



MARTA BEM



OD WIEKU NA RZECZ
OCHRONY PRACY



LECIE
PAŃSTWOWEJ
INSPEKCJI PRACY

CZYNNIKI PSYCHOSPOŁECZNE

INFORMATOR DLA KIEROWCÓW



ZAROBISZ

O ILE DOJEDZIESZ !

ZRÓB SOBIE PRZERWĘ

**4,5 h
jazdy**

**45 MIN
przerwy**

MAX 9H / DOBĘ



**Nie prowadź
bez przerwy**



PAŃSTWOWA INSPEKCJA PRACY www.pip.gov.pl

Marta Bem

**CZYNNIKI
PSYCHOSPOŁECZNE**
Informator dla kierowców

Warszawa 2018

Opracowanie redakcyjne
Izabella Dobrzańska

Projekt okładki
Dorota Zając

Opracowanie typograficzne i łamanie
Barbara Charewicz

Stan prawny na październik 2018 r.

Copyright © Państwowa Inspekcja Pracy 2018

Wydanie 1/2018

PAŃSTWOWA INSPEKCJA PRACY
GŁÓWNY INSPEKTORAT PRACY
WARSZAWA 2018

www.pip.gov.pl

1.8.7. Heroina (opioidy)	35
1.8.8. LSD i grzyby halucynogenne	36
1.8.9. Leki nasenne na receptę	37
1.8.10. Leki uspokajające na receptę	37
1.8.11. Substancje psychoaktywne zawarte w lekach przeciwprzebie- bieniowych, dostępnych bez recepty	38
1.9. Nowe technologie	39
2. Narzędzia do pomiaru stresu, samopoczucia i warunków pracy	41
2.1. Narzędzia na poziomie indywidualnym	41
2.1.1. SOS – Subiektywna Ocena Samopoczucia	41
2.1.2. Kwestionariusz dolegliwości zdrowotnych	43
2.1.3. Indywidualna lista kontrolna stresu	44
2.1.4. Kwestionariusz Oceny Stanu Zdrowia – KOSZ	46
2.2. Prewencja na poziomie organizacji	47
2.2.1. Analiza bezpieczeństwa pracy	48
2.2.2. Karta informacyjna o zagrożeniach zawodowych kierowców	51
2.2.3. Lista kontrolna - prowadzenie pojazdów	66
3. Bibliografia	79
Wykaz aktów prawnych	80

1. CZYNNIKI PSYCHOSPOŁECZNE W PRACY KIEROWCY

1.1. Wprowadzenie

Czynniki psychospołeczne w miejscu pracy i stres z nimi związany powodują niebagatelne skutki dla pracowników, w tym kierowców. Przewlekły stres przyczynia się do powstawania i zaostrzania przebiegu wielu zaburzeń zdrowia, stwarza ryzyko wypadków, obniża wydajność pracy, zakłóca funkcjonowanie firm i niesie ze sobą znaczne straty materialne. Według danych Unii Europejskiej ponad 40 milionów pracujących cierpi z powodu stresu w miejscu pracy, a koszty związane z leczeniem chorób związanych ze stresem zawodowym szacuje się na ok. 20 miliardów euro (Leka, Cox, 2008 r.).

Stres zawodowy jest zjawiskiem powszechnym i w równym stopniu dotyka pracujących na całym świecie. Mimo to niewiele jest aktów prawnych, które regulowałyby zasady ochrony zdrowia przed negatywnymi skutkami narażenia na zawodowe czynniki psychospołeczne. Natomiast wśród europejskich regulacji prawnych istnieją dokumenty, które konieczność ochrony pracowników przed działaniem tych czynników regulują pośrednio. Najważniejszym aktem UE dotyczącym tego zagadnienia jest Dyrektywa 89/391/EEC w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy [1], zgodnie z którą pracodawca ma obowiązek zapewnić pracownikom bezpieczeństwo i ochronę zdrowia w każdym aspekcie związanym z pracą, a także opracować spójną ogólną politykę prewencji. Zagadnienia czynników psychospołecznych poruszane są także w dyrektywach dotyczących czasu pracy, dyskryminacji, ochrony pracy młodych pracowników i ochrony macierzyństwa. Dokumenty takie jak np. wytyczne Komisji Europejskiej ILO-OSH [2] czy Konwencja 187 ILO (International Labour Organization) [3], wyznaczają pewne standardy dotyczące metod przeciwdziałania ryzyku psychospołecznemu. Niektóre z nich stanowią wytyczne dotyczące systemów zarządzania bezpieczeństwem i zdrowiem w pracy, oceny ryzyka oraz ich promowania w pracy.

Ponieważ pracodawcom, którzy nie ograniczają wpływu czynników psychospołecznych na stan zdrowia pracowników, nie grozi odpowiedzialność prawna, rzadko podejmują oni tego typu inicjatywy. Konsekwencją jest wzrost liczby zgłaszanych przez pracowników zaburzeń zdrowia, które choć związane są z warunkami pracy – ze stresem w miejscu pracy – nie są traktowane jako choroby zawodowe. Istnieje jednak wiele organizacji działających na rzecz zdrowia pracowników oraz włączenia problematyki zagrożeń psychospołecznych w zakres swojej działalności, a także podejmowania coraz to nowych inicjatyw legislacyjnych i badawczych, które zmieniłyby obecną sytuację. Międzynarodowa Organizacja Pracy (International Labour Organization — ILO) zajmująca się m.in. ochroną praw pracowników oraz polepszaniem warunków pracy i życia od lat prowadzi szeroko zakrojoną działalność edukacyjną dotyczącą stresu i jego skutków, a także promuje przedsięwzięcia związane z przeciwdziałaniem stresowi i zapobieganiem jego negatywnym skutkom.

1.2. Transport drogowy

Definicja transportu drogowego znajduje się w Ustawie o transporcie drogowym [4]. Art. 4 pkt. 3 dzieli transport drogowy na krajowy i międzynarodowy. Mówi także, że jest to każdy przejazd drogowy wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do działalności gospodarczej przy założeniu, że nie spełnia warunków niezarobkowego przewozu drogowego. Ustawa definiuje transport drogowy także jako działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Innymi słowy transport drogowy jest gałęzią transportu, gdzie zarówno kierowcy i pasażerowie, jak i ładunki przemieszczane są po drogach lądowych za pomocą środków transportu.

Należy podkreślić, że transport drogowy to obecnie jedna z najpopularniejszych gałęzi transportu. Praca przewozowa wykonana przez transport samochodowy na terenie RP stanowi 84,4% całej pracy przewozowej ładunków. Natomiast dla transportu międzynarodowego wartość ta wynosi 54%. W przypadku pracy przewozowej pasażerów wartość dla transportu drogowego krajowego wynosi 68%, a dla transportu samochodowego międzynarodowego 25,9%.

W tabeli poniżej znajdują się informacje dot. liczby pojazdów silnikowych obecnie oraz tego jak rosła ich liczba na przestrzeni ostatnich 10 lat.

Tab. 1. Liczba pojazdów silnikowych w latach 2007- 2017*

Lata	Pojazdy silnikowe		w tym:					
	Ogółem	2007=100%	samochody osobowe		samochody ciężarowe		motocykle	
			Ogółem	2007=100%	Ogółem	2007=100%	Ogółem	2007=100%
2007	19 471 836	100,0	14 588 739	100,0	2 345 068	100,0	825 305	100,0
2008	21 336 913	109,6	16 079 533	110,2	2 511 677	107,1	909 144	110,2
2009	22 024 697	113,1	16 494 650	113,1	2 595 485	110,7	974 906	118,1
2010	23 037 149	118,3	17 239 800	118,2	2 767 035	118,0	1 013 014	122,7
2011	24 189 370	124,2	18 125 490	124,2	2 892 064	123,3	1 069 195	129,6
2012	24 875 717	127,8	18 744 412	128,5	2 920 779	124,5	1 107 260	134,2
2013	25 683 575	131,9	19 389 446	132,9	2 962 064	126,3	1 153 169	139,7
2014	26 472 274	136,0	20 003 863	137,1	3 037 427	129,5	1 189 527	144,1
2015	27 409 106	140,8	20 723 423	142,1	3 098 376	132,1	1 272 333	154,2
2016	28 601 037	146,9	21 675 388	148,6	3 179 655	135,6	1 355 625	164,3
2017	29 149 178	149,7	22 109 572	151,6	3 212 690	137,0	1 398 609	169,5

* Dane GUS na dzień 30.06.2017 r.

Źródło: Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Wypadki drogowe w Polsce w 2017r.

Sektor transportu drogowego obejmuje następujące kategorie kierowców:

- kierowcy samochodów ciężarowych;
- kierowcy samochodów dostawczych;
- kierowcy autobusów i autokarów;
- kierowcy vanów i taksówek;
- kurierzy, którzy poruszają się samochodami dostawczymi, skuterami i rowerami.

Praca w sektorze transportu drogowego zalicza się do najbardziej wypadkogennych. Potwierdzają to statystyki pochodzące z europejskiej bazy danych CARE, które pokazują, że na drogach w Europie ginie około 10 tysięcy osób rocznie oraz statystyki polskiej policji dotyczące wypadków drogowych.

Tab. 2. Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki w latach 2008- 2017

Lata	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2008=100%	Ogółem	2008=100%	Ogółem	2008=100%
2008	49 054	100,0	5 437	100,0	62 097	100,0
2009	44 196	90,1	4 572	84,1	56 046	90,3
2010	38 832	79,2	3 907	71,9	48 952	78,8
2011	40 065	81,7	4 189	77,0	49 501	79,7
2012	37 046	75,5	3 571	65,7	45 792	73,7
2013	35 847	73,1	3 357	61,7	44 059	71,0
2014	34 970	71,3	3 202	58,9	42 545	68,5
2015	32 967	67,2	2 938	54,0	39 778	64,1
2016	33 664	68,6	3 026	55,7	40 766	65,6
2017	32 760	66,8	2 831	52,1	39 466	63,6

Źródło: Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Wypadki drogowe w Polsce w 2017 r.

1.3. Stres zawodowy kierowcy

Stres w miejscu pracy określany jest jako stres zawodowy i zachodzi między zewnętrznym środowiskiem (wymagania, fizyczne i społeczne warunki pracy) a jednostką (zdolności, wiedza, doświadczenie, stan zdrowia). Stres zawodowy jest w ostatnich latach bardzo powszechnym zjawiskiem. Zagrożenie to nie omija kierowców zawodowych, którzy w swojej codziennej pracy mają częsty kontakt z czynnikami stresogennymi, takimi jak:

- konieczność dowiezienia towaru na czas – presja czasu;
- niebezpieczne sytuacje drogowe;
- odpowiedzialność materialna za ładunek oraz środek transportu;
- coraz wyższe wymagania stawiane przez przełożonych oraz klientów;
- odległość od domu;
- inni kierowcy i ruch uliczny;
- brak dostępności niektórych usług: higieny, jedzenia, usług medycznych.

Skutkiem nieustannego stresu jest rosnące zmęczenie, które zwiększa prawdopodobieństwo wypadku komunikacyjnego. **Zaledwie 4 godziny snu zamiast 8 zwiększają ryzyko wypadku jedenastokrotnie.** W sektorze transportu drogowego nasila się konkurencja – towary muszą zostać dowieszone jak najszybciej, po czym następuje powrót do bazy i następny wyjazd z ładunkiem. Klienci także są coraz bardziej wymagający – często starają się kontaktować z kierowcami, co utrudnia im prowadzenie pojazdu i naraża ich na sankcje finansowe. Stres pracowników sektora transportu drogowego wynika także z odpowiedzialności materialnej za powierzony im ładunek oraz z monotonii wykonywanych zadań. Pomimo zróżnicowanych tras jakie muszą pokonywać kierowcy, ich praca jest bardzo jednostajna i najczęściej wykonywana w pojedynkę.

Według normy ISO 10075-1:2018 [5] **zmęczenie** jest ogólnoustrojowym efektem oddziaływania nadmiernego obciążenia, które jest całkowicie usuwalne przez odpoczynek. Zmęczenie to stan organizmu rozwijający się w czasie wykonywania pracy fizycznej lub umysłowej, charakteryzujący się zmniejszeniem zdolności do pracy, nasileniem odczucia ciężkości wysiłku i osłabieniem chęci kontynuowania pracy, skutkujący ograniczoną motywacją do pracy.

Ze względu na złożoność pracy kierowców należy wyróżnić następujące objawy zmęczenia:

- zmęczenie fizyczne;
- zmęczenie sensoryczne – obniżenie szybkości reakcji;
- zmęczenie psychiczne – na skutek konieczności długotrwałej koncentracji;
- zmęczenie emocjonalne – na skutek wszechobecnych stresorów.

Należy podkreślić, że kierowcy, którzy poważnie myślą o zwolnieniu się z pracy, jako motyw podają najczęściej, że praca jest męcząca, stresująca, wykonywana w pośpiechu.

1.4. Stresory zawodowe w pracy kierowcy

Kierowcy w czasie wykonywania pracy znajdują się w systemie oddziaływań różnych, poza nimi samymi, czynników ruchu drogowego. Rozpatrując możliwe źródła stresu w trakcie kierowania pojazdem należy przyjąć, że w zasadzie nie ma takiej sytuacji w ruchu drogowym, w której kierowca nie byłby narażony na stres. Istnieje wiele definicji stresu. Najogólniej jednak jest on rozumiany na trzy sposoby, jako:

- bodziec, sytuacja lub wydarzenie, które u przeciętnego człowieka wywołuje wysoki stopień pobudzenia emocjonalnego przeszkadzającego w normalnym reagowaniu, zachowaniu, funkcjonowaniu;
- reakcja wewnętrzna człowieka, zwłaszcza reakcja emocjonalna, doświadczenie wewnętrzne w postaci określonego przeżycia, głównie lękowego, poczucia dyskomfortu, poczucia zagrożenia;
- relacja pomiędzy czynnikami zewnętrznymi a właściwościami człowieka.

Obecnie powszechny jest pogląd, że w definiowaniu stresu psychologicznego należy uwzględnić zarówno czynniki zewnętrzne – sytuację stresową (stresor), jak i wewnętrzne – sposób reagowania na stres. Lazarus i Folkman stwierdzają, że stres pojawi się wtedy, gdy „relacja pomiędzy osobą i otoczeniem zostanie oceniona przez osobę jako obciążająca lub przekraczająca jej zasoby i zagrażająca jej dobrostanowi”. Należy podkreślić, iż o uznaniu relacji (sytuacji) za stresową decyduje subiektywna ocena jej znaczenia przez osobę w niej uczestniczącą.

Czynniki powodujące stres nazywane są stresorami. Są one bardzo różnorodne. Jedną z kategorii podziału stresorów bierze pod uwagę siłę oraz zakres ich działania. Przy uwzględnieniu tego kryterium stresory należy podzielić na:

- a) dramatyczne wydarzenia o rozmiarach katastrof, obejmujących całe grupy (np. katastrofa drogowa, czyli wypadek ze znaczną liczbą rannych lub/i zabitych),

- b) poważne wyzwania i zagrożenia, dotyczące jednostek lub kilku osób (np. długotrwała, daleka, podróż zagraniczna własnym samochodem),
- c) drobne, codzienne utrapienia (np. jazda samochodem w godzinach szczytu w dużym mieście w tzw. korkach).

Te ostatnie, chociaż najmniej stresujące, mogą mieć szczególne znaczenie ze względu na swoją powszechność i częstotliwość występowania. Wydaje się przy tym, że część z tych czynników jest wspólna dla wszystkich kierowców (np. rodzaj nawierzchni, organizacja ruchu), część jest specyficzna dla określonych kategorii kierowców (np. zachowanie pasażerów może mieć znaczenie dla kierowców taksówek czy kierowców komunikacji miejskiej).

1.5. Konsekwencje przewlekłego stresu

Poziom stresu w zawodzie kierowców jest wysoki. Liczne badania, prowadzone w tym zakresie statystyki oraz obserwacja zawodowych kierowców pozwalają stwierdzić, że część kierowców nie potrafi poradzić sobie z problemami i stresem występującym w tej pracy, czego skutkiem są różne dolegliwości i choroby psychosomatyczne, jak również nadużywanie substancji psychoaktywnych. Analiza strategii radzenia sobie ze stresem i sytuacjami trudnymi jest podstawą do zaproponowania i zaprojektowania skutecznej prewencji stresu lub działań naprawczych oraz dobrych praktyk wśród kierowców.

