

Vyrovnání se s nadměrnou zátěží v zaměstnání

Josef Rygal

Bakalářská práce
2025



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

Fakulta logistiky a krizového řízení

Ústav krizového řízení

Akademický rok: 2024/2025

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení:	Josef Rygal
Osobní číslo:	L21815
Studijní program:	B1022A020002 Management rizik
Specializace:	Management rizik
Forma studia:	Kombinovaná
Téma práce:	Vyrovnání se s nadměrnou zátěží v zaměstnání

Zásady pro vypracování

- Vypracujte literární rešerši na zadané téma.
- Proveďte průzkum mezi strojevedoucími, pomocí dotazníkového šetření a vyhodnotte jej.
- Uveďte možné podpůrné programy pro pomoc a vyrovnání se s danou problematikou.

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

1. HAŠKOVCOVÁ, Helena, *Thanatologie: Nauka o umírání a smrti*. Galén, 2000. ISBN 80-7262-034-7.
2. JOCHMANNOVÁ, Leona a KIMPLOVÁ, Tereza (ed.). *Psychologie zdraví: biologické, psychosociální, digitální a spirituální aspekty*. Psyche (Grada). Praha, 2021. ISBN 978-80-271-2569-2.
3. KŘIVOHLAVÝ, Jaro. *Psychologie nemoci*. Grada, 2002. ISBN 80-247-0179-0.
4. SPATENKOVÁ, Naděžda. *Kříže a krizová intervence*. Psyche (Grada). Praha: Grada, 2017. ISBN 978-80-247-5327-0.
5. VAN DER KOLK, Bessel A. *Tělo sčítá rány: jak trauma dopadá na naši mysl i zdraví a jak se z něj léčit*. Pod povrchem. V brně: Jan Melvil Publishing, 2021. IBSN 978-80-7555-130-6.

Další odborná literatura dle doporučení vedoucí bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Anna Soukupová**
Ústav krizového řízení

Datum zadání bakalářské práce: **2. prosince 2024**

Termín odevzdání bakalářské práce: **2. května 2025**

L.S.

prof. Ing. Zuzana Tučková, Ph.D.
děkanka

Ing. et Ing. Jiří Konečný, Ph.D.
ředitel ústavu

V Uherském Hradišti dne 2. prosince 2024

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., v platném znění bez ohledu na výsledek obhajoby;
- bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému a bude dostupná k nahlédnutí;
- jedno vyhotovení bakalářské práce v listinné podobě bude ponecháno Univerzitě Tomáše Bati ve Zlíně k uložení;
- na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- podle § 60 odst. 1 autorského zákona má Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou práci – nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- pokud je výstupem bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá; neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji, že

- jsem na bakalářské práci pracoval(a) samostatně a použitou literaturu jsem řádně citoval(a); v případě publikace výsledků budu uveden(a) jako spoluautor;
- odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou obsahově totožné.

V Uherském Hradišti, dne 30.04.2025

.....
podpis autora

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zabývá tématem vyrovnání se s nadměrnou zátěží v zaměstnání se zaměřením na skupinu zaměstnanců Českých drah. První část práce se zaměřuje na pojmy jako je stres, jaké jsou jeho formy a druhy. Rozebrán je i syndrom vyhoření, jaké jsou jeho projevy a jakými způsoby je mu možno předcházet, věnuje se i tématu posttraumatického syndromu a smrti a svou pozornost také věnuje legislativě předpisů strojvedoucích. Druhá část práce představuje společnost České dráhy a.s., profesi strojvedoucího a mimořádné události, ke kterým může v rámci železniční dopravy dojít. Analytická část pak zkoumá formou kvantitativního výzkumu dopad nadměrného zatížení v zaměstnání na zaměstnance v roli strojvedoucího u Českých drah. Závěrem práce předkládá nápady pro zlepšení rovnováhy pracovního a soukromého života zaměstnanců, podává návrh na vytváření podpůrné pracovní kultury a řeší konkrétní faktory, které by zaměstnancům napomohly v oblasti řízení stresu.

Klíčová slova: stres, syndrom vyhoření, posttraumatický syndrom, smrt, mimořádné události, strojvedoucí, České dráhy

ABSTRACT

This bachelor thesis focuses on the topic of coping with excessive job stress, focusing on a group of employees of Czech railways. The first part of the thesis focuses on concepts such as stress, its forms, and types. Burnout syndrome is also discussed, including its symptoms and preventive measures, as well as the topic of post-traumatic syndrome and death, with attention paid to the legislative regulations concerning locomotive engineers. The second part of the thesis introduces the company Czech railways, a.s., the profession of locomotive engineer, and extraordinary events that may occur within railway transportation. The analytical part then examines, through quantitative research, specific cases and the impact of excessive workload on employees in the role of locomotive engineers at Czech railways. In conclusion, the thesis shares ideas for improving the work-life balance of employees, proposes the creation of a supportive work culture, and addresses specific factors that could help employees in stress management.

Keywords: stress, burnout syndrome, post-traumatic syndrome, death, extraordinary events, locomotive engineer, Czech railways

Rád bych poděkoval vedoucí bakalářské práce Mgr. Anně Soukupové za odborné vedení při zpracování práce, vstřícnost, poskytnutí užitečných rad a důvěru.

Dále bych rád poděkoval svému vedoucímu Ing. Lukáši Balcárkovi, za pomoc při distribuci dotazníků mezi strojvedoucími.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD.....	11
I TEORETICKÁ ČÁST	12
1 STRES	13
1.1 PŘÍČINY STRESU	14
1.2 FÁZE STRESU	14
1.3 STRESORY	17
1.4 SHRNUÍ STRESU	18
2 DALŠÍ PROJEVY STRESU	19
2.1.1 Syndrom vyhoření	19
2.1.2 Prevence	22
2.2 POSTTRAUMATICKÝ SYNDROM.....	23
2.2.1 PTSD	23
2.2.2 Druhotný syndrom	24
3 SMRT A TRUCHLENÍ	25
4 LEGISLATIVA STROJVEDOUCÍCH	27
4.1 ZÁKON Č. 266/1994 SB.	27
4.2 VYHLÁŠKA 16/2012 SB.....	28
II PRAKTICKÁ ČÁST	29
5 ČESKÉ DRÁHY A PRÁCE STROJVEDOUCÍHO	30
5.1 PŘEDSTAVENÍ SPOLEČNOSTI ČESKÉ DRÁHY, A.S.....	30
5.2 PŘEDSTAVENÍ PROFESE STROJVEDOUCÍHO.....	30
5.2.1 Aspekty práce strojvedoucího	31
5.2.2 Nadměrná zátěž v zaměstnání strojvedoucího	32
5.2.3 Nepravidelné směny	32
6 MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI V PRÁCI STROJVEDOUCÍHO	34
6.1 PŘÍČINY.....	34
6.1.1 Nepříznivé podmínky	34
6.1.2 Technická porucha vozidla	34
6.2 DOPADY MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ	35
6.3 OPATŘENÍ PŘI MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI.....	36
7 ANALYTICKÁ ČÁST	38
7.1 RESPONDENTI.....	40
7.3 VYHODNOCENÍ VÝZKUMNÝCH PŘEDPOKLADŮ A HYPOTÉZ	58
7.4 SHRNUÍ.....	62
7.4.1 Doporučení	63

ZÁVĚR.....	66
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	69
SEZNAM OBRÁZKŮ	72
SEZNAM GRAFŮ	73
SEZNAM TABULEK.....	74
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	75
SEZNAM PŘÍLOH.....	76

ÚVOD

Současná pracovní prostředí přinášejí řadu výzev, přičemž jednou z nejčastějších je nadměrný pracovní stres. V dnešní uspěchané společnosti se jednotlivci napříč různými profesemi potýkají se značným tlakem a požadavky, což vede k škodlivým dopadům na jejich fyzické i duševní zdraví. Mezi tyto profese se řadí i profese strojvedoucích, kteří se vypořádávají s komplexními výzvami železniční dopravy a čelí jedinečným stresorům a rizikům spojených s jejich rolí.

Přitažlivost profese strojvedoucího historicky poutala ambice mnoha jedinců, zejména těch s láskou k železnici a vlakům. Nicméně romantizovaný obraz malebných cest a scénérií skrývá realitu práce, která zahrnuje množství výzev a zodpovědností. Od zajištění bezpečnosti cestujících a nákladu až po řešení nečekaných událostí na kolejích, strojvedoucí nesou značné břímě ve svých každodenních povinnostech. Jedním z těchto strojvedoucích jsem i já sám, a proto jsem si pro svou bakalářskou práci vybral právě toto téma.

Ve své práci jsem si vzal za cíl prozkoumat problematiku vyrovnávání se s nadměrným pracovním stresem s důrazem na zkušenosti strojvedoucích v rámci Českých drah. Analyzováním různých aspektů zaměřených na řešení tohoto problému se pokusím přiblížit složitost této profese a nabídnout vhledy do zlepšování pohody zaměstnanců železniční dopravy.

V následujících sekcích se práce zaměří na teoretická východiska stresu, syndromu vyhoření a posttraumatického syndromu, poskytující porozumění psychologickým a fyziologickým aspektům pracovního stresu. Následně práce seznámí se společností České dráhy, představí profesi strojvedoucího a prozkoumá mimořádné události, které se mohou v rámci železniční dopravy vyskytnout. Prostřednictvím kvantitativního výzkumu a analýzy se práce zabývá konkrétními případy nadměrné pracovní zátěže u strojvedoucích Českých drah a v závěru navrhuje opatření pro podporu pracovního prostředí a minimalizaci negativních dopadů pracovního stresu.

I.**TEORETICKÁ ČÁST**

1 STRES

Stres je fyziologická a psychologická odpověď těla na nepříznivé stimuly, známé jako stresory. Definice stresu je široce diskutována a existuje několik přístupů k jeho pochopení. Biologický přístup naznačuje, že stres je adaptivní reakcí organismu na změny v prostředí, které mohou zahrnovat různé faktory, jako jsou například extrémní teploty a genetické predispozice k reakcím na stres. Tělo se snaží přizpůsobit těmto změnám v prostředí a udržet si rovnováhu prostřednictvím různých mechanismů, včetně uvolňování hormonů stresu, například adrenalinu a kortizolu. (Mareš, 2012)

Mareš ve své publikaci uvádí: „Každá závažnější změna je stresem bez ohledu na to, zda si ji daný člověk přeje nebo ne“. (Mareš, 2012)

Stres je přirozenou a důležitou součástí života jedince. Když jsme vystaveni stresu, hormon noradrenalin se uvolňuje v našem těle a hraje klíčovou roli jako přenašeč vzruchů. Tento hormon má důležité funkce: podporuje tvorbu nových vzpomínek a myšlenek, což znamená, že nám pomáhá být kreativnějšími a lépe se učit z nových zážitků. Současně působí jako přirozené antidepresivum, takže nám pomáhá cítit se lépe a pozitivněji. Navíc povzbuzuje naši kreativitu a může nás inspirovat k novým nápadům a řešením. Je fascinující, jak náš organismus reaguje na stresové situace a jak hormony ovlivňují naše myšlení a náladu (Joshi, 2007).

Podle Baštecké a Goldmanna (2001) získalo slovo "stres" nejednoznačný význam. Před dvaceti třemi lety si Richard Neufeld (1982) posteskl, že problém s jednotnou definicí se řeší už více než desetiletí a dosud není konečný výsledek. Navrhuje, abychom opustili představu, že stres lze přesně definovat jako teoretický pojem, a smíříme se s tím, že všichni dobře víme, o čem mluvíme. Neufeld uvádí několik pohledů na stres podle různých autorů místo jednotné definice:

- Hans Selye - stres je stav projevující se jedinečným syndromem, který zahrnuje všechny změny v biologickém systému.
- Richard S. Lazarus - stres ohrožuje pohodu a zahrnuje nepříjemné emoce.
- J. E. McCrath - stres předpokládá požadavky prostředí (fyzické nebo sociální).
- J. R. French, W. Rogers, S. Cobb - stres se projevuje v situacích osobního selhání, kdy jedinec nedokáže splnit požadavky prostředí, nebo v situacích osobního nezdaru.

- W. H. Teichner - stres je odchylka, která vyvolává nepříznivou nerovnováhu mezi aktivací a schopností zpracovávat informace.
- R. B. Cattell, I. H. Scheier - stres se projevuje reakcemi adrenokortikotropního hormonu (ACTH), které jsou určeny faktorovou analýzou. Dále se projevuje i osobnostním rozměrem (schopnost čelit výzvám nutnosti přizpůsobit se versus schopnost nechat problematiku nevyřešenou a ustoupit).
- Mezidobí 1973-1978: Mezi lety 1973 - 1978 se řada autorů vyjadřovala, že stres zahrnuje osobní prožitky popisované jako "ohrožení ega", "bolest" nebo "vina". Jako tvůrci pojmu stres, jsou považováni W.B. Cannon, H. Selye a R.S. Lazarus.

1.1 Příčiny stresu

Jak bylo zmíněno výše, stresem se míní fyziologická a psychologická reakce na negativní vlivy prostředí, která může způsobovat napětí a negativní emoce. Jedná se o přirozenou obrannou reakci těla na situace vnímané jako ohrožující, náročné nebo stresující. Stres může mít různé příčiny, jako je pracovní vytížení, osobní problémy, finanční obtíže nebo náročné situace, kterým nejsme schopni čelit. Při stresu se vylučují hormony, které zvyšují srdeční tep a krevní tlak, což ovlivňuje fyzické a psychické zdraví člověka. Stres může být jak krátkodobý – například při překonávání náročné situace, tak i dlouhodobý, pokud jsme vystaveni chronickému stresu. Je důležité se naučit zvládat stres a přijímat strategie, které nám pomohou se s ním vyrovnávat a udržovat duševní i fyzickou pohodu. (Jochmanová a kolektiv, 2021)

1.2 Fáze stresu

Kanadský lékař, biolog, chemik a endokrinolog Hans Selye se zabýval nespecifickou odpovědí organismu na stresory a je považován za prvního, kdo prokázal existenci biologického stresu, tzv. kortikoidního pojetí stresu. Nejprve se zaměřil na studium zvýšené funkce nadledvinek ve stresových situacích, kdy začal své výzkumy provádět na zvířatech, která vystavoval náročným situacím a pozoroval změny ve fungování jejich fyziologických funkcí, přičemž se zaměřil na činnost endokrinního systému. Dle jeho tvrzení docházelo vždy ke stejnému souboru fyziologických reakcí bez ohledu na povahu zátěže (stresoru). Tento soubor reakcí organismu na ohrožení pojmenoval General Adaptation Syndrom - GAS (Obecný adaptační syndrom), který je rozdělen do tří fází: poplachová fáze, fáze rezistence a fáze vyčerpání.

Poplachová fáze (A) je charakterizována konfrontací organismu se stresorem a vyhlášením poplachu organismu. V této fázi se mobilizují všechny síly organismu a zvyšuje se srdeční tep, krevní tlak, pocení a dýchání, kdy je organismus připraven na tzv. reakci fight or flight ("Boj nebo útěk").

Fáze rezistence (B) je důležitá z hlediska bojové schopnosti organismu a jeho odolnosti vůči stresorům. Lidé v této fázi mohou pociťovat zhoršení svého fyzického stavu, jako jsou žaludeční vředy, kardiovaskulární onemocnění a astma. Při příliš dlouhém trvání této fáze může dojít k trvalému poškození organismu a následné fázi vyčerpání.

Ve fázi vyčerpání (C) se pak organismus již docela podřizuje stresoru a hroutí se. Projevy této fáze mohou zahrnovat deprese, dokonce s potencionálními myšlenkami na sebevraždu.

