



ANNA ŁUCZAK

ANDRZEJ NAJMIĘC



CZYNNIKI

PSYCHOSPOŁECZNE

W PRACY KIEROWCÓW

Anna Łuczak, Andrzej Najmiec

Czynniki psychospołeczne w pracy kierowców

Warszawa 2012

Projekt okładki

Dorota Zając

Zdjęcie na okładce

Andrzej Jaworski

Opracowanie redakcyjne

Danuta Rutkowska

Opracowanie typograficzne i łamanie

Jan Klimczak

Broszura opracowana na podstawie wyników wieloletniego programu
„Poprawa bezpieczeństwa i warunków pracy” realizowanego przez
Centralny Instytut Ochrony Pracy
– Państwowy Instytut Badawczy.

Wydanie I

(W1) 1269

Copyright © Główny Inspektorat Pracy 2012

PAŃSTWOWA INSPEKCJA PRACY
GŁÓWNY INSPEKTORAT PRACY

WARSZAWA 2012

Spis treści

Wstęp	4
1. Charakterystyka sytuacji ruchu drogowego	5
2. Specyfika wybranych grup kierowców	7
3. Bezpieczeństwo pracy kierowców w firmach transportowych	9
4. Czynniki psychospołeczne w pracy kierowcy związane z bezpieczeństwem na drodze	12
4.1. Sprawność kierowcy	12
4.2. Zmęczenie kierowcy	14
4.3. Agresja w ruchu drogowym	18
4.4. Alkohol	20
4.5. Telefon komórkowy i inne urządzenia komunikacyjno-nawigacyjne	26
4.6. Uwarunkowania zewnętrzne	28
5. Rola psychologicznych badań kierowców	29
6. Psycholog radzi, jak być dobrym kierowcą	31
Źródła informacji	32

Wstęp

Transport drogowy jest najbardziej niebezpieczny i kosztowny spośród innych rodzajów transportu. Statystyki pokazują, że rocznie na świecie ma miejsce około 1 300 000 wypadków drogowych, w których ginie ponad 40 000 osób, a rannych zostaje 1 700 000 osób. Koszty tych wypadków szacuje się na 160 mld euro. To sektor szczególnie niebezpieczny ze względu na warunki pracy. W Polsce, od wielu lat znajduje się na 3. miejscu, za przemysłem i budownictwem, pod względem liczby śmiertelnych ofiar wypadków przy pracy. Kierowcy pojazdów stanowią najliczniejszą grupę poszkodowanych w wypadkach przy pracy ze skutkiem śmiertelnym. Ostatnie statystyki europejskie z czerwca 2012 r. pokazują, że wśród krajów europejskich Polska znajduje się w czołówce pod względem wielkości współczynnika śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Współczynnik ten wynosi w Polsce 110, podczas gdy w innych krajach jest dużo mniejszy, np. na Węgrzech – 64, w Hiszpanii – 45, we Włoszech i Francji – 63.

Głównymi sprawcami wypadków drogowych są kierujący pojazdami. Z ich winy każdego roku dochodzi do około 80% wypadków. Wśród kierujących pojazdami sprawców wypadków drogowych grupa kierowców zawodowych (kierowcy samochodów ciężarowych, autobusów, tramwajów i trolejbusów) spowodowała w 2011 r. 8,7% wypadków.

Szczególną grupę kierowców pojazdów stanowią tzw. kierowcy flotowi. Są to osoby prowadzące pojazd w ramach swoich obowiązków służbowych, jednak niezatrudnione na stanowisku kierowcy. Według danych pochodzących ze statystycznej karty wypadku kierowcy flotowi stanowili ponad dwukrotnie liczniejszą niż kierowcy zawodowi grupę pracowników poszkodowanych w wypadkach przy pracy podczas kierowania środkiem transportu na drogach publicznych (dane za 2008 r.).

Prewencja wypadków w transporcie drogowym powinna polegać na szeroko rozumianej optymalizacji warunków pracy kierowcy. Obejmuje ona zarówno przystosowanie pracy do możliwości człowieka, jak i staranny dobór do zawodu osób spełniających kryteria wynikające z charakteru wykonywanych przez kierowcę zadań i czynności oraz z warunków jego pracy.

Niniejsze opracowanie poświęcone jest najważniejszym zagadnieniom związanym z czynnikami psychospołecznymi mającymi bezpośredni związek z bezpieczeństwem pracy kierowcy.

1. Charakterystyka sytuacji ruchu drogowego

Do głównych przyczyn wypadków drogowych powstałych z winy kierujących pojazdami można zaliczyć, zdaniem A. Markowskiego, jednego z liderów Stowarzyszenia Psychologów Transportu w Polsce, niewystarczający do realizowania bezpiecznych zachowań za kierownicą stan sprawności fizycznej lub psychicznej oraz brak dostatecznych umiejętności do sprostania trudnej sytuacji drogowej.

Podstawowym elementem sytuacji ruchu drogowego, mającym bezpośredni związek z bezpieczeństwem jazdy, jest sam **kierujący pojazdem**. Jego zachowanie podczas prowadzenia pojazdu stanowi wypadkową aktualnej sprawności psychofizycznej, stanu zdrowia, poziomu zmęczenia i ewentualnego deficytu snu, także cech temperamentu i osobowości oraz wieku i doświadczenia w kierowaniu pojazdami. Badania przeprowadzone przez R. Cibora z Wyższej Szkoły Humanitas w Sosnowcu na temat niektórych poznawczych i emocjonalnych uwarunkowań zachowania uczestników ruchu drogowego pokazały, że niemal 77% ankietowanych kierowców mówiło o sobie: „kierowca bardzo dobry” lub „dobry”, „odpowiedzialny” i „przestrzegający przepisów ruchu drogowego”. Okazuje się jednak, że w większości przypadków dobra samoocena kierowców jest zawyżona.

Innym, nie mniej ważnym od kierowcy elementem ruchu drogowego, jest prowadzony przez niego **pojazd**. O znaczeniu własnego samochodu w postrzeganiu i ocenie sytuacji ruchu drogowego świadczą inne wyniki przytoczonych badań. Pokazały one, że jedynie 2,6% kierowców wyraża się źle o swoim samochodzie, mówiąc, że jest to „kupa złomu” lub „rzecz drugorzędna”. Natomiast ponad 40% ankietowanych kierowców miało do własnego samochodu emocjonalny lub wręcz egzaltowany stosunek, określając go jako „drugi dom”, „drugie dziecko”, „wybawienie” lub „radość i przyjemność”. Taki stosunek do samochodu może przynieść dobry skutek, jeśli przełoży się na troskę o jego wygląd i stan techniczny, a to z kolei na bezpieczeństwo na drodze.

Kolejnym elementem sytuacji ruchu drogowego są **warunki zewnętrzne**, na które składa się: natężenie ruchu, warunki atmosferyczne, jakość dróg i ich oznakowanie, pora doby, w której kierowca prowadzi pojazd lub wykonuje swoją pracę.

Ostatnim elementem sytuacji ruchu drogowego, związanym z jego bezpieczeństwem, są pozostali **użytkownicy drogi**, do których należą kierowcy innych pojazdów oraz niechronieni użytkownicy dróg, czyli rowerzyści i piesi, wśród których grupą szczególnie narażoną na ryzyko wypadku są dzieci, osoby starsze i niepełnosprawni.

Powodem, dla którego sytuację ruchu drogowego zalicza się do kategorii **sytuacji trudnych**, jest fakt, że wszystkie wymienione elementy pozostają w ciągłych i wzajemnych relacjach i zależnościach. Dla przykładu, jeśli kierowca wstanie rano wypoczęty, a przed rozpoczęciem pracy zdąży zjeść śniadanie i wypić ulubioną kawę, wówczas jego dobre samopoczucie przełoży się na stosunek do innych elementów ruchu drogowego. Tak więc przed uruchomieniem silnika przetrze szyby, sprawdzi stan opon i ustawi lusterka (stosunek do pojazdu), padający deszcz uzna za lepszy od upału wariant pogody (stosunek do warunków zewnętrznych), a w trasie zatrzyma się przed pasami nawet wtedy, gdy na przejście czeka jedna osoba i z uśmiechem przepuści innego kierowcę włączającego się do ruchu (stosunek do innych użytkowników drogi). Jeśli natomiast zaśpi i będzie się spieszył, wtedy głośno zatrzaśnie drzwi samochodu i gwałtownie uruchomi stacyjkę, zaś do wszystkich kierowców na drodze będzie miał pretensję, że jadą zbyt wolno. Podobnie jazda dobrą autostradą, w pogodny dzień, kiedy celem podróży jest wymarzony urlop, nastraja kierowcę pozytywnie i skłania do spokojnej i defensywnej jazdy, podczas gdy powrót do domu po kilkunastu godzinach pracy, zatłoczonymi ulicami miasta sprawia, że kierowca traci cierpliwość, jest mniej wyrozumiały w stosunku do innych i często okazuje to agresywnym i wrogim zachowaniem.