Tabela nr 3, umieszczona poniżej, pt. Strategie radzenia sobie ze stresem szczegółowo przedstawia typy strategii przyjmowanych przez kierowców w sytuacjach trudnych i stresujących oraz ich szczegółowy opis.

Tab. 3. Strategie radzenia sobie ze stresem

STRATEGIA	OPIS
Strategie zorientowane na problem	
Aktywne radzenie sobie	Aktywne podejmowanie prób usunięcia czynnika wywołującego stres lub złagodzenie skutków jego działania
Planowanie	Rozważanie różnych możliwości poradzenia sobie ze stresem

STRATEGIA	OPIS
Instrumentalne wsparcie społeczne	Poszukiwanie konkretnej porady, wsparcia lub informacji
Hamowanie konkurencyjnej aktywności	Wstrzymywanie innych form aktywności w celu skoncentrowania się na radzeniu sobie ze stresem
Radzenie sobie przez powstrzymanie aktywności	Oczekiwanie na odpowiedni moment dla podjęcia działania
Strategie zorientowane na emocje	
Emocjonalne wsparcie społeczne	Poszukiwanie zrozumienia, sympatii i wsparcia moralnego od innych osób
Rozładowanie emocji	Skupienie się na własnych doznaniach i jawne ich wyrażanie
Pozytywna reinterpretacja i rozwój	Reinterpretacja sytuacji stresowej, nadająca jej charakter pozytywny lub pozwalająca traktować ją jako wyzwanie
Spadek zaangażowania behawioralnego	Zredukowanie wysiłków zmierzających do poradzenia sobie ze stresem
Spadek zaangażowania umysłowego	Zajęcie się innymi czynnościami w celu odwrócenia uwagi

Źródło: S.M. Kosslyn, R.S. Rosenberg 2006, s. 604.

Tabela nr 4, pt. Czynniki stresu kierowców i przykładowe ich wskaźniki zawiera stwierdzenia, myśli charakterystyczne dla poszczególnych strategii radzenia sobie ze stresem przez kierowców i pozwala zidentyfikować własny sposób reagowania oraz zachowania się w sytuacji trudnej i stresującej.

Tab. 4. Czynniki stresu kierowców i przykładowe ich wskaźniki

AGRESJA
Naprawdę nie lubię innych kierowców, stanowią oni dla mnie źródło problemów
Wkurza mnie, kiedy muszę jechać powoli za innym pojazdem
Inni kierowcy są winni temu, że mam problemy na drodze
AWERSJA DO KIEROWANIA
Czuję się spięty/-a lub zdenerwowany/-a, kiedy wyprzedzam inny pojazd
Martwię się swoimi błędami popełnionymi w czasie jazdy
Niepokoją mnie myśli o możliwości wypadku albo że samochód „nawali”
KONTROLA RYZYKA – NIEBEZPIECZEŃSTWA
Staram się przewidzieć potencjalne ryzyko w trakcie jazdy
Jestem skupiony/-a na wypatrywaniu ryzyka, niebezpieczeństwa nawet wtedy, gdy nie jest to konieczne
Staram się wiedzieć co się dzieje na drodze daleko przede mną
POSZUKUJĄCY WRAŻEŃ – DRESZCZY
Szybka jazda napędza mnie autentycznym dreszczem
Lubię podnosić swój poziom adrenaliny w czasie jazdy
Czasami lubię sam/-a siebie trochę wystraszyć w czasie jazdy
ZMĘCZENIE
Staję się nieuważny/-a na znaki drogowe, kiedy muszę prowadzić wiele godzin
Moje reakcje na to co się dzieje na drodze stają się coraz bardziej powolne, kiedy muszę prowadzić wiele godzin
Staję się coraz bardziej senny/-a, kiedy muszę kierować przez wiele godzin.

Źródło: G. Matthews, P. A. Desmond i in. 1996.

1.6. Prewencja stresu w zawodzie kierowcy

Badania zrealizowane w Zakładzie Fizjologii Pracy i Ergonomii Instytutu Medycyny Pracy w Łodzi wykazały, że:

- zespoły bólowe kręgosłupa występują u około 60% kierowców autobusów miejskich;
- zespoły bólowe kręgosłupa występują u około 66,1% kierowców samochodów ciężarowych;
- 60,6% wszystkich respondentów przerywa jazdę z powodu dolegliwości bólowych;
- znaczna część kierowców bagatelizuje swoje problemy zdrowotne;
- 40,5% kierowców nie korzysta z porad lekarskich, zażywa leki przeciwbólowe dostępne bez recepty;
- 40% respondentów odczuwa dolegliwości związane z zaburzeniami układu krążenia;
- 1/3 kierowców obserwuje u siebie zaburzenia układu pokarmowego;
- 15,2% zawodowych kierowców cierpi na chorobę wrzodową żołądka i dwunastnicy;
- 40% badanych kierowców wypoczywa aktywnie, wykonując ćwiczenia fizyczne;
- 64% preferuje bierny odpoczynek, głównie przed telewizorem;
- około 40% kierowców wybiera się w wolnej chwili na spacer;
- ogromna większość kierowców autobusów (84%) i ciężarówek (76%) sypia poniżej 8 godzin w dni robocze. W weekendy natomiast liczba godzin przeznaczanych na sen u większości ankietowanych wynosi 8 godzin i powyżej. Liczną grupę, która sypia poniżej 8 godzin w weekendy stanowią kierowcy autobusów (44%);
- 69% kierowców odczuwa dolegliwości układu kostno-stawowego;
- 40% badanych – zawodowych kierowców cierpi na choroby sercowo-naczyniowe;
- największy odsetek osób palących papierosy stanowią kierowcy autobusów (68%), regularne palenie zadeklarowało również 52% kierowców ciężarówek;
- kierowcom brak czasu na posiłek oraz regularne odżywianie. Zdecydowa-

na większość kierowców autobusów (68%) oraz ciężarówek (72%) spożywa posiłki w pośpiechu;

- konieczność wykonywania pracy w różnych porach doby prowadzi często do zaburzeń snu i przewlekłego zmęczenia wśród zawodowych kierowców. Kłopoty ze snem zgłaszało 20% respondentów;
- kierowcy cierpią na zaburzenia wzroku¹.

Przedstawione dane świadczą o potrzebie podjęcia działań zmierzających do podniesienia świadomości zawodowej kierowców oraz podmiotów realizujących profilaktyczną opiekę zdrowotną nad tą grupą zawodową w kontekście zagrożeń zdrowia związanych z warunkami środowiska pracy. Istnieje konieczność opracowania programów profilaktycznych adresowanych do grupy zawodowych kierowców, ukierunkowanych na ograniczenie czynników ryzyka schorzeń układu kostno-stawowego, chorób sercowo-naczyniowych, zaburzeń ze strony układu pokarmowego, prewencji stresu oraz edukacji pracowników w zakresie radzenia sobie ze stresem i sytuacjami konfliktowymi.

Należy zaakcentować, że działanie czynników związanych ze środowiskiem pracy kierowców miesza się z działaniem czynników pozazawodowych. Dlatego istnieje konieczność promowania zdrowego stylu życia wśród kierowców, uwzględniającego zmianę nawyków żywieniowych, zwiększenie aktywności fizycznej oraz zerwanie z nałogiem tytoniowym.

1.6.1. Prewencja na poziomie indywidualnym

1.6.1.1. Strategie radzenia sobie ze stresem

Radzenie sobie z sytuacjami trudnymi i towarzyszącym im stresem, oraz to, że jednostka potrafi zachować zdrowie psychiczne i fizyczne, jest w większym stopniu związane z umiejętnością radzenia sobie ze stresem przez jednostkę niż z obiektywnymi właściwościami stresora. To czy wystąpi stres i jaki będzie jego efekt zależy od relacji zachodzącej między czynnikami sytuacyjnymi wywołującymi stres a indywidualnymi cechami jednostki. Zgodnie z tymi założeniami stosowanie **adaptacyjnych strategii radzenia sobie** z sytuacjami trudnymi może zmniejszyć negatywne konsekwencje stresu oraz wtórnie obniżyć jego poziom.

¹ Niezbędna jest edukacja w zakresie wykonywania badań okulistycznych. Identyfikacja kierowców, u których zaburzenia te mogą istotnie obniżyć zdolność do pracy, jest ważnym zadaniem dla podmiotów zajmujących się ochroną zdrowia pracujących.

Za adaptacyjne strategie radzenia sobie ze stresem² uznawane są strategie skoncentrowane na problemie zwłaszcza w sytuacjach, które mogą być przez jednostkę kontrolowane. Umiejętność adaptacji do sytuacji stresowych stanowi odpowiedź na zagrożenia chorobami cywilizacyjnymi. Mechanizmy adaptacyjne są antidotum na stres. Dzięki procesom poznawczym człowiek zdaje sobie sprawę z zakłócenia równowagi adaptacyjnej i istniejących zagrożeń. Towarzyszące temu przeżycia emocjonalne pozwalają uzmysłowić sobie, że organizm pobudzony zostaje do aktywności w celu zmiany na lepsze sytuacji będącej potencjalnie źródłem stresu. Tę właśnie adekwatną do sytuacji stresowej aktywność jednostki określa się mianem radzenia sobie ze stresem.

Styl radzenia sobie ze stresem zdefiniować może jako: *„względnie stałą tendencję do stosowania w różnych sytuacjach specyficznych dla jednostki sposobów radzenia sobie mających na celu usunięcie lub redukcję stanu stresu”*. Na charakterystyczne dla różnych sytuacji strategie radzenia sobie wpływ mają również cechy osobowości, cechy demograficzne, aktualny stan psychofizyczny czy wreszcie sama sytuacja zagrożenia. **Adaptacyjną strategią radzenia sobie ze stresem jest strategia skoncentrowana na zadaniu** – polegająca na aktywnym podejmowaniu działań, mających na celu rozwiązanie danego problemu. Osoby stosujące tę strategię mają, w sytuacjach stresowych, predyspozycje, do podejmowania wysiłków zmierzających do ich rozwiązania poprzez poznawcze przekształcenie sytuacji albo próby jej zmiany (np. lepsze planowanie czasu, ustalenie priorytetów, przywołanie wcześniejszych rozwiązań, wyznaczenie kierunku działania, umiejętność postrzegania sytuacji z różnych punktów widzenia). W przypadku takich osób nacisk położony jest przede wszystkim na zadanie, analizę możliwych wyjść z sytuacji, ocenę zysków i strat.

1.6.2. Prewencja na poziomie organizacji

Praca kierowców zawodowych jest zróżnicowana. Z innymi zagrożeniami stykają się pracownicy kierujący samochodami ciężarowymi, a z innymi kierujący taksówkami czy motorowerami. Jednak największym zagrożeniem na drodze jest drugi człowiek. Dlatego zawodowi kierowcy muszą być przygotowani na wszystko.

² Patrz s. 11-12 niniejszej publikacji.

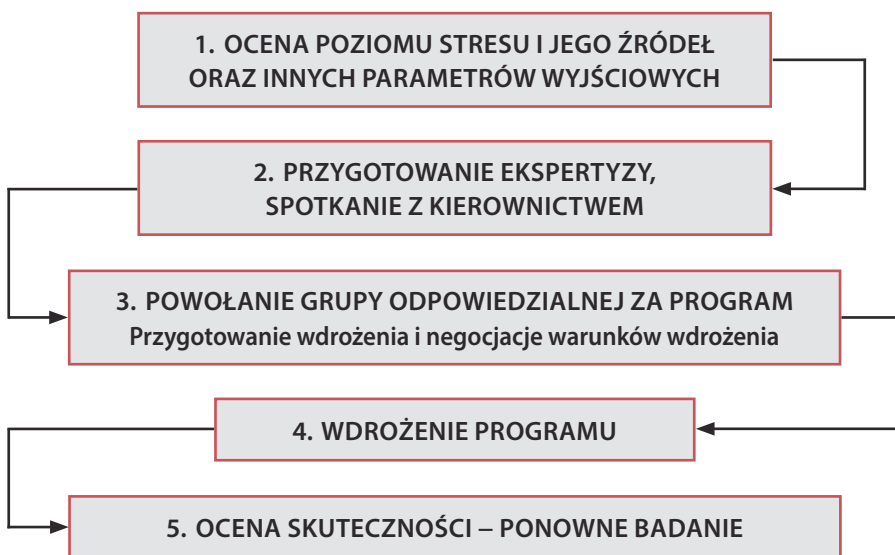
Zalecenia prewencji stresu w zawodzie kierowcy na poziomie organizacji w sferze społecznego środowiska pracy, stylu zarządzania i organizacji pracy powinny obejmować:

- podział zatrudnionych kierowców na grupy liczące od 10 do 20 osób. Każdą z takich grup powinien zarządzać przełożony, a w firmie powinien obowiązywać system konsultacji pracowniczych;
- szkolenie przełożonych w zakresie wspierającego stylu przywództwa, w tym zagadnienia prawidłowego przepływu informacji oraz sposobu informowania dlaczego pewne rzeczy są lub nie są wykonalne;
- stworzenie możliwości uczestniczenia w szkoleniach przekwalifikowujących, a także udogodnienia dla kierowców starszych, mających problemy zdrowotne;
- przygotowanie szkoleń o tematyce zapobiegania i reagowania w sytuacjach związanych z groźbami i przemocą;
- rotację stanowisk dających możliwość łączenia zadań kierowcy z innymi obowiązkami, niezwiązanymi bezpośrednio z jego pracą;
- opracowanie harmonogramów pracy dających kierowcy możliwości odpoczynku np.: poprzez okresowe zatrudnianie pracowników tymczasowych do pracy w godzinach nadliczbowych „regularnych” kierowców;
- wysoko wykwalifikowana służba medycyny pracy odpowiedzialna za badania profilaktyczne;
- opracowanie polityki rehabilitacyjnej;
- zapewnienie kierowcom darmowych porad prawnych i doradztwa z zakresu ich odpowiedzialności materialnej;
- wysyłanie przez spedytora w bardzo długą trasę dwóch pracowników. W wielu przypadkach zapobiega to negatywnym skutkom zmęczenia i monotonii. Narażeni na nie są nie tylko kierowcy wyjeżdżający w długie trasy, lecz także taksówkarze i kurierzy lokalni, którzy niejednokrotnie muszą podróżować po tych samych trasach;
- zagwarantowanie możliwości wybrania dni wolnych od pracy;
- zagwarantowanie przerw i posiłków;
- indywidualnie dostosowywane plany robocze;
- szkolenia w zakresie opanowania stresu.

1.6.2.1. Wskazówki do prowadzenia prewencji zagrożeń psychospołecznych

Wszystkie wprowadzane w zakładzie pracy programy prewencji stresu powinny zostać dobrze zaplanowane. Pomocą dla pracodawców może być schemat przedstawiający kolejne kroki w budowaniu i wprowadzaniu skutecznego programu prewencyjnego zapobiegającego nadmiernemu stresowi zawodowemu.

PLAN REALIZACJI PROGRAMU PREWENCJI STRESU



Źródło: Raport opracowywany na podstawie badania Skalą Ryzyka Psychospołecznego (narzędzia przygotowanego przez Instytut Medycyny Pracy w Łodzi). Raport opracowany przez Państwową Inspekcję Pracy.

Pierwszym etapem wdrażania programu jest badanie stresogenności cech pracy, które wskazać powinno źródła ewentualnego stresu pracowników. Na tej podstawie powstać powinien raport, który przedstawiony zostanie kierownictwu. Trzeci etap wdrażania programu prewencyjnego to powołanie grupy odpowiedzialnej za wprowadzenie oraz realizację programu. Zespół ten przeanalizuje

dane pod kątem konkretnych sytuacji, które mają miejsce w danej firmie. W skład zespołu powinni wchodzić ludzie, którzy dobrze znają specyfikę pracy: szeregowi pracownicy, kadra kierownicza, inspektor BHP.

Przykładowy efekt pracy takiego zespołu może wyglądać następująco:

DOKUMENTACJA PRACY W ZESPOLE EKSPERTÓW – analiza problemu i poszukiwanie rozwiązań

STRESOR	OPIS PROBLEMU	PRZYCZYNY	MOŻLIWOŚCI DZIAŁANIA
Muszę przerzucić się z jednej czynności na drugą, a każda z nich wymaga koncentracji uwagi	1. Nagłe zadania burzące plan pracy na dany dzień 2. Konieczność obsługi wielu zdarzeń jednocześnie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zły obieg informacji, ■ zła koordynacja, ■ braki kadrowe, ■ sztywne procedury, niezależne od wagi zdarzenia 	W niektórych sytuacjach można usunąć ten stresor

Proponowana strategia zaradcza:

- Przesunięcie etatów do zespołów najbardziej obciążonych pracą.
- Wprowadzenie obowiązku wcześniejszego informowania o zadaniach planowych.
- Określenie osoby odpowiedzialnej za prawidłowy przepływ informacji.