Kritika Hansových výzkumů spočívá v tom, že se zabýval studiem zvířat místo lidí a tím pádem zcela vyloučil emoce. Jeho výzkumy však představují dobrý výchozí bod pro tuto problematiku.

Krátkodobý útlum během fáze A naznačuje, že po prvním setkání organismu se stresem se dočasně sníží odolnost jedince. V té době se tělo soustředí na využití všech svých sil k překonání situace. Protože psychika a tělo jsou provázány, u většiny lidí se tyto fyziologické fáze překrývají s psychologickými. Fáze B, známá jako rezistence, záleží hlavně na individuálním nastavení člověka a na síle každého jednotlivce. Pokud trvá příliš dlouho, vždy přichází fáze vyčerpání, tedy fáze C. (Selye, 2016)

Jiným faktorem, který umožňuje rozlišovat stres, je jeho působení v čase. Z tohoto hlediska je možné stres rozdělit na akutní a chronický stres. Akutní stres je představován náhlým vystavením se zátěži a jeho intenzita není obvyklá. Reakce organismu na tuto situaci může být nepřiměřená a neadekvátní jejím požadavkům. Hlavní charakteristikou akutního stresu je vyzývavost. Tato výzva může například spočívat v úspěšném zvládnutí školní zkoušky nebo dosažení osobního rekordu ve sportu. Chronický stres je dlouhodobá zátěž, se kterou se organismus snaží vyrovnat, avšak ne vždy bez negativních důsledků. I když dochází k určité míře adaptace, trvalá aktivace stresových mechanismů může vést k fyzickému i psychickému vyčerpání. Chronický stres se objevuje v situacích, které nelze snadno kontrolovat ani řešit. Zvláštní formou je intermitentní stres, který se střídavě objevuje a ustupuje. Takové opakované výkyvy narušují rovnováhu fyziologických procesů, přičemž organismus nemá dostatek času na plné

přizpůsobení, což může z dlouhodobého hlediska představovat zdravotní riziko (Humpl a kolektiv, 2013).

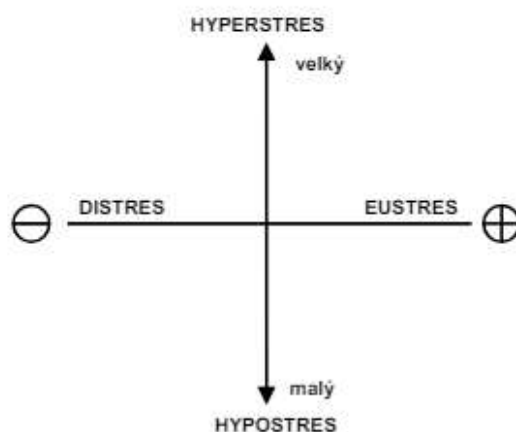
Křivohlavý (2001) dělí stres na: distres, eustres, hyperstres a hypostres.

Podle Křivohlavého (2001) se stres definuje jako negativní emocionální prožitek, který je spojen s biochemickými, fyziologickými, kognitivními a behaviorálními změnami. Tyto změny mají za cíl přizpůsobit se situaci, která člověka ohrožuje nebo jí nelze změnit. Stresová situace vychází z poměru mezi intenzitou stresového faktoru (stresor) a schopností jedince se s ní vyrovnat. Stres se projevuje, když intenzita stresu v situaci převyšuje možnosti jedince ji zvládnout. Tento nadměrný tlak narušuje rovnováhu organismu a způsobuje vnitřní napětí. Stresové faktory mohou být závažné (např. úmrtí manžela) nebo soubor menších problémů. I když se traumatické situace jako úmrtí manžela mohou jevit jako jediné kritické stresory, obvykle jsou provázeny dalšími faktory, jako jsou sociální, ekonomické a intimní problémy.

V rámci základní klasifikace je možné rozdělit stres na dva typy - eustres, který je považován za pozitivní a distres, který je vnímán jako negativní. Navíc je možné stres dále rozdělit na hypostres, což je menší zatížení a hyperstres, což představuje větší zatížení (Křivohlavý, 1994):

- Eustres: Podle Vymětala (2003) lze eustres definovat jako situaci, ve které jedinec vnímá a hodnotí zátěž jako výzvu a úspěšně ji prožívá. To vede k zvýšení katecholaminů a potlačení kortizolu, což má za následek vyšší imunitní reakci. Příkladem eustresu je náročná práce, která přináší radost. Nicméně, Vymětal (2003) také upozorňuje na kombinaci eustresu s distresem. Typickým příkladem může být náročná práce, která sice přináší výzvy a uspokojení, ale je současně provázena pocitem nedostatku motivace.
- Distres: Vymětal (2003) uvádí příklad distresu jako nevyhnutelnou potřebu překonat překážky, které jednotlivci považují za nepřekonatelné, kdy mají pocit, že není žádné východisko z dané situace, úplný pocit marnosti. Možná se také může objevit pocit zoufalství.
- Hypostres: může být popsán jako stres, který nepřesahuje stanovený limit a jednatel je schopen adaptovat se na novou situaci. Jedná se tedy o stres, který nezasahuje do rovnováhy organismu a osobnosti jednotlivce. (Humpl a kolektiv, 2013)

- Hyperstres: se definuje jako stres, který překračuje tuto hranici a vyvolává nerovnováhu jednotlivce v nové situaci. Jedná se o nadměrné zatížení (Humpl a kolektiv, 2013).



Obrázek 1 Stres, Křivohlavý (1994, s. 8)

1.3 Stresory

Podle Švingalové (2006) jsou stresory definovány jako „činitele, podněty různého charakteru, které jsou subjektivně prožívány a kognitivně hodnoceny jako zátěžové“. Stresor je považován za negativní jev, který ovlivňuje jedince a způsobuje mu stres. Může se jednat o jakoukoli zátěž, která má negativní dopad na jedince. Ten může být vystaven jednomu nebo více stresorům současně. Čím více stresorů, tím větší je vyvolaný stres.

Stresory mohou být řazeny podle různých kritérií. Dle Venglářové (2011) a Křivohlavého (1994) se rozlišují stresory na malé a velké. Malé stresory, známé také jako ministresory nebo mikrostresory, mohou být jak psychického, tak i fyzického původu. Příklady zahrnují ponižování, nedostatek lásky, ale také například drobné fyzické nepohodlí, jako je dlouhodobé sezení v nepohodlné pozici nebo mírný hluk. Pokud se však na jedince podepisuje více těchto ministresorů, jejich účinek se rozšiřuje a může vést i ke vzniku psychických či fyzických onemocnění. Naopak makrostresory představují obrovskou až hroživou zátěž, kterou člověk není schopen zvládnout. Mezi typické makrostresory patří například přírodní katastrofy, války, těžké finanční problémy nebo těžká životní traumata. Tyto události mají potenciál výrazně ovlivnit nejen psychiku jedince, ale i jeho fyzické zdraví.

Stresory lze dále rozdělit do následujících kategorií:

- Fyzikální faktory: nadměrné světlo, hluk, radiace, ultrafialové a infračervené záření, silné magnetické pole nebo změna tlaku.
- Fyziologické faktory: nedostatek pohybu, nezdravé stravovací návyky, přetěžování páteře.
- Psychologické faktory: nedostatek pozitivního myšlení, nesplněná očekávání, věk.
- Sociální faktory: vliv jedince na druhého, osobní vztahy, pracovní vztahy.
- Traumatické faktory: životní události, jako je úmrtí, svatba, rozvod, ztráta zaměstnání nebo vážné nemoci.
- Vznik stresu v dětském věku: prožívání stresových situací v dětství může mít dlouhodobé následky. Jedná se o stres způsobený například u týraných a zneužívaných dětí nebo dětí rodičů alkoholiků (Venglářová, 2011)

1.4 Shrnutí stresu

Podle Mareše (2012) a Van Der Kolka (2021) je psychologický přístup k stresu, subjektivní vnímání jednatelce a jeho schopnost reagovat na stresory, které se mohou objevit ve formě pracovního tlaku, mezilidských konfliktů a emocionálních obtíží. Osoba se může cítit přepracovaná a bez schopnosti zvládat všechny požadavky, které jsou na ni kladeny, přičemž vzniká stresová situace. Psychologové se zabývají studiem stresových situací a vyvíjejí strategie, jak pomáhat jednotlivcům vyrovnat se s nimi a snížit negativní dopady stresu. Další definice stresu přichází z behaviorálního hlediska, které zdůrazňuje viditelné změny v chování a vnímání, které jsou spojené se stresem. Do těchto změn patří například podrážděnost, nespavost, úzkost, horší koncentrace a pocit vyčerpání. Tyto příznaky mohou výrazně ovlivnit každodenní fungování jednatelce a jeho schopnost plnit pracovní, osobní a sociální povinnosti. Celkově lze tedy říci, že stres je nežádoucí fyziologická reakce na stresory, které mohou být jak fyzické, tak psychologické. Jde o komplexní reakci, která ovlivňuje tělo i mysl jednatelce a může tak mít významný dopad na jeho zdraví a celkovou kvalitu života. Je důležité se naučit rozpoznávat stresové situace a vyvíjet strategie pro jejich efektivní kontrolu a minimalizaci jejich negativních důsledků. Různé metody zvládání stresu, jako je cvičení, meditace, relaxace a podpora sociálních vztahů, mohou pomoci jednotlivcům snižovat stres a dosahovat větší pohody a životní spokojenosti.

2 DALŠÍ PROJEVY STRESU

2.1.1 Syndrom vyhoření

Výskyt tohoto syndromu je ovlivněn pohlavím a věkem, přičemž ženy a mladí lidé se zdají být více náchylní k extrémnímu pracovnímu stresu a tlaku. Extrémní stres se však netýká jen pracovního prostředí. Studenti prezenčního studia (95 %) a nezaměstnaní lidé (95 %) zažili během posledního roku větší nebo extrémní míru tlaku a stresu než jakákoli jiná skupina pracujících. (MHUK, 2023)

Jedním z následků dlouhodobého vystavení se zmíněným stresovým faktorům může být tzv. "burnout syndrome" - syndrom vyhoření. Syndrom vyhoření představuje označení pro psychologický i medicínský problém, který se projevuje ztrátou zájmu a smyslu v pracovní činnosti vykonávané jednotlivcem. Syndrom vyhoření představuje duševní stav, který vzniká v důsledku dlouhodobého pracovního stresu. Tento syndrom se objevuje v různých profesích, ale je zejména častý u povolání, kde je intenzivní kontakt s lidmi a vysoká míra zodpovědnosti. Mezi povolání s vysokým výskytem syndromu mohou patřit: lékaři, učitelé, sociální pracovníci, zdravotní sestry atd. Jedná se o dlouhodobý negativní efekt, který má základní vliv na zdraví a kvalitu života postižených jedinců (Švingalová, 2006).

Janečková popisuje v publikaci Venglářové (2011) syndrom vyhoření jako „profesionální selhávání na základě vyčerpání vyvolaného zvyšujícími se požadavky od okolí nebo od samotného jedince. Zahrnuje ztrátu zájmu a potěšení, ztrátu ideálů, energie i smyslu, negativní sebe ocenění a negativní postoje k povolání.“

V článku Caballero a kolektiv (2022) je popsán syndrom vyhoření podle modelu Maslacha a Jacksona. Tento syndrom je charakterizován vyčerpáním, depersonalizací a sníženým osobním naplněním, což může mít za následek fatální následky. Vyhoření je tedy postupujícím a dynamickým procesem, který vychází z nahromadění negativních podnětů a nevhodného zvládání dlouhodobé pracovní zátěže, tedy faktorů spojených s prací, zaměstnavatelem, pracovní situací a osobností jedince.

Stock (2010) shrnuje ve své knize "Syndrom vyhoření a jeho zvládání", že syndrom vyhoření není zcela totožný s pojmem stres, ačkoli mnozí lidé tento postoj zastávají. Též není považován za nemoc, neboť dosud není zařazen do mezinárodní klasifikace nemocí.

Vznik syndromu vyhoření je následkem trvalého stresu, přičemž stresové faktory (fyzické, psychické a sociální) hrají významnou roli v jeho vzniku.

Jedním z projevů syndromu vyhoření jsou pocity zoufalství, bezmoci, ztráty kontroly nad sebou, strachu, prázdnoty, apatie, nedostatku energie, slabosti, dlouhodobé únavy, napětí ve svaích, bolesti zad, poruch spánku, paměti a koncentrace atd. Dalším znakem syndromu vyhoření je odvrácení od práce a pokles výkonnosti. Zaměstnanci často přecházejí do lhostejného postavení vůči okolí a vůči svému povolání. Odvrácení znamená postupnou ztrátu idealismu, cílevědomosti a zájmu. Pokles výkonnosti se nejčastěji projevuje delší dobou plnění pracovních úkolů než dříve. Naopak regenerace prostřednictvím volného víkendu nebo dovolené postiženému nepomáhá a nevede k dostatečnému odpočinku. (Stock, 2010)

Křivohlavý (2003) analyzuje stres jako fyziologickou a psychologickou reakci na stresory. Člověk, který je ve stavu vyhoření, vnímá, že nemá žádnou hodnotu jako jedinec. Prožívá úplné vyčerpání veškerých sil, energie, osobního zaujetí a nadšení. Je neschopen se rozhodovat, proti čemukoli se postavit nebo naopak se do něčeho zapojit. Nemá ve velké vážnosti sám sebe ani své činy, spíše naopak. Necítí se být schopný řešit ani sebemenší problémy, které ho tíží. I nejmenší aktivita (námaha) se mu zdá nadlidská (extrémně obtížná). Vše kolem něj ho příliš zatěžuje. Ztratil veškeré iluze, ideje, naděje a plány a žije v konstantním napětí i když nic nedělá.