Świadomość złożoności sytuacji ruchu drogowego oraz wzajemnego oddziaływania wszystkich elementów składających się na nią zmniejsza u kierowcy ryzyko podejmowania nieprzemyślnych i impulsywnych zachowań, które mogą prowadzić do wypadku.

2. Specyfika wybranych grup kierowców

Kierowcy młodzi stanowią szczególną grupę ryzyka wypadkowego. Statystyki wypadkowe świadczą o tym, że wiek kierowcy ma ogromne znaczenie w kontekście bezpieczeństwa na drogach. Liczba kierowców w wieku ok. 20 lat, którzy uczestniczą w wypadkach drogowych, prawie trzykrotnie przewyższa liczbę kierowców „wypadkowych” w wieku ok. 40 lat. Wyniki badań wskazują, że młodzi kierowcy dopuszczają się większej liczby groźnych wykroczeń i popełniają więcej groźnych błędów w porównaniu z kierowcami starszymi. Najlepiej obrazują to różnice w zakresie wskaźnika liczby wypadków na 10 tys. kierowców w poszczególnych grupach wiekowych. Dla grupy wiekowej 18-24 lata wskaźnik ten wynosi 18,1; dla grupy wiekowej 25-39 lat – 11,7, natomiast w grupie wiekowej 40-59 wskaźnik wypadkowości wynosi 7,1. Różnice te nie wynikają jedynie z braku umiejętności prowadzenia samochodu, lecz także z braku umiejętności przewidywania następstw zachowań ryzykownych oraz nieadekwatnej oceny swoich umiejętności i sytuacji drogowej. Refleks, podzielność uwagi i koordynacja wzrokowo-ruchowa u młodych kierowców są najczęściej lepsze niż u osób starszych. Dlatego najważniejsze działania, mające na celu zwiększanie indywidualnej sprawności kierowców, powinny koncentrować się na uświadamianiu konsekwencji swoich działań i uczeniu dokonywania właściwej samooceny. Wynika stąd wniosek, że przy zatrudnianiu młodych kierowców z jednej strony otrzymujemy sprawność, energię, zapał, lecz z drugiej strony brak doświadczenia i z reguły większą podatność na zachowania agresywne w sytuacjach konfliktowych. Osoby starsze są w mniejszym stopniu nastawione na rywalizację na drogach. Jednak gdybyśmy nie zatrudniali młodych kierowców, nigdy nie mielibyśmy w firmie tych doświadczonych.

Dla bezpieczeństwa **kierowców starszych** ważna jest refleksja, że wraz z wiekiem zmniejsza się tolerancja organizmu na zmęczenie. Obciążenie wzroku w czasie jazdy nocnej u osób starszych jest oceniane jako większe i bardziej uciążliwe – częściej występuje łzawienie, odczucie szczypania i bólu oczu. Niektórzy kierowcy lubią jazdę nocą ze względu na mniejszy ruch na drogach i mniejsze prawdopodobieństwo wystąpienia korków. W takich przypadkach trzeba zawsze pamiętać, że sprawność organizmu zmienia się w zależności od parametrów fizjolo-

gicznych w rytmie okołodobowym, co szczegółowo opisane jest w rozdziale 4.2 dotyczącym uwarunkowań zmęczenia kierowców.

Dużą grupę kierowców stanowią tzw. **kierowcy flotowi**, czyli pracownicy prowadzący samochody w ramach swoich obowiązków służbowych, niezatrudnieni na stanowisku kierowcy. Praca kierowców flotowych polega na częstych wyjazdach samochodem firmowym, w ramach wykonywania obowiązków służbowych, do których należą np. kontakty z klientami, reklamowanie i sprzedawanie określonych produktów firmy. Dlatego podstawowa trudność na tym stanowisku pracy polega na konieczności częstego i szybkiego przerzucania się z głównych zadań zawodowych na czynności związane z prowadzeniem samochodu. Te pierwsze, jeśli są związane z kontaktem z klientami, mogą stanowić potencjalne źródło konfliktów i stresu. Dlatego ważne jest, aby kierowca flotowy miał umiejętność oddzielenia tych etapów pracy i nieprzenoszenia emocji na drogę, czyli tzw. niski poziom persewencji.

Kierowca flotowy pracuje zazwyczaj pod presją czasu, a podczas prowadzenia pojazdu często rozmawia przez telefon komórkowy z przełożonymi, klientami i współpracownikami, co powoduje, że jego uwaga jest rozproszona. Zdarza się nawet, że w czasie krótkich postojów na światłach próbuje pracować z laptopem leżącym na siedzeniu pasażera. Niebezpieczeństwa płynące z takich zachowań opisane są w rozdziale 4.5.

3. Bezpieczeństwo pracy kierowców w firmach transportowych

W przedsiębiorstwach transportu samochodowego odpowiedzialnością za kolizje i wypadki drogowe obarcza się przede wszystkim kierowców. Jednak pośrednimi sprawcami tych dramatycznych zdarzeń mogą być **przełożeni**, którzy swoim zachowaniem mogą powodować nerwową atmosferę i presję czasu; **pracownicy działów logistyki**, którzy przez błędne zarządzanie przewozami bez tolerancji i poprawek na zmienność natężenia ruchu drogowego mogą przyczynić się do wymuszenia zbyt szybkiej jazdy kierowców oraz **serwis techniczny**, który przez dopuszczenie do użytku niesprawnego pojazdu zwiększa ryzyko wypadku. Te wszystkie zachowania mogą być wynikiem niskiej kultury bezpieczeństwa panującej w firmach transportowych.

Kulturę bezpieczeństwa można rozpatrywać na trzech poziomach: społecznym, przedsiębiorstwa oraz indywidualnym dla każdego pracownika. W zawodzie kierowcy, tak jak w żadnym innym, dochodzi do ściślejszej zależności pomiędzy wymienionymi poziomami kultury bezpieczeństwa. Praca kierowcy związana jest z uczestnictwem w publicznym ruchu drogowym. Zakorzenie w społeczeństwie postawy, wartości, charakterystyczne zachowania oddziałują na kierowców wykonujących swoją pracę poza terenem przedsiębiorstwa. Wynikają z tego dodatkowe trudności i obciążenia kierowcy, które wpływają na bezpieczeństwo pracy. Specyfika zawodu kierowcy polega również na tym, że bezpieczeństwo własne najczęściej wpływa na bezpieczeństwo innych: pasażerów, pieszych, kierowców – wszystkich współuczestniczących w ruchu drogowym. Jednym z głównych uwarunkowań bezpiecznej pracy kierowców jest ograniczenie czynników obciążających i umiejętność radzenia sobie ze stresem.

W pracy kierowcy czynniki stresogenne można podzielić na czynniki wynikające bezpośrednio z uczestnictwa w ruchu drogowym oraz organizacyjne, wynikające z kultury bezpieczeństwa panującej w firmie.

Do grupy czynników organizacyjnych zalicza się:

- rodzaje przewozów (pasażerski, towarowy),
- długość i specyfikę tras (przewozy miejskie, podmiejskie, krajowe, międzynarodowe),

- stan techniczny pojazdów (w tym: ergonomię i sprawność używanego pojazdu),
- relacje pomiędzy kierowcami, pracownikami nadzoru i pracownikami serwisu,
- organizację pracy – czas pracy, zmianowość, przerwy, rozkłady i harmonogramy przejazdów (presja czasu).

Ze względu na specyfikę czynników wpływających na sprawność i kulturę bezpieczeństwa kierowców można organizować różne formy oddziaływań. Uwzględniając i modyfikując wiedzę, postawy, wartości, umiejętności i zachowania każdego pracownika, oddziałujemy na poziomie indywidualnym. Kształtując kulturę bezpieczeństwa na poziomie przedsiębiorstwa, można oddziaływać na takie obszary jak: zaangażowanie kierownictwa, możliwość uczestniczenia kierowców w planowaniu tras, otwarta i szczerą komunikacja, stosunki między pracownikami i poczucie przynależności, edukacja w zakresie bhp, motywowanie do zachowań bezpiecznych. W wielu firmach transportowych wprowadza się programy zwiększające bezpieczeństwo kierowców, podnoszące jednocześnie tzw. ekonomię jazdy, np. całkowity zakaz telefonowania do kierowców w trakcie jazdy, urządzenia rejestrujące przekroczenia prędkości – w celu zwiększenia bezpieczeństwa i oszczędności paliwa.