Źródło: Raport opracowywany na podstawie badania Skalą Ryzyka Psychospołecznego (narzędzia przygotowanego przez Instytut Medycyny Pracy w Łodzi). Raport opracowany przez Państwową Inspekcję Pracy.

Następnie, efekty pracy zespołu dotyczące najważniejszych zagrożeń psychospołecznych przekazywane są władzom firmy, które ostatecznie decydują o tym, które z proponowanych rozwiązań należy wdrożyć oraz o tym, kto będzie odpowiedzialny za przygotowanie takiego wdrożenia (etap 4). Po zakończeniu prac konieczna jest ponowna diagnoza sytuacji w firmie, by porównać co się zmieniło i czy nasza interwencja przyniosła pożądany skutek.

1.7. Narzędzia pomiaru stresogenności cech pracy

Najpopularniejszą metodą zbierania informacji dotyczących psychospołecznych zagrożeń zawodowych (stresorów zawodowych) są kwestionariusze. Mogą one identyfikować konkretne zjawiska w środowisku pracy jak np.: mobbing, agresja lub mogą mieć charakter ogólny. Wówczas mierzą ogólny poziom stresu i/lub pozwalają określić profil jego źródeł.

1.7.1. Kwestionariusz Psychospołeczne Warunki Pracy³

(Cieślak i Widerszal-Bazyl)

Kwestionariusz umożliwia ocenę wymagań, zakresu kontroli, wsparcia społecznego i dobrostanu oraz szacowanie potrzeb pracowników dotyczących zmian w ich środowisku pracy. Narzędzie oparte jest na modelu stresu wymagania – kontrola – wsparcie. Metoda składa się z krótkiej instrukcji i 6 części (wszystkich części w kwestionariuszu jest 118):

Część I (skala W): jakie wymagania stawia Twoja praca? – służy do pomiaru spostrzeganego poziomu wymagań i składa się z 25 pytań, np.:

- *Czy praca wymaga dobrego słuchu?*
- *Czy praca wymaga śledzenia literatury fachowej?*

Część II (skala K): w jakim stopniu możesz wpływać na to, co dzieje się w pracy? – służy do oceny spostrzeganego zakresu kontroli i składa się z 20 pytań, np.:

- *Na ile jest dla Ciebie jasne, jakie są Twoje obowiązki i zakres odpowiedzialności?*
- *Czy masz wpływ na sposób wykonywania realizowanych zadań?*

Część III (skala WS): na jakie wsparcie i pomoc możesz liczyć? – przeznaczona do pomiaru spostrzeganego wsparcia społecznego pochodzącego ze środowiska pracy, składa się z 16 pytań, np.:

- *W jakim stopniu możesz liczyć na to, że Twoi przełożeni pomogą Ci w jakiś konkretny sposób?*
- *W jakim stopniu możesz liczyć, że Twoi współpracownicy sprawią, że poczujesz się kimś ważnym i cenionym?*

³ Kwestionariusz Psychospołeczne Warunki Pracy może służyć do monitorowania zmieniających psychospołecznych i być wykorzystywany w procesie uczestniczenia pracowników w poprawie warunków pracy.

Część IV (skala D): jakie jest Twoje samopoczucie? – służy do pomiaru spostrzeganego poziomu dobrostanu i składa się z 22 pytań, np.:

- *Czy dobrze śpisz?*
- *Czy jesteś nerwowy?*

Część V (skala PZ): czy oczekujesz jakichś zmian w pracy? – przeznaczona do oceny spostrzeganego przez badanych potrzeby dokonania zmian w pracy, składa się z 20 pytań zamkniętych i jednego otwartego. Przykładowe zmiany: modernizacja maszyn, urządzeń, poprawa stosunków międzyludzkich, szkolenie dla przełożonych, rozszerzenie zakresu odpowiedzialności, kompetencji.

Część VI: kim jesteś i jaka jest Twoja firma? – służy do zebrania podstawowych danych biograficznych.

Kwestionariusz zaopatrzonej jest w normy opracowane dla 8 grup zawodowych – specjalistów ds. bankowości i ubezpieczeń, pielęgniarek, robotników budowlanych, sprzedawców, urzędników administracji, informatyków, kierowników komunikacji zbiorowej i nauczycieli. Im wyższy wynik otrzymamy po zliczeniu punktów za odpowiedzi, tym wyższe nasilenie danej właściwości – wymagań, kontroli, wsparcia społecznego, dobrostanu i pożądanym zmian.

1.7.2. Kwestionariusz ERI

(Autorami polskiej adaptacji kwestionariusza Efford-Reward Imbalance – ERI są Widerszal-Bazyl, Radkiewicz)

Kwestionariusz składa się z 17 pozycji opisanych na skali Likerta⁴, grupujących się w 2 skale:

1. Zaangażowanie (wysiłek) – umożliwia określenie stopnia wysiłku, jaki dana osoba wkłada w pracę. Wysiłki rozumiane są jako wymagania, zobowiązania, duża odpowiedzialność, występowanie przeszkód w realizacji zadań, a także nadmierne zaangażowanie uwarunkowane wewnętrznymi charakterystykami jednostki, w tym osobowościowymi. Skala składa się z 6 pozycji, np.:

- *Jestem pod stałą presją czasową z powodu dużego obciążenia pracą;*
- *Mam bardzo odpowiedzialną pracę.*

⁴ Skala Likerta – to w metodologii badań społecznych pięciostopniowa skala, którą wykorzystuje się w kwestionariuszach ankiet i wywiadach kwestionariuszowych, dzięki której uzyskać można odpowiedź dotyczącą stopnia akceptacji zjawiska, poglądu itp.

Wynik tej skali mieści się w przedziale 6–30 – im jest wyższy, tym większy jest wysiłek, jakiego doświadcza osoba w związku z pracą (większy wkład w wykonywanie pracy).

2. Nagroda – nośnikami nagród są nie tylko pieniądze, ale i szacunek (uznanie), możliwość rozwoju kariery zawodowej czy bezpieczeństwo zatrudnienia. Skala składa się z trzech podskali (łącznie 11 pozycji):

- a) Kariera + Wynagrodzenie (4 pozycje), np.:
 - *Moje szanse na awans są małe;*
 - *Moje obecne stanowisko odpowiada mojemu wykształceniu.*
- b) Szacunek (5 pozycji), np.:
 - *Moi przełożeni traktują mnie z szacunkiem;*
 - *W trudnych sytuacjach otrzymuję odpowiednie wsparcie i pomoc.*
- c) Poczucie bezpieczeństwa (2 pozycje), np.:
 - *Czuję się zagrożony/-a utratą pracy.*

Wynik tej skali mieści się w przedziale 11–55 – im jest wyższy, tym więcej gratyfikacji oczekuje pracownik w związku z wykonywaną pracą (oznacza to, że praca nie stanowi dla niego wystarczającego źródła nagród).

1.7.3. Kwestionariusz do Oceny Cech Pracy (KOCP)

(Dudek)

Służy do pomiaru ogólnego obciążenia stanowiska czynnikami psychospołecznymi, ale umożliwia też określenie grupy czynników (utworzonych przez poszczególne cechy pracy), które stanowią największe źródło stresu zawodowego. Ocena jest wypadkową ocen przeprowadzonych niezależnie przez 2–3 ekspertów (np. inspektora bhp, kierownika), więc nie jest zależna od stresu przeżywanego przez osoby zatrudnione na ocenianym stanowisku.

Narzędzie składa się z 34 pozycji opisujących różne cechy pracy. Każda z tych cech poddana zostaje ocenie od 1 do 5, gdzie 1 oznacza, że dana cecha w ogóle nie występuje, a 5, że stanowi najwyższą uciążliwość na danym stanowisku pracy. Oprócz ogólnego wskaźnika stresogenności pracy można stworzyć profil dla stanowiska, odzwierciedlający poszczególne grupy zagrożeń (czynników), czyli:

- a) nieprzyjemne warunki pracy (np. brud, wilgoć, złe oświetlenie);
- b) złożoność pracy (np. przerzucanie się z jednej czynności na drugą, udzielanie pomocy innym, złożone zadania umysłowe);

- c) zagrożenia (np. błędy zagrażające zdrowiu i życiu, system pracy);
- d) konflikty (np. konflikty z ludźmi spoza firmy, zabieranie pracy do domu, wyjazdy służbowe);
- e) niepewność wynikająca z organizacji pracy (np. ciągle zmiany na stanowisku pracy, presja czasu);
- f) uciążliwości (np. hałas, ciasnota);
- g) pośpiech (np. praca wykonywana w pośpiechu);
- h) odpowiedzialność (np. materialna);
- i) wysiłek fizyczny;
- j) rywalizacja (np. zadania wymagające rywalizacji).

Wypełnienie kwestionariusza trwa około 15–20 minut.

1.7.4. Kwestionariusz do Subiektywnej Oceny Pracy (KSOP)

(Dudek)

Kwestionariusz służy do subiektywnej oceny pracy i do pomiaru indywidualnego poczucia narażenia na psychospołeczne zagrożenia zawodowe. Umożliwia pomiar ogólnego poczucia obciążenia czynnikami psychospołecznymi, a także określenie grupy czynników (utworzonych przez poszczególne cechy pracy), które stanowią największe źródło stresu zawodowego.

Kwestionariusz składa się z 57 pozycji opisujących różne cechy pracy, które grupują się w następujące czynniki:

- a) Poczucie psychicznego obciążenia związane ze złożonością pracy – składa się z 9 pozycji, np.:
 - *Zdarza się, że po powrocie do domu nie mogę przestać myśleć o sprawach związanych z pracą;*
 - *Zdarza się, że muszę zabierać pracę do domu z różnych powodów.*
- b) Brak nagród w pracy – składa się z 8 pozycji, np.:
 - *Mam poczucie, że jestem niedoceniany w pracy;*
 - *Mam poczucie, że w pracy moi zwierzchnicy nie traktują mnie sprawiedliwie.*
- c) Poczucie niepewności wywołane organizacją pracy – składa się z 7 pozycji, np.:
 - *W mojej pracy muszę przerzucać się z jednej czynności na drugą, a każda z nich wymaga pewnej koncentracji uwagi;*

- *W mojej pracy wymagany jest ode mnie pośpiech.*
- d) Kontakty społeczne – składa się z 5 pozycji, np.:
 - *Udzielanie pomocy innym osobom jest moim podstawowym obowiązkiem i poświęcam mu sporo czasu;*
 - *W mojej pracy otrzymuję zadania wymagające ode mnie rywalizowania z innymi.*
- e) Poczucie zagrożenia – składa się z 5 pozycji, np.:
 - *Na moim stanowisku pracy dochodzi do konfliktów, zadrażeń i kłótni z pacjentami, petentami i innymi ludźmi spoza przedsiębiorstwa;*
 - *Popelnione błędy lub zaniedbania w pracy na moim stanowisku mogą spowodować utratę zdrowia innych ludzi, a nawet zagrozić ich życiu.*
- f) Uciążliwości fizyczne – składa się z 4 pozycji, np.:
 - *Zbyt duży hałas, nieodpowiednia temperatura.*
- g) Nieprzyjemne warunki pracy – składa się z 3 pozycji, np.:
 - *Brud, wilgoć.*
- h) Brak kontroli – składa się z 4 pozycji, np.:
 - *Moja praca wymaga czujności;*
 - *Przerwy w pracy na odpoczynek i jedzenie są dokładnie wyznaczone.*
- i) Brak wsparcia – składa się z 3 pozycji, np.:
 - *Jeśli występują w mojej pracy jakiegokolwiek trudności lub kłopoty, nie mogę liczyć na skuteczną pomoc moich kolegów;*
 - *Moja nieobecność, nawet jednodniowa, powoduje zakłócenia w pracy instytucji.*
- j) Poczucie odpowiedzialności – składa się z 4 pozycji, np.:
 - *Pracując na tym stanowisku, nie mam informacji o tym, czy to, co robię, wykonuję dobrze czy źle;*
 - *Moja praca związana jest z odpowiedzialnością materialną i finansową.*

Tak jak w przypadku kwestionariusza KOCP przy każdym twierdzeniu znajdują się cyfry od 1 do 5, które określają stopień, w jakim dana cecha jest uciążliwa dla osoby oceniającej. Wskaźnikiem poziomu odczuwanego stresu jest suma punktów zakreślonych przez badaną osobę.

1.7.5. Krótka Skala do Mierzenia Stresu w Pracy

(Autorami polskiej adaptacji są: Dudek i Hauk)

Narzędzie pozwala szybko zidentyfikować czynniki, które stanowią najczęstsze źródło stresu w badanej grupie pracowników. Kwestionariusz składa się z przymiotników lub fraz opisujących różne cechy pracy (łącznie 26 pozycji), zgrupowanych w 5 czynnikach (skalach):

1. Presja – zawiera 7 pozycji, np. gorączkowa, nerwowa, pełna ponagleń;
2. Atrakcyjność – 6 pozycji, np. ciekawa, kształcąca;
3. Ryzyko – 3 pozycje, np. niebezpieczna;
4. Lubienie – 5 pozycji, np. pasjonująca, zniechęcająca;
5. Spokój – 5 pozycji, np. odprężająca, przebiegająca gładko.

1.7.6. Kwestionariusz do Pomiaru Stresu w Pracy

Narzędzie pozwala na identyfikację czynników stresogennych w firmach zatrudniających obcokrajowców. Kwestionariusz może być wykorzystywany do diagnozy aktualnych zagrożeń psychospołecznych, które kształtują poziom stresu w organizacji. W przypadku tego narzędzia otrzymujemy dane o konkretnych źródłach stresu i ich nasileniu, co ma ukierunkować proces zarządzania stresem.

Narzędzie składa się z 35 pozycji. Poszczególne pozycje grupują się w 6 czynników (kategorii psychospołecznych zagrożeń zawodowych), tworząc następujące skale kwestionariusza:

1. Wymagania – ocenia przeciążenie zadaniami, aspekty organizacji pracy – składa się z 8 pozycji, np.: – Wyznacza mi się niemożliwe do osiągnięcia terminy;
– *Nie jestem w stanie robić sobie wystarczających przerw w pracy;*
– *Wywiera się na mnie presję, abym spędzał w pracy długie godziny.*
2. Kontrola – ocenia, na ile pracownik ma wpływ na organizację i sposób pracy – składa się z 6 pozycji, np.:
– *Mogę sam decydować o przerwach w pracy;*
– *Sam decyduję o tempie wykonywanej pracy;*
– *Mój czas pracy może być elastyczny.*
3. Wsparcie – ocenia dostępność wsparcia, pomocy ze strony przełożonych i kolegów z pracy – składa się z 9 pozycji, tworzących 2 podskale:

- a) wsparcie od przełożonych (5 pozycji), np.:
 - *Otrzymuję konstruktywne uwagi i informacje zwrotne na temat wykonywanej pracy;*
 - *Otrzymuję wsparcie podczas wykonywania trudnej emocjonalnie pracy.*
- b) wsparcie od współpracowników (4 pozycje), np.:
 - *Jeżeli praca okazuje się za trudna, mogę liczyć na pomoc ze strony współpracowników;*
 - *Jestem szanowany w miejscu pracy.*
- 4. Relacje międzyludzkie – ocenia atmosferę i jakość relacji interpersonalnych w organizacji – składa się z 4 pozycji, np.:
 - *Doświadczam przykrości w pracy w formie nieuprzejmych uwag lub zachowań;*
 - *Jestem ofiarą prześladowań i mobbingu w pracy.*
- 5. Rola – ocenia, czy pracownik rozumie swoją rolę w organizacji oraz czy organizacja sprzyja doświadczaniu konfliktu roli – składa się z 5 pozycji, np.:
 - *Wiem, jak realizować powierzone mi zadania;*
 - *Wiem, jak moja rola wpasowuje się w ogólne cele organizacji.*
- 6. Zmiana – ocenia, na ile zmiany zachodzące w organizacji są komunikowane i dają możliwość pracownikowi przystosowania się do nich – składa się z 3 pozycji, np.:
 - *Kierownictwo zawsze konsultuje się z pracownikami na temat zmian w pracy;*
 - *Kiedy w pracy wprowadzane są zmiany, wiem, jak będą się one przekładać na codzienne działania.*

Dla każdej grupy stresorów (skali) oblicza się średnią (suma punktów za odpowiedzi dla poszczególnych pozycji tworzących skalę, podzielona przez liczbę pozycji w skali), którą można porównać do średnich podanych przez autorów. Uzyskujemy dwa rodzaje informacji: co jest dobrze (i za to program nas chwali) i co jest źle – tu dostajemy wskazówki, co szybko należy poprawić (jakie zagrożenia należy pilnie próbować minimalizować/eliminować) oraz co wymaga korekty, ale nie w trybie natychmiastowym.