Vyhoření je zahrnuto v jedenácté revizi Mezinárodní klasifikace nemocí (MKN-11) jako fenomén spojený s prací a je nezbytné přesvědčit, že by mělo být zařazeno jako samostatný zdravotní stav. Je podrobně popsáno v kapitole nazvané "Faktory ovlivňující stav zdraví nebo kontakt se zdravotnickými službami", která zahrnuje příčiny, proč lidé vyhledávají zdravotnickou pomoc, avšak ty nejsou považovány za nemoci či zdravotní stavy. Vyhoření je v MKN-11 definováno následovně: "Vyhoření je syndrom, který vzniká v důsledku dlouhodobého stresu v pracovním prostředí, jenž nebyl účinně zvládnut. Projevuje se třemi dimenzemi: pocitem vyčerpání energie nebo úplného vyčerpání, zvýšenou emocionální distancí od pracovního místa nebo negativismem a cynismem spojenými s prací a sníženou profesní efektivitou. Vyhoření je specificky spojováno s pracovním prostředím a nemělo by se používat k popisu zkušeností v jiných oblastech života." burnout byl také zařazen do MKN-10 ve stejné kategorii jako v MKN-11, avšak nová definice je podrobnější. Světová zdravotnická organizace plánuje vypracovat doporučení pro duševní pohodu

na pracovišti, která se budou zakládat na důkazech, a je nutné přesvědčit vedení firem, odbory a vládu o tom, že je to důležité. (WHO, 2019)

Poslední léta přinesla významné změny ve světě díky sociálním a technologickým proměnám a důležitým globálním událostem, jako je pandemie a ekonomická krize. Moderní životní styl výrazně ovlivnil rovnováhu mezi prací a soukromým životem a přinesl do našich životů stresové faktory, které mnoha lidem způsobují syndrom vyhoření. Server Mental Healt UK (MHUK) provedl průzkum mezi 2 060 dospělými pracujícími ve Spojeném království, aby zjistil veřejné vnímání tohoto syndromu. Obvyklé příznaky vyhoření zahrnují častý pocit únavy a vyčerpání, pocit bezmoci a omezenosti, a také pocit osamělosti ve světě. Dalšími příznaky jsou cynický nebo negativní pohled na život, sebe pochybnost, sklony k prokrastinaci a problémy s dokončením věcí. Přetížení je také častým projevem vyhoření. Když byli účastníci průzkumu požádáni, aby identifikovali příznaky vyhoření, 93 % z nich správně identifikovalo některé z těchto příznaků. Nicméně 68 % účastníků omylem identifikovalo minimálně jeden příznak úzkosti, což dokládá, jak snadno mohou být příznaky vyhoření zaměňovány s projevy jiných obtíží, a díky tomu zůstává problém často neodhalený. Vyhoření není něco, co by samo od sebe přešlo. Právě naopak, pokud neřešíte hlavní problémy, které vyhoření způsobují, situace se může ještě zhoršit. Nedbání na příznaky vyhoření může mít dlouhodobé negativní dopady na fyzické i duševní zdraví. Můžete také ztratit schopnost a energii potřebnou k efektivnímu plnění pracovních povinností, což může ovlivnit i jiné oblasti života. Syndrom vyhoření je velmi rozšířený, ale často nepochopený a s negativním dojmem, představuje značné náklady jak pro zdraví a pohodu zaměstnanců, tak pro produktivitu zaměstnavatelů. (MHUK, 2023)

Vedoucí pracovníci a profese s neustálým mezilidským kontaktem patří mezi ty, kteří nejvíce trpí pracovním stresem. Nicméně, tato forma stresu může být pro tyto profese příležitostí k nalezení nových způsobů jednání a motivací ke změně stereotypních postupů. Je v zájmu společnosti, aby se starala o své zaměstnance a zajistila jim dobré pracovní podmínky a samotný obsah práce. Toto může mít významný vliv nejen na výkonnost zaměstnanců, ale také na jejich motivaci, spokojenost a ochotu pracovat. (Pauknerová, 2006).

2.1.2 Prevence

Ideální je syndromu vyhoření předcházet. Kebza a Šolcová (2003) ve své knize uvádí těchto 8 typů prevence:

- Být otevřený tomu, co se kolem nás děje, zajímat se o okolí a snažit se porozumět všemu, co se děje jako něčemu zajímavému a smysluplnému.
- Nebojovat se změnami. Považovat je za něco normálního a přirozeného a vidět v nich příležitost, jak ukázat své schopnosti.
- Nezůstat pasivní při stresových událostech, aktivně hledat způsoby, jak se s nimi vypořádat, rozhodnout se podniknout vhodné kroky.
- Počítat s tím, že stresové situace se budou vyskytovat. Je důležité si uvědomit, že se jim nelze ve světě dnes vyhnout a hodnotit je s tímto vědomím. To platí zejména pokud se ocitneme v situaci, kde je napětí součástí našeho každodenního života.
- Umět oddělit stres od ostatních životních aktivit, například omezit pracovní stres a nechat starosti za dveřmi kanceláře a naopak nepřenášet problémy s partnerem nebo rodinou do zaměstnání.
- Péče o dobré a pevné vztahy s lidmi. Silné sociální propojení a pevné vazby s ostatními nám hodně pomáhají při zvládání stresu. Pocit podpory od ostatních, pocit příslušnosti k někomu a možnost sdílet své problémy s blízkými nám všem pomáhají lépe zvládat obtíže v životě.
- Vytvořit si pozitivní prostředí kolem sebe, soustředit se na zdroje stresu, které jsou v naší moci, najít si uspokojivou práci, aktivně a rozumně řešit problémy s partnerem a dětmi. Harmonie v rodině nám poskytuje nezbytnou podporu pro obnovu energie vyčerpané vysokými pracovními nároky.
- Rozvíjet zdravý životní styl. Aktivní přístup k životu a zodpovědnost za vlastní zdraví jsou spojeny s dodržováním správného životního stylu, dostatkem spánku, dostatečnou pohybovou aktivitou a odstraněním škodlivých zvyků (kouření, pití alkoholu a dalších závislostí).

2.2 Posttraumatický syndrom

V dnešní době je nejčastěji spojována posttraumatická stresová porucha (PTSD) s psychickými následky krizových a katastrofických situací. Tato diagnóza se poprvé objevila v Diagnostickém a statistickém manuálu duševních poruch (DSM) v 80. letech minulého století. První vydání DSM z 50. let zahrnovalo diagnózu "traumatická neuróza", která již tehdy popisovala základní příznaky dnešní PTSD. Původní výzkum se zaměřoval především na válečné veterány a vězně z koncentračních táborů. Později však bylo zjištěno, že i přírodní katastrofy mohou vést ke stejným obtížím a takové psychické následky jsou častější, než se původně předpokládalo. (Kohoutek a Čermák, 2009)

2.2.1 PTSD

Van Der Kolk (2021) vypráví ve své knize o léčbě PTSD, u veteránů z války. „Když jsme jim předepisovali silné léky, muži často pocíťovali takovou únavu, že sotva dokázali vykonávat normální činnosti. Když jsme je žádali, aby přesně popsali traumatickou událost, často jsme nechtěně vyvolali silné vzpomínky, místo abychom jim pomohli vyřešit problém. Mnoho z nich ukončilo terapii, protože jsme jejich stav ještě zhoršili místo toho, abychom jim pomohli. Zlom nastal v roce 1980, kdy skupina vietnamských veteránů s podporou newyorských psychoanalytiků Chaima Shatana a Roberta J. Liftona úspěšně lobbovala u Americké psychiatrické asociace za stanovení nové diagnózy: PTSD, která zahrnovala soubor příznaků, které se větším či menším rozsahem vyskytovaly u všech našich veteránů. Systematické rozpoznávání příznaků a jejich zařazení do jedné poruchy nakonec pojmenovalo utrpení lidí ochromených hrůzou a bezmocí. Zavedení koncepčního rámce PTSD připravilo půdu pro radikální změnu v porozumění našim pacientům. To nakonec vedlo k rozsáhlému výzkumu a snahám o nalezení účinné léčby.“

Přestože si pacienti často nemohou vzpomenout na okolnosti a konkrétní aspekty traumatické události, příznaky PTSD jsou často spojené se sníženou kvalitou spánku a poruchami spánku. Další příznaky zahrnují zvýšenou bdělost, nadměrnou aktivaci a abnormální připravenost na úzkostné reakce. Tyto příznaky jsou způsobené chronickým nadměrným podrážděním autonomního nervového systému (Rothschild, 2000).

V důsledku toho je také pozorována vysoká ostražitost, která vychází z pocitu neustálého ohrožení. Pacienti se vyhýbají situacím, emocím, myšlenkám a pocitům, které jim připomínají traumatizující události (Praško a kolektiv, 2003).

Traumatickou reakci lze taktéž vyvolat prostřednictvím fyzického stavu, který je podvědomě propojen s prožitým traumatem, jako například zvýšená srdeční frekvence způsobená fyzickým cvičením nebo požitím kávy (Rothschild, 2000).

Viditelné jsou rovněž tendence emocionálního uzavírání a oddělování od ostatních (Praško a kolektiv, 2003)

PTSD, jak ji definuje Ford (2009), je proces, který nastává po emocionálně náročné a stresující události, přesahující intenzitou běžné lidské zkušenosti. Typickými příklady takových událostí jsou válečné konflikty, únosy, hrozby na život, živelné katastrofy a násilné trestné činy. Lidé trpící PTSD se na první pohled mohou jevit naprosto normálně, avšak často vnitřně bojují o emocionální přežití a jsou emočně velmi nestabilní. Ztratili svou víru v bezpečný svět a snaží se různými způsoby zajistit se proti potenciálním nebezpečím, což přináší řadu výzev.

2.2.2 Druhotný syndrom

Špatenková (2017) uvádí druhotnou posttraumatickou reakci nebo posttraumatickou poruchu, stres ze soucitu, nebo syndrom vyčerpání ze soucitu, také nazývaný "indukované trauma". Tento fenomén se projevuje zejména při práci s klienty, kteří zažili zvláště těžkou traumatickou událost, například katastrofy, násilí nebo jiné trestné činy, ale také při práci s nevyléčitelně nemocnými nebo psychicky nemocnými osobami. Pracovníci v krizové intervenci se v takových případech setkávají s příběhy klientů, kteří prožili extrémně traumatickou událost jako znásilnění, sebevraždu, násilí na dítěti nebo zranění. Jsou vystaveni intenzivním emocím, jako je zoufalství, panika, vztek a hněv. Tato skutečnost vyžaduje neustálou revizi jejich názoru na smysl utrpení a smysl života, stejně jako revizi jejich postojů k lidem a ke světu. Setkávání se s nezaslouženým utrpením jiných lidí a nepochopitelnou krutostí staví pracovníky v krizové intervenci před otázky týkající se jejich víry, řádu a bezpečnosti světa, jejich vlastní nedotknutelnosti a zatěžuje je existenciálními dilematy. Tyto přenesené těžko snášené zážitky osob, které se staly obětmi takových traumatických událostí, ulpívají na bedrech těchto pracovníků. Setkávání se s extrémním utrpením a těžkými životními příběhy klientů, zejména v kontextu krizové intervence, nevyhnutelně otevírá otázky smrtelnosti. Tyto zkušenosti vedou pracovníky k hlubšímu zamyšlení nad podstatou smrti, její nevyhnutelností a vlivem na lidské vnímání smyslu života.

3 SMRT A TRUCHLENÍ

Smrt je konečnou fází umírání, kdy dochází k nevratným biologickým a lékařským změnám v těle, které zabraňují obnovení základních procesů. Zážitek ze smrti druhé osoby pomáhá jedinci pochopit podstatu smrti. Pochopitelný je strach z neznáma, který vede k nutkání se chránit. Přestože si lidé uvědomují, že zemřou, nevěnují tomu příliš pozornosti a raději se snaží vytěsnit nebo popřít, co se děje. Ti, kteří zažili kóma nebo se jinak přiblížili smrti, občas akceptují svou konečnost, když jsou přesvědčeni o tom, že odcházejí. Pokud se od nadměrného strachu ze smrti oprostí, někteří lidé zažívají vnitřní osvobození a odolnost vůči nadcházející události. Studium smrti a s ní souvisejících okolností se nazývá thanatologie, která spojuje různé obory, jako jsou psychologie, filozofie a medicína (Janáčková, 2008)

Podle obvyklého časového pohledu na lidské bytí přichází stárnutí těsně před smrtí. Není překvapením, že se setkáváme s představami o stárnutí jako připomínce konečnosti života. Nejlepším způsobem, jak se připravit na odchod a umírání jako poslední fázi biologického života obecně je přijmout stárnutí jako normální jev. Smrt a umírání nejsou události, které by nás zasáhly znenadání. Cesta k uvědomění si naší smrtelnosti je průběžná a v průběhu našeho života, s přibývajícím věkem se stává aktuálnější. Jednotlivci na blížící se smrt reagují různě, a to včetně smíření a vyrovnání se s nevyhnutelným, ale také i s apatií a nezájmem. (Křivohlavý, 2002)

Příbuzní obvykle cítí nutnost být silní a nikdy neprojevit umírajícímu své obavy, starosti ani smutek. Z toho důvodu často svoje smutky skrývají a umírající k nim nemá přístup, pokud tak učiní. Společnost jim upírá právo plakat v těžkých chvílích. Většina odborníků a veřejnost si stále neuvědomuje přínosy projevu vzájemného smutku, který umírající a jeho rodina sdílejí. Někdy se dokonce stane, že příbuzný má více informací než nemocný, což může způsobit komunikační problémy. Je proto důležité si uvědomit, že diskutování o ztrátě a smutku může vést k zvýšeným obavám ze strany rodiny, které nemocný dobře vnímá, zejména z jejich neverbálních výrazových signálů. (Haškovcová, 2000)

Většina odborníků souhlasí s názorem, že je snazší zvládnout otevřený smutek než dlouhodobé potlačování trápení a neštěstí. Otevřený pláč a smutek zahajují proces dlouhodobého oživení psychických a fyzických sil. Stav, který se označuje jako hluchota nebo nemluvnost, je počátečním příznakem akutní ztráty. Přestože byla smrt pacienta po dlouhé a strašné nemoci oficiálně potvrzena, nešťastní příbuzní se s ní stále těžko smířují.

Proto je skutečně důležité udělat všechno, co pomáhá v procesu smutku, včetně tiššího a kratšího rozloučení u lůžka, kde došlo k úmrtí. Stejný účinek má také vystavení těla zemřelého. Bezprostředně po ztrátě převládá kombinace smutku, hněvu, beznaděje a hrůzy. Někteří lidé okamžitě začnou plakat, pro jiné je to obtížné. Smutek je velmi osobní pocit a projevuje se různými způsoby. To, co je vhodné a přiměřené pro jednu rodinu, nemusí být vhodné pro druhou. V terapeutické praxi může smutek vyvolávat také paradoxní projevy, jako je hysterický nebo hlasitý smích. Hluchota obvykle trvá až do pohřbu a postupně se její intenzita snižuje. (Haškovcová, 2000)

V počátečních fázích smutku se mnoho lidí, kteří truchlí, obklopuje přáteli, sousedy a známými a snaží se minimalizovat osamocení, zatímco jiní naopak preferují uzavření do sebe a tiché zpracování situace. Nejbližší příbuzní musí svědčit a identifikovat zemřelou osobu, to však až po tom, co jsou o to požádáni. Rodinní příslušníci se také zabývají přípravou pohřbu. Během pohřbu dochází k faktickému přijetí ztráty a začíná období smutku, kdy pozůstalí nejen truchlí nad zemřelým, ale také hledají novou identitu, nový způsob života po odchodu významné osoby. Proces smutku je náročný a někteří lidé si s ním neumějí sami poradit. Obvykle trvá celý rok a prochází několika fázemi, než je nalezena nová identita. Pozůstalým je uděleno právo na veřejný projev smutku po dobu šesti až osmi týdnů. Očekává se, že okolí bude tolerovat jejich slzy, depresivní nálady, rozrušení a neschopnost vykonávat domácí práce. Obvykle pozůstalý dokáže nahlížet na ztrátu novým způsobem přibližně po roce. Smutek a žal mohou někdy být patologickými procesy. Patologický druh smutku závisí na psychologických charakteristikách jednotlivce, zejména na jeho schopnosti překonat ztrátu. Smutek je přirozenou reakcí na ztrátu a je nezbytný pro vývoj nové identity. Některé skupiny pozůstalých jsou považovány za rizikové, protože s pravděpodobností očekáváme patologický průběh smutku. Příklady takových skupin mohou zahrnovat malé děti, které ztratily jednoho nebo oba rodiče, rodiče, kteří ztratili své jediné dítě, starší osoby, které ztratily životního partnera a zůstaly samy, apod. V poslední době se také věnuje pozornost utrpení dětí, které ztratily sourozence. Je důležité zmínit, že děti by neměly být vyloučeny z procesu smutku v případě, že někdo v domácnosti zemřel. Děti by měly být přítomny i na pohřbu. Každý mladý člověk se při takových příležitostech naučí přijmout skutečnost, že lidský život je omezený, a současně se vyrovnat se ztrátou, kterou je třeba přijmout. (Haškovcová, 2000)

4 LEGISLATIVA STROJVEDOUČÍCH

4.1 Zákon č. 266/1994 Sb.

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách (dále jen „zákon o drahách“) je základním dokumentem, který zpracovává příslušnou evropskou legislativu a upravuje základní části drážní dopravy na území České republiky. Tento zákon se vztahuje na dráhy železniční, tramvajové, trolejbusové a lanové. Dráhy důlní, průmyslové a přenosné nejsou předmětem tohoto zákona. Mezi tyto části patří podmínky pro výstavbu drah a stavby na těchto drahách, podmínky pro provozování drah, provozování drážní dopravy na těchto drahách a s tím spojená práva a povinnosti fyzických a právnických osob. Posledním bodem je pak výkon státní správy a dozoru ve věcech výše zmíněných drah. Pro potřeby této práce je důležitá část druhá, tedy podmínky pro provozování drážní dopravy na dráze železniční, zejména pak část sedmá, přesněji její druhá hlava, která se týká způsobilosti osob k řízení drážních vozidel. Zde jsou stanoveny základní podmínky pro řízení drážní vozidel. První podmínkou je získání licence strojvedoucího. V paragrafu §46c jsou uvedeny podmínky pro vydávání licence. Licenci vydává drážní správní úřad na dobu 10 let na základě žádosti fyzické osobě. Aby drážní správní úřad vydal žadateli tuto licenci, musí žadatel prokázat všeobecnou odbornou způsobilost zkouškou. K té je připuštěn žadatel, který splnil následující:

- Dosáhl předepsaného věku a vzdělání, kdy minimální věk pro práci v železniční dopravě je 20 let a minimální vzdělání je střední vzdělání s výučním listem strojního, elektrotechnického, stavebního nebo dopravního zaměření.
- Je spolehlivý k řízení drážního vozidla; podle paragrafu §46 zákona o drahách není spolehlivý k řízení drážního vozidla ten:
 - Kdo byl pravomocně odsouzen pro trestný čin, jehož skutková podstata souvisí s řízením drážního vozidla, nebo pro jiný trestný čin spáchaný úmyslně, jestliže vzhledem k řízení drážního vozidla a osobě žadatele je obava, že se dopustí stejného nebo podobného činu při řízení drážního vozidla.
 - Komu byl soudem uložen trest zákazu činnosti spočívající v řízení drážního vozidla. Na základě tohoto paragrafu má drážní správní úřad pravomoc vyžádat si výpis z evidence Rejstříku trestů.

