znacznie częściej, aniżeli w grupie kierowców pojazdów Straży Miejskiej, tłumione. Całość wskazuje na fakt, iż w tej grupie występują większe trudności kontrolowania własnych reakcji w sytuacji doświadczania emocji negatywnych.

Konkludując należy stwierdzić, iż wyniki analiz dowiodły istnienia znacznych różnic w zakresie radzenia sobie ze stresem w zależności od trybu wykonywanej pracy. Kierowcy, którzy uczestniczą w ruchu drogowym w sposób niemal ciągły, przemierzają znaczną ilość kilometrów są częściej narażeni na stres związany zarówno z trybem wykonywanej pracy, jak kierowaniem pojazdem. Dodatkowo osoby te, próbując radzić sobie ze znacznym stresem, często wykazują mało adaptacyjne strategie radzenia sobie w postaci tłumienia negatywnych emocji. Wyniki te wskazują na konieczność prowadzenia działań psychoedukacyjnych wśród takich kierowców, ponieważ z uwagi na fakt natężenia negatywnych emocji stanowią oni grupę podwyższonego ryzyka wypadkowego.

## BIBLIOGRAFIA

1. Hennesy, D., Wiesenthal, D., *Traffic Congestion, Driver Stress, and Driver Aggression*. (w:) *Aggressive Behavior*. Departament of Psychology and LaMarsh Centre for Research on Violence and Conflict Resolution, Kanada 1999, Volume 25, str. 409-423.
2. Heszen, I., *Kliniczna Psychologia Zdrowia*. (w:) Sęk, H. (red.), *Psychologia kliniczna*. Tom 2, PWN, Warszawa 2008, s. 222-243.
3. Heszen – Niejodek, I., *Teoria stresu psychologicznego i radzenia sobie*. (w:) Strelau, J. (red.) *Psychologia*. Podręcznik akademicki. Tom 3, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2000.

4. Łuczak, A., *Strategie radzenia sobie ze stresem zawodowym stosowane przez kierowców samochodów ciężarowych*. Polskie Forum Psychologiczne 2012, tom 17, numer 1, s. 137-154.
5. Łuczak, A., Wymagania psychologiczne w doborze osób do zawodów trudnych i niebezpiecznych. CIOP, Warszawa 2001.
6. Merecz, D., Waszkowska, M., *Źródła i konsekwencje stresu zawodowego w pracy kierowcy*. (w:) Materiały na posiedzenie Rady Ochrony Pracy w dniu 21 października 2008 roku „Zagrożenia zdrowia kierowców pojazdów silnikowych związane ze szkodliwymi i uciążliwymi warunkami środowiska pracy”, 2008 s. 23-41.
7. Plopa, M., Makarowski, R., *Kwestionariusz Poczucia Stresu*. Vizja Press&It, Warszawa 2010.
8. Watson, M., Greer, S., *Skala kontroli emocji – CECS*. (w:) Juczyński, Z., Narzędzia pomiaru w promocji i psychologii zdrowia. Pracownia Testów Psychologicznych, Warszawa 2009, s. 55-60.

## **STRESS AT WORK OF PROFESSIONAL DRIVERS**

### *Abstract*

*Taking part in road traffic means constant confrontation with difficult situations, caused by traffic and road conditions, behavior of other drivers and one's self emotional state. Professional driver is concerned to be one of professions which is particularly exposed to difficult situations. An untypical physiological and psychological state of human organism, as a response to demands made on him is called stress. This term also refers to a difficult situation in which there is a discrepancy between needs and capabilities to meet them.*

*The following paper concerns the process how does a professional driver operates in road traffic. The researches were conducted on a group of Municipal Police drivers and taxi drivers. It was concluded that there are individual differences between drivers and their methods to cope with stress.*

### **Autorzy:**

**mgr Monika UCIŃSKA** – Zakład Psychologii Transportu i Fizjologii Instytutu Transportu Samochodowego, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa, 22 43 85 543, monika.ucinska@its.waw.pl

**mgr Marta DOBRZYŃSKA** – Zakład Psychologii Transportu i Fizjologii Instytutu Transportu Samochodowego, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa, 22 43 85 244, marta.dobrzynska@its.waw.pl

**mgr Ewa ODACHOWSKA** – Zakład Psychologii Transportu i Fizjologii Instytutu Transportu Samochodowego, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa, 22 43 85 545, ewa.odachowska@its.waw.pl