1.7.7. Podsumowanie

Stresory i zagrożenia psychospołeczne związane z pracą kierowcy dotyczą dwóch elementów składowych środowiska pracy: treści pracy oraz jej kontekstu.

Psychospołeczne zagrożenia zawodowe związane z **treścią pracy** kierowcy to:

Warunki pracy	<ul style="list-style-type: none">■ godziny pracy, zmienowość, przerwy, praca w nocy (może być przyczyną zakłócenia rytmu funkcji fizjologicznych, niedoboru snu oraz zaburzenia życia rodzinnego i towarzyskiego)■ charakter pracy (odpowiedzialność, izolacja, kontakt z klientem)■ konieczność bezpiecznej jazdy■ konieczność przestrzegania przepisów o ruchu drogowym■ rodzaj umowy, zarobki■ czynniki fizyczne (hałas, temperatura, brud)■ wiele przeszkód utrudniających realizację zadania (utrudnienia drogowe, opóźnienia w spedycji)■ świadomość narażenia na uciążliwości fizyczne■ świadomość narażenia na uciążliwości chemiczne■ odpowiedzialność za towar, za samochód, za życie swoje i innych
Zadania	<ul style="list-style-type: none">■ zbyt dużo zadań, zbyt trudne zadania■ brak kontroli nad własną pracą/zbyt duży nadzór■ monotonna praca/brak zróżnicowania wykonywanych zadań■ presja czasu, tempo pracy, nieprzekraczalne terminy■ bezpieczne przewożenie towarów w komunikacji krajowej i/lub zagranicznej■ bezpieczne przewożenie ludzi w komunikacji krajowej i/lub zagranicznej■ konieczność godzenia sprzecznych wymagań i obowiązków

Narzędzia i technologia	<ul style="list-style-type: none"> ■ dostosowanie narzędzi, urządzeń, technologii, organizacji i materialnego środowiska pracy do wymagań i potrzeb fizjologicznych, psychicznych i społecznych człowieka ■ brak narzędzi i/lub umiejętności korzystania z nich ■ złożona technologia ■ ograniczona możliwość ruchu (kabina znacznie ogranicza swobodę ruchu kierowcy)
--------------------------------	--

Psychospołeczne zagrożenia zawodowe związane z **kontekstem pracy** kierowcy to:

Kultura i funkcjonowanie organizacji	<ul style="list-style-type: none"> ■ styl przekazywania poleceń, zadań, ocena pracowników, sposób komunikowania się na poziomach pracodawca – pracownik, pracownik – pracodawca, pracownik – pracownik ■ otwartość lub jej brak na opinie i sugestie współpracowników ■ styl zarządzania np. autorytarny, permissywny, demokratyczny ■ cele organizacji (niejasne, niezdefiniowane) ■ atmosfera w miejscu pracy np. przyjazna, rywalizująca itp. ■ brak pomocy ze strony osób nadzorujących pracę
Rola w organizacji	<ul style="list-style-type: none"> ■ konflikt, niejednoznaczność roli (kierowca błędnie rozpoznaje swoje obowiązki, niesprecyzowane są cele lub zakres pracy oraz stopień odpowiedzialności za powierzone funkcje) ■ niepewność sytuacji (trudności w dopasowaniu się do niej, bo właściwie nie wiadomo do czego)
Rozwój zawodowy	<ul style="list-style-type: none"> ■ utrudnione możliwości awansu ■ utrudnienia/brak dostępu do szkoleń ■ brak możliwości rozwoju osobistego

Relacje interpersonalne	<ul style="list-style-type: none"> ■ konflikty ■ zachowania wrogie ■ brak wsparcia ze strony kolegów i/lub przełożonych ■ możliwość napaści ■ złe traktowanie przez pasażerów ■ konieczność utrzymania dobrego kontaktu z pasażerami ■ zorientowanie na świadczoną usługę (udzielanie pasażerom informacji na temat rozkładu jazdy, trasy, przystanków, opłat za przejazd itp.)
--------------------------------	--

Patologie w miejscu pracy związane z kontekstem pracy:

- mobbing;
- dyskryminacja;
- molestowanie seksualne;
- przemoc;
- agresja.

Wszystko to sprawia, że praca kierowcy zawodowego jest jedną z najtrudniejszych, a najlepsze efekty w radzeniu sobie ze stresem, wypaleniem zawodowym oraz napięciem przynosi prewencja.

1.8. Inne zagrożenia

Kierowcy zawodowi oprócz zagrożeń psychospołecznych narażeni są na szereg innych zagrożeń zawodowych, w tym zagrożeń fizycznych, takich jak:

- wibracje ogólne i miejscowe;
- hałas;
- warunki klimatyczne;
- obciążenie statyczne.

Wszyscy kierowcy, niezależnie od tego czy kierują TIR-ami, autobusami czy taksówkami itp. narażeni są na długotrwałe **wibracje miejscowe** przekazywane przez kończyny górne oraz drgania ogólne przenoszone przez plecy, nogi i miednicę. Długotrwałe narażenie na drgania miejscowe może prowadzić do nieodwracalnych zmian chorobowych. Zespół zmian spowodowany długotrwałym narażeniem na wibracje w wielu krajach (w tym w Polsce) uznano za chorobę zawodową

i nazwano zespołem wibracyjnym. Najczęściej spotyka się postać naczyniową, która charakteryzuje się zaburzeniem krążenia w koniuszkach palców. Objawia się to blednięciem koniuszków, dlatego też postać naczyniową tej choroby nazywa się często Chorobą Białych Palców. Choroba wibracyjna objawia się zaburzeniami czucia dotyku, temperatury oraz takimi dolegliwościami jak uczucie drętwienia czy mrowienia. Profilaktyka drgań w transporcie lądowym powinna sprowadzać się do zmniejszenia wibroaktywności źródeł. Można je osiągnąć jedynie na etapie projektowania konstrukcji, np. poprzez odpowiednie zawieszenie pojazdu czy poprawne wyrównowanie elementów wibrujących i wirujących znajdujących się w silniku.

Źródłami emitującymi **hałas** w transporcie drogowym są: silnik pojazdu, źle zabezpieczony ładunek, który przemieszcza się podczas jazdy lub dźwięki pochodzące z otoczenia, np. hałas miejski. Skutkami długotrwałego nadmiernego hałasu jest częściowa lub całkowita utrata słuchu, zmęczenie i związane z tym zwiększone prawdopodobieństwo wypadku komunikacyjnego. Obustronny trwały ubytek słuchu typu ślimakowego spowodowany hałasem panującym w miejscu pracy, który wyrażony jest podniesieniem progu słuchu o co najmniej 45 dB, w uchu lepiej słyszającym uznawany jest, również w Polsce, za chorobę zawodową. Hałas można zniwelować poprzez odpowiednie umocowanie ładunków lub poprzez odpowiednie wygłuszenie kabiny pojazdu, w której znajduje się kierowca. Obecnie coraz więcej producentów, w tym samochodów ciężarowych, przy projektowaniu pojazdów stawia sobie za cel odpowiednie wygłuszenie kabiny kierowcy.

Kierowcy narażeni są także na **zmienne warunki klimatyczne**. Temperatura i wilgotność powietrza w jakich muszą pracować, są ściśle uzależnione od warunków pogodowych. Zimą narażeni są na niskie temperatury, a latem na wysokie. Wiele nowych pojazdów wyposażonych jest w klimatyzację, jednak przy jej niewłaściwym stosowaniu przez dłuższy czas mogą pojawiać się niepożądane efekty, np. alergie spowodowane roztocznymi i pyłami. Częste zmiany temperatury sprzyjają alergiom oraz powodują uczucie duszności.

Ważna dla zdrowia i bezpieczeństwa pracy wszystkich kierowców jest konieczność dostosowania **siedziska i kabiny** kierowców do wymagań ergonomicznych. Kabiny kierowcy, ze względu na ograniczoną ilość miejsca, nie można dowolnie zaprojektować. Fotele produkowane są do uśrednionych cech antropometrycz-

nych. W nowszych pojazdach fotel dostosować można do indywidualnych potrzeb, jednak w większości nie są to siedziska, na których komfortowo pracuje się przez 8 godzin. Pozycja przyjmowana przez kierowców to pozycja wymuszona, gdyż pracownik nie może zmienić jej podczas pracy, w taki sposób, aby nie wpłynęło to negatywnie na jego wydajność i efektywność pracy.

Długotrwałe **przebywanie w pozycji siedzącej** prowadzi do obciążenia systemu mięśniowo-szkieletowego pleców i kręgosłupa. Obciążenia układu mięśniowo-szkieletowego w pozycji siedzącej nazywane są obciążeniami o charakterze statycznym, w przeciwieństwie do pracy wykonywanej w pozycji stojącej, gdzie obciążenie ma charakter dynamiczny. Długotrwałe wykonywanie pracy w pozycji siedzącej powoduje duże obciążenia układu ruchu, które związane są z obciążeniem kręgosłupa oraz mięśni utrzymujących pozycję ciała. Skutkiem tego są dolegliwości bólowe i zmiany zwyrodnieniowe kręgosłupa.

1.8.1. Prowadzenie pojazdów a substancje psychoaktywne

Kierowca powinien odznaczać się wysoką sprawnością psychofizyczną. Powinien być wypoczęty, zdrowy i zwracać szczególną uwagę na przyjmowane substancje psychoaktywne. Zaliczamy do nich alkohol, narkotyki, leki przeciwbólowe i nasenne oraz sterydy anaboliczne. Ich wspólną cechą jest oddziaływanie na mózg wywołujące zmianę nastroju, procesów myślowych czy zachowania. U wielu kierowców po zażyciu takich substancji pojawia się nadmierne poczucie pewności siebie bądź ataki nieuzasadnionego lęku, przyspieszona akcja serca, zwiększona skłonność do ryzykownych i agresywnych zachowań na drodze. Wiele substancji powoduje też trudną do opanowania senność, obniżenie refleksu i zdolności szybkiej oceny sytuacji.

Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 16 lipca 2014 r. [6] wskazuje środki psychoaktywne, które obok alkoholu etylowego, wywierają negatywny wpływ na zdolność prowadzenia pojazdu. Do substancji tych zalicza się: opioidy, amfetaminę i jej pochodne, kokainę, marihuanę oraz benzodiazepiny.

Opioidy to grupa narkotyków (np. morfina, kodeina, heroina, metadon) mających działanie przeciwbólowe i rozluźniające mięśnie. **Amfetamina** i jej pochodne (metamfetamina, ecstasy) są narkotykami syntetycznymi psychostymulującymi, czyli wywołującymi wzmożoną ruchliwość i aktywność procesów psychicznych. **Kokaina** ma działanie podobne do amfetaminy i jest substancją

stymulującą, powodującą pobudzenie. **Marihuana** i **haszysz** to najbardziej popularne narkotyki będące przetworzonymi konopiami indyjskimi. Mają działanie euforyczne oraz wpływają na koncentrację i percepcję. **Benzodiazepiny** to grupa leków (produktów leczniczych), które działają nasennie, uspokajająco, przeciwłękowo i przeciwdrgawkowo oraz rozluźniają mięśnie. W prawie karnym pojęcie środka odurzającego obejmuje nie tylko środki odurzające wskazane w ustawie o przeciwdziałaniu narkomanii, lecz również inne substancje pochodzenia naturalnego i syntetycznego, działające na ośrodkowy układ nerwowy, których użycie powoduje obniżenie sprawności w zakresie kierowania pojazdem (uchwała Izby Karnej Sądu Najwyższego z 27.02.2007 r. I KZP 36/06) [7].

Od kilku lat na polskim rynku narkotykowym dostępna jest także grupa nowych substancji psychoaktywnych, tzw. **dopalaczy**. Ich wpływ na ośrodkowy układ nerwowy nie różni się od działania klasycznych narkotyków (takich jak np. marihuana, amfetamina, opioidy czy kokaina). Środki te przyjmowane są również przez kierowców uczestniczących w ruchu drogowym. W ustawie przewidziano również sankcje karne za tzw. przestępstwa narkotykowe. Zgodnie z obowiązującym prawem klasyczne narkotyki to substancje nielegalne, czyli wpisane na listę substancji kontrolowanych, stanowiącą załącznik do ustawy o przeciwdziałaniu narkomanii. Na liście tej znajdują się również niektóre pochodne benzodiazepin.

Używanie alkoholu i/lub narkotyków przez kierowców zaburza odbiór i ocenę bodźców zewnętrznych, co zawsze prowadzi do nieprawidłowych reakcji w czasie jazdy, a także zmiany zachowań kierującego pojazdem. To z kolei przekłada się na podejmowanie nieprzemyślanych, nieracjonalnych i ryzykownych decyzji.

1.8.2. Alkohol

Wpływ alkoholu etylowego (etanolu) na organizm człowieka zależy od jego ilości. Początkowo obserwuje się pobudzenie i podwyższenie aktywności psychoruchowej. Wyższe dawki (w przeliczeniu na czysty etanol) działają depresyjnie i powodują zaburzenia świadomości. Czas działania uzależniony jest od ilości spożytego alkoholu, jego rodzaju (alkohole mocne [wódka], alkohole o średniej mocy [wino], alkohole słabe [piwo]), jak również od tego, czy był spożywany z posiłkiem czy na czczo. Pierwsze efekty można zaobserwować po ok. 30 minutach – wynika to z faktu, iż alkohol dość szybko wchłania się z przewodu pokarmowego, przy czym napoje niskoprocentowe (piwo) wchłaniają się szybciej niż al-

kohole wysokoprocentowe (wódka). Czas utrzymywania się alkoholu etylowego w organizmie człowieka zależy m.in. od ilości i rodzaju spożytego napoju oraz tolerancji osobniczej (osoby uzależnione od alkoholu wykazują większą tolerancję na wysokie stężenia etanolu).

Wpływ na sprawność psychomotoryczną kierowcy:

- podwyższenie aktywności ruchowej;
- zaburzenia koncentracji;
- wydłużenie czasu reakcji;
- zaburzenia postrzegania i osądu;
- zaburzenia równowagi;
- osłabienie siły mięśniowej;
- zaburzenia koordynacji ruchowej;
- zaburzenia widzenia (nieostre widzenie), spowolnienie psychiczne i/lub ruchowe;
- senność.

1.8.3. Amfetamina

Amfetamina może być stosowana doustnie, dożylnie oraz poprzez błony śluzowe (wciąganie nosem). Subiektywne odczucia dotyczące działania amfetaminy zwiększają poczucie pewności siebie oraz prowadzą do wyostrenia postrzegania bodźców wzrokowych i słuchowych. W rzeczywistości prowadzą jednak do upośledzenia lub zniesienia prawidłowych funkcji myślowych oraz analizy i oceny sytuacji, przyczyniając się do niebezpiecznych i nieadekwatnych reakcji. Czas wystąpienia pierwszych objawów zależy od drogi wprowadzenia narkotyku do organizmu oraz jego dawki. Pierwsze objawy działania amfetaminy w przypadku użycia jej dożylnie pojawiają się po ok. 15 minutach, po przyjęciu doustnym w przeciągu 30–60 minut. Wciąganie nosem powoduje pojawienie się efektów działania narkotyku po upływie kilku, kilkunastu minut. Czas działania amfetaminy utrzymuje się do kilkunastu godzin, a efekty zależne są od przyjętej dawki.

Wpływ na sprawność psychomotoryczną kierowcy:

- podwyższenie aktywności ruchowej;
- początkowo likwidacja uczucia zmęczenia, następnie wyraźne osłabienie;
- nadpobudliwość;
- skłonność do brawurowej jazdy z bardzo dużą prędkością.

1.8.4. Pochodne amfetaminy

Pochodne amfetaminy to liczna grupa środków narkotycznych o działaniu podobnym do amfetaminy. Metamfetamina jak również ecstazy wywierają toksyczny wpływ na układ nerwowy. Amfetamina i jej pochodne są substancjami silnie uzależniającymi.