Biorąc pod uwagę wyniki badań pokazujących zależność pomiędzy poziomem wypadkowości kierowców a temperamentem i zachowaniami ich przełożonych, możemy wymienić kilka najważniejszych zaleceń dla przełożonych i pracodawców zwiększających bezpieczeństwo podwładnych:

- dbaj o samopoczucie kierowcy i nie stwarzaj atmosfery nerwowości i pośpiechu w pracy, gdyż od tego zależy jego bezpieczeństwo,
- nie roztrząsaj w czasie jazdy skomplikowanych problemów, które wymagają zaangażowania uwagi (ani jako pasażer, ani przez telefon komórkowy),
- nie wymuszaj na kierowcach realizacji długich tras w zbyt krótkim czasie,
- przy ocenie punktualności kierowców uwzględniaj niespodziewane utrudnienia na drodze (korki, wypadki, remonty dróg),
- nie uzależniaj wynagrodzenia kierowców od szybkości jazdy i czasu przejechania trasy,
- przy zlecaniu i planowaniu tras bierz pod uwagę indywidualną sytuację rodzinną i prywatną kierowców,

- pamiętaj, że kierowca ma prawo odmówić jazdy wtedy, gdy jego stan psychofizyczny nie zapewnia bezpiecznego wykonywania pracy i stwarza zagrożenie dla innych osób.

Należy pamiętać, że wsparcie kolegów i przełożonych to nie tylko źródło lepszego samopoczucia pracowników. Dobre kontakty z kolegami z pracy wpływają również na zdrowie, liczbę dolegliwości i częstość chorób. **Kierowcy, którzy odczuwają dobry klimat w pracy, deklarują, że są mniej zmęczeni, mniej przygnębieni i mniej zdenerwowani.** Jak pokazały badania, kierowcy którzy mogą liczyć na wsparcie przełożonych i kolegów są również mniej agresywni na drodze i wykazują więcej empatii i zrozumienia wobec innych uczestników ruchu drogowego. **Kierowcy, którzy otrzymują pomoc i wsparcie, chętniej przepuszczają innych kierowców na drodze, ale również w większym stopniu zwracają uwagę na bezpieczeństwo kolegów i są bardziej aktywni w tworzeniu bezpiecznych warunków pracy.** Nie tylko agresja jest zaraźliwa, ale również uśmiech i dobre relacje są przekazywane przez kierowców na drodze. Wzajemne pozdrowienie się kierowców autobusów może zmniejszyć napięcie po niedawnej dyskusji z uciążliwym pasażerem i zwiększyć bezpieczeństwo na drodze.

4. Czynniki psychospołeczne w pracy kierowcy związane z bezpieczeństwem na drodze

4.1. Sprawność kierowcy

Jednym z czynników mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i transportu drogowego jest sprawność kierowcy, na którą składają się określone zdolności, umiejętności i cechy indywidualne, wyznaczające predyspozycje do bezpiecznego wykonywania pracy na stanowisku kierowcy (kierowcy zawodowi) lub do prowadzenia pojazdów (kierowcy amatorzy). **Posiadanie predyspozycji do kierowania pojazdami oznacza, że kierowca jest w stanie sprostać wymaganiom trudnej sytuacji ruchu drogowego w trzech podstawowych obszarach ze względu na bezpieczeństwo, a mianowicie: w zakresie trafnej oceny samego siebie i sytuacji panującej na drodze, w zakresie podejmowanych przez siebie decyzji, adekwatnych do aktualnej sytuacji drogowej oraz w zakresie sprawnego wykonania tych decyzji.**

Trafna ocena samego siebie oznacza świadomość własnej sprawności i umiejętności w prowadzeniu pojazdu w ogóle (np. *potrafię wyprowadzić samochód z poślizgu*) i w odniesieniu do innych kierowców (*jestem zdecydowanie lepszym kierowcą w porównaniu z moimi kolegami*) oraz świadomość swojej aktualnej kondycji psychofizycznej (*nie wyspałem/łam się, jestem zdenerwowany/zdenerwowana, mam katar i boli mnie gardło*). Natomiast trafna ocena sytuacji ruchu drogowego to świadomość istniejących na drodze warunków (gołoledź, utrudnienia w ruchu, zmiana natężenia ruchu, możliwość pojawienia się na drodze określonej grupy użytkowników, np. dzieci wychodzących ze szkoły itp.).

Umiejętność dokonania przez kierowcę trafnej samooceny zależy w znacznym stopniu od **cech osobowości**, takich jak **poczucie własnej wartości, wgląd w siebie, samokrytycyzm, autorefleksja**. Badania E. Odachowskiej z Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie pokazują, że kierowcy oceniający swoje umiejętności w zakresie prowadzenia pojazdów jako „dobre” popełniają dwukrotnie więcej wykroczeń drogowych i charakteryzują się znacznie większą skłonnością do zachowań ryzykownych w porównaniu z kierowcami oceniającymi swoje umiejętności jako „słabe” lub „umiarkowane”. Wysoka samoocena, zwłaszcza gdy jest nieadekwatna w stosunku do rzeczywistych umie-

jętności kierowcy może skutkować bardziej brawurową jazdą. Natomiast umiejtność dokonania właściwej oceny sytuacji na drodze jest pochodną **sprawności psychofizycznej**, na którą składają się m.in. **widzenie głębi** pozwalające na prawidłową ocenę odległości między pojazdami, **widzenie zmiernchowe** i indywidualna **wrażliwość na oślepienie**, mające związek z bezpieczeństwem prowadzenia pojazdu nocą oraz **sprawność procesów poznawczych**, do których zalicza się **sposrzegawczość**, pozwalającą zauważyć wszystkie istotne sygnały na drodze, pieszych wchodzących na jezdnię i zmianę warunków pogodowych, **koncentrację i podzielność uwagi** na wszystkie elementy sytuacji drogowej oraz **pamięć i zdolność uczenia się**, umożliwiające gromadzenie kolejnych doświadczeń.

Umiejtność podejmowania przez kierowcę decyzji trafnych, czyli adekwatnych do uprzednio dokonanej samooceny oraz oceny warunków na drodze, zależy od **sprawnego funkcjonowania intelektu**. Chodzi przede wszystkim o **zdolność logicznego myślenia** (*skoro wczoraj wieczorem padał deszcz, a w nocy był mróz, to rano jest ślisko*) oraz o **umiejtność przewidywania** (*jeśli w prognozie pogody zapowiedziano nocne zawieje i zamiecie śnieżne, to trzeba wcześniej wyjechać z domu, aby zdążyć do pracy*).

W sprawnym wykonaniu podjętych decyzji istotne znaczenie mają **sprawności psychomotoryczne**, takie jak np. **refleks oraz koordynacja wzrokowo-ruchowa**.

Poza wymienionymi sprawnościami, zdolnościami i umiejtnościami na bezpieczne zachowanie kierowcy w sytuacji ruchu drogowego ma wpływ jego **osobowość, temperament**, a także **style radzenia sobie** w sytuacji zadaniowej. W przypadku osobowości, cechami najważniejszymi z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego są **umiejtność panowania nad emocjami**, która sprzyja powściągliwości w wyrażaniu opinii o innych kierowcach za pomocą obraźliwych słów i gestów, **empatia**, pozwalająca zrozumieć ograniczenia innych użytkowników drogi, np. osób starszych lub niepełnosprawnych i składająca do okazywania życzliwości także w stosunku do tych, którzy zachowali się niewłaściwie oraz **asertywność**, która sprzyja unikaniu agresji na drodze. Jeśli zaś chodzi o temperament, to okazało się, że grupę szczególnego ryzyka na drodze stanowią kierowcy, których cechuje tzw. **temperamentalny czynnik ryzyka**. Mamy z nim do czynienia w dwóch przypadkach:

- gdy kierowca charakteryzuje się niską reaktywnością emocjonalną (duże zapotrzebowanie na stymulację) oraz wysoką aktywnością (skłonność do poszukiwania stymulacji) – kierowcy z takim układem cech temperamentu często dopuszczają się wykroczeń drogowych, zwiększając tym samym ryzyko wypadku,

- gdy kierowcę cechuje wysoka reaktywność emocjonalna (małe zapotrzebowanie na stymulację i słaba tolerancja sytuacji bogatych w bodźce) oraz wysoka aktywność (poszukiwanie stymulacji) – kierowcy z takim układem cech temperamentu reagują na dużą liczbę bodźców poczuciem zagubienia i bezradności, następnie lękiem, a w końcu agresją, co sprzyja popełnianiu błędów i zwiększa ryzyko wypadku drogowego.

Odnosnie zaś stylów radzenia sobie w sytuacji ruchu drogowego, najbardziej pożądanym jest **styl ukierunkowany na zadanie** (bezpieczne dojechanie do celu podróży) i **na współdziałanie z innymi** uczestnikami ruchu drogowego. Style związane z koncentracją na sobie, na emocjach i na konfrontacji z innymi uczestnikami ruchu drogowego wiążą się z dużym ryzykiem spowodowania wypadku drogowego.

Świadomość czynników mających bezpośredni wpływ na zachowanie w sytuacji ruchu drogowego powinna skłonić każdego kierowcę do refleksji nad własnymi ograniczeniami i predyspozycjami do prowadzenia pojazdu oraz pomóc w wyborze bezpiecznych strategii działania podnoszących bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.