- Prokázal svou zdravotní způsobilost. Podmínky zdravotní způsobilosti určuje Vyhláška 101/1995 Sb. kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy.
- Prokázal všeobecnou odbornou způsobilost pro řízení drážního vozidla a pro výkon činnosti strojvedoucího a uhradil drážnímu správnímu úřadu správní poplatek.

Dále pak zákon o drahách udává povinnost získat osvědčení strojvedoucího, o kterém se zmiňuje paragraf §46i. Paragraf §46b pak uvádí situace a výjimky, kdy osoba může řídit drážní vozidlo i bez platného osvědčení, ty ale nejsou pro účely této práce důležité. Tento dokument je na žádost fyzické osoby vydáván dopravcem, pokud osoba splnila následující podmínky:

- je v základním pracovněprávním vztahu s dopravcem
- je držitelem platné licence strojvedoucího
- prokázala zvláštní odbornou způsobilost pro:
 - řízení konkrétního druhu drážního vozidla
 - řízení na vymezených drahách nebo jejich částech
 - užívání českého jazyka v rozsahu nezbytném pro řízení drážního vozidla na území České republiky, pokud tento jazyk není mateřským jazykem

(Česko, 1994)

4.2 Vyhláška 16/2012 Sb.

Školení pro získání licence strojvedoucího je prováděno v jednom ze školicích středisek akreditovaných drážním správním úřadem. Toto školení se provádí na základě přílohy č. 1 této vyhlášky, která uvádí rozsah a obsah základních obecných znalostí, dovedností a postupů nezbytných pro řízení drážního vozidla a výkon činnosti strojvedoucího a rozsah a obsah školení k získání příslušných znalostí, dovedností a postupů. Minimální délka školení je podle této přílohy 120 hodin. Zkouška k získání licence se provádí před komisí, která se skládá ze tří členů, z nichž alespoň jeden musí být držitelem licence strojvedoucího. Počet pokusů na tuto zkoušku byl do vydání vyhlášky 130/2017 Sb. kterou se mění Vyhláška 16/2012 Sb. neomezený. Novela omezuje počet pokusů na tři, rok od dokončení školení, pokud žadatel nesložil zkoušku ani na třetí pokus, musí znovu absolvovat příslušné školení.

(Česko, 2012)

II.

PRAKTICKÁ ČÁST

5 ČESKÉ DRÁHY A PRÁCE STROJVEDOUČÍHO

Praktická část této bakalářské práce se bude zabývat nadměrnou zátěží v zaměstnání u zaměstnanců Českých drah, konkrétně strojvedoucích.

5.1 Představení společnosti České dráhy, a.s.

České dráhy (ČD) jsou jeden z hlavních provozovatelů železniční dopravy v České republice. Jedná se o státní podnik, který zajišťuje osobní i nákladní (ČD Cargo) železniční dopravu po celém území Česka a také mezinárodní železniční spojení. České dráhy mají dlouhou historii sahající až do 19. století, kdy byly železnice budovány a rozvíjeny v rámci Rakousko-uherské monarchie. Dnes České dráhy provozují rozsáhlou síť železničních tratí, která zahrnuje jak elektrifikované hlavní trasy, tak i regionální tratě a mnoho turistických linek spojujících historická města a přírodní krásy České republiky.

České dráhy jsou nejen provozovatelem železničních služeb, ale také se starají o údržbu a modernizaci infrastruktury, včetně stanic, nádraží a kolejových tratí. Kromě toho se snaží aktivně podporovat udržitelnou mobilitu a ekologické formy dopravy a zavádějí moderní technologie a inovace do svého provozu. České dráhy jsou důležitým prvkem dopravní infrastruktury České republiky a hrají klíčovou roli ve spojování měst, regionů a lidí po celé zemi.

5.2 Představení profese strojvedoucího

Strojvedoucí je pracovník, který má na starosti řízení vlaku. Je to zodpovědná a důležitá role v železniční dopravě, která vyžaduje specifické dovednosti a znalosti. Profese strojvedoucího klíčová pro fungování železniční dopravy a zajišťuje plynulý a bezpečný pohyb osob a nákladů po železniční síti. Práce strojvedoucího, přestože může být vnímána jako atraktivní a zajímavá, není pouze idylickým obrazem romantického putování krajinou v doprovodu vlakové soupravy. Tato profese vyžaduje značné znalosti, dovednosti a zodpovědnost, ačkoliv přitahuje určité procento populace, zejména jedince s vášní pro železnici a vlaky.

5.2.1 Aspekty práce strojvedoucího

Strojvedoucí musí splňovat řadu náležitostí, nejenom fyzických, ale i psychologických a zdravotních, což je patrné ze zákonných předpisů a požadavků. Mezi tyto požadavky patří minimální věk 20 let a absence jakýchkoliv trestních záznamů. K získání této profese je také vyžadováno minimálně středoškolské vzdělání, případně v případě technického zaměření postačuje střední odborné vzdělání s výučním listem.

Výcvik na pozici strojvedoucího je náročný proces trvající obvykle mezi 6 až 12 měsíci, avšak délka výcviku závisí na individuálních faktorech a proměnných okolnostech. V rámci teoretického výcviku se absolvují různé kurzy a zkoušky, a pokud je uchazeč úspěšný, může být začleněn do provozu. Před tím však musí absolvovat pasivní a aktivní zácviky, autorizaci strojů a jízdy s autorizovaným instruktorem.

Strojvedoucí často začíná svou kariéru prací na posunu, což umožňuje získat důkladné znalosti drážních procedur a zkušenosti nezbytné pro následné provozování osobních vlaků. Postupně, s odborným růstem a dobrou pracovní morálkou, může strojvedoucí postoupit ke komplexnějším úkolům, včetně jízdy na trati.

Hlavní povinností strojvedoucího je bezpečné a spolehlivé řízení vlaku podle jízdního řádu a bezpečnostních předpisů. To zahrnuje ovládání různých aspektů vlakové soupravy, jako jsou brzdy, rychlost, signalizace a komunikace s dispečinkem a dalšími členy posádky. Strojvedoucí musí být dobře obeznámen s provozem železničního systému, znát trasu, kterou má vlak projet, a být schopen reagovat na různé situace a nepředvídané události, jako jsou změny počasí, technické problémy nebo mimořádné události na trati. Kromě toho je strojvedoucí zodpovědný za bezpečnost cestujících a nákladu, a proto musí být schopen rychle a efektivně jednat v případě nouzové situace nebo nehody. Práce strojvedoucího může být fyzicky i psychicky náročná, zejména při dlouhých směnách a práci v nočních hodinách. Vyžaduje také pečlivost, koncentraci a schopnost rychlého rozhodování.

V průběhu kariéry je strojvedoucí pravidelně podrobován kontrolám a opětovnému přezkoušení z předpisů, což zahrnuje i specifická pravidla a postupy týkající se jízdy na trati.

5.2.2 Nadměrná zátěž v zaměstnání strojvedoucího

Strojvedoucí mohou být vystaveni různým formám nadměrné zátěže v zaměstnání, které mohou ovlivnit jejich fyzické i psychické zdraví. Některé z hlavních forem nadměrné zátěže, se kterými se strojvedoucí mohou setkat, zahrnují:

- Psychický stres: Strojvedoucí jsou vystaveni psychickému stresu spojenému s odpovědností za bezpečnost cestujících a nákladu. Musí být schopni rychle a efektivně reagovat na různé situace a nepředvídané události, což může být náročné na psychickou stabilitu.
- Fyzická námaha: Práce strojvedoucího může být fyzicky náročná, zejména při dlouhých směnách a práci v nepohodlných podmínkách, jako je například sedět po dlouhou dobu za ovládacím pultem vlaku.
- Nepravidelné pracovní hodiny: Strojvedoucí často pracují v nepravidelných směnách, včetně nočních a víkendových služeb, což může negativně ovlivnit jejich spánek a celkovou pohodu.
- Exponovanost traumatickým událostem: Strojvedoucí se mohou setkat s mimořádnými událostmi na trati, jako jsou nehody nebo sebevraždy, což může mít dlouhodobé psychické následky a vést k posttraumatické stresové poruše (PTSD).
- Monotonie a izolace: Práce strojvedoucího může být někdy monotónní a izolovaná, zejména na dlouhých trasách, což může vést k pocitům osamělosti a únavy.

Všechny tyto faktory mohou přispět k nadměrné zátěži a potřebě vhodných strategií a podpory, aby se strojvedoucí mohli účinně vyrovnat se stresujícími situacemi a udržet své fyzické a duševní zdraví.

5.2.3 Nepravidelné směny

Dalším faktorem, který značně ovlivňuje práci strojvedoucího, je režim nepřetržitého provozu.

Nepravidelné směny jsou klíčovou součástí práce strojvedoucího, který je zodpovědný za bezpečný provoz vlaků a spolehlivé řízení kolejových vozidel. Tyto směny umožňují pokrytí provozu veřejné dopravy během nočních hodin, víkendů a svátků, což

zajišťuje její nepřetržitou dostupnost. Strojvedoucí musí být připraven pracovat v různých časových intervalech, čímž podporuje flexibilitu a rozšíření provozních kapacit pro cestující.

Nepravidelné směny při práci strojvedoucího mohou přinést různé výhody i nevýhody. Jednou z výhod je možnost využití volného času ve dni, kdy strojvedoucí nemusí pracovat. Tato flexibilita umožňuje například vyřízení osobních záležitostí nebo věnování se koníčkům. Další výhodou je vyšší plat, díky příplatkům za svátky, nepřetržitý provoz, noční směny a různé další náležitosti. Jako další benefit tohoto pracovního režimu by se dalo brát i méně dní v práci, což má jistý vliv na úsporu financí za dojíždění a více volných dní v měsíci.

Nicméně, nepravidelné směny mohou také znamenat velkou zátěž na fyzické i psychické zdraví. Střídání pracovních směn v noci a ve dne může mít negativní dopad na biologický rytmus a spánek strojvedoucího. Dlouhodobě pracovat na nepravidelných směnách může způsobit únavu, vyčerpání a narušení soukromého života. Je tedy důležité vzít v úvahu jak výhody, tak i nevýhody nepravidelných směn při práci strojvedoucího.

6 MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI V PRÁCI STROJVEDOUCÍHO

V rámci práce strojvedoucího může dojít k různým mimořádným událostem. Zákon o drahách (§ 48) definuje jako mimořádnou událost, ke které došlo v souvislosti s pohybem drážního vozidla a provozováním drážní dopravy. Tato událost má zpravidla za následek škodu na majetku, újmu na zdraví (zranění) či ohrožení života. Obecně lze mimořádnou událost definovat také jako neplánovanou situaci, která má potenciálně závažné dopady na bezpečnost, zdraví, majetek nebo životní prostředí.

6.1 Příčiny

Náhle se vyskytující mimořádné události v dopravě mají různé příčiny. Jednou z nich jsou nepříznivé povětrnostní podmínky. Například silné bouřky s prudkým větrem, průtrž mračen se silnými srážkami, mohou vést k výpadku elektrického napájení trati, závalům nebo povodním. Dalším důvodem mohou být technické poruchy vozidel, které mohou nastat z různých důvodů, například selhání motoru, nebo závad na brzdovém systému. Tyto příčiny významně ovlivňují dopravní situaci a vyžadují adekvátní opatření ke zmírnění dopadů na dopravu a cestující.

6.1.1 Nepříznivé podmínky

Nepříznivé povětrnostní podmínky jsou častou příčinou mimořádných událostí v dopravě. Silné bouřky, mlhy, sněhové přeháňky a další nepříznivé klimatické jevy mohou výrazně ovlivnit provoz na železnicích. Prudký vítr může způsobit výpadky elektrického napájení, sněhové závěje mohou bránit průjezdu vozidel a mlha snižovat viditelnost na minimální úrovni. Tato povětrnostní rizika vyžadují předem zpracované plány pro případ mimořádných událostí a koordinovanou spolupráci s dalšími složkami, aby byly minimalizovány negativní dopady na dopravní prostředky a cestující.

6.1.2 Technická porucha vozidla

Technická porucha vozidla může být další příčinou mimořádných událostí v dopravě. Tato porucha může nastat u jakéhokoli druhu vozidla, nejen u vlaků. Příklady technických poruch zahrnují selhání motoru, problémy s brzdami, požár, nebo poruchy elektronických systémů. Tyto technické problémy mohou nastat z různých důvodů, jako je nedostatek údržby, opotřebení součástí nebo mechanické poškození. Je důležité, aby dopravní společnosti

prováděly pravidelnou údržbu svých vozidel, aby minimalizovaly riziko technických poruch a snížily tak četnost mimořádných událostí v dopravě.

6.2 Dopady mimořádných událostí

Mimořádná událost v dopravě může mít významné dopady na dopravní situace. Tyto dopady zahrnují zpoždění a omezení provozu, narušení plánovaných tras a změny v dopravních spojích. Dopravní prostředky mohou být zdržovány na trase nebo v některých případech úplně zastaveny. V důsledku mimořádné události se může také měnit dostupnost některých druhů dopravy, což může mít vliv na cestující. Je důležité informovat veřejnost o těchto dopadech a poskytnout jim alternativní řešení.

6.2.1 Zpoždění a omezení provozu

Mimořádná událost v dopravě často způsobuje zpoždění a omezení provozu. Dopravní prostředky se mohou zdržovat na cestách kvůli uzavírkám, přesmyčkám nebo vytvořením objízdných tras. To může ovlivnit plánovaný čas příjezdu a odjezdu dopravních prostředků a mít negativní dopad na cestující. Je nutné informovat cestující o předpokládaných časech zpoždění a doporučit jim vhodné opatření, jak se dostat na místo určení.