Wpływ na sprawność psychomotoryczną kierowcy:

- podwyższenie aktywności;
- początkowo poprawa samopoczucia;
- zaburzenia koncentracji;
- początkowo zniwelowanie uczucia zmęczenia, następnie wyraźne osłabienie;
- nadpobudliwość;
- nadmierna pewność siebie;
- skłonność do ryzykownej, brawurowej jazdy.

Czas wystąpienia pierwszych objawów zależy od drogi wprowadzenia narkotyku do organizmu oraz dawki. Pierwsze objawy działania pochodnych amfetaminy w przypadku zażycia poprzez błony śluzowe (jama ustna, nos) pojawiają się po ok. 15 minutach, po przyjęciu doustnym w przeciągu 30–60 minut. Okres utrzymywania się objawów wynosi od kilku do kilkunastu godzin (szczególnie objawy somatyczne w układzie krążenia – szybkie bicie serca oraz podwyższone ciśnienie tętnicze). Pochodne amfetaminy można wykryć we krwi już po ok. 30 minutach od momentu zażycia. W moczu natomiast amfetamina i jej metabolity wykrywalne są do 7 dni od zastosowania. Regularne stosowanie nawet niewielkich dawek powoduje stałą obecność narkotyku w moczu, we krwi i w ślinie, przez co jest on łatwo wykrywalny.

1.8.5. Kokaina

Kokaina może być przyjmowana poprzez błony śluzowe (wciąganie przez nos, śluzówki jamy ustnej), doustnie i wziewnie. Subiektywne odczucia dotyczące działania kokainy, zbliżone są do odczuć powstałych po użyciu amfetaminy. Substancje te zwiększają poczucie pewności siebie oraz prowadzą do wyostrenia odbioru bodźców wzrokowych i słuchowych. W rzeczywistości prowadzą jednak do upośledzenia lub zniesienia prawidłowych funkcji myślowych

oraz analizy i oceny sytuacji, przyczyniając się tym samym do niebezpiecznych i nieadekwatnych reakcji.

1.8.6. Marihuana i haszysz

Efekty działania marihuany pojawiają się szybko, do minuty od wypalenia skręta. W wyniku przyjęcia doustnego efekty widoczne są po kilkudziesięciu minutach. Czas działania marihuany wynosi do kilku godzin (12 godzin po przyjęciu doustnym), jednakże w organizmie narkotyku może utrzymywać się przez wiele dni. Marihuana i haszysz wywołują euforię oraz halucynacje, powodują lekkie odprężenie, wesołkowatość, ale także zmiany w odbiorze bodźców. Najczęściej stosowane poprzez palenie skrętów z suszonych liści rośliny (np. z domieszką tytoniu).

Wpływ na sprawność psychomotoryczną kierowcy:

- nadwrażliwość na światło;
- opóźniony czas reakcji;
- zaburzona ocena odległości i poczucia czasu;
- spowolnienie odbioru bodźców zewnętrznych (wzrokowych i słuchowych);
- apatia, senność;
- zaburzenia koncentracji.

1.8.7. Heroina (opioidy)

Stosowana w różnej postaci i różnymi drogami (inhalacyjnie, dożylnie). Może wywoływać tzw. błogostan lub prowadzić do stanu zubożenia. Wpływa na funkcjonowanie układu oddechowego, powodując spowolnienie i spłytenie oddychania. W ogólnym działaniu powoduje stany otępienia i obniżenia zdolności koncentracji. Duże dawki mogą powodować zaburzenia oddychania, prowadzące do śmierci.

Wpływ na sprawność psychomotoryczną kierowcy:

- spowolnienie ruchowe;
- spowolnienie myślenia;
- zaburzenia widzenia;
- wydłużenie czasu reakcji na bodźce zewnętrzne i nieprawidłowa ocena sytuacji;

- apatia;
- senność;
- zaburzenia somatyczne (zatrzymanie moczu, zaparcia, nudności, wymioty).

Pierwsze objawy po przyjęciu heroiny występują dość szybko, niezależnie od drogi przyjęcia. Czas trwania objawów zależy od przyjętej dawki i wynosi do kilku godzin (8–10 godz.). Heroina wykrywalna jest od 2 do 4 dni od momentu jej zastosowania, jej metabolity wykrywalne są natomiast przez dłuższy czas.

1.8.8. LSD i grzyby halucynogenne

Wpływ na sprawność psychomotoryczną kierowcy:

- zaburzenia psychotyczne powodujące widzenie nierzeczywistych zdarzeń, postaci, wrażenie „bycia obok”;
- poważne zaburzenia koncentracji;
- nieprawidłowe przyjmowanie bodźców zewnętrznych, fałszywe analizowanie sytuacji;
- niemożność prawidłowej oceny zdarzeń;
- nieadekwatne i stwarzające zagrożenie reakcje na bodźce zewnętrzne.

Czas wystąpienia objawów zależy od dawki i drogi przyjęcia. W przypadku przyjęcia halucynogenów przez błonę śluzową (głównie doustnie) – pierwsze objawy mogą wystąpić po ok. 20 minutach. Objawy utrzymują się średnio 6–8 (do 12) godzin. Substancje halucynogenne mogą być wykrywalne we krwi do kilku godzin od zażycia.

Środki o silnym działaniu psychotycznym i halucynogennym, wywołują stany ostrych, nagłych zaburzeń psychicznych, a także głębokich zmian w zakresie procesów myślowych – odczytywania, rozumienia i analizy odbieranych bodźców zewnętrznych. Duża grupa nowych środków narkotycznych, z których część podlega kontroli zgodnie z ustawą o przeciwdziałaniu narkomanii, dostępna jest w produktach zwanych dopalaczami oraz w postaci czystych związków. Dopalacze to nic innego jak nowe narkotyki. Ich zażywanie stanowi bezpośrednie zagrożenie dla zdrowia lub życia. Charakteryzują się wysoką toksycznością, nawet w mikroskopijnych dawkach. Łatwo doprowadzić do ich przedawkowania, nawet ze skutkiem śmiertelnym. Zażycie nowych narkotyków może prowadzić do następstw niebezpiecznych dla zdrowia i życia, takich jak: podwyższenie tętna i ciśnienia krwi, bóle w klatce piersiowej, trudności w oddychaniu, zaburzenia

pracy serca, zawał serca, sztywność mięśni, drgawki, wymioty, uszkodzenie nerek, zaburzenia neurologiczne, zaburzenia psychotyczne, którym towarzyszą halucynacje i urojenia czy utrata kontroli. Czas rozpoczęcia działania nowych narkotyków uzależniony jest od rodzaju środka, przyjętej dawki i drogi przyjęcia oraz od ilości zawartości substancji czynnej w danym dopalaczu. Dopalacze oferowane pod taką samą nazwą mogą zawierać zupełnie inne substancje, dlatego też nigdy nie można przewidzieć skutków ich działania i zagrożeń dla zdrowia.

1.8.9. Leki nasenne na receptę

Wpływ na sprawność psychomotoryczną kierowcy:

- senność;
- opóźnienie reakcji na bodźce zewnętrzne;
- nieprawidłowa ocena zdarzeń;
- upośledzenie koordynacji ruchowej;
- zaburzenia motoryczne w kierowaniu pojazdem.

Barbiturany (substancje zawarte w lekach nasennych dostępnych na receptę) wykrywalne są szybkimi testami w moczu od 2 do 8 dni od zażycia.

1.8.10. Leki uspokajające na receptę

Benzodiazepiny

Wpływ na sprawność psychomotoryczną kierowcy:

- zaburzenia równowagi;
- zaburzenia koordynacji ruchowej;
- spowolnienie ruchowe;
- opóźniona reakcja na bodźce zewnętrzne;
- obniżenie napięcia mięśniowego;
- zaburzenia widzenia (podwójne widzenie);
- senność.

Czas wystąpienia objawów zależy od rodzaju leku i czasu jego działania. Benzodiazepiny wykrywalne są szybkimi testami w moczu – czas wykrywania zależy od rodzaju leku. Przewlekłe stosowanie benzodiazepin powoduje stałą wykrywalność w moczu. Benzodiazepiny to liczna grupa leków powszechnie stosowanych w życiu codziennym. Wykazują działanie nasenne, uspokajające, przeciwlękowe,

rozluźniająca mięśnie. U osób przewlekle stosujących wytwarza się tolerancja oraz dochodzi do uzależnienia.

1.8.11. Substancje psychoaktywne zawarte w lekach przeciwpriężeniowych, dostępnych bez recepty

Dekstrometorfan

W dawkach terapeutycznych działanie przeciwkaszlowe pojawia się po ok. 15–30 minutach i utrzymuje się do kilku godzin. Dekstrometorfan w dawkach leczniczych nie powoduje zmian wpływających w istotny sposób na zachowanie kierowcy. Użycie leku w dawce przekraczającej dawkę leczniczą może w istotny sposób wpłynąć na zachowanie kierowcy i upośledzić jego sprawność psychomotoryczną.

Pseudoefedryna

Pseudoefedryna wykazuje działanie obkurczające naczynia krwionośne. Nawet zastosowanie lecznicze może negatywnie wpływać na zdolność kierowania pojazdem. W dawkach przekraczających dawkę terapeutyczną działa stymulująco na ośrodkowy układ nerwowy, może zaburzać pracę serca.

Wpływ na sprawność psychomotoryczną kierowcy (w dawkach wyższych niż zalecane przez lekarzy i producenta na ulotkach):

- zaburzenia równowagi;
- nadwrażliwość (nerwowość);
- niepokój;
- ruchy mimowolne;
- zaburzenia zachowania.

Kodeina

Wpływ na sprawność psychomotoryczną kierowcy (w dawkach wyższych niż zalecane przez lekarzy i producenta na ulotkach):

- euforia;
- senność;
- apatia;
- niewrażliwość na przykre doznania.

Napoje energetyzujące

W napojach tych składnikiem energetyzującym jest najczęściej kofeina, inne dodawane składniki to guarana i yerba mate.

Możliwe reakcje organizmu:

- zaburzenia rytmu serca (przyspieszenie czynności serca);
- nierówne bicie serca;
- wzrost ciśnienia tętniczego;
- uczucie niepokoju;
- drażliwość, nerwowość;
- drżenie mięśni;
- wzmożone oddawanie moczu;
- odwodnienie organizmu;
- nudności i wymioty.

1.9. Nowe technologie

Wyniki Europejskiego Barometru Odpowiedzialnej Jazdy – najważniejszych badań obejmujących 10 krajów UE (w tym Polskę) jednoznacznie wskazują, że korzystanie z urządzeń mobilnych w trakcie prowadzenia pojazdu wpływa na bezpieczeństwo jazdy.

Z przeprowadzonych badań wynika, że wysyłanie smsów podczas jazdy w opinii co trzeciego badanego (29%) oraz korzystanie z telefonu komórkowego (w opinii 18% respondentów), jest najbardziej niebezpiecznym zachowaniem podejmowanym przez kierowcę w ruchu drogowym. Warto jednak podkreślić, iż polscy kierowcy relatywnie najmniej, w porównaniu do innych uczestników badania, są świadomi zagrożeń związanych z pisaniem smsów i korzystaniem z telefonu komórkowego, są raczej wyczuleni na jazdę po spożyciu niedopuszczalnej ilości alkoholu bądź na przekraczanie dozwolonej prędkości.

Z tych samych badań dowiedzieć się można, że:

- 35% badanych rozmawia przez telefon podczas jazdy, nie używając zestawu głośnomówiącego;
- 26% wysyła lub/i odczytuje SMS-y lub e-maile podczas jazdy;
- 22% podczas jazdy przekazuje innym kierowcom informacje poprzez aplikację w smartfonie lub narzędzie wspomagające jazdę;
- 11% czyta gazetę lub inny dokument za kierownicą (np. mapę);

- wśród kierowców, którzy zadeklarowali sprawdzanie e-maili lub SMS-ów w telefonie w czasie jazdy, 56% osób dokonuje tego głównie w celach osobistych, 18% w celach zawodowych, a 25% kierowców przyznało, że zarówno w celach osobistych, jak i zawodowych.

Nie tylko rozmowa, ale każda czynność, która wiąże się z trzymaniem urządzenia w dłoni, podlega karze. Kierowca ma być skupiony na drodze, a nie na telefonie. **Niewłaściwe zachowania podczas jazdy aż czterokrotnie zwiększają ryzyko wypadków.** Mimo to, liczba kierowców łamiących prawo rośnie.

Korzystanie z telefonów komórkowych podczas prowadzenia auta w zdecydowanym stopniu obniża koncentrację i tym samym utrudnia bezpieczne poruszanie się po drodze, co jest groźne nie tylko dla prowadzącego auto oraz pasażerów, ale również innych uczestników ruchu drogowego. Nie wszyscy zdają sobie sprawę z tego, że samo zerknięcie na ekran telefonu po to by sprawdzić, kto dzwoni – zajmuje kierowcy średnio 5 sekund. Przez ten czas, jadąc z prędkością 80 km/h, pokonuje on odcinek drogi równy boisku piłkarskiemu. Ponadto, z badań prowadzonych w 2015 r. przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wynika, że prawie 3% użytkowników samochodów osobowych, 5,2% kierowców samochodów ciężarowych i 4,7% samochodów dostawczych korzystało z telefonów komórkowych podczas jazdy. Kierowcy korzystający z telefonów komórkowych w czasie jazdy częściej i na dłużej odwracają wzrok od drogi, wolniej reagują na niespodziewane przeszkody. Nawet jednowyrazowa odpowiedź wydłuża czas reakcji, kierowcy wolniej wykrywają zagrożenia na drodze, są zaangażowani w większą liczbę kolizji i wydarzeń bliskich kolizji, gorzej utrzymują tor jazdy (pomiar odchylenia od linii środkowej), wykazują tendencję do zwalniania i zwiększania odległości od poprzedzającego ich samochodu.

2. NARZĘDZIA DO POMIARU STRESU, SAMOPOCZUCIA I WARUNKÓW PRACY

Istotnym elementem prewencji stresu jest regularna weryfikacja swojego stanu zdrowia, odczuwanego stresu, subiektywna ocena samopoczucia, a także wszelkie działania zapobiegawcze i/lub naprawcze podejmowane na poziomie organizacji.

2.1. Narzędzia na poziomie indywidualnym

2.1.1. SOS - Subiektywna Ocena Samopoczucia

Instrukcja: przy każdym stwierdzeniu zaznacz właściwą dla siebie odpowiedź, tzn. jak często myślałeś/łaś w podobny sposób? Przy każdym stwierdzeniu wpisz w kratkę odpowiednią cyfrę.

0 = nigdy

1 = prawie nigdy

2 = czasem

3 = dosyć często

4 = bardzo często

Lp.	Pytanie	Odpowiedź
1.	Jak często byłeś/-aś zdenerwowany/-a ponieważ zdarzyło się coś niespodziewanego?	
2.	Jak często czułeś/-aś, że ważne sprawy wymykają ci się spod kontroli?	
3.	Jak często odczułeś/-aś zdenerwowanie?	
4.	Jak często byłeś/-aś przekonany/a, że jesteś w stanie poradzić sobie z problemami osobistymi?	
5.	Jak często byłeś/-aś przekonany/-a, że jesteś w stanie poradzić sobie z problemami zawodowymi?	

Lp.	Pytanie	Odpowiedź
6.	Jak często byłeś/-aś przekonany/-a, że sprawy układają się po twojej myśli?	
7.	Jak często byłeś/-aś przekonany/a, że radzisz sobie ze wszystkimi obowiązkami?	
8.	Jak często potrafiłeś/-aś opanować swoje rozdrażnienie?	
9.	Jak często czułeś/-aś, że wszystko ci wychodzi?	
10.	Jak często odczułeś/-aś napięcie?	
11.	Jak często się złościłeś/-aś, ponieważ nie miałeś/-aś wpływu na to, co się zdarzyło?	
12.	Jak często nie mogłeś/-aś poradzić sobie z narastającymi trudnościami?	
13.	Jak często miałeś/-aś przekonanie, że nic od ciebie nie zależy?	

Źródło: M. Bem opracowanie własne

Dodaj wszystkie cyfry z poszczególnych pól.

WYNIKI

0 pkt. – bardzo dobre samopoczucie

26 pkt. – dość dobre samopoczucie

52 pkt. – bardzo złe samopoczucie

Bardzo dobre samopoczucie (0 pkt.)

Dość dobre samopoczucie (26 pkt.)

Bardzo złe samopoczucie (52 pkt.)