4.2. Zmęczenie kierowcy

Sprawność psychofizyczna kierowcy jest warunkiem bezpiecznego prowadzenia pojazdu. Tak jak dokonujemy okresowych przeglądów samochodów, również kierowcy zawodowi przechodzą badania psychologiczne i lekarskie mające stwierdzić istnienie lub brak przeciwwskazań do prowadzenia pojazdów. Jednak sprawność kierowców jest uwarunkowana wieloma czynnikami, które działają na nich w każdym momencie wykonywania pracy. Jednym z takich czynników jest zmęczenie, które może być uwarunkowane różnymi przyczynami. Dlatego poza oceną lekarza i psychologa dokonywaną w czasie badań okresowych, każdy kierowca powinien sam ocenić swoją sprawność przed przystąpieniem do pracy. **Mentalny przegląd kierowcy powinien być przeprowadzany nie okresowo, ale za każdym razem, kiedy planuje się jazdę samochodem.**

Nie ma uniwersalnej definicji zmęczenia, która uwzględniałaby wszechstronność przyczyn oraz skutków. Określa się, że zmęczenie jest stanem organizmu pojawiającym się w trakcie wykonywania pracy fizycznej lub umysłowej, wpływającym na zmniejszenie zdolności do pracy, nasilenie odczucia ciężkości wysiłku oraz zmniejszenie motywacji do pracy. Najbardziej ogólny podział zmęczenia uwzględnia jego dwa rodzaje: zmęczenie fizyczne i psychiczne. Jednak do omówienia rodzajów zmęczenia kierowcy można posłużyć się bardziej szczegółowym podziałem, uwzględniającym główne objawy:

- zmęczenie psychiczne – umysłowe i emocjonalne,
- zmęczenie fizyczne – głównie mięśniowe,
- zmęczenie sensoryczne – głównie wzrokowe.

W pracy kierowcy **zmęczenie umysłowe** spowodowane jest koniecznością skupienia, podzielności i ciągłości uwagi na bodźcach potrzebnych do analizy sytuacji drogowej (np. znakach drogowych, sygnalizacji, obserwacji zachowań innych użytkowników drogi) oraz monotonią. Zmęczenie umysłowe przejawia się pogorszeniem funkcji poznawczych, takich jak uwaga i pamięć, które decydują o bezpiecznym zachowaniu kierowcy. Natomiast zmęczenie emocjonalne pojawia się na skutek działania czynników stresowych, takich jak: presja czasu, konflikty z pasażerami i klientami lub bycie świadkiem wypadku. **Zmęczenie fizyczne** (mięśniowe) jest przede wszystkim spowodowane obciążeniem statycznym związanym z wymuszoną pozycją ciała podczas jazdy i koniecznością ciągłego trzymania kierownicy. **Zmęczenie sensoryczne** spowodowane jest obciążeniem wzroku przez ciągłe działanie bodźców bardzo intensywnych (np. oślepianie światłami samochodów jadących z przeciwka lub światłem zachodzącego słońca) albo o słabym natężeniu (o zmroku, w nocy, przy niewystarczająco oświetlonych drogach), powodujących trudności spostrzegania.

Zmęczenie jest uwarunkowane specyfiką obciążeń w trakcie prowadzenia pojazdów, ale jego konsekwencje są związane m.in. z wiekiem, kondycją fizyczną i zdrowotną, czasem prowadzenia pojazdu, liczbą godzin snu poprzedzającego jazdę samochodem, indywidualnym przebiegiem okołodobowych rytmów biologicznych w zakresie funkcji mających związek ze sprawnością psychofizyczną kierowcy lub wcześniejszym spożyciem alkoholu. Podkreśla się znaczenie cech osobowościowych i temperamentalnych dla subiektywnego postrzegania czynników obciążających i rozwoju zmęczenia u kierowców. Wyniki badań wskazują

na związek ekstrawersji oraz skłonności do poszukiwania doznań (*sensation seeking*) ze zmęczeniem kierowców. Osoby mające duże zapotrzebowanie na stymulację (wysoki poziom w zakresie cechy „poszukiwanie doznań”), podobnie jak osoby ekstrawertywne, czyli poszukujące stymulacji w środowisku zewnętrznym – wykazują szybsze narastanie zmęczenia w czasie prowadzenia pojazdu w sytuacji monotonnej w porównaniu z introwertykami i osobami o małej skłonności do poszukiwania doznań.

Bardzo ważnym czynnikiem wpływającym na subiektywne odczucie zmęczenia i senności oraz na sprawność kierowców jest pora dnia lub nocy i długość trwania jazdy. **Kierowanie pojazdem pomimo narastającego zmęczenia prowadzi do zmniejszenia adekwatności oceny sytuacji na drodze.** Wraz z narastaniem zmęczenia na długich trasach pojawia się znużenie, spadek czujności i senność.

Kierowcy powinni pamiętać o **krytycznych godzinach jazdy**. Zalicza się do nich początek jazdy – pierwsze dwie godziny, podczas których kierowca jest jeszcze wypoczęty i w związku z tym ma większą skłonność do przeceniania własnych możliwości. Na początku trasy uwagę może rozpraszać np.: planowanie trasy, czasu przejazdu, dostosowanie do rytmu i prędkości innych pojazdów. Krytyczne są również dwie ostatnie godziny jazdy, kiedy z jednej strony zmęczenie, a z drugiej chęć jak najszybszego dojechania do celu mogą być przyczyną większej liczby błędów. W ciągu doby najtrudniejszy dla kierowców jest zazwyczaj czas między godzinami: **12:00 – 14:00** oraz **02:00 – 03:00** w nocy. W pierwszym przypadku możemy mieć do czynienia ze zjawiskiem ogólnego spowolnienia aktywności spowodowanym skierowaniem dużej części energii organizmu na trawienie posiłków spożywanych zazwyczaj o tej porze dnia. Wczesne godziny popołudniowe to także pora, na którą przypada faza odpoczynku w przebiegu okołodobowego rytmu aktywności człowieka. W krajach śródziemnomorskich przeznaczają ten czas na sjęstę. Natomiast we wczesnych godzinach porannych mamy do czynienia ze znacznym spadkiem sprawności psychofizycznej człowieka wynikającym z przebiegu okołodobowego rytmu zmian parametrów fizjologicznych.

W ocenie stopnia zmęczenia i sprawności kierowcy bardzo ważna jest samokontrola. **Przy stwierdzeniu tzw. ciężkich powiek, opóźnionych reakcjach, trudnościach rozpoznania drogi, zaburzeniach płynności jazdy, większego rozdrażnienia, należy jak najszybciej zjechać na pobliski parking i odpocząć.** Najlepszym sposobem na zmniejszenie

szenie senności i zmęczenia jest 20,30-minutowa drzemka. Należy pamiętać, że po krótkiej drzemce nie należy ruszać w trasę bezpośrednio po przebudzeniu, gdyż pełna sprawność i zdolność koncentracji uwagi wraca po okresie ok. 10 minut.

Coraz więcej specjalistów i firm próbuje konstruować urządzenia ostrzegające przed zaśnięciem kierowców. Na przykład czujnik antydrzemkowy jest urządzeniem, które umieszcza się za uchem, tak jak aparat słuchowy. Jego celem jest kontrola położenia głowy i emisja silnego bodźca dźwiękowego w momencie, gdy głowa kierowcy opada. Działanie urządzenia opiera się na założeniu, że opadnięcie głowy jest równoznaczne z zaśnięciem. Niestety, wiele badań i relacji kierowców pokazuje, że przy dużym zmęczeniu przed opadnięciem głowy mogą następować krótkie utraty świadomości (tzw. mikrodrzemki), a czasem kierowca zasypia, utrzymując głowę w pozycji pionowej lub odchyła ją nieznacznie do tyłu, opierając o zagłówek. Przy stosowaniu tego typu urządzeń najbardziej niebezpieczne jest całkowite przekazywanie kontroli nad swoim stanem urządzeniu, które może w odpowiednim momencie nie wykryć stanu zasypiania. Kierowca stosujący takie urządzenia, nie może zakładać: jadę maksymalnie długo, aparat mnie obudzi.

Inne systemy rozpoznające stan zmęczenia bazują na specyfice ruchów kierownicą i danych dotyczących czasu aktywności silnika, częstotliwości włączania kierunkowskazów, pory dnia. System zakłada, że typowymi oznakami spadku koncentracji są fazy, w których kierowca na przemian w ogóle nie kieruje, a następnie wykonuje kilka gwałtownych ruchów kierownicą, aby skorygować tor jazdy. Systemy tego typu przeliczają wybrane dane dotyczące jazdy i aktywują kontrolkę, zachęcając do postoju i odpoczynku. Przy stosowaniu jakichkolwiek systemów wspomagających rozpoznanie zmęczenia lub zasypiania, kierowcy nie powinni tracić samokontroli i umiejętności krytycznej samooceny.