6.2.2 Informace pro cestující, o možnostech náhradní dopravy

V případě mimořádné události v dopravě, která omezuje provoz, je důležité poskytnout cestujícím možnost náhradní dopravy. To může zahrnovat nasazení náhradních autobusů, vlaků nebo speciálních služeb. Cestujícím by měly být poskytnuty jasné informace o těchto alternativách, včetně seznamu zastávek, časového plánu a kontaktních informací. Pro to je vhodné využít moderní komunikační kanály, jako jsou webové stránky, mobilní aplikace a sociální média, kde se mohou cestující okamžitě dozvědět o aktuální situaci. Tímto způsobem může být minimalizováno zmatení a nepohodlí pro cestující v době mimořádné události.

6.3 Opatření při mimořádné události

Při mimořádné události je nutné okamžitě přistoupit k opatřením, která zajistí bezpečnost a minimalizují škody. To zahrnuje uzavření místa události a jeho okolí, aby nedocházelo ke zraněním nebo dalším nehodám. Je také důležité zajistit přítomnost záchranářů a zasahujících týmů, kteří mohou poskytnout první pomoc a zabezpečit oblast. Bezpečnostní opatření se také týkají cestujících a řidičů v dopravních prostředcích, kteří jsou postiženi událostí. Je důležité, aby byli včas informováni o situaci a dostali jasné pokyny, jak se chovat a kam se obrátit.

Při mimořádné události je zajištění bezpečnosti na místě události klíčové. Zásahové týmy a záchranáři provádějí nezbytná bezpečnostní opatření, jako je nastavení zákazu vstupu do uzavřené oblasti, odstranění překážek a zabezpečení struktur, které by mohly být nebezpečné. Důležité je také vyhodnocení rizik a možností, aby se minimalizovalo riziko dalších nehod a potenciálních zranění. Ve spolupráci s policií a hasiči jsou přijímána opatření k řízení davů a udržení pořádku. Následná kontrola bezpečnosti na místě události je prováděna po úklidu a odstranění nebezpečí.

6.3.1 Koordinace a spolupráce s ostatními složkami

Při mimořádné události je nezbytná koordinace a spolupráce mezi různými složkami, jako jsou záchranáři, policie, hasiči a dopravní složky. Je důležité vytvořit komunikační kanály pro okamžité sdílení informací a plánování společné akce. Společné cvičení a trénink jsou také důležité pro posílení spolupráce a zlepšení schopností reagovat na mimořádné události. Každá složka má svou specifickou roli a odpovědnost, avšak vzájemné porozumění a koordinace jsou zásadní pro efektivní zvládnutí události a minimalizaci jejích dopadů.

6.3.2 Řízení a organizace dopravního provozu

Při mimořádné události je nezbytné řízení a organizace dopravního provozu, aby se minimalizovaly dopady na cestující, řidiče a další účastníky dopravy. To zahrnuje uzavření postižených částí silnic, dočasné změny tras a případné omezení dopravy. Doprava může být přesměrována na alternativní trasy a v případě nutnosti může být nasazena náhradní doprava. Je také důležité pravidelně aktualizovat informace o stavu dopravy a doporučení pro řidiče a cestující, aby byli informováni o aktuální situaci a mohli plánovat svou cestu.

6.3.3 Komunikace s veřejností

Při mimořádné události je klíčové udržovat otevřenou a pravidelnou komunikaci s veřejností. To zahrnuje poskytování aktuálních informací o události, dopravních omezeních, možnostech náhradní dopravy a případně odkazů na další zdroje informací. Tato komunikace může probíhat prostřednictvím webových stránek, sociálních médií, tiskových konferencí a dalších prostředků. Je důležité, aby veřejnost měla jasný a srozumitelný přehled o situaci a věděla, jak se chovat a kde hledat aktuální informace. Pravidelné aktualizace a odpovědi na dotazy veřejnosti jsou součástí komunikační strategie při mimořádných událostech.

7 ANALYTICKÁ ČÁST

K průzkumu v této práci byl použit způsob dotazníkového šetření.

Toto šetření zkoumá vliv stresových a vypjatých situací, které mohou ovlivňovat psychickou i fyzickou pohodu strojvedoucích při jejich každodenní práci, ale i vliv jejich práce na osobní život. Vzor dotazníku je na konci této práce v sekci přílohy. (Kozel (2006) zastává názor, že dotazník je nejvyhledávanější metodou pro získání rozsáhlých informací.) Sestavuje se z formuláře, který obsahuje otázky, na které odpovídají respondenti. Tyto odpovědi je následně možné relativně snadno zpracovat do statistik a grafů.

Dotazník je složen z 34 otázek, z nichž je 1 otázka škálová, 2 jsou otevřené, 8 je uzavřených a 23 kombinovaných. První část dotazníku je zaměřena na individuální rysy respondentů, jakož je pracovní zařazení, pohlaví, věk respondentů a dobu trvání v pracovním poměru u společnosti České dráhy a.s., zdali mělo jejich předchozí zaměstnání návaznost na dráhu, v tomto ohledu se zabývá problematikou, poznáním, či seznámením se s drážními pojmy a ztotožnění se s touto pozicí. Následující otázky se již zabývají hlavním tématem bakalářské práce.

V rámci hlavní části, je úvodní otázka, zdali se respondenti setkali s mimořádnou událostí, v případě že ano, následuje otázka, zda v respondentech tento incident zanechal psychické následky. Další otázky tuto problematiku dále rozvíjí a zjišťují schopnost se s touto situací vyrovnat. V případě kladné odpovědi na jednu, nebo více předchozích otázek, navazuje otázka, jestli tyto situace ovlivnily chuť pokračovat v tomto zaměstnání a byla jim poskytnuta dostatečná post traumatická péče, popřípadě které podpůrné procedury by uvítali a zdali si někdy dávali za vzniklou situaci vinu.

Dále se práce věnuje zvládání nepřetržitého provozu, jestli se přímo odráží na osobním životě zaměstnanců a zda z ní nepramení rodinné nebo zdravotní komplikace. Poté následuje část otázek, která se zabývá dostatečným odpočinkem strojvedoucích, spokojeností s jejich turnusovou skupinou a vlivem nepravidelných směn na jejich spánek. Následující otázky se zaměřují na podporu od zaměstnavatele, odborové organizace a spokojenost s přechodem na elektronickou dokumentaci.

V následující části se práce zabývá pocity ohrožení života při výkonu zaměstnání, případnému předcházení těmto situacím, které jsou z pohledu strojvedoucích rizikové. S tím může být spojen stres z vysoké zodpovědnosti, syndrom vyhoření a způsobu jeho řešení.

Závěrečná část práce se zajímá o obavy spojené se ztrátou zaměstnání, dostatečností systému zaškolování a školení, možností vzdělávacích kurzů v zaměstnání a spokojeností s ČD jako se zaměstnavatelem, dále je vyhrazený prostor pro poznatky strojvedoucích. V případě, že dotazník neobsahoval problematiku, se kterou se setkávají, jako poslední se pomocí škálové otázky hodnotí spokojenost práce strojvedoucího. Dotazník byl sestaven převážně v návaznosti na zkušenosti a podněty k problematice, která se mezi strojvedoucími často probírá a z určité části se opírá o teoretickou část této práce.

Tento dotazník byl distribuován pomocí pracovních emailů mezi 130 strojvedoucími a strojvedoucími v závěru společnosti ČD, přičemž bylo získáno 87 odpovědí, u otevřených a nepovinných otázek (č. 26 a č. 33) respondenti odpověděli v této četnosti: u otázky č. 26 bylo získáno 26 odpovědí, u otázky č. 33 respondenti odpověděli 11 krát. Tento průzkum byl prováděn mezi zaměstnanci spadajícími pod oblastní centra Olomouce, Přerova, Kroměříže a Otrokovice. Získané odpovědi z dotazníků jsou zpracované pomocí grafů pro lepší názornost a přehlednost výsledků. Každá otázka má své výsledky poznamenané a vysvětlené taktéž v písemné podobě. Dotazník byl vytvořen pomocí sady Microsoft Office 365, z níž nejvyšší podíl na získání a vyhodnocení informací měl MS Forms.

Výzkumné předpoklady a hypotézy:

V1: Ovlivňují MU ve velké míře psychické zdraví strojvedoucích?

H1a: MU zanechala na strojvedoucích ČD psychické následky.

H1b: Mladší strojvedoucí se s MU lépe vyrovnávají.

H1c: Zaměstnanci, kteří jsou u ČD déle, se s MU lépe vyrovnají.

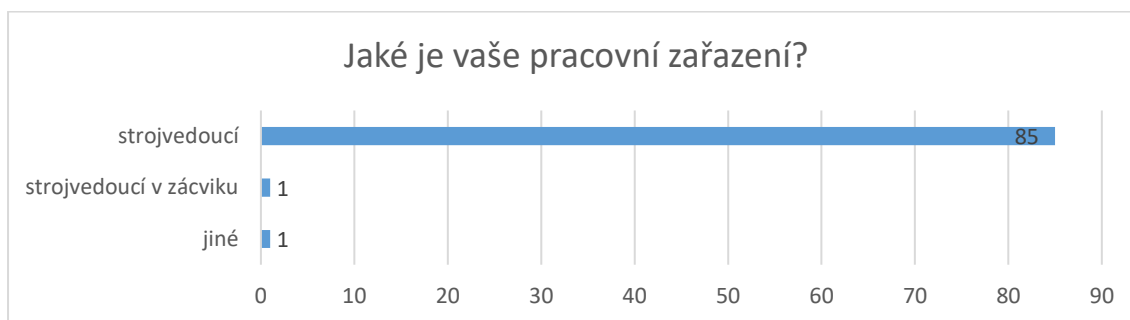
V2: Jsou strojvedoucí náchylní k syndromu vyhoření?

H2a: Výskyt syndromu vyhoření je častější u starších zaměstnanců.

H2b: Výskyt syndromu vyhoření je vyšší u zaměstnanců, kteří jsou zaměstnaní déle.

7.1 Respondenti

Otázka č.1 Jaké je vaše pracovní zařazení?

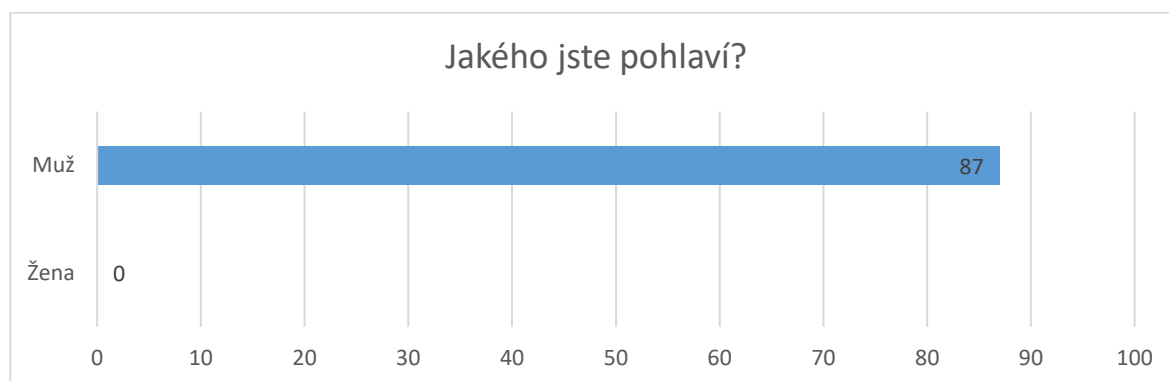


Graf 1 Otázka č.1

(zdroj: vlastní)

Z celkového počtu 87 respondentů, 85 (98%) zastává pozici strojvedoucího, 1 (1%) pozici strojvedoucího v zácviu a 1 (1%) souběžně pracuje na pozici strojvedoucího, systémového specialisty a strojmistra.

Otázka č.2 Jakého jste pohlaví?



Graf 2 Otázka č.2

(zdroj: vlastní)

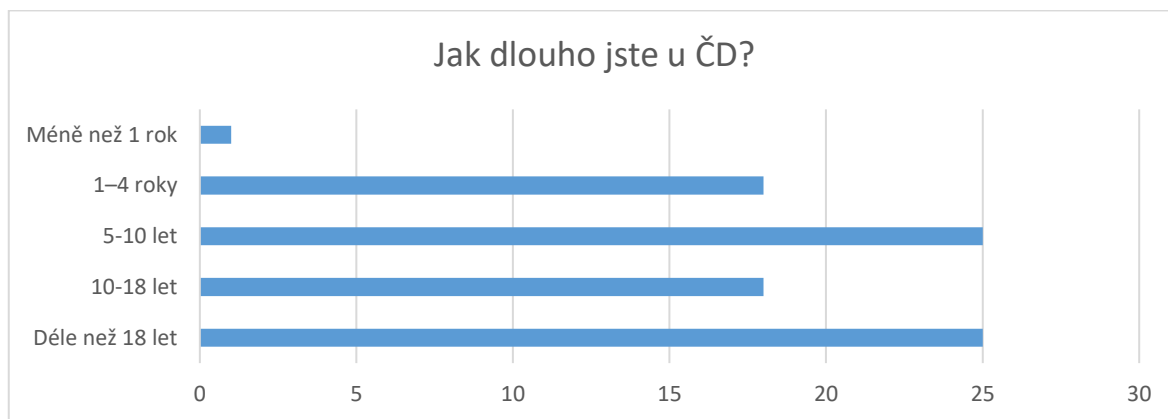
Z celkového počtu 87 respondentů bylo (100%) mužů, i když se v oblastních centrech vyskytuje i pár žen na pozici strojvedoucí, žádná z nich se do průzkumu nezapojila.

Otázka č.3 Jaká je vaše věková skupina?

Graf 3 Otázka č.3

(zdroj: vlastní)

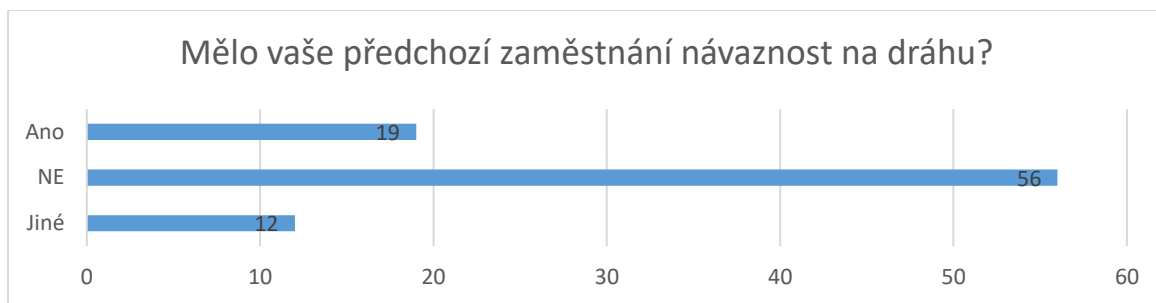
Z grafu 3 je možné vypočítat, že nejvyšší zastoupení má věková skupina v rozmezí 28-37 let - 24 respondentů (28%), 22 (25%) tvoří skupina 48-57 let, dále 38-47 let 18 respondentů (21%), předposlední v pořadí je věková kategorie od 18-27 let a nejméně zastoupená skupina je nad věkovou hranicí 58let s 11 (13%) respondentů.

Otázka č.4 Jak dlouho jste u ČD?