2.1.2. Kwestionariusz dolegliwości zdrowotnych

*Instrukcja: proszę odpowiedzieć na każde pytanie Tak/ Nie
Dolegliwości (każdy punkt „Tak”) dodaje się.
Minimalna liczba punktów wynosi 0, a maksymalna 13.*

Kwestionariusz dolegliwości zdrowotnych

Instrukcja: proszę odpowiedzieć na każde pytanie Tak/Nie

1. Czy od czasu do czasu odczuwasz ucisk w żołądku albo czy brzuch jest obrzmiały?
2. Czy szybko dostajesz zadyszki?
3. Czy od czasu do czasu odczuwasz ból w piersiach albo w okolicy serca?
4. Czy od czasu do czasu odczuwasz ból w kościach lub mięśniach?
5. Czy często czujesz się zmęczony?
6. Czy od czasu do czasu cierpisz na bóle głowy?
7. Czy od czasu do czasu cierpisz na bóle pleców?
8. Czy od czasu do czasu cierpisz na rozstrój żołądka?
9. Czy kiedykolwiek odczuwasz odrętwienie lub mrowienie w kończynach?
10. Czy męczysz się szybciej niż byś się tego spodziewał?
11. Czy od czasu do czasu odczuwasz zawroty głowy?
12. Czy od czasu do czasu odczuwasz apatię?
13. Czy generalnie budzisz się odczuwając wciąż zmęczenie?

Źródło: Kierowcy autobusów: stres zawodowy i zapobieganie, http://www.nzzk.nw.pl/pdf/busdrivers_pl.pdf

2.1.3. Indywidualna lista kontrolna stresu

Instrukcja: przeczytaj stwierdzenia umieszczone w tabeli poniżej. Zaznacz właściwą dla siebie odpowiedź.

Nigdy – 1 pkt.

Rzadko – 2 pkt.

Czasami – 3 pkt.

Często – 4 pkt.

Zawsze – 5 pkt.

Lp.	Pytanie	Nigdy	Rzadko	Czasami	Często	Zawsze
1.	Mam wiele zmartwień związanych z sytuacją w domu, pracy lub w obu miejscach					
2.	Mam zbyt wiele obowiązków					
3.	Moja rodzina zbyt wiele ode mnie wymaga					
4.	Sytuacja w mojej pracy jest niejasna; muszę zadowolić zbyt wiele osób					
5.	Mam zbyt mało czasu na własne przyjemności					
6.	W pracy mam do czynienia z presją czasu					
7.	Mam problemy z mówieniem o tym, jak się czuję w niektórych sytuacjach lub w odniesieniu do niektórych osób					

Lp.	Pytanie	Nigdy	Rzadko	Czasami	Często	Zawsze
8.	Mam problem z koncentracją na zadaniach					
9.	Mam problemy w komunikacji z moim/ją małżonkiem/a, dziećmi, współpracownikami					
10.	Radzę sobie z większością zadań sam/a bez pomocy rodziny, dzieci, współpracowników					
11.	Nie mam wpływu na decyzje, które mnie dotyczą					
12.	Moje osobiste potrzeby są sprzeczne z potrzebami mojej rodziny i pracy					
13.	Martwię się moją sytuacją finansową					
14.	Napotykam problemy jedne za drugimi					
15.	Mam regularne bóle głowy (2-5 razy w tygodniu)					
16.	Czuję napięcie w szyi, ramionach lub plecach					
17.	Boli mnie żołądek, mam niestrawność lub problemy z trawieniem					
18.	Regularnie zażywam aspirynę, tabletki nasenne i/lub uspokajające					

Lp.	Pytanie	Nigdy	Rzadko	Czasami	Często	Zawsze
19.	Mam tendencję do objadania się – szczególnie słodyczami					
20.	Regularnie piję alkohol, żeby się zrelaksować					
21.	Piję duże ilości kawy lub napojów zawierających kofeinę					
22.	Spędzam większość czasu na siedząco – niewiele ćwiczę					
23.	Rodzina, przyjaciele i koledzy w pracy twierdzą, że za dużo piję					
24.	Chciałbym/-łabym zmienić moje życie, ale nie wiem jak					

WYNIKI:

Poniżej 34 pkt. – Gratulacje! Twój poziom stresu jest niski.

35-65 pkt. – Ostrzeżenie! Obniżenie poziomu stresu przyniesie Ci ulgę.

66-85 pkt. – Źle! Pomyśl poważnie o obniżeniu poziomu stresu w twoim życiu.

Powyżej 86 pkt. – Niebezpiecznie! Musisz zareagować natychmiast, aby obniżyć poziom stresu.

2.1.4. Kwestionariusz Oceny Stanu Zdrowia – KOSZ

Instrukcja: przy każdym stwierdzeniu zaznacz właściwą dla siebie odpowiedź.

Nr	Problem zdrowotny	Tak	Ani tak, ani nie	Nie
1.	Czy odczuwasz silne zmęczenie?			
2.	Czy odczuwasz napięcie umysłowe?			
3.	Czy odczuwasz zaburzenia snu?			

Nr	Problem zdrowotny	Tak	Ani tak, ani nie	Nie
4.	Czy masz problemy ze snem?			
5.	Czy odczuwasz bóle kręgosłupa?			
6.	Czy odczuwasz przeciążenie umysłowe?			
7.	Czy masz zaburzenia układu krążenia?			
8.	Czy odczuwasz przewlekłe zmęczenie?			
9.	Czy odczuwasz problemy z układem kostnym?			
10.	Czy odczuwasz problemy z układem pokarmowym?			
11.	Czy masz problemy psychologiczne?			
12.	Czy odczuwasz zaburzenia żołądkowo-jelitowe?			
13.	Czy masz zaparcia?			
14.	Czy masz problemy z sercem?			
15.	Czy masz choroby krwi i układu krzepnięcia?			

Źródło: M. Bem opracowanie własne

2.2. Prewencja na poziomie organizacji

Aby ocenić poziom ryzyka na stanowiskach pracy osób pracujących w sektorze transportu drogowego, należy skorzystać z jednej z metod oceny ryzyka, np. **analizy bezpieczeństwa pracy (JSA)**. Jest to metoda pozwalająca na jakościowe oszacowanie ryzyka. Ryzyko zawodowe jest funkcją konsekwencji zdarzenia i prawdopodobieństwa zdarzenia. Metoda ta przeznaczona jest do szacowania

ryzyka związanego z sytuacjami niebezpiecznymi oraz zagrożeniami jakie mogą wystąpić w procesie pracy. Metoda ta uznaje możliwość zaistnienia wypadku oraz pozwala szacować jego skutki.

2.2.1. Analiza bezpieczeństwa pracy

Analiza ryzyka prowadzona metodą JSA obejmuje etapy:

1. Określenie granic obiektu, dla którego wykonywana jest ocena ryzyka;
2. Sporządzenie listy zidentyfikowanych zagrożeń;
3. Oszacowanie ryzyka, tzn. określenie możliwych strat poprzez określenie klasy konsekwencji C i prawdopodobieństwa konsekwencji P;
4. Wartościowanie ryzyka.

Prawdopodobieństwo konsekwencji P określane jest zależnością:

$$P = F + O + A$$

gdzie:

- F** – częstotliwość występowania zagrożeń;
- O** – prawdopodobieństwo zdarzenia;
- A** – możliwość uniknięcia lub ograniczenia szkody.

Aby określić wartość ryzyka dla każdego ze zidentyfikowanych zagrożeń, należy oszacować parametry F, O, A oraz określić konsekwencje zdarzenia C wg tabel przedstawionych poniżej.

Częstotliwość występowania zagrożenia – F.

Wartość	Charakterystyka
1	Mniej niż jeden raz w roku
2	Jeden raz w roku
3	Jeden raz w miesiącu
4	Jeden raz w tygodniu
5	Codziennie

Źródło: I. Romanowska-Słomka, A. Słomka: *Zarządzanie ryzykiem zawodowym*. Tarnobrzeg 2003, s. 68.

Prawdopodobieństwo zdarzenia – O.

Wartość	Charakterystyka
1	Nieistotne
2	Mało prawdopodobne
3	Wyobrażalne
4	Prawdopodobne
5	Zwykłe

Źródło: I. Romanowska-Słomka, A. Słomka: *Zarządzanie ryzykiem zawodowym*, Tarnobrzeg 2003, s. 68.

Możliwość uniknięcia lub ograniczenia szkody – A.

Wartość	Charakterystyka
1	Oczywiste
2	Prawdopodobne
3	Możliwe
4	Niezbyt możliwe
5	Nieemożliwe

Źródło: I. Romanowska-Słomka, A. Słomka: *Zarządzanie ryzykiem zawodowym*, Tarnobrzeg 2003, s. 69.

Konsekwencje zdarzenia – C.

Klasa	Opis	Charakterystyka
C1	Nieznaczne	Nie powodujące niezdolności do pracy
C2	Marginalne	Krótką niezdolność do pracy
C3	Poważne	Dłuższą niezdolność do pracy
C4	Bardzo poważne	Śmierć

Źródło: I. Romanowska-Słomka, A. Słomka: *Zarządzanie ryzykiem zawodowym*, Tarnobrzeg 2003, s. 69.

Po oszacowaniu parametrów ryzyko wartościowane jest wg matrycy ryzyka.

Matryca ryzyka metody JSA.

P- prawdopodobieństwo konsekwencji

C – klasa konsekwencji	P=3-4	P= 5-7	P= 8-10	P=11-13	P=14-15
C1	1	2	3	4	5
C2	2	3	4	5	6
C3	3	4	5	6	7
C4	4	5	6	7	8

Źródło: I. Romanowska-Słomka, A. Słomka: *Zarządzanie ryzykiem zawodowym*, Tarnobrzeg 2003, s. 69.

Ryzyko określone na poziomie:

- 1-2 jest ryzykiem pomijalnym;
- 3-5 jest ryzykiem akceptowalnym;
- 6-8 jest ryzykiem nieakceptowanym.

Kierowcy samochodów ciężarowych o dużej ładowności przewożą duże ładunki na dłuższe dystanse. Ich zadaniem jest odbiór towaru z magazynu, przewóz oraz przekazanie towaru odbiorcy. Kierowca samochodu ciężarowego wykonuje codzienną obsługę pojazdu, podczas której sprząta kabinę oraz sprawdza działanie poszczególnych podzespołów. **Taksówkarze** mają częsty kontakt z ludźmi, muszą pokonywać wyznaczone trasy w zakorkowanym mieście. Ich praca polega na ciągłym skupieniu i tolerowaniu zachowań klientów. **Kurierzy**, którzy pracują na skuterach i rowerach, mają uciążliwą pracę, ponieważ muszą dostarczyć paczkę na czas, bez względu na panujące warunki atmosferyczne. Muszą być wystarczająco skupieni w trakcie jazdy, gdyż jadące z dużą prędkością samochody osobowe utrudniają im poruszanie się.

2.2.2. Karta informacyjna o zagrożeniach zawodowych kierowców

Zagrożenie		Źródło zagrożenia	Możliwe skutki zagrożenia
Wibracje	Kierowca ciężarówki	Drgania układu napędowego, drgania spowodowane nierównościami dróg	Zmęczenie drganiami, choroba wibracyjna
	Kierowca taksówki		
	Rowerzysta i motocyklista		
Hałas	Kierowca ciężarówki	Pracujący silnik, hałas miejski, przemieszczający się ładunek	Zmęczenie hałasem. Uszczerbek słuchu
	Kierowca taksówki	Hałas miejski	
	Rowerzysta i motocyklista		
Warunki atmosferyczne	Kierowca ciężarówki	Wysoka temperatura w lecie, niska w zimie, narażenie na nagłe zmiany temperatur po wyjściu z klimatyzowanego pojazdu	Długotrwałe i nawracające dolegliwości układu ruchu oraz układu odpornościowego
	Kierowca taksówki		
	Rowerzysta i motocyklista	Zmienne warunki atmosferyczne, praca nocą, nieodpowiednie ubranie	
Obciążenie statyczne	Kierowca ciężarówki	Wymuszona pozycja podczas prowadzenia pojazdu	Długotrwałe i nawracające dolegliwości układu ruchu
	Kierowca taksówki		

Zagrożenie		Źródło zagrożenia	Możliwe skutki zagrożenia
Obciążenie statyczne	Rowerzysta i motocyklista	—	—
Obciążenie dynamiczne	Kierowca ciężarówki	Nadmierny wysiłek fizyczny towarzyszący podnoszeniu i przenoszeniu ciężkich ładunków/bagaży	Bóle pleców, rąk i ramion
	Kierowca taksówki		
	Rowerzysta i motocyklista	Nadmierny wysiłek fizyczny, nierówne obciążenie	Bóle stawów tj. kolana, nadgarstki
Obciążenie układu nerwowego	Kierowca ciężarówki	Praca pod presją czasu, odpowiedzialność finansowa za przewożony ładunek	Zmęczenie psychiczne
	Kierowca taksówki	Praca pod presją czasu, wysoka koncentracja, kontakt z klientem	
	Rowerzysta i motocyklista	Praca pod presją czasu, praca w pojedynkę, kontakt z klientem	
Monotonia	Kierowca ciężarówki	Wielogodzinne prowadzenie pojazdu	Zmęczenie psychiczne
	Kierowca taksówki		
	Rowerzysta i motocyklista	—	—

Zagrożenie		Źródło zagrożenia	Możliwe skutki zagrożenia
Wypadek komunikacyjny	Kierowca ciężarówki	Prowadzenie pojazdu	Stłuczenia, złamania, śmierć
	Kierowca taksówki		
	Rowerzysta i motocyklista	Prowadzenie pojazdu, nieodpowiednio wyposażony pojazd, brak odzieży ochronnej, ruch uliczny, brak przeszkolenia	
Napad	Kierowca ciężarówki	Przewożenie towaru o dużej wartości	Stłuczenia, złamania, śmierć
	Kierowca taksówki	Przewożenie dużej sumy pieniędzy	
	Rowerzysta i motocyklista	Przewożenie towaru o dużej wartości	
Promieniowanie ultrafioletowe	Kierowca ciężarówki	Bezpośrednie i odbite promieniowanie słoneczne	Zmiany skórne i choroby oczu
	Kierowca taksówki		
	Rowerzysta i motocyklista		
Czynniki chemiczne	Kierowca ciężarówki	Substancje i preparaty chemiczne w związku z eksploatacją samochodu m.in. płyn hamulcowy, olej napędowy, środki czyszczące	Możliwość ostrego lub przewlekłego zatrucia, możliwość zapalenia skóry

Zagrożenie		Źródło zagrożenia	Możliwe skutki zagrożenia
Czynniki chemiczne	Kierowca taksówki	Substancje i preparaty chemiczne w związku z eksploatacją samochodu m.in. płyn hamulcowy, olej napędowy, środki czyszczące	Możliwość ostrego lub przewlekłego zatrucia, możliwość zapalenia skóry
	Rowerzysta i motocyklista	Zanieczyszczone powietrze, spaliny	Zaburzenia układu oddechowego
Nieregularne odżywianie	Kierowca ciężarówki	Narzucone ogólnie godziny pracy	Choroby układu pokarmowego
	Kierowca taksówki	—	—
	Rowerzysta i motocyklista	—	—
Upadek z pojazdu	Kierowca ciężarówki	Wchodzenie lub wychodzenie z kabiny, załadunek/wyładunek towarów	Stłuczenia, zadrapania
	Kierowca taksówki	—	—
	Rowerzysta i motocyklista	Nieutrzymywanie równowagi ciała	Stłuczenia, zadrapania
Przygniecenie	Kierowca ciężarówki	Ładowany towar/ bagaż oraz jego nieprawidłowe rozmieszczenie	Ogólne potłuczenia, złamania, ciężkie urazy
	Kierowca taksówki		
	Rowerzysta i motocyklista	—	—

Zagrożenie		Źródło zagrożenia	Możliwe skutki zagrożenia
Pożar, wybuch	Kierowca ciężarówki	Zapalenie się paliwa, niesprawny układ hamulcowy	Poparzenie termiczne, śmierć
	Kierowca taksówki		
	Rowerzysta i motocyklista	—	—

Tab. 5. Parametry prawdopodobieństwa konsekwencji P dla zidentyfikowanych zagrożeń

Zagrożenie		Częstotliwość występowania zagrożeń - F	Prawdopodobieństwo zdarzenia - 0	Możliwość uniknięcia lub ograniczenia szkody - A
Wibracje	Kierowca ciężarówki	5	2	2
	Kierowca taksówki		4	
	Rowerzysta i motocyklista		3	
Hałas	Kierowca ciężarówki	5	2	2
	Kierowca taksówki		3	
	Rowerzysta i motocyklista		4	
Warunki atmosferyczne	Kierowca ciężarówki	5	1	4
	Kierowca taksówki		4	3