Działania profilaktyczne zapobiegające negatywnym skutkom zmęczenia kierowcy:

- właściwa organizacja czasu pracy,
- niezakłócony nocny sen, trwający nie krócej niż 7-9 godzin,
- wypoczynek przed podróżą,
- unikanie przed i w czasie podróży ciężkostrawnych posiłków powodujących senność,

- unikanie leków przeciwbólowych i antyalergicznych,
- właściwa wentylacja w samochodzie,
- właściwa pozycja za kierownicą,
- zapewnienie przerw co 2-3 godziny,
- wykorzystanie przerw na wykonanie kilku prostych ćwiczeń fizycznych (prostowanie pleców, rozluźnienie rąk i nóg), krótki spacer na świeżym powietrzu.

4.3. Agresja w ruchu drogowym

Na zjawisko agresji w ruchu drogowym zwrócono uwagę w połowie ubiegłego wieku. Kanadyjscy psychiatry: W. A. Tillman i G. E. Hobbs w 1949 roku porównali zachowania dwóch grup taksówkarzy różniących się wskaźnikiem wypadków. Okazało się, że kierowców z wysokim wskaźnikiem cechuje wyższy poziom zachowań nieakceptowanych społecznie oraz częstsze kontakty z policją i sądami w porównaniu z taksówkarzami o niskim wskaźniku wypadków. Wyniki badań opinii społecznej na świecie wskazują, że około 90% kierowców doświadcza przejawów agresywnego zachowania na drodze, a 60% przyznaje, że sami niejednokrotnie stracili panowanie za kierownicą. Oznacza to, że znaczna część kierowców zachowuje się agresywnie, pomimo że sami są obiektem agresji ze strony innych prowadzących pojazdy.

W literaturze poświęconej zjawisku agresji w ruchu drogowym występują trzy różne pojęcia, a mianowicie: **wściekłość drogowa**, **agresywna jazda** oraz **agresywny kierowca**. Pierwsze z nich, tzw. wściekłość drogowa, oznacza ekstremalne przejawy agresji, włączając w to fizyczny napad, będąca bezpośrednim efektem nieporozumień między kierowcami. Podaje się przykłady zachowań, w których do ataku użyto broni palnej, noży, pałek, pięści lub nogi.

Innym pojęciem jest **agresywna jazda**, o której mówi się wówczas, *jeśli jest świadoma, zwiększa ryzyko wypadku i jest motywowana niecierpliwością, złością, wrogością i/lub chęcią oszczędzenia czasu*. Na agresywną jazdę składa się szereg zachowań, np. utrzymywanie niewielkich odległości między pojazdami, czego doświadcza 62% ankietowanych kierowców, uporczywe miganie światłami (59%), agresywne gesty (48%), uniemożliwianie innym kierowcom wykonania autem określonych manewrów (21%) oraz rzucanie obelg (16%).

Trzecim pojęciem, wchodzącym w zakres problematyki agresji na drodze, jest **agresywny kierowca**. W literaturze poświęconej temu

zagadnieniu opisano dwa profile kierowcy agresywnego. Według pierwszego z nich jest to człowiek młody (18-26 lat), słabo wykształcony, mający na swoim koncie kolizje z prawem i dopuszczanie się aktów przemocy wobec innych ludzi, z problemami alkoholowymi lub nadużywający narkotyków. W wielu przypadkach są to osoby, które straciły pracę, mają kłopoty rodzinne lub z partnerem, charakteryzowane są przez znajomych jako dziwne i samotne. Drugi typ kierowcy agresywnego to człowiek starszy (50-75 lat), bez kłopotów z policją i prawem, nienadużywający alkoholu i bez problemów z narkotykami, o którym znajomi mówią, że jest człowiekiem spokojnym, dobrym ojcem i mężem oraz uczynnym sąsiadem. Jego agresywne zachowanie na drodze tłumaczą tym, że musiał zostać sprowokowany.

Agresywny kierowca to osoba z tzw. syndromem Mad Maxa, który wg opracowania Stowarzyszenia Psychologów Transportu w Polsce przejawia się następującymi zachowaniami na drodze:

- traktowanie drogi jak przeciwnika, którego należy pokonać w jak najkrótszym czasie,
- traktowanie innych kierowców jak swoich rywali (przeciwników, zawalidrogi),
 - uważanie siebie za bardzo dobrego kierowcę, któremu nikt nie jest w stanie dorównać,
 - używanie klaksonu w celu pouczenia innych kierowców,
 - dosadne określanie zachowań innych kierowców,
 - obrzucanie innych kierowców wyzwiskami i obelgami,
 - nierzadko pokazywanie obraźliwych gestów innym użytkownikom drogi,
- zatrzymywanie pojazdu, aby powiedzieć innemu kierowcy, co się o nim myśli – czemu może towarzyszyć fizyczna napaść,
 - gwałtowne ruszanie z miejsca, mocne przyspieszanie i raptowne hamowanie, niezwracanie uwagi na innych użytkowników drogi,
 - celowe utrudnianie jazdy innym (np. zajeżdżanie drogi),
 - niezadowolenie podczas wyprzedzania przez inny pojazd,
 - wyprzedzanie na przejściu dla pieszych,
 - umyślne oślepianie światłami drogowymi, włączanie dodatkowych świateł, aby podkreślić swoją obecność na drodze,
- sygnalizowanie swojej obecności na drodze głośną muzyką, słyszaną daleko poza pojazdem,

- demonstracyjne niezapięcie pasów bezpieczeństwa, rozmowa przez telefon komórkowy.

Warto zapamiętać kilka następujących wskazówek, które pomogą uniknąć agresji na drodze:

- nie traktuj problemów na drodze zbyt osobiście,
- unikaj kontaktu wzrokowego z innymi kierowcami,
- używaj klaksonu jedynie w ostateczności,
- staraj się trzymać prawego pasa ruchu,
- stojąc na światłach, staraj się nie blokować pasa do skrętu w prawo,
- planuj przejazd z pewnym zapasem czasu, by się specjalnie nie śpieszyć.

4.4. Alkohol

Statystyki w Polsce pokazują, że znaczącą grupę nietrzeźwych sprawców wypadków drogowych stanowią kierujący pojazdami. Wg danych Komendy Głównej Policji w 2011 roku nietrzeźwi kierowcy spowodowali 2 717 wypadków, co stanowi 8,4% ogółu wypadków drogowych powstałych z winy kierujących pojazdami. Szczególną uwagę zwraca fakt, że 52 wypadki (1,9%) spowodowali łącznie: nietrzeźwi kierowcy samochodów ciężarowych (50 wypadków), kierowca autobusu (1 wypadek) oraz kierowca pojazdu przewożącego materiały niebezpieczne (1 wypadek), czyli osoby, które wykonywały pracę pod wpływem alkoholu.

Są różne powody, dla których ludzie sięgają po alkohol. Może to być chęć doświadczenia przyjemności związanej ze smakiem i zapachem określonych rodzajów napojów alkoholowych, np. dobrego rocznika wina lub koniaku, prawdziwego szampana, ulubionego gatunku piwa itp. Innym powodem jest potrzeba odprężenia, uwolnienia się od stresu i przykrych stanów emocjonalnych lub też przekonanie, że wypicie drinka ułatwi nam nawiązanie kontaktu z innymi ludźmi. Powodem picia alkoholu jest też przekonanie, że tradycja świąt i różnego typu uroczystości rodzinnych nieodłącznie związana jest z obecnością alkoholu. Jednak, poza chwilowym, ewentualnym uczuciem przyjemności i odprężenia alkohol znacznie obniża sprawność naszego działania, co ma szczególne znaczenie podczas prowadzenia pojazdu.

Czym jest alkohol i jak działa na sprawność kierowcy?

Alkohol jest rozcieńczonym związkiem chemicznym o nazwie *etanol*. Rozkładany jest w organizmie głównie w wątrobie, w tempie około 10-12 g

na godzinę u mężczyzn i 8-10 g na godzinę u kobiet. Ilość wypitego alkoholu przelicza się zazwyczaj na tzw. porcje standardowe, przy czym 1 porcja standardowa zawiera około 10 g czystego alkoholu. Można zatem przyjąć, że wątroba „spala” w ciągu 1 godziny 1 porcję standardową alkoholu. Natomiast przeliczając ilość wypitego alkoholu na porcje standardowe należy wiedzieć, że jedna porcja standardowa alkoholu zawarta jest w małym (250 ml) kuflu 5% piwa lub w lampce (100 ml) 12% wina, lub w małym (30 ml) kieliszku 40% wódki. Każda ilość wypitego alkoholu jest niebezpieczna zarówno dla kierowcy, jak i innych uczestników ruchu drogowego, ponieważ obniża sprawność działania osoby prowadzącej pojazd i przez to istotnie zwiększa ryzyko wypadku.

Alkohol powoduje zaburzenia w zakresie wielu ważnych dla kierowcy sprawności, przede wszystkim zaś **pogarsza wzrok** (pojawiają się problemy z dostrzeganiem szczegółów, świateł, znaków, pieszych, przeszkód na drodze), **ogranicza pole widzenia** (od kąta 180° do bardzo wąskiego), **pogarsza koordynację ruchów** (powstają trudności w wykonywaniu dwóch i więcej czynności równocześnie), **zmniejsza refleks** (wydłuża się czas hamowania w przypadku dostrzeżenia niebezpieczeństwa), a także **powoduje błędną ocenę odległości i szybkości** (samochód, pas jezdni lub drzewo mogą wydawać się bardziej oddalone niż są w rzeczywistości).