Graf 4 Otázka č.4

(zdroj: vlastní)

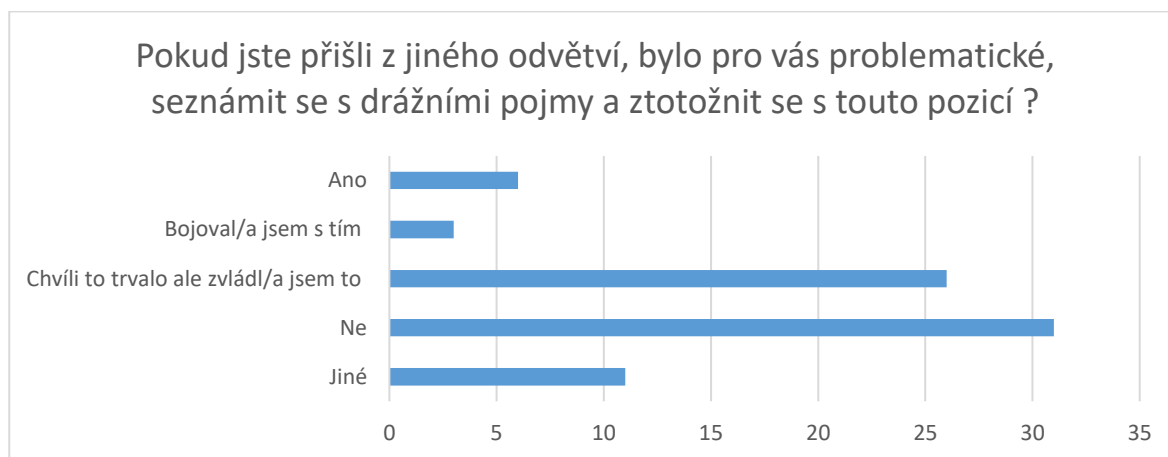
Graf 4 se zabývá délkou zaměstnání v organizaci ČD, nejsilnější zastoupení mají zaměstnanci kteří jsou u ČD 5-10let 25 (29%) srovnatelně se zaměstnanci kteří jsou u ČD déle než 18 let 25 (29%), zaměstnanci kteří pracují u ČD 10-18 let mají zastoupení 18 (20.5%) taktéž i zaměstnanci kteří pracují u ČD 1-4 roky mají zastoupení 18 (20.5%) a 1 zaměstnanec (1%) je u ČD méně než 1 rok.

Otázka č.5 Mělo vaše předchozí zaměstnání návaznost na dráhu?

Graf 5 Otázka č.5

(zdroj: vlastní)

Graf 5 ukazuje, zda měla předchozí práce zaměstnanců návaznost na dráhu či nikoliv, u 56 (64%) dotázaných s dráhou neměli nic společného, 19 (22%) dotázaných mělo návaznost na dráhu, z nichž 1 (5%) vystudoval školu přímo pro tuto pozici, 12 (14%) na tuto pozici nastoupili přímo po škole.

Otázka č.6 Pokud jste přišli z jiného odvětví, bylo pro vás problematické, seznámit se s drážními pojmy a ztotožnit se s touto pozicí ?

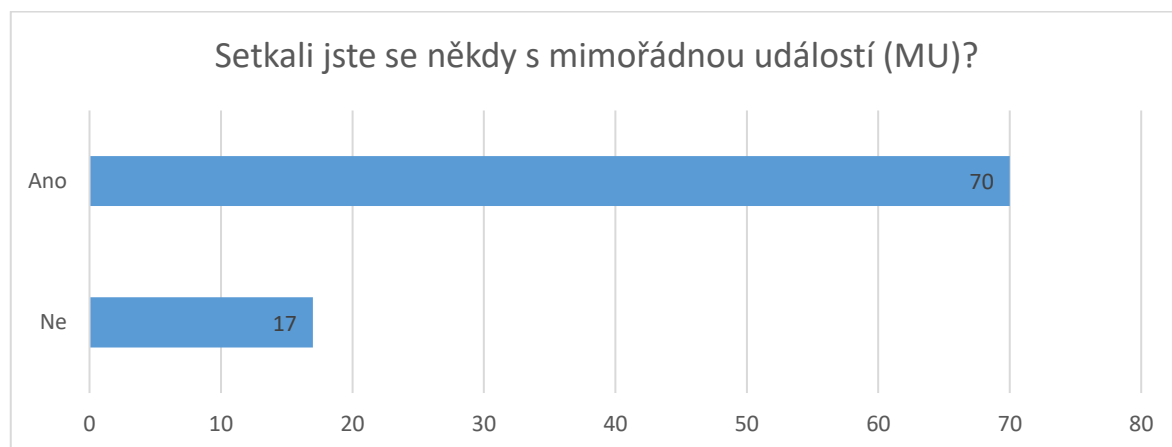
Graf 6 Otázka č.6

(zdroj: vlastní)

U grafu 6 se zaměřujeme na to, zda bylo pro zaměstnance příchod mimo dráhu, složité se adaptovat na drážní pojmy a ztotožnit se s pozicí strojvedoucího, na tuto otázku odpovědělo 76 osob, byla volitelná. 31 (40 %) uvedlo, že s tím neměli žádný problém, 26 (34 %) se muselo chvíli přizpůsobovat, ale nakonec to zvládli, 11 (14 %) v rámci drážního vzdělání neznamenalo žádné potíže, 6 (8 %) odpovědělo přímo ano, a 3 (4 %) uvedli, že s tím bojovali.

7.2 Zaměření na práci a setkání s MU

Otázka č.7 Setkali jste se někdy s mimořádnou událostí (MU)?

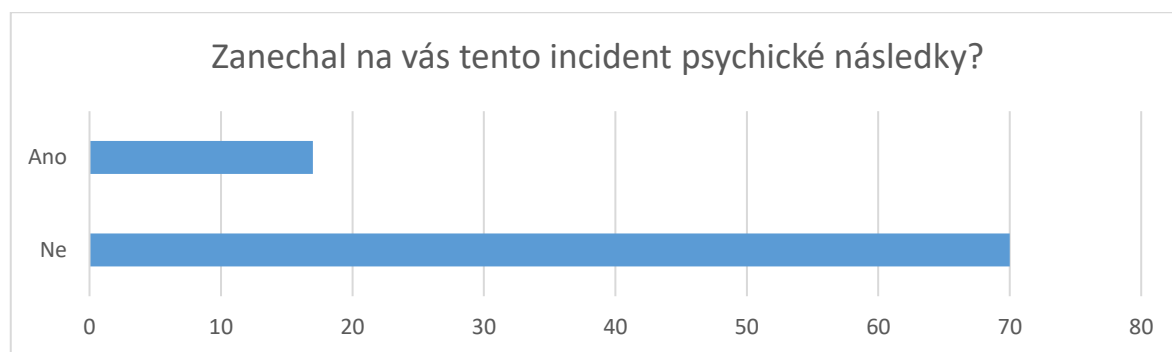


Graf 7 Otázka č.7

(zdroj: vlastní)

Na otázku, zdali se strojvedoucí někdy setkali s mimořádnou událostí 70 (80%) odpovědělo ano, zbylých 17 (20%) se prozatím s mimořádnou událostí nesetkalo.

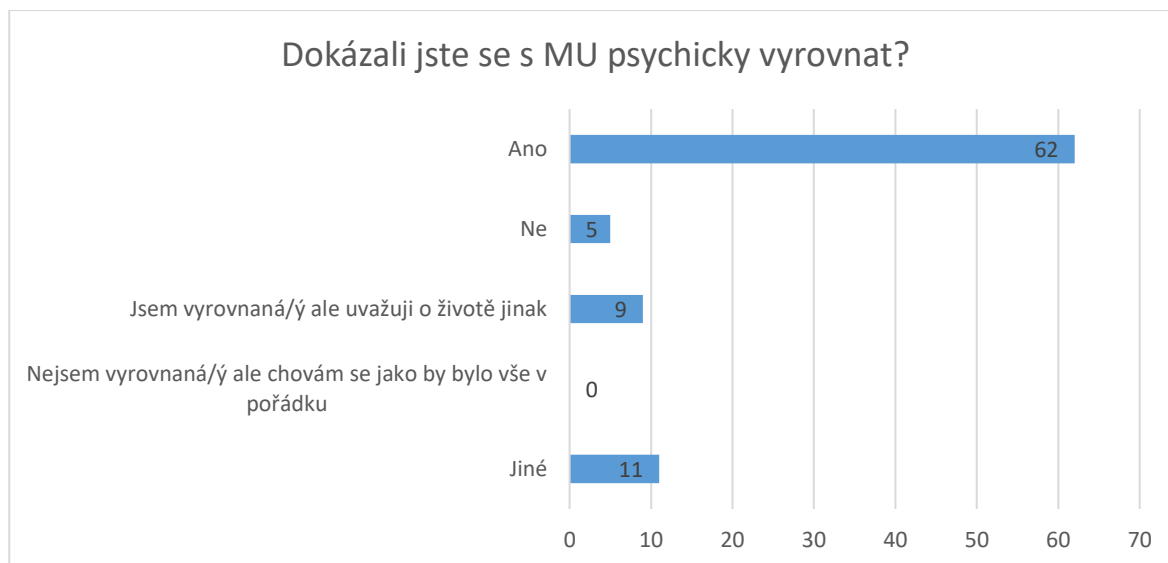
Otázka č.8 Zanechal na vás tento incident psychické následky?



Graf 8 Otázka č.8

(zdroj: vlastní)

Otázka č.8 se ptala, jestli na nich tato událost zanechala psychické následky, 70 (80%) uvedlo, že tuto skutečnost dokázali zpracovat bez psychických následků, 17 (20%) osob uvedlo, že je tato událost poznamenala.

Otázka č.9 Dokázali jste se s MU psychicky vyrovnat?

Graf 9 Otázka č.9

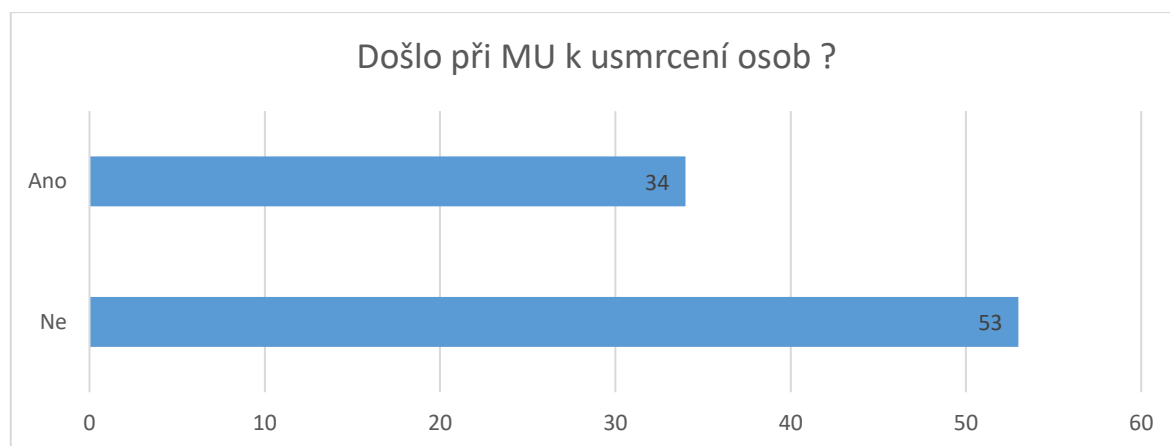
(zdroj: vlastní)

U otázky č.9 se zabýváme, zda se respondenti dokázali psychicky vypořádat s mimořádnou událostí. 62 respondentů (71%), odpovědělo kladně. Dalších 11 respondentů (13%), odpovědělo jinak. 9 respondentů (10%), uvedlo, že jsou s situací vyrovnání, ale změnila jim pohled na život. Nakonec 5 respondentů (6 %) uvedlo, že se s mimořádnou událostí nedokázali vyrovnat.

Zde jsou uvedeny 2 příklady:

„Po první MU v r. 1991 se šok a neschopnost nastoupit na další směnu dostavil po více než 24 hodinách, normálně jsem se několik hodin klepal, ale to jsem byl posunovač, srážka vlaků v Olomouci na Bělidlech.“

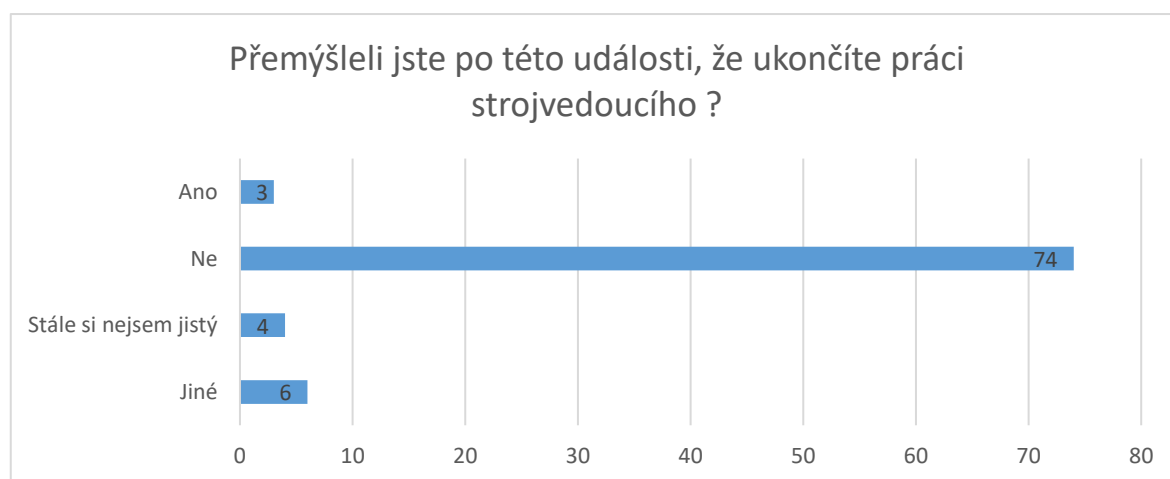
„Nemám dobrý pocit při průjezdu místem tehdejší nehody.“

Otázka č.10 Došlo při MU k usmrcení?

Graf 10 Otázka č.10

(zdroj: vlastní)

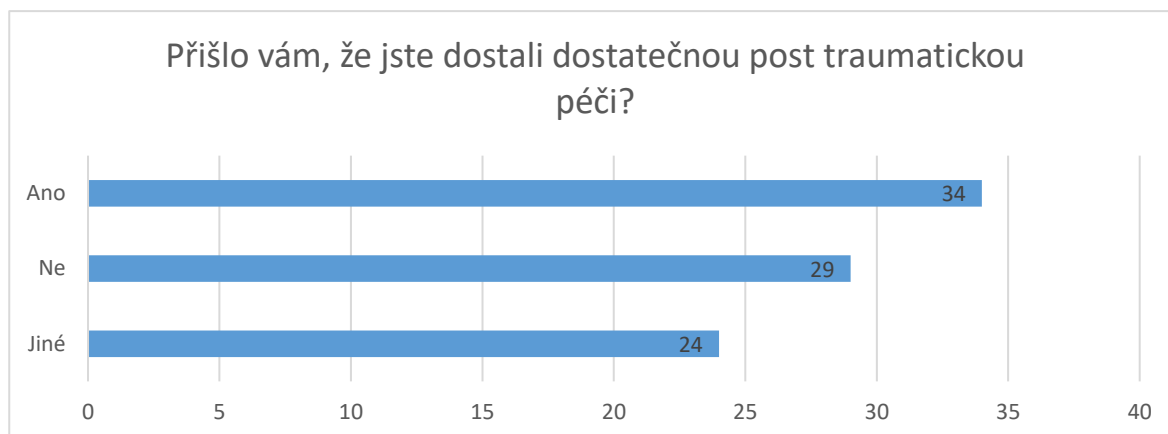
U 53 (60%) strojvedoucích nedošlo při MU k usmrcení osob, u 34 (40%) k usmrcení došlo.