Zagrożenie		Częstotliwość występowania zagrożeń - F	Prawdopodobieństwo zdarzenia - O	Możliwość uniknięcia lub ograniczenia szkody - A
Warunki atmosferyczne	Rowerzysta i motocyklista	5	3	2
Obciążenie statyczne	Kierowca ciężarówki	5	3	2
	Kierowca taksówki		5	
	Rowerzysta i motocyklista		2	
Obciążenie dynamiczne	Kierowca ciężarówki	5	4	1
	Kierowca taksówki		3	2
	Rowerzysta i motocyklista			
Obciążenie układu nerwowego	Kierowca ciężarówki	5	4	1
	Kierowca taksówki			2
	Rowerzysta i motocyklista		3	
Monotonia	Kierowca ciężarówki	5	4	1
	Kierowca taksówki		3	3
	Rowerzysta i motocyklista	—	—	—

Zagrożenie		Częstotliwość występowania zagrożeń - F	Prawdopodobieństwo zdarzenia - O	Możliwość uniknięcia lub ograniczenia szkody - A
Wypadek komunikacyjny	Kierowca ciężarówki	5	1	1
	Kierowca taksówki		2	
	Rowerzysta i motocyklista			
Napad	Kierowca ciężarówki	5	1	2
	Kierowca taksówki		2	4
	Rowerzysta i motocyklista			2
Promieniowanie ultrafioletowe	Kierowca ciężarówki	5	2	1
	Kierowca taksówki			
	Rowerzysta i motocyklista		3	
Czynniki chemiczne	Kierowca ciężarówki	5	2	1
	Kierowca taksówki		1	
	Rowerzysta i motocyklista		3	3
Nieregularne odżywianie	Kierowca ciężarówki	5	3	1
	Kierowca taksówki	—	—	—

Zagrożenie		Częstotliwość występowania zagrożeń - F	Prawdopodobieństwo zdarzenia - 0	Możliwość uniknięcia lub ograniczenia szkody - A
Nieregularne odżywianie	Rowerzysta i motocyklista	—	—	—
Upadek z pojazdu	Kierowca ciężarówki	5	2	1
	Kierowca taksówki	—	—	—
	Rowerzysta i motocyklista	5	2	1
Przygniecenie	Kierowca ciężarówki	5	2	2
	Kierowca taksówki			1
	Rowerzysta i motocyklista	—	—	—
Pożar, wybuch	Kierowca ciężarówki	5	1	1
	Kierowca taksówki			
	Rowerzysta i motocyklista	—	—	—

Tab. 6. Określenie konsekwencji zdarzenia oraz wartościowanie ryzyka dla każdego ze zidentyfikowanych zagrożeń

Zagrożenie		Prawdopodobieństwo konsekwencji P	Klasa konsekwencji C	Ryzyko
Wibracje	Kierowca ciężarówki	9	C2	4
	Kierowca taksówki	11		5
	Rowerzysta i motocyklista	10	C1	3
Hałas	Kierowca ciężarówki	9	C2	4
	Kierowca taksówki	10		
	Rowerzysta i motocyklista	11		5
Warunki atmosferyczne	Kierowca ciężarówki	10	C2	4
	Kierowca taksówki	12	C1	
	Rowerzysta i motocyklista	10	C2	
Obciążenie statyczne	Kierowca ciężarówki	10	C3	5
	Kierowca taksówki	12	C2	
	Rowerzysta i motocyklista	9		4
Obciążenie dynamiczne	Kierowca ciężarówki	10	C2	4
	Kierowca taksówki			

Zagrożenie		Prawdopodobieństwo konsekwencji P	Klasa konsekwencji C	Ryzyko
Obciążenie dynamiczne	Rowerzysta i motocyklista	10	C2	4
Obciążenie układu nerwowego	Kierowca ciężarówki	10	C2	4
	Kierowca taksówki	11	C1	4
	Rowerzysta i motocyklista	10		3
Monotonia	Kierowca ciężarówki	10	C2	4
	Kierowca taksówki	11		5
	Rowerzysta i motocyklista	—	—	—
Wypadek komunikacyjny	Kierowca ciężarówki	7	C4	5
	Kierowca taksówki	8	C3	
	Rowerzysta i motocyklista	8	C2	4
Napad	Kierowca ciężarówki	7	C4	5
	Kierowca taksówki	12	C2	
	Rowerzysta i motocyklista	9		4
Promieniowanie ultrafioletowe	Kierowca ciężarówki	8	C1	3
	Kierowca taksówki			
	Rowerzysta i motocyklista	9		

Zagrożenie		Prawdopodobieństwo konsekwencji P	Klasa konsekwencji C	Ryzyko
Czynniki chemiczne	Kierowca ciężarówki	8	C2	4
	Kierowca taksówki	7		
	Rowerzysta i motocyklista	11		5
Nieregularne odżywianie	Kierowca ciężarówki	9	C1	3
	Kierowca taksówki	—	—	—
	Rowerzysta i motocyklista	—	—	—
Upadek z pojazdu	Kierowca ciężarówki	7	C2	3
	Kierowca taksówki	—	—	—
	Rowerzysta i motocyklista	8	C2	4
Przygniecenie	Kierowca ciężarówki	9	C2	4
	Kierowca taksówki	8	C1	3
	Rowerzysta i motocyklista	—	—	—
Pożar, wybuch	Kierowca ciężarówki	7	C4	5
	Kierowca taksówki			
	Rowerzysta i motocyklista	—		—

Tab. 7. Kategorie ryzyka oraz zalecane działania zapobiegawcze

Zagrożenie		Kategoria ryzyka	Działania zapobiegawcze
Wibracje	Kierowca ciężarówki	Ryzyko akceptowalne	Dobry stan techniczny pojazdu, tłumienie drgań przez odpowiednie zawieszenie kabiny i fotela kierowcy
	Kierowca taksówki		
	Rowerzysta i motocyklista		Wyposażenie pojazdu w odpowiednie amortyzatory
Hałas	Kierowca ciężarówki	Ryzyko akceptowalne	Odpowiednie wygłuszenie kabiny/wnętrza pojazdu, dobry stan techniczny pojazdu
	Kierowca taksówki		
	Rowerzysta i motocyklista		Odpowiednia organizacja pracy (połowa zmiany roboczej jako kurier, druga połowa jako spedytor)
Warunki atmosferyczne	Kierowca ciężarówki	Ryzyko akceptowalne	Odpowiednia odzież, klimatyzacja kabiny, zimne lub gorące napoje
	Kierowca taksówki		Odpowiedni stan techniczny klimatyzacji, stosowna odzież
	Rowerzysta i motocyklista		Zapasowa odzież ochronna
Obciążenie statyczne	Kierowca ciężarówki	Ryzyko akceptowalne	Ergonomiczne siedzisko, projektowanie kabin zgodnie z wymaganiami ergonomii, przerwy w pracy
	Kierowca taksówki		Odpowiednio ustawiony fotel kierowcy, maty na fotel

Zagrożenie		Kategoria ryzyka	Działania zapobiegawcze
Obciążenie statyczne	Rowerzysta i motocyklista	Ryzyko akceptowalne	Odpowiednia wysokość siedziska
Obciążenie dynamiczne	Kierowca ciężarówki	Ryzyko akceptowalne	Podnoszenie ładunków zgodnie z zasadami ergonomii
	Kierowca taksówki		
	Rowerzysta i motocyklista		Dobry stan techniczny roweru, przerwy w pracy
Obciążenie układu nerwowego	Kierowca ciężarówki	Ryzyko akceptowalne	Zapewnienie kierowcom darmowych porad prawnych nt. ich odpowiedzialności materialnej, ubezpieczenie kierowców od odpowiedzialności materialnej
	Kierowca taksówki		Możliwość uzyskania darmowych wizyt u psychologa
	Rowerzysta i motocyklista		Mniejsza liczba zleceń, dłuższy czas realizacji dostawy
Monotonia	Kierowca ciężarówki	Ryzyko akceptowalne	Odpowiednia organizacja pracy zapewniająca przerwy na ćwiczenia relaksacyjne
	Kierowca taksówki		
	Rowerzysta i motocyklista	—	—

Zagrożenie		Kategoria ryzyka	Działania zapobiegawcze
Wypadek komunikacyjny	Kierowca ciężarówki	Ryzyko akceptowalne	Wzmoczona uwaga, przestrzeganie przepisów drogowych, techniczne środki bezpieczeństwa (pasy, zagłówki, poduszki powietrzne)
	Kierowca taksówki	Ryzyko akceptowalne	Wzmoczona uwaga, przestrzeganie przepisów drogowych, techniczne środki bezpieczeństwa (pasy, zagłówki, poduszki powietrzne)
	Rowerzysta i motocyklista	Ryzyko akceptowalne	Wzmoczona uwaga, przestrzeganie przepisów drogowych, środki ochrony indywidualnej (kask, ochraniacze)
Napad	Kierowca ciężarówki	Ryzyko akceptowalne	Nauka kierowców technik samoobrony, monitorowanie pojazdów, przyciski antynapadowe w kabinach kierowców
	Kierowca taksówki		Nauka kierowców technik samoobrony, selekcjonowanie klientów
	Rowerzysta i motocyklista		Znajomość technik samoobrony, wzmoczona uwaga
Promieniowanie ultrafioletowe	Kierowca ciężarówki	Ryzyko akceptowalne	Stosowanie kremów i okularów z filtrem UV
	Kierowca taksówki		
	Rowerzysta i motocyklista		

Zagrożenie		Kategoria ryzyka	Działania zapobiegawcze
Czynniki chemiczne	Kierowca ciężarówki	Ryzyko akceptowalne	Rękawice chroniące przed czynnikami chemicznymi
	Kierowca taksówki		Ograniczona ekspozycja czasowa, korzystanie ze stref przeznaczonych dla rowerzystów
	Rowerzysta i motocyklista		
Nieregulane odżywianie	Kierowca ciężarówki	Ryzyko akceptowalne	Przerywanie jazdy na spożywanie posiłków o stałych porach
	Kierowca taksówki	—	—
	Rowerzysta i motocyklista	—	—
Upadek z pojazdu	Kierowca ciężarówki	Ryzyko akceptowalne	Wzmożona uwaga
	Kierowca taksówki	—	—
	Rowerzysta i motocyklista	Ryzyko akceptowalne	Wzmożona uwaga
Przygniecenie	Kierowca ciężarówki	Ryzyko akceptowalne	Przestrzeganie instrukcji, uwaga podczas pracy
	Kierowca taksówki		Uwaga podczas pracy, stosowne pakowanie i rozładowywanie bagaży
	Rowerzysta i motocyklista	—	—

Zagrożenie		Kategoria ryzyka	Działania zapobiegawcze
Pożar, wybuch	Kierowca ciężarówki	Ryzyko akceptowalne	Wzmożona uwaga, dbanie o stan techniczny pojazdu
	Kierowca taksówki		
	Rowerzysta i motocyklista	—	—

Źródło: I. Romanowska-Słomka, A. Słomka: *Zarządzanie ryzykiem zawodowym*, Tarnobrzeg 2003.

2.2.3. Lista kontrolna – prowadzenie pojazdów

Kolejnym narzędziem przydatnym w prewencji stresu na poziomie organizacji jest tak zwana lista kontrolna, inaczej checklist lub check-list. Jest to wykaz kontrolny, czyli wykaz czynności (zwykle z okienkami do odznaczenia), przygotowywany dla skomplikowanych zadań w celu zapewnienia właściwej (optymalnej) kolejności i niepominięcia żadnego istotnego etapu postępowania. Przygotowuje się go dla porównania stanu istniejącego ze stanem wzorcowym, często zawiera ocenę stopnia zgodności.

Lista kontrolna – prowadzenie pojazdów w pracy

Zarządzanie prowadzeniem pojazdów w pracy	Tak	Nie	Planowane działania (jeśli są konieczne)
Czy przyjąłeś politykę w zakresie bezpieczeństwa prowadzenia pojazdów w pracy?			
Czy przeprowadziłeś ocenę ryzyka związanego z prowadzeniem pojazdów w trakcie pracy?			
Czy ocena ryzyka została udokumentowana?			

Czy prowadzisz książkę kierowcy?			
Czy istnieje system pozwalający na zgłoszenie kolizji drogowych, wypadków i zdarzeń potencjalnie wypadkowych podczas pracy?			
Czy istnieje system pozwalający na zgłoszenie awarii pojazdu?			
Czy bada się kolizje, wypadki i zdarzenia potencjalnie wypadkowe oraz podejmuje właściwe działania?			
Czy pracownikom i innym uprawnionym osobom zapewnia się informacje i szkolenia na temat zagrożeń podczas prowadzenia pojazdów w pracy?			
Czy pracownicy-obcokrajowcy mogą zrozumieć politykę Twojej firmy, zasady i procedury w sprawie prowadzenia pojazdów w pracy?			
Czy masz odpowiednie procedury sprawdzania kontrahentów wykonujących przewozy/przejazdy na rzecz Twojej firmy?			
Czy jest potrzeba opracowania pisemnej instrukcji lub zorganizowania szkolenia lub spotkania grupowego na temat przyjętej polityki?			
KIEROWCA			
Kwalifikacje	Tak	Nie	Planowane działania (jeśli są konieczne)
Czy kierowca ma wcześniejsze odpowiednie doświadczenie?			
Czy kierowca ma właściwe prawo jazdy do prowadzenia danego pojazdu?			

Czy do wykonywania określonej pracy potrzebne jest coś jeszcze oprócz ważnego prawa jazdy odpowiedniej kategorii (np. do prowadzenia pojazdów z przyczepami)?			
Czy na etapie naboru kierowców sprawdzasz istotne elementy (np. czy zawsze weryfikujesz przedstawione referencje)?			
Czy oceniasz kierowców pod kątem właściwych umiejętności do prowadzenia pojazdów?			
Czy po ocenie kierowców wydajesz im pisemne upoważnienia do pracy?			
Czy sprawdzasz ważność prawa jazdy w momencie naboru kierowcy i później w regularnych odstępach?			
Czy sprawdzasz ważność wszelkich uprawnień kierowców do prowadzenia samochodów dostawczych lub pojazdów do usług publicznych w trakcie naboru i później w regularnych odstępach?			
Czy kierowcy znają politykę firmy w sprawie prowadzenia pojazdów w pracy i czy rozumieją, czego się od nich oczekuje?			
Czy określono jasno, jaki poziom umiejętności jest wymagany w danej pracy?			
Czy istnieje system pozwalający sprawdzić, czy kierowcy spełniają te standardy?			
Szkolenie i ocena	Tak	Nie	Planowane działania (jeśli są konieczne)
Czy stosujesz pewne i ważne metody oceny kierowców?			
Czy sprawdzasz, czy kierowcy potrzebują dodatkowych szkoleń, aby wykonywali swoje obowiązki bezpiecznie?			

Czy zapewniasz kierowcom szkolenia wstępne?			
Czy organizujesz szkolenia dla kierowców, najbardziej narażonych na ryzyko (np. pokonujących najwięcej kilometrów w ciągu roku, mających najwięcej kolizji lub młodych kierowców)?			
Czy wszyscy kierowcy są przeszkoleni i wykwalifikowani do prowadzenia przydzielonych im pojazdów?			
Czy kierowcy znają swój pojazd i jego cechy charakterystyczne?			
Czy kierowcy mają dostęp do instrukcji wydanej przez producenta?			
Czy kierowcy zostali poinformowani i przeszkoleni na temat sposobu prowadzenia rutynowych podstawowych kontroli stanu bezpieczeństwa pojazdu - np. świateł, opon i dokręcenia kół?			
Czy kierowcy wiedzą, jak dostosować wyposażenie związane z zapewnieniem bezpieczeństwa, takie jak pasy, siedzenie i zagłówki?			
Czy kierowcy wiedzą, jak poprawnie korzystać z ABS-u?			
Czy kierowcy wiedzą, jak sprawdzać poziom płynu w spryskiwaczach przed rozpoczęciem jazdy?			
Czy kierowcy dokładnie znają wysokość i masę swojego pojazdu - zarówno załadowanego, jak i bez ładunku?			
Czy kierowcy zostali poinformowani i przeszkoleni na temat zabezpieczania ładunków w swoich pojazdach?			