Poziom (stężenie) alkoholu w organizmie określa się masą czystego alkoholu zawartego w 100 ml krwi (‰ – promil) lub ilością alkoholu w 1 dm³ wydychanego powietrza. Zakres i poziom zaburzeń sprawności człowieka powodowanych przez alkohol zależy od jego poziomu we krwi:

- 0,1‰ – rozproszona uwaga,
- 0,2‰ – dłuższe spostrzeganie,
- 0,3‰ – drobne zaburzenia równowagi i koordynacji, gorsze spostrzeganie kształtów w dali,
- 0,5‰ – mniejsza zdolność rozpoznawania sytuacji, pobudliwość, upośledzenie koordynacji wzrokowo-ruchowej, pogorszenie ostrości widzenia i oceny odległości, opóźnienie adaptacji oka do ciemności i ruchomych źródeł światła,
- 0,8‰ – błędna ocena własnych możliwości, znaczne obniżenie samokontroli i koncentracji,
- 1-2‰ – zaburzenia koordynacji mięśniowej i równowagi, osłabienie sprawności intelektualnej i pamięci, brawura, opóźnienie czasu reakcji, wahania nastroju (euforia, agresja),

- 2-3‰ – zaburzenia mowy, wzmożona senność, obniżenie zdolności kontroli zachowania i poruszania się,
- 3-4‰ – spadek ciśnienia krwi, obniżenie temperatury ciała, możliwy powolny zanik funkcji oddechowych,
- powyżej 4‰ – zazwyczaj następuje śpiączka.

Ryzyko wypadku drogowego rośnie wraz ze wzrostem zawartości alkoholu w organizmie kierowcy. Badania wykazały, że ryzyko spowodowania wypadku ze skutkiem śmiertelnym przez kierowcę, u którego poziom alkoholu we krwi wynosi 0,2‰-0,4‰, jest 1,4 razy wyższe w porównaniu z kierowcą, który nie pił alkoholu; przy poziomie 0,5‰-0,9‰ ryzyko to jest już większe ponad 11 razy; przy poziomie 1,0‰-1,4‰ ryzyko jest większe 48 razy; a przy stężeniu alkoholu we krwi przewyższającym 1,5‰ ryzyko spowodowania wypadku śmiertelnego jest większe 380 razy w porównaniu z sytuacją trzeźwego kierowcy. Okazało się także, że nawet małe dawki wypitego alkoholu mają istotne znaczenie w sytuacjach stawiających kierowcy wyższe wymagania, np. w utrudnionych warunkach jazdy, gdy droga jest śliska lub podczas jazdy w mieście w godzinach szczytu.

Wyniki badań wskazują także na szereg czynników, które mają wpływ na ryzyko wypadków drogowych powodowanych przez pijanych kierowców. Jednym z nich jest **wiek kierowcy**. Okazało się, że u kierowców w wieku 16-20 lat ryzyko spowodowania wypadku pod wpływem alkoholu jest znacznie większe niż u kierowców starszych. Dzieje się tak głównie za sprawą ogólnie małego doświadczenia zarówno w prowadzeniu pojazdów, jak i w picu alkoholu.

Kolejnym czynnikiem jest **płeć**. Metabolizm alkoholu u kobiet przebiega wolniej niż u mężczyzn i w związku z tym, po wypiciu takiej samej ilości alkoholu, jego stężenie we krwi u kobiet może okazać się wyższe niż u mężczyzn.

Innym czynnikiem istotnie podwyższającym ryzyko wypadku drogowego po spożyciu alkoholu jest **interakcja alkoholu i leków**. Dotyczy to zwłaszcza środków uspokajających, nasennych, niektórych leków przeciwbólowych i nasercowych, przeciwdepresyjnych oraz większości leków antyhistaminowych (przeciwalergiczných). Niekorzystny wpływ wymienionych leków na sprawność prowadzenia pojazdów znacznie zaostrza się po spożyciu alkoholu.

Mity na temat alkoholu

W świadomości społecznej funkcjonuje wiele błędnych przekonań o oddziaływaniu alkoholu na organizm człowieka. Warto je przytoczyć i poznać argumenty świadczące o ich nieprawdziwości:

- **Wyrzęwięję, gdy napiję się kawy**

Kawa nie usuwa alkoholu z organizmu. Kofeina zawarta w kawie stymuluje i znosi efekt senności wywołany alkoholem.

- **Ważę więcej od innych, więc mogę więcej wypić**

Jest bardzo prawdopodobne, że osoba drobna, lekka (szczególnie kobieta) poczuje szybciej efekt wypitego alkoholu. Jednak wysokość i waga ciała nie wpływają na szybkość przemiany alkoholu i nie gwarantują zachowania stanu trzeźwości.

- **Wyjdę na świeże powietrze, to wyrzęwięję**

Ani świeże powietrze, ani zimny prysznic nie przyspieszy procesu trawienia alkoholu

- **Dużo zjadłem (-am), więc mogę więcej wypić**

Alkohol jest szybko wchłaniany do krwioobiegu, a tylko niewielka jego część przedostaje się przez ścianki żołądka. Większa ilość trawionego jedzenia może rozcieńczyć alkohol, ale nie usuwa go ani nie neutralizuje.

- **Piłem (-am) tylko piwo bezalkoholowe**

Piwo bezalkoholowe zawiera ok. 1,7% alkoholu.

- **Piłem (-am), ale pojadę wolno i ostrożnie**

Alkohol zaburza wyczucie odległości i prędkości, opóźnia reakcje kierowcy.

- **Piłem (-am), ale nie mam daleko do domu**

Jazda po spożyciu alkoholu nigdy nie jest bezpieczna.

- **Alkohol rozgrzewa**

Rozgrzewające działanie alkoholu jest pozorne – wypicie alkoholu tylko na krótki czas daje uczucie ciepła, ale po rozszerzeniu naczyń krwionośnych skóry – przyspiesza utratę ciepła.

- **Jest ciepło, więc szybko wypocę wypity alkohol**

Poprzez skórę człowiek może wypocić tylko ok. 1% wypitego alkoholu.

Regulacje prawne

Zgodnie z obowiązującymi w Polsce przepisami dopuszczalny poziom stężenia alkoholu we krwi kierowcy wynosi do 0,2‰. Gdy zawar-

tość alkoholu we krwi znajduje się w przedziale od 0,2‰ do 0,5‰, a w przypadku alkoholu w wydychanym powietrzu: od 0,1 mg do 0,25 mg w 1 dm³, wówczas oznacza to stan po użyciu alkoholu. Natomiast stężenie alkoholu we krwi przekraczające 0,5‰, a w wydychanym powietrzu ponad 0,25 mg w 1 dm³ oznacza stan nietrzeźwości. Ponadto, na podstawie **ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 30, poz. 151, art. 82, ust. 1, pkt 4a)**, osoba kierująca pojazdem w stanie nietrzeźwości podlega obowiązkowi badań psychologicznych w celu orzeczenia istnienia lub braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem.

Alkohol a praca kierowcy

Polityka firm i przedsiębiorców zatrudniających kierowców powinna być zdecydowana i skuteczna w przestrzeganiu zasady „limit zero dla alkoholu”. Wystarczającym uzasadnieniem powinna być powszechna świadomość zarówno wśród pracodawców, jak i pracowników, że wypadki powodowane przez pijanych kierowców pociągają za sobą nie tylko skutki społeczne ale także poważne straty finansowe dla przedsiębiorstwa. Liczne przykłady tzw. dobrych praktyk, pokazują skuteczność prostych przedsięwzięć, możliwych do wprowadzenia w każdej firmie transportowej i „flotowej”, których celem jest zapobieganie prowadzeniu pojazdów przez pijanych kierowców. Jednym z przykładów jest zamontowanie w pojazdach automatycznych blokad zapłonu, uniemożliwiających uruchomienie pojazdu przy określonej ilości alkoholu w wydychanym powietrzu. Uświadamia się przy tym kierowców o możliwości zadziałania blokady także wtedy, gdy kierowca używa np. leków w postaci syropu lub wyciągu, zawierających znikome ilości alkoholu. W takiej sytuacji kierowca nie może rozpocząć pracy, dopóki alkohol jest obecny w organizmie. Natomiast w przypadku próby podjęcia pracy przez kierowcę będącego pod wpływem alkoholu, zwolnienie z pracy jest natychmiastowe i bezdyskusyjne. Okazało się, że w firmach, które wprowadziły tego rodzaju rozwiązanie, załoga bez oporów i z pełnym zrozumieniem zaakceptowała je, a koszty związane z instalacją blokad nie były aż tak duże, jak się obawiano.

Pitem (-am) – kiedy mogę usiąść za kółkiem?