Otázka č.11 Přemýšleli jste po této události, že ukončíte práci strojvedoucího?

Graf 11 Otázka č.11

(zdroj: vlastní)

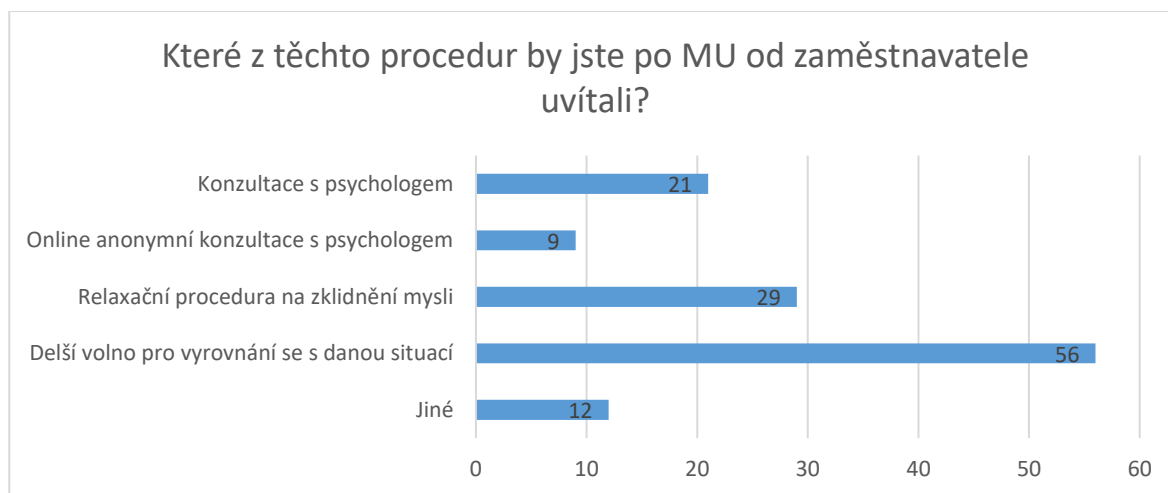
Na otázku, zda MU ovlivnila úsudek zaměstnanců natolik, aby skončili s prací strojvedoucího, odpovídali respondenti takto: 74 (85 %), tedy převážná většina, uvedla, že je tato situace neodradila od práce strojvedoucího. Dále 6 (7 %) mělo mimořádnou událost bez zranění a neovlivnila je nijak, 4 (5 %) si stále není jistých a 3 (3 %) odpověděli ano.

Otázka č. 12 Přišlo vám, že jste dostali dostatečnou post traumatickou péči?

Graf 12 Otázka č.12

(zdroj: vlastní)

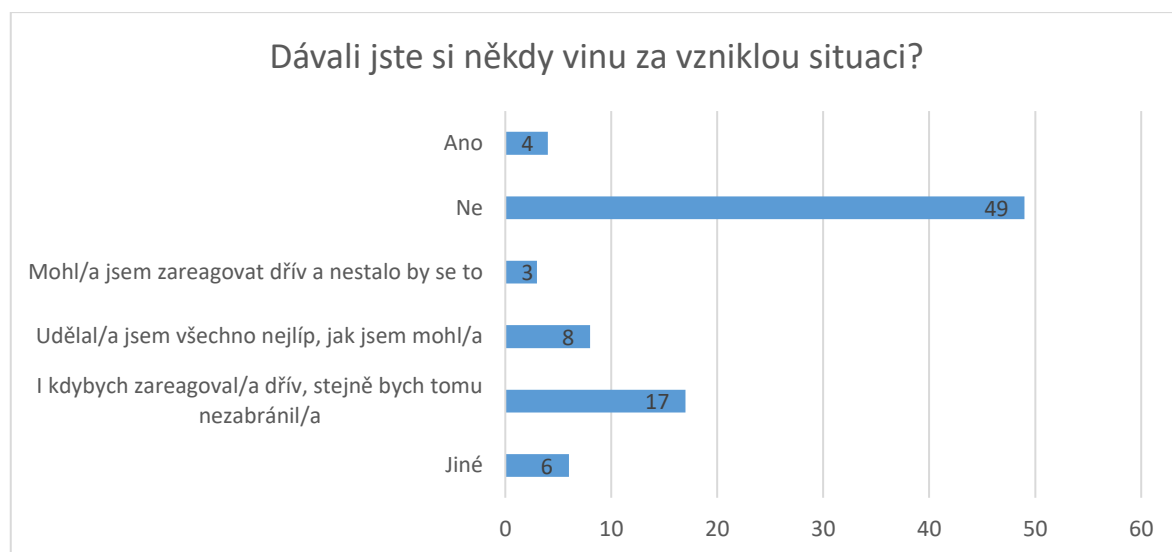
U otázky zdali se strojvedoucím zdálo, že dostali dostatečnou post traumatickou péči, 34 (40%) strojvedoucích odpovědělo ano, 29 (35%) ne a 24 (27%) odpovědělo jiné. Nejčastější odpověď: „Post traumatickou péči jsem nežádal.“

Otázka č.13 Které z těchto procedur byste po MU od zaměstnavatele uvítali?

Graf 13 Otázka č.13

(zdroj: vlastní)

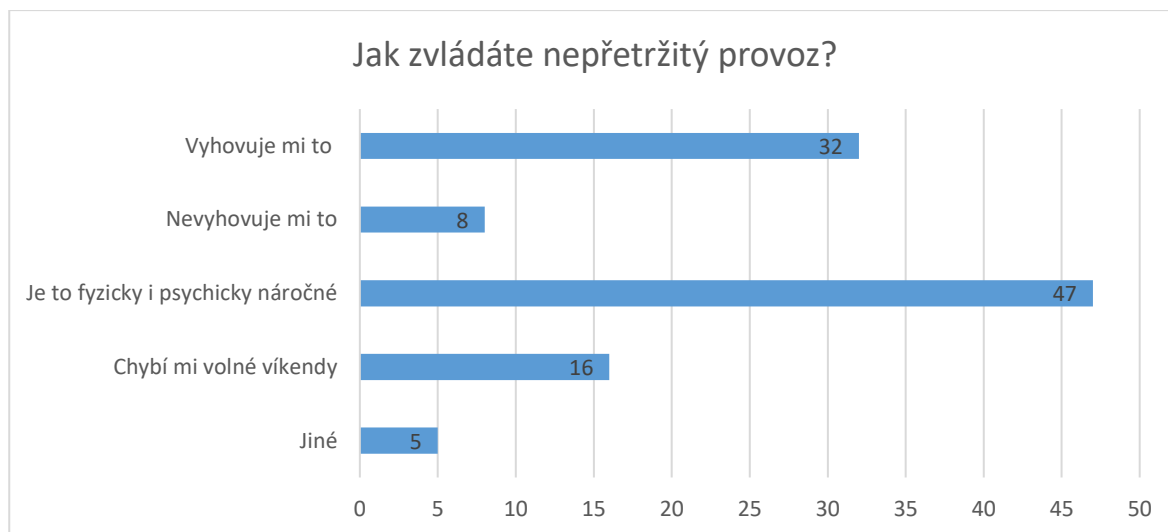
U otázky s více možnými odpověďmi, které podpůrné procedury by po MU uvítali, byly odpovědi strojvedoucích následující: 56 (44%) by ocenilo delší volno pro srovnání se s prožitou situací, 29 (23%) by využilo možnost relaxační procedury na zklidnění mysli, 21 (17%) uvítá konzultaci s psychologem, 12 (10%) nevyžaduje nic a 9 (7%) by uvítalo online anonymní konzultaci s psychologem.

Otázka č.14 Dávali jste si někdy vinu za vzniklou situaci?

Graf 14 Otázka č.14

(zdroj: vlastní)

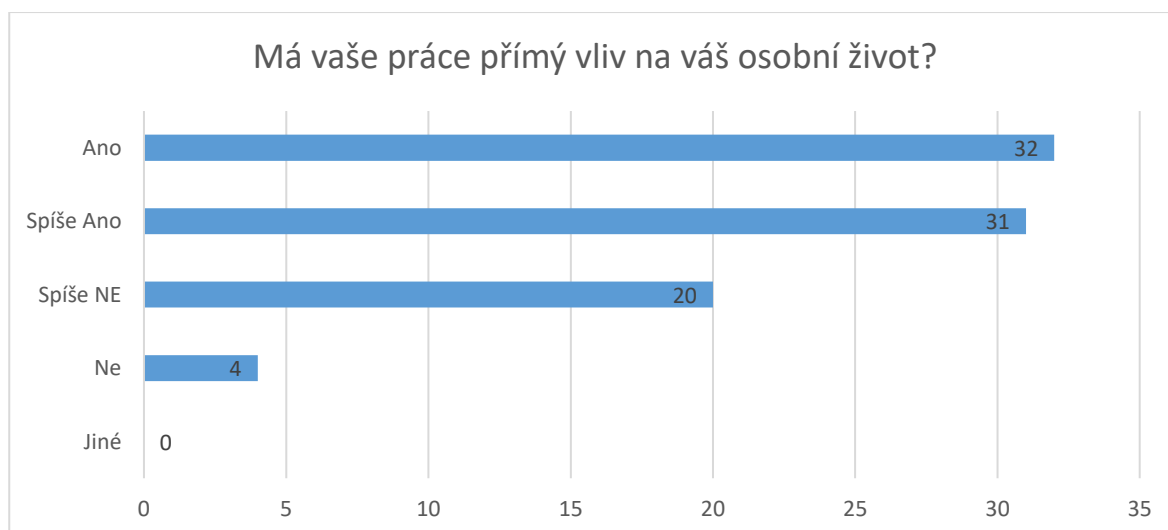
Na otázku, zdali si strojvedoucí někdy dávali vinu za vzniklou situaci, odpověděli takto: 49 (56%) „ne“, 17 (20%) „i kdybych zareagoval dřív, stejně bych tomu nezabránil“, 8 (9%) „udělal jsem vše nejlíp jak jsem mohl“, 6 (7%) „jiné“, 4 (5%) „ano“ a 3 (3%) „mohl jsem zareagovat dřív a nestalo by se to“.

Otázka č.15 Jak zvládáte nepřetržitý provoz?

Graf 15 Otázka č.15

(zdroj: vlastní)

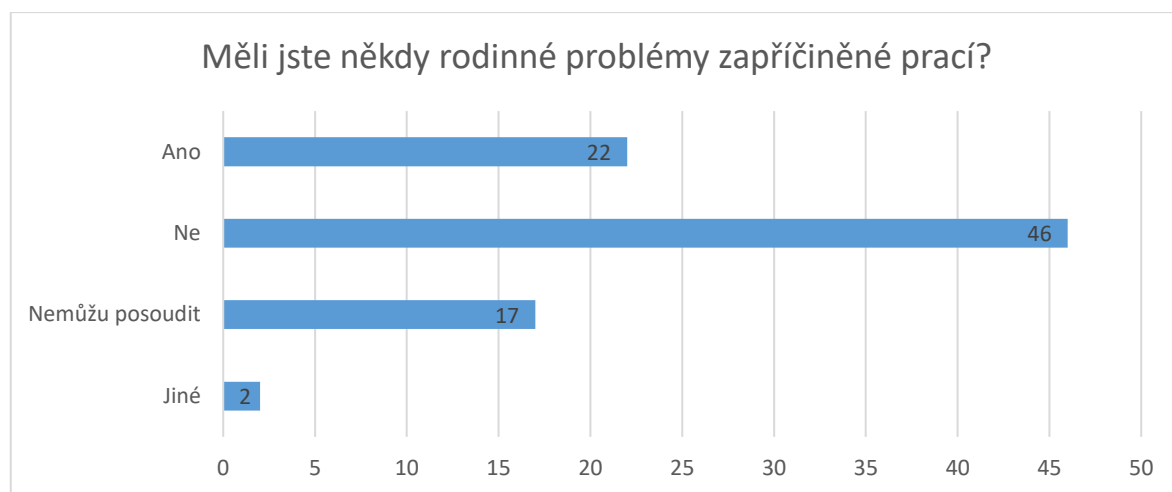
U otázky, jak strojvedoucí zvládají nepřetržitý provoz, 47 (44%) odpovědělo že je to psychicky i fyzicky náročné, 32 (30%) to vyhovuje, 16 (15%) chybí volné víkendy, 8 (7%) to nevyhovuje a 5 (5%) odpovědělo jinak, neboli že to k této práci patří a sami si to vybrali.

Otázka č.16 Má vaše práce přímý vliv na váš osobní život?

Graf 16 Otázka č.16

(zdroj: vlastní)

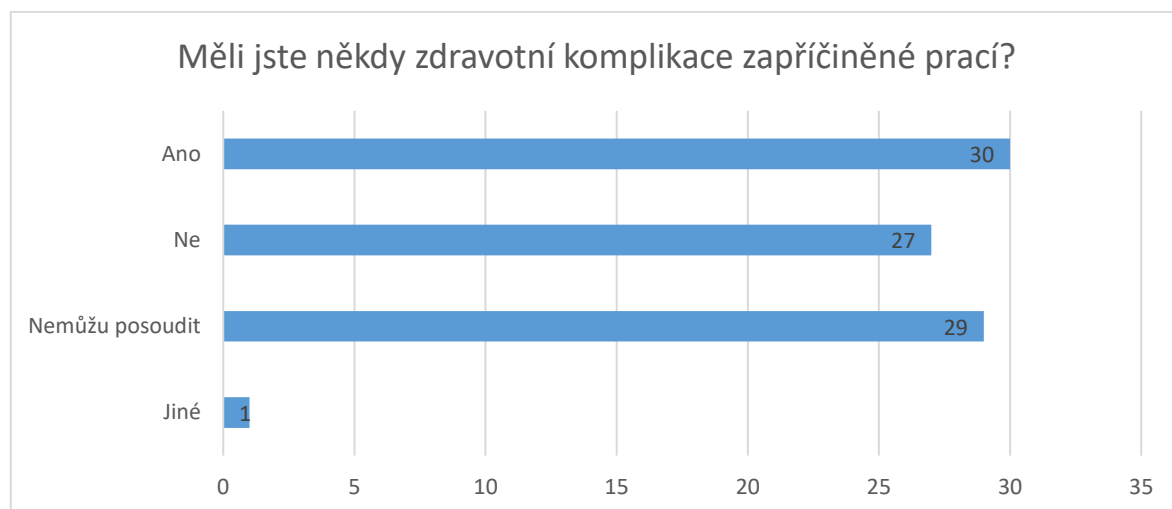
Na otázku, zdali má práce vliv na osobní život strojvedoucích, byly odpovědi takové: 32 (37%) ano, 31 (36%) spíše ano 20 (23%) spíše ne ,4 (4%) ne.

Otázka č.17 Měli jste někdy rodinné problémy zapříčiněné prací?