Czy kierowcy wiedzą, w jaki sposób sprawdzać wyposażenie służące do zabezpieczenia ładunków?			
Czy kierowcy wiedzą, w jaki sposób bezpiecznie rozwozić ładunki (np. kiedy dostarczają kilka ładunków w trakcie jednej podróży)?			
Czy kierowcy wiedzą, w jaki sposób zadbać o swoje bezpieczeństwo w razie awarii?			
Czy kierowcy znają zagrożenia wynikające ze zmęczenia?			
Czy kierowcy wiedzą, co powinni zrobić, kiedy zaczną czuć zmęczenie lub senność?			
Czy osoby dobrze prowadzące pojazdy są w firmie nagradzane?			
Czy w budżecie zaplanowano środki na szkolenia?			
Czy dokonuje się oceny potrzeb szkoleniowych, w tym w zakresie szkoleń powtarzanych okresowo?			
Czy firma zapewnia szkolenia przypominające, szczególnie w przypadku obniżenia standardów bezpiecznego prowadzenia pojazdów?			
Zdrowie i sprawność fizyczna	Tak	Nie	Planowane działania (jeśli są konieczne)
Czy kierowcy są wystarczająco zdrowi i sprawni fizycznie, aby mogli bezpiecznie prowadzić, nie stwarzając ryzyka dla siebie i innych?			
Czy kierowcy samochodów ciężarowych mają odpowiednie zaświadczenie lekarskie?			

Czy kierowcy narażeni na największe ryzyko przechodzą regularne badania lekarskie (np. osoby często jeżdżące w nocy)?			
Czy któryś z kierowców ma zaburzenia zdrowotne - fizyczne lub psychiczne - mogące zwiększać ryzyko podczas prowadzenia pojazdu?			
Czy kierowcy spełniają wymagania, określone w przepisach ruchu drogowego, dotyczące dobrego wzroku?			
Czy kierowcy wiedzą, że nie powinni prowadzić pojazdu lub wykonywać innych obowiązków, jeżeli przyjmują leki mogące zaburzyć ich zdolność oceny sytuacji?			
Uwaga: Jeżeli nie są pewni, powinni zapytać o to lekarza.			
POJAZD			
Przydatność	Tak	Nie	Planowane działania (jeśli są konieczne)
Czy pojazdy są przygotowane do użytku?			
Czy sprawdza się, które pojazdy są najlepsze do podróży i spełniają standardy bhp?			
Czy kupując nowe samochody w ramach powiększania lub wymiany floty, firma dba o to, aby były one dostosowane do pracy?			
Czy sprawdza się, czy pojazdy prywatnie używane do pracy mają ubezpieczenie wymagane przy ich użytkowaniu w działalności gospodarczej?			
Czy w przypadku samochodów starszych niż czteroletnie, firma sprawdza posiadanie ważnego zaświadczenia z okresowego badania technicznego pojazdu?			

Czy kierowcy mają zaświadczenia o przygotowaniu do ruchu po drogach publicznych powierzonych im samochodów ciężarowych i pojazdów do usług publicznych?			
Stan techniczny	Tak	Nie	Planowane działania (jeśli są konieczne)
Czy pojazdy są bezpieczne i sprawne?			
Czy, jeżeli wypożyczasz pojazdy, upewniasz się, że mają dołączone wymagane dokumenty?			
Czy upewniasz się, że konserwację i naprawy pojazdów przeprowadza osoba z właściwymi kwalifikacjami?			
Czy pojazd jest konserwowany zgodnie z zaleceniami producenta?			
Czy upewniasz się, że badanie pojazdu przeprowadza osoba posiadająca właściwą wiedzę, kwalifikacje i doświadczenie, zgodnie z wymogami prawnymi?			
Czy kierowcy przed jazdą dokonują podstawowego badania bezpieczeństwa pojazdu?			
Czy przechowujesz wszystkie dokumenty dotyczące konserwacji i badań przez cały czas użytkowania pojazdu?			
Czy wprowadziłeś udokumentowany system bezpiecznej pracy, aby zapewnić, że pojazdy nie przekraczają dopuszczalnej ładowności?			
Czy kierowcy upewniają się, że towary i urządzenia w pojeździe są odpowiednio zabezpieczone?			

Czy kierowcy regularnie sprawdzają stan wycieraczek i wymieniają je, gdy zajdzie taka potrzeba?			
Czy kierowcy sprawdzają poziom płynu do spryskiwaczy?			
Środki bezpieczeństwa	Tak	Nie	Planowane działania (jeśli są konieczne)
Czy środki bezpieczeństwa są właściwie zamontowane i konserwowane?			
Czy środki bezpieczeństwa są właściwie dobrane i sprawne (np. trójkąty ostrzegawcze, apteczka, gaśnica)?			
Czy pasy bezpieczeństwa i zagłówki są właściwie zamontowane i sprawne?			
Czy kierowcy posiadają odpowiednią odzież i obuwie (np. kamizelki odblaskowe)?			
Informacje kluczowe dla bezpieczeństwa	Tak	Nie	Planowane działania (jeśli są konieczne)
<p>Czy kierowcy mają dostęp do informacji, które pomogą im ograniczyć ryzyko, np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ o zalecanym ciśnieniu powietrza w oponach; ■ jak ustawić promień światła mijania, biorąc pod uwagę ciężar ładunku; ■ jak ustawić zagłówki, aby chroniły głowę przez urazem; ■ co powinni zrobić, jeśli uważają, że ich pojazd nie jest bezpieczny i z kim powinni się skontaktować; 			

<ul style="list-style-type: none"> ■ o środkach ochronnych na wypadek zderzenia oraz rozwiązań technologicznych, jeśli zastosowano je w samochodzie, takich jak: <ul style="list-style-type: none"> – aktywne systemy bezpieczeństwa (np. ABS), – bierne systemy bezpieczeństwa (np. poduszki powietrzne) – oraz inne urządzenia (np. nawigacja satelitarna)? 			
Czynniki ergonomiczne	Tak	Nie	Planowane działania (jeśli są konieczne)
Czy kierowcy przyjmują prawidłową pozycję ciała podczas jazdy?			
Czy bierzesz pod uwagę czynniki ergonomiczne kupując lub wypożyczając nowe pojazdy?			
Czy przekazujesz kierowcom informacje na temat właściwej pozycji ciała podczas jazdy oraz, jeśli to konieczne, o tym jak prawidłowo ustawić siedzenie?			
TRASA			
Droga	Tak	Nie	Planowane działania (jeśli są konieczne)
Czy poprawnie planujesz wszystkie trasy?			
Czy możesz skorzystać z bezpieczniejszych tras?			
Czy planując trasę bierzesz pod uwagę możliwe utrudnienia w ruchu, takie jak: <ul style="list-style-type: none"> – mosty lub tunele; – linie wysokiego napięcia; 			

<ul style="list-style-type: none"> – przeszkody napowietrzne, jak np. rurociągi chemiczne; – skrzyżowania, które mogą być szczególnie niebezpieczne dla długich pojazdów? 			
Planowanie grafików jazdy	Tak	Nie	Planowane działania (jeśli są konieczne)
<p>Czy zachęcasz swoich pracowników, aby:</p> <ul style="list-style-type: none"> – korzystali z transportu publicznego zamiast jazdy samochodem; – zatrzymali się na noc, zamiast kończyć długą trasę pod koniec dnia roboczego; – podróżowali razem z innym pracownikiem; – robili regularne przerwy podczas jazdy? 			
Czy grafiki kierowców są realistyczne?			
Czy dajesz kierowcom wystarczająco dużo czasu na regenerację pomiędzy kolejnymi trasami?			
Czy planując grafiki uwzględniasz okresy, kiedy kierowcy mogą czuć się najbardziej zmęczeni lub senni?			
Czy podjąłeś działania zapewniające, aby kierowcy nie prowadzili, kiedy czują się zmęczeni lub senni, nawet jeśli miałyby to zaburzyć terminy dostaw?			
Czy regularnie upewniasz się, że kierowcy nie narażają na niebezpieczeństwo siebie lub innych?			
Czy starasz się nie układać grafików na okres największego natężenia ruchu drogowego?			

Czy upewniasz się, że kierowcy przestrzegają przepisów unijnych dotyczących czasu jazdy, przerw i okresów odpoczynku?			
Czy planując grafiki uwzględniasz opóźnienia spowodowane robotami drogowymi lub natężeniem ruchu drogowego?			
Czy sprawdzasz informacje drogowe w serwisach informacyjnych?			
Czy kierowcy mają wystarczająco dużo czasu, aby bezpiecznie ukończyć trasę?			
Czy czas przeznaczony na pokonanie trasy uwzględnia różne rodzaje dróg i nawierzchni oraz przerwy na odpoczynek?			
Czy oczekujesz, że kierowca niezawodowy będzie pracować i prowadzić pojazd dłużej od kierowcy zawodowego?			
Czy firma wywiera presję na kierowców i zachęca ich do podejmowania niepotrzebnego ryzyka, jak np. przekraczanie limitów prędkości z powodu uzgodnionych terminów dostawy?			
Czy ostrzegasz pracowników zatrudnionych w nieregularnym czasie pracy, o zagrożeniach związanych z powrotem do domu po skończonym kursie, kiedy są wyjątkowo zmęczeni?			
Czy pracownicy zatrudnieni w nieregularnym czasie pracy mają dostęp do innych środków transportu, takich jak transport publiczny, taksówki, w przypadku gdyby czuli się zbyt zmęczeni, aby po pracy wracać do domu samochodem?			

Odległość	Tak	Nie	Planowane działania (jeśli są konieczne)
Czy wprowadziłeś rozwiązania pozwalające zapewnić, że kierowcy nie są narażeni na ryzyko z powodu zmęczenia, ponieważ prowadzili pojazd zbyt długo i bez odpowiednich przerw?			
Czy możesz zmniejszyć bądź wyeliminować konieczność pokonywania długich tras poprzez skorzystanie z innych możliwości transportu?			
Czy planujesz trasy w taki sposób, aby kierowcy nie byli nadmiernie zmęczeni?			
Czy wprowadziłeś bezpieczne systemy pracy, aby zapewnić, że pracownicy nie są zmuszeni do pracy ponad normę?			
Warunki pogodowe	Tak	Nie	Planowane działania (jeśli są konieczne)
Czy planując trasę dla kierowców bierzesz pod uwagę złe warunki pogodowe - takie jak obfite opady deszczu, oblodzenie, śnieg lub silny wiatr?			
Czy czas przejazdu i trasy, już zaplanowane można zmienić z uwagi na złe warunki pogodowe?			
Jeżeli jest to możliwe, czy zmiany czasu lub trasy są rzeczywiście wprowadzane?			
Czy pojazdy wyposażone są we właściwe rozwiązania pozwalające na jazdę w złych warunkach pogodowych – np. system ABS i opony o właściwej głębokości bieżnika?			

Czy kierowcy wiedzą jak zmniejszyć ryzyko - na przykład, czy kierowcy prowadzący pojazdy o dużej powierzchni bocznej wiedzą o konieczności zachowania szczególnej ostrożności w czasie jazdy z lekkim ładunkiem przy silnym wietrze?			
Czy uważasz, że kierowcy nie są pod presją, aby ukończyć trasę w bardzo trudnych warunkach pogodowych?			
UWAGI:			
Podpis:	Data:		

Źródło: https://www.pip.gov.pl/ck/doc/lista_kontrolna_pracodawca.pdf

Uwaga:

Pamiętaj, że certyfikat dopuszczenia do ruchu oraz pozytywny wynik badania kontrolnego, świadczą jedynie o tym, że w czasie badania pojazd spełniał minimalne standardy dopuszczenia do ruchu.

3. BIBLIOGRAFIA

- Bishop G., *Psychologia zdrowia*, wyd. Astrum, Wrocław 2000.
- Chodkiewicz J., *Zmagając się ze światem. Znaczenie zasobów osobistych*
<http://psychologia.net.pl/artukul.php?/evel=136> 06.11.2007.
- Heszen – Niejadek I., *Teoria stresu psychologicznego i radzenia sobie*, [w:] J. Strelau (red.) *Psychologia. Podręcznik akademicki*. Tom 3. Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2000.
- Łuczak A., *Strategie radzenia sobie ze stresem zawodowym stosowane przez kierowców samochodów ciężarowych*, *Polskie Forum Psychologiczne*, 2012, tom 17, nr 1.
- Merecz D., Waszkowska M., *Źródła i konsekwencje stresu zawodowego w pracy kierowcy*, [w:] *Zagrożenia zdrowia kierowców pojazdów silnikowych związane ze szkodliwymi i uciążliwymi warunkami środowiska pracy*, red. E. Wągrowaska-Koski, Instytut Medycyny Pracy, Łódź 2007.
- Niedziałek S., Duda-Zalewska A., *Potrzeby zdrowotne zawodowych kierowców, Health needs of professional drivers*, *Probl Hig Epidemiol* 2011, 92(2).
- Potocka, A., *Narzędzia kwestionariuszowe stosowane w diagnozie psychospołecznych zagrożeń zawodowych – przegląd metod*, Instytut Medycyny Pracy im. prof. J. Nofera, Łódź, Zakład Psychologii Pracy, w: *Wypadki drogowe w Polsce w 2017 roku KGP*, Warszawa 2017.
- Rączkowski A., *BHP w praktyce*, Wydawnictwo ODDK, Gdańsk 2005.
- Romanowska-Słomka I., Słomka A., *Zarządzanie ryzykiem zawodowym*, Tarnobrzeg 2003.
- Siedlecka J., *Profilaktyka i edukacja zdrowotna w programie szkoleń dla kierowców*, *Pr Zdr* 2008, 12: 38-40.
- Terelak J.F., *Psychologia menedżera*, Warszawa 1999.

Tokarczyk E., *Źródła stresu kierujących pojazdami w miejskim ruchu drogowym*, [w:] *Autobusy. Technika, eksploatacja, systemy transportowe*, 2011, nr 12.

Widerszal – Bazyl M., *Stres psychologiczny w pracy – pojęcie, źródła i konsekwencje, różnice indywidualne, prewencja*, [w:] D. Koradecka (red.) *Nauka o pracy – bezpieczeństwo, higiena, ergonomia*. Tom 5: *Czynniki psychologiczne i społeczne*, Warszawa CIOP (2002).

Kodeks Kierowcy Substancje psychoaktywne, alkohol, narkotyki, dopalacze (ulotka Krajowego Biura Do Spraw Przeciwdziałania Narkomanii).

Substancje psychoaktywne a prowadzenie pojazdów – poradnik dla menadżerów.pdf

WYKAZ AKTÓW PRAWNYCH

1. Dyrektywa 89/391/EEC w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy (Dz.Urz. WE L 183 z 29.06.1989 r., s. 1 i n.; tekst w języku polskim opublikowany w Dz.Urz. Polskie wydanie specjalne 2004, rozdz. 5, t. 1, s. 349)
2. Wytyczne Komisji Europejskiej ILO-OSH 2001 (International Labour Standards on Occupational Safety and Health) w sprawie zarządzania bezpieczeństwem i zdrowiem w pracy
https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/normativeinstrument/wcms_125010.pdf
3. Konwencja ILO 187 (International Labour Organization) dotycząca struktur promujących bezpieczeństwo i higienę pracy
<http://www.mop.pl/doc/html/konwencje/k187.html>
4. Ustawa o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 2200 z późn. zm.)
5. PN-EN ISO 10075-1:2018-01 Zasady ergonomiczne dotyczące obciążenia psychicznego pracą – Część 1: Zagadnienia i pojęcia ogólne, terminy i definicje
6. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 16 lipca 2014 r. w sprawie wykazu środków działających podobnie do alkoholu oraz warunków i sposobu przeprowadzania badań na ich obecność w organizmie (Dz. U. z 2014 r., poz. 948)
7. Uchwała Izby Karnej Sądu Najwyższego z 27.02.2007 r. I KZP 36/06



PAMIĘTAJ

ŚMIERĆ

NIE ŚPI...

...TY MUSISZ

ZRÓB SOBIE PRZERWĘ

**4,5 H
jazdy**

**45 MIN
przerwy**

MAX 9H / DOBĘ



**Nie prowadź
bez przerwy**



PAŃSTWOWA INSPEKCJA PRACY www.pip.gov.pl

SA LEPSZE MIEJSCA NA SEN...

Egzemplarz bezpłatny

OD WIEKU NA RZECZ
OCHRONY PRACY



LECIE
PAŃSTWOWEJ
INSPEKCJI PRACY

ZRÓB SOBIE PRZERWĘ

4,5 H
jazdy

45 MIN
przerwy

MAX 9H / DOBĘ



Nie prowadź
bez przerwy



PAŃSTWOWA INSPEKCJA PRACY www.pip.gov.pl