Gdy wybieramy się na spotkanie lub uroczystość, podczas których będziemy pić alkohol wówczas, aby uniknąć problemów z powrotem

do domu własnym samochodem, lub jeśli jest się kierowcą zawodowym lub flotowym – z ustalaniem, kiedy można rozpocząć pracę, warto zdecydować się na jedno z kilku rozwiązań:

- idę w towarzystwie osoby, z którą ustalę, że to ona nie będzie piła alkoholu i poprowadzi samochód,
- wybieram środek komunikacji publicznej (pociąg, tramwaj, autobus, taksówka), którym wrócę do domu.

Jeśli jednak decydujemy, że jedziemy samochodem i będziemy pić alkohol, wtedy zanim usiądziemy za kółkiem powinniśmy sprawdzić, kiedy można to zrobić. W tym celu należy wykonać następujące kroki:

- wypisać na kartce ilość i rodzaj wypitego alkoholu,
- przeliczyć ilość wypitego alkoholu na porcje standardowe (wg niżej opisanej zasady),
- do godziny, kiedy wypiliśmy ostatnią porcję alkoholu, dodać tyle godzin, ile porcji standardowych alkoholu wypiliśmy podczas spotkania plus dodatkowo 2 godziny. **Gdy wypiliśmy większą ilość alkoholu, wówczas na każde 8 porcji standardowych dodajemy 1 godzinę.** Dowiemy się wtedy, o której godzinie możemy pomyśleć o siadaniu za kółkiem.

Przykład

Podczas kolacji u znajomych, która przeciągnęła się do godz. 02:00 w nocy wypiliśmy 5 „małych” wódek. Czy możemy pojechać do pracy samochodem, jeśli wychodzimy z domu o godzinie 06:00 rano?

Odpowiedź brzmi: NIE! 5 „małych” wódek to 5 standardowych porcji alkoholu, które zostaną wyeliminowane z naszego organizmu mniej więcej po 5 godzinach od chwili, gdy skończyliśmy pić. Dodając poprawkę w postaci 2 godzin, okaże się, że o kierowaniu pojazdem możemy pomyśleć dopiero około godz. 09:00.

Wypity alkohol w przeliczeniu na porcje standardowe

(wg PARPA – Państwowa Agencja Rozwiązywania Problemów Alkoholowych):

- ☞ puszka piwa 0,33 l o mocy 4,4% to 1,45 porcji standardowej
- ☞ puszka piwa 0,33 l o mocy 5,8% to 1,90 porcji standardowej
- ☞ puszka piwa 0,33 l o mocy 8,1% to 2,67 porcji standardowej
- ☞ kieliszek 100 g szampana, tj. wina musującego 9-12%, to 0,9-1,2 porcji standardowej
- ☞ butelka 0,75 l wina owocowego (9-12%) to 6,75-9 porcji standardowych

- ☞ kieliszek 50 g nalewki średnio 16% to 0,8 porcji standardowej
- ☞ lampka 50 g koniaku średnio 40% to 2 porcje standardowe.

Obecnie powszechnie dostępne są w sprzedaży alkohaty osobiste, które mogą być pomocne w ustaleniu poziomu alkoholu w organizmie. Zawsze warto upewnić się, kiedy, po uprzednim spożyciu alkoholu, możemy bezpiecznie usiąść za kierownicą.

4.5 Telefon komórkowy i inne urządzenia komunikacyjno-nawigacyjne

Zarówno w Polsce, jak i w wielu krajach europejskich, przepisy ruchu drogowego zabraniają *korzystania podczas jazdy z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku*. Niestety, tak ustanowione przepisy ruchu drogowego mogą dawać złudne poczucie bezpieczeństwa kierowcom korzystającym z zestawów głośnomówiących lub słuchawkowych. Jednak badania naukowe, statystyki policyjne oraz relacje kierowców w trakcie badań psychologicznych wskazują, że **każda rozmowa telefoniczna prowadzona w czasie kierowania samochodem jest niebezpieczna**. Zagrożenie płynie z przeciążenia poznawczego i zaburzeń uwagi, a nie z trzymania telefonu w ręce.

Ponad 50 badań naukowych wskazało na różnego rodzaju niebezpieczeństwa związane z korzystaniem z telefonu komórkowego przez kierowców. Udowodniono w nich np.: ograniczanie zasobów uwagi podczas prowadzenia rozmowy telefonicznej, co przekładało się na wydłużenie czasu reakcji i czasu dostrzegania i rozumienia informacji koniecznych do adekwatnej oceny sytuacji drogowej, konieczność przerzucania uwagi z rozmowy telefonicznej na analizę sytuacji drogowej, „ślepotę z nieuwagi”, czyli wybiórczość odbierania informacji, która może objąć nawet do 50% wszystkich sygnałów.

W badaniach naukowców z Uniwersytetu w Utah porównano zachowania kierowców w trzech sytuacjach: w czasie jazdy bez zakłóceń, w czasie rozmowy z pasażerem oraz w czasie rozmowy telefonicznej. Wyniki pokazały, że najwięcej błędów, takich jak np. przeoczenie zjazdu z autostrady, popełniali kierowcy prowadzący rozmowę telefoniczną.

Kierowcy przekonani o swojej pełnej sprawności jako kontrargument porównują rozmowę telefoniczną ze słuchaniem radia. Rozmowa przez telefon komórkowy wymaga dużo więcej uwagi i wysiłku intelektualnego niż słuchanie radia. Słuchanie radia jest czynnością stosunkowo mało angażującą, natomiast prowadzenie rozmowy wymaga znacznie

większego skupienia. Bardzo często odpowiedzi na pytania zadane przez rozmówcę wymagają zastanowienia i skupienia na problemach, np. planowaniu i organizacji czasu, przypominaniu zdarzeń z przeszłości lub nawet czasami analiz matematycznych. Poza tym, telefoniczny sygnał dźwiękowy jest często zniekształcany zakłóceniami, co wymaga dodatkowej koncentracji na odkodowaniu treści.

Dla psychologów prowadzących badania psychologiczne kierowców dowodem na niebezpieczeństwo prowadzenia rozmów telefonicznych w czasie jazdy są relacje kierowców „punktowców”, którzy informują, że większość punktów karnych uzyskali w sytuacji, gdy nie zauważyli patrolu policji lub fotoradar z powodu angażującej rozmowy przez telefon. Jeśli kierowcy nie zauważyli tak ważnych elementów sytuacji drogowej, jak patrol policji lub fotoradar, to z pewnością przeoczyliby również pijanego pieszego idącego skrajem drogi, słabo widoczne dziecko wracające po zmroku do domu lub znak drogowy informujący o zmianie pierwszeństwa przejazdu. **Gdy kierowca rozmawia przez telefon podczas jazdy samochodem, prawdopodobieństwo spowodowania wypadku wzrasta czterokrotnie.** Wyliczono, że nawet do 28% wszystkich wypadków może być spowodowanych przez kierowców korzystających z telefonów komórkowych podczas jazdy.

Wraz z rozwojem usług telekomunikacyjnych i nowych technologii, możliwość wykorzystywania mobilnych urządzeń telekomunikacyjnych wciąż wzrasta. Możemy dzięki nim nie tylko rozmawiać, pisać sms-y, ale również korzystać z informacji zamieszczonych na stronach internetowych, sprawdzać pocztę lub nawet oglądać filmy. Dlatego obecnie nie tylko rozmowa przez telefon komórkowy jest zagrożeniem dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jak pokazują badania z wykorzystaniem symulatora, odczytywanie i pisanie sms-ów wpływa na opóźnienie reagowania na sygnalizację świetlną i wzrost liczby spowodowanych wypadków.

Czy w takim razie korzystanie z urządzeń nawigacyjnych może być również niebezpieczne? Z jednej strony podkreśla się pozytywne aspekty nawigacyjnych systemów satelitarnych. Zalicza się do nich: zwiększoną kontrolę sytuacji na drodze (szczególnie na drogach mniej znanych), zmniejszenie stresu w sytuacji niezajomości trasy, przypominanie o ograniczeniach prędkości i innych niebezpieczeństwach na drodze, informowanie o specyfice drogi z wyprzedzeniem w stosunku do możliwości wzrokowej obserwacji. Przykładowo, kierowca może zrezygnować z wyprzedzania, kiedy system przekazuje informację o bliskim skrzy-

żowaniu dróg. Jednak nieumiejętne korzystanie z tych systemów, np. programowanie lub wyszukiwanie trasy w czasie jazdy może powodować czasowe oderwanie wzroku i uwagi od sytuacji drogowej. Zbyt długie fiksowanie wzroku na wyświetlaczu urządzenia nawigującego może doprowadzić do kolizji.