Graf 17 Otázka č.17

(zdroj: vlastní)

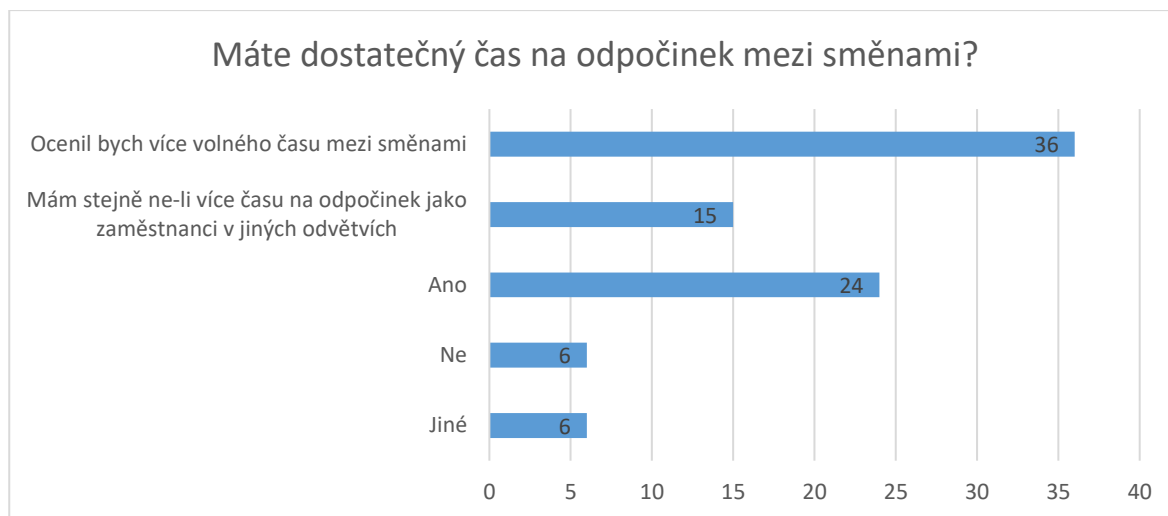
Na otázku, zdali měli strojvedoucí rodinné problémy zapříčiněné prací, byly odpovědi takovéto: 46 (53%) ne, 22 (25%) ano, 17 (20%) nemůže posoudit, 2 (2%) jiné.

Otázka č.18 Měli jste někdy zdravotní komplikace zapříčiněné prací?

Graf 18 Otázka č.18

(zdroj: vlastní)

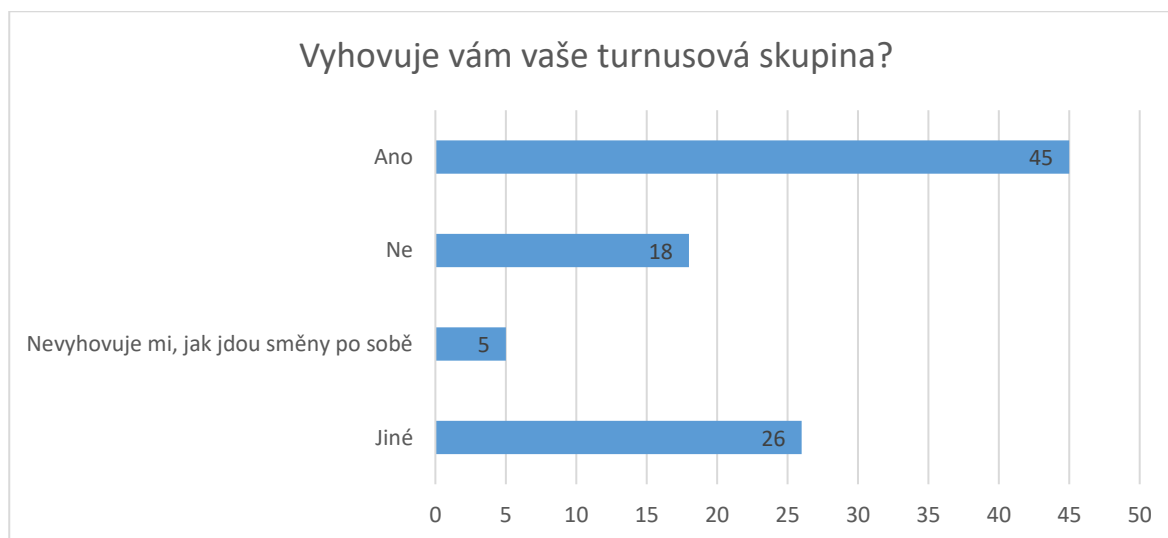
Na otázku, zdali měli strojvedoucí zdravotní komplikace zapříčiněné prací, byly odpovědi takovéto: 30 (34%) nemůže posoudit, 29 (34%) ano 27 (31%) ne, 1 (1%) pociťuje zlepšení zdravotního stavu.

Otázka č.19 Máte dostatečný čas na odpočinek mezi směnami?

Graf 19 Otázka č.19

(zdroj: vlastní)

U otázky, zdali je dostatečný čas na odpočinek mezi směnami, byly odpovědi následující: 36 (41%) by ocenilo více času mezi směnami, 24 (28%) ano, 15 (17%) má stejně ne-li více času na odpočinek, jako zaměstnanci v jiných odvětvích, 6(7%) ne, 6 (7%) odpovědělo jiné.

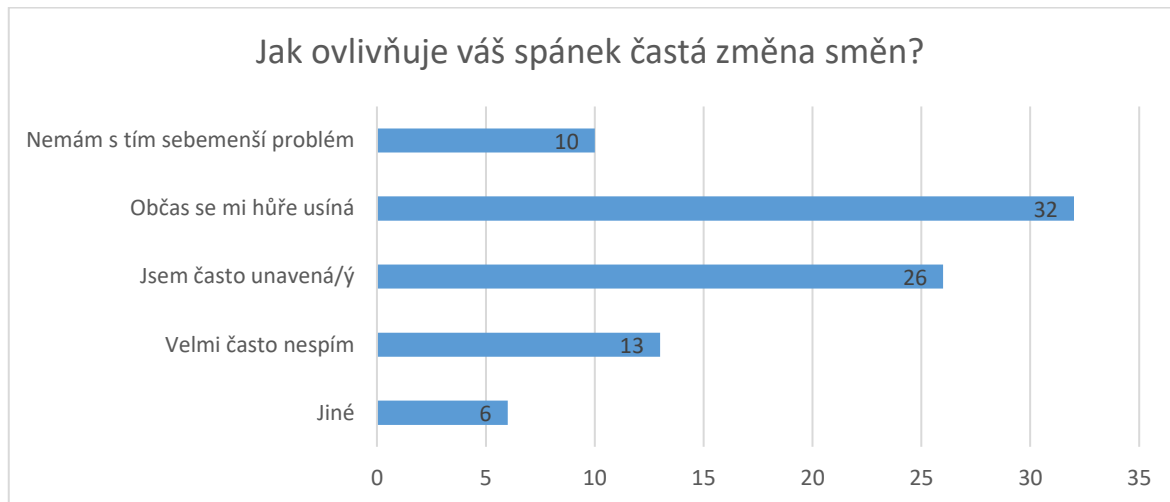
Otázka č.20 Vyhovuje vám vaše turnusová skupina?

Graf 20 Otázka č.20

(zdroj: vlastní)

Na otázku, zdali jim vyhovuje jejich turnusová skupina, odpověděli následovně: 45 (48%) ano, 26 (28%) jiné, 18 (19%) ne, 5 (5%) nevyhovuje, jak jdou směny po sobě.

Otázka č.21 Jak ovlivňuje váš spánek častá změna směn?

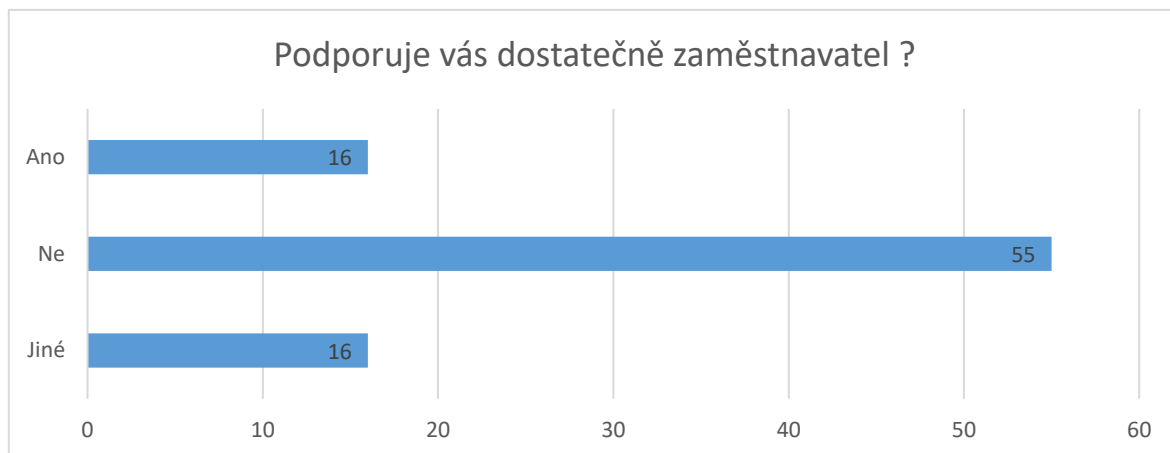


Graf 21 Otázka č.21

(zdroj: vlastní)

Na otázku, jak ovlivňuje jejich spánek častá změna směn, byly odpovědi takovéto: 32 (37%) občas se mi hůře vstává, 26 (30%) je často unavených, 13 (15%) velmi často nespí, 10 (11%) nemá se spánkem sebemenší problém a 6 (7%) jiné – uvádí „mám rozhozený režim i ve volnu,“ nebo „nastavil jsem si vlastní režim spánku podle sebe aby mi to vyhovovalo“ a někdo uvedl, že spí až příliš.

Otázka č.22 Podporuje vás dostatečně zaměstnavatel?

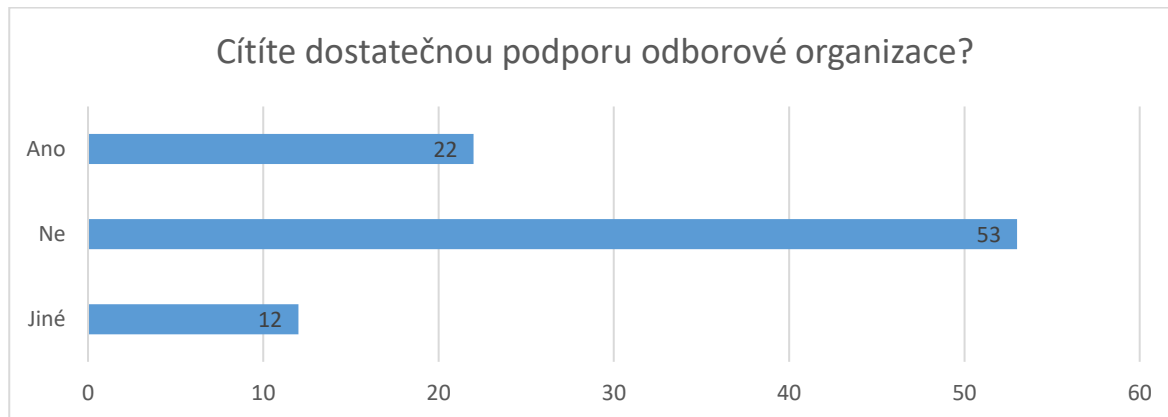


Graf 22 Otázka č.22

(zdroj: vlastní)

Na otázku, zda je dostatečná podpora zaměstnavatele, byly získány tyto odpovědi: 55 (63%) zaměstnanců má pocit že ne, ano 16 (19%) a jiné 16 (19%).

Otázka č.23 Cítíte dostatečnou podporu odborové organizace?

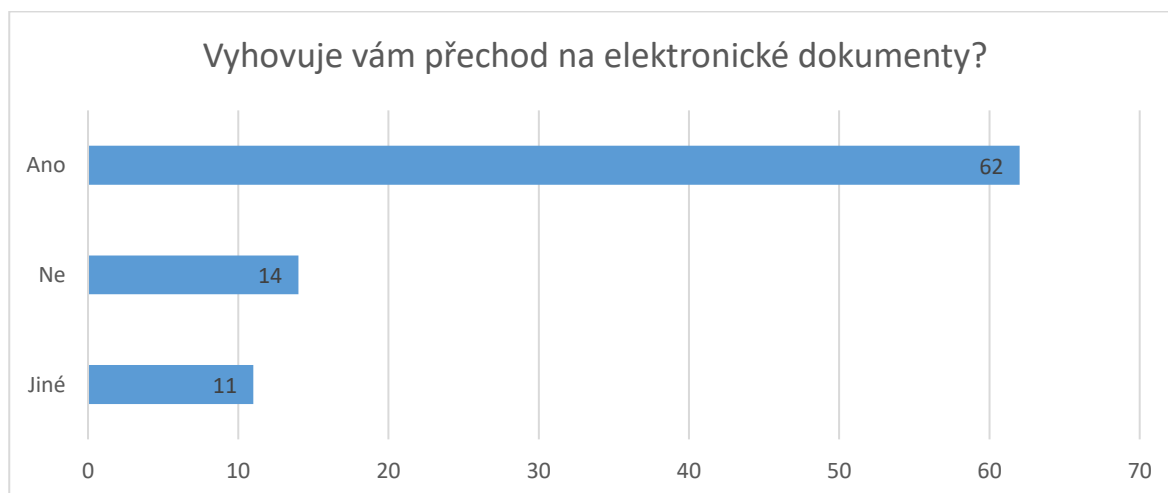


Graf 23 Otázka č.23

(zdroj: vlastní)

Na otázku, zda cítí dostatečnou podporu odborové organizace, byly získány tyto odpovědi: 53 (61%) ne, 22 (25%) ano a 12 (14%) buď v odborech nejsou, případně jsou tam jen kvůli pojištění, nebo z odborů vystoupili.

Otázka č.24 Vyhovuje vám přechod na elektronické dokumenty?



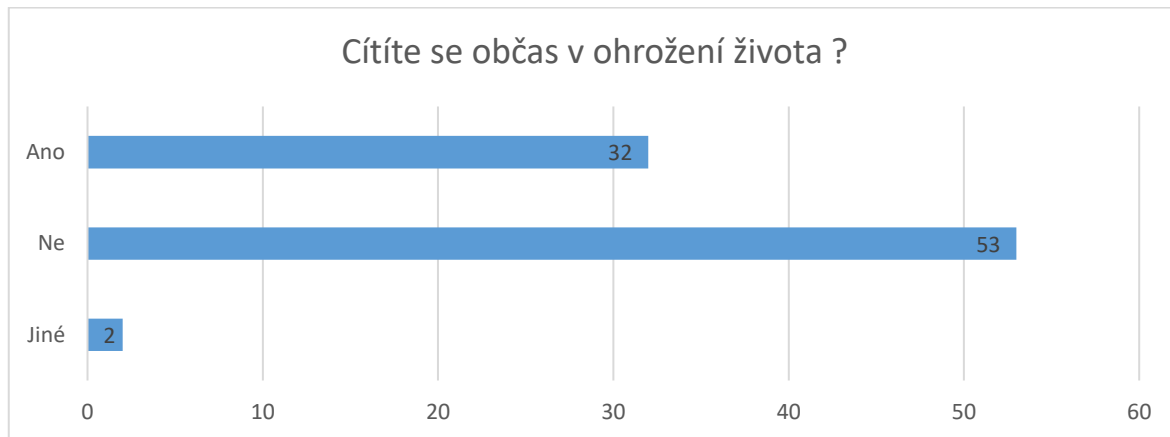
Graf 24 Otázka č.24

(zdroj: vlastní)

V posledních letech se zavádí přechod na elektronickou dokumentaci, zde jsou výsledky kolika strojvedoucím tento přechod vyhovuje. 62 (71%) tento přechod vyhovuje, 14 (16%) nevyhovuje, 11 (13%) jiné – dokumenty v