4.6. Uwarunkowania zewnętrzne

Istotnym czynnikiem psychospołecznym, wyznaczającym bezpieczeństwo pracy kierowcy, są uwarunkowania zewnętrzne. Chodzi tu głównie o **determinanty kulturowe** związane z przynależnością do określonego kręgu kulturowego, wyznaczającego wzorce zachowań w różnych sytuacjach, także wzory zachowań podczas prowadzenia pojazdu. Dla przykładu, w kręgu kultury ludzi młodych tzw. palenie gumy świadczy o dużych umiejętnościach kierowcy. Zatem młody kierowca, chcąc zyskać uznanie kolegów, będzie popisował się tą umiejętnością np. na drodze osiedlowej, nie biorąc pod uwagę zagrożenia, jakie stwarza dla osób znajdujących się w pobliżu. Podobnie dzieci, traktując rodziców jak wzór, przejmują bezkrytycznie ich styl zachowania związany z prowadzeniem pojazdu, uznając za standard właściwego zachowania kierowcy zarówno gesty uprzejmości, jak i obraźliwe słowa adresowane do innych użytkowników drogi, a następnie powielają ten wyuczony styl, kiedy same uzyskają prawo jazdy.

W sytuacji ruchu drogowego kierowca uczestniczy w różnych relacjach społecznych, które wywiązują się w dwóch obszarach. Pierwszy, bardziej zawężony obejmuje kontakty np. z pasażerami znajdującymi się w taksówce lub autobusie. Natomiast drugi obszar obejmuje relacje z innymi uczestnikami ruchu drogowego: kierowcami, pieszymi, rowerzystami, służbami kontroli ruchu drogowego, policjantami. Wszystkie te relacje mogą oddziaływać pozytywnie lub negatywnie na stan emocjonalny kierowcy, a tym samym na jego sprawność.

5. Rola psychologicznych badań kierowców

Wymienione w rozdziale 4.1. cechy, sprawności i zdolności składające się na predyspozycje do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy lub do prowadzenia pojazdów, nie są udziałem każdego człowieka. Wynika z tego wniosek, że prawo jazdy powinno być przywilejem (a nie prawem) i to warunkowym, tj. takim, który w każdej chwili można odebrać. Wniosek ten tłumaczy **zasadność psychologicznych badań kierowców**. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami wymienione zostały grupy kierowców, które podlegają obowiązkowi badań psychologicznych w zakresie psychologii transportu, w tym m.in. osoby ubiegające się o uzyskanie uprawnień w zakresie prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D i D+E, czyli kandydaci na kierowców zawodowych oraz osoby przedłużające ważność uprawnienia w zakresie prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D i D+E, czyli kierowcy zawodowi. W tych przypadkach badanie psychologiczne ma na celu ustalenie istnienia lub brak przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem. Natomiast badania psychologiczne kierowców „flotowych” przeprowadza się w ramach pomocniczych badań lekarskich (wstępnych, okresowych i kontrolnych), na podstawie **Rozporządzenia Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 30 maja 1996 r. (Dz. U. Nr 69, poz. 332) w sprawie przeprowadzania badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy**. Celem badań psychologicznych kierowców „flotowych” jest stwierdzenie istnienia lub braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku, na którym wymagane jest posiadanie prawa jazdy kat. B.

Cechy i sprawności niezbędne do bezpiecznego prowadzenia pojazdów rozwijają się i degradują nierównomiernie w trakcie życia każdego człowieka, co z kolei uzasadnia **okresowość psychologicznych badań kierowców**. Jest ona ważna w przypadku kierowców zawodowych, których, jak zauważa wspomniany już A. Markowski, musi cechować stała i pełna dyspozycyjność psychologiczna do prowadzenia pojazdu, w odróżnieniu od kierowców amatorów, którzy mają większą możliwość samodzielnego decydowania o prowadzeniu pojazdu bądź rezygnacji

z jazdy, w zależności od aktualnego poziomu sprawności i samopoczucia. W przypadku kierowców zawodowych badania psychologiczne przeprowadzane są **co 5 lat do czasu ukończenia przez kierowcę 60 lat, zaś po ukończeniu przez kierowcę 60. roku życia – co 30 miesięcy.**

Podstawowym celem psychologicznych badań kierowców jest diagnoza predyspozycji kierowcy lub kandydata na kierowcę do bezpiecznego wykonywania pracy na stanowisku kierowcy (kierowca zawodowy) lub do kierowania pojazdem (kierowca amator). Diagnoza ta jest formułowana na podstawie oceny poziomu wszystkich cech i sprawności, które są niezbędne do tego, aby prowadzić pojazd w sposób niezagrażający bezpieczeństwu własnemu oraz innych uczestników ruchu drogowego.

Drugim celem badań psychologicznych kierowców jest **profilaktyka** ryzyka i zagrożeń w ruchu drogowym oraz w obszarze transportu drogowego. Profilaktyczny charakter badań psychologicznych kierowców ma szczególne znaczenie w przypadku kierowców z grup tzw. podwyższonego ryzyka wypadkowego, tj. tych, którzy prowadzili pojazd pod wpływem alkoholu lub środków działających podobnie do alkoholu oraz kierowców nagminnie przekraczających przepisy ruchu drogowego i z tego powodu zbierających punkty karne.

Niezwykle ważną rolę odgrywa **edukacyjna** funkcja badań psychologicznych. Polega ona przede wszystkim na pokazaniu kierowcom ich mocnych i słabych stron oraz uświadomieniu im, jak radzić sobie z niższym poziomem niektórych sprawności. Edukacyjna funkcja badań psychologicznych kierowców polega także na przekazywaniu wiedzy o czynnikach psychospołecznych obecnych w środowisku pracy kierowcy, bezpośrednio związanych z ryzykiem wypadków drogowych (np. stres, presja czasu) oraz o mechanizmach działania i skutkach dla bezpieczeństwa prowadzenia pojazdu takich czynników jak alkohol i środki działające podobnie do alkoholu, stosowane leki, rozmowa przez telefon komórkowy, agresja na drodze itp.

6. Psycholog radzi, jak być dobrym kierowcą

Każdy kierowca, zarówno zawodowy, jak i amator, chciałby być dobrym kierowcą. Inne są cechy dobrego kierowcy rajdowego rywalizującego w zawodach z innymi kierowcami rajdowymi, a inne dobrego kierowcy uczestniczącego w ruchu publicznym, wchodzącym w interakcje z innymi uczestnikami ruchu drogowego. Ważne, aby nie mylić tych dwóch różnych ról i zadań. Przedstawiamy cechy i umiejętności dobrego kierowcy w ocenie psychologów transportu w kontekście sprawności i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Najlepszy kierowca to odpowiedzialny, sprawny i bezpieczny kierowca.

- Dobry kierowca jest skoncentrowany na drodze.
- Dobry kierowca przed jazdą samochodem skontroluje sprawność pojazdu, ale i zastanowi się nad swoją aktualną sprawnością.
- Dobry kierowca nie ma przekonania, że jest bardzo dobrym kierowcą.
- Dobry kierowca bierze pod uwagę, że inni kierowcy mogą mieć mniejsze umiejętności.
- Dobry kierowca uwzględnia możliwość popełnienia błędu przez siebie, jak i przez innych kierowców.
- Dobry kierowca poprzez adekwatną samoocenę nie daje się sprovokować do rywalizacji i agresji na drodze.
- Dobry kierowca jest wypoczęty i wyspany.
- Dobry kierowca nigdy nie dopuszcza możliwości jazdy po wypiciu alkoholu.
- Dobry kierowca traktuje przedstawicieli policji jako sprzymierzeńca w walce z piratami drogowymi, zagrażającymi bezpieczeństwu nas wszystkich.
- Dobry kierowca stara się ciągle podnosić swoje umiejętności poprzez uczestnictwo w szkoleniach i praktycznych zajęciach w szkołach doskonalenia jazdy.
- Dobry kierowca dzieli się z kolegami swoimi nietypowymi doświadczeniami na drodze, a nawet swoimi błędami, gdyż te informacje mogą ustrzec innych kierowców przed podobnymi problemami.

Źródła informacji:

Alkohol i Twoje zdrowie, Państwowa Agencja Rozwiązywania Problemów Alkoholowych, Wydawnictwo Edukacyjne PARPAMEDIA, Warszawa 2008.

Anderson P., Bamberg B., *Alkohol a kierowca*, Państwowa Agencja Rozwiązywania Problemów Alkoholowych, Wydawnictwo Edukacyjne PARPAMEDIA, Warszawa 2006.

Bąk J., *Wypadki drogowe a kształcenie młodych kierowców*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2003.

Picie alkoholu a prowadzenie pojazdów, <http://www.psychologia.edu.pl>

Strona kampanii społecznej promującej prowadzenie bez telefonu
<http://www.jazdabezkomorki.pl/>

Wągrowaska-Koski E. (red.), *Zagrożenia zdrowia kierowców pojazdów silnikowych związane ze szkodliwymi warunkami środowiska pracy*, Instytut Medycyny Pracy im. prof. J. Nofera, Łódź 2007.

Łuczak A., *Wymagania psychologiczne w doborze osób do zawodów trudnych i niebezpiecznych*, Centralny Instytut Ochrony Pracy, Warszawa 2001.

Wypadki drogowe w Polsce w 2011 roku, Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Wydział Profilaktyki i Analiz, Warszawa, 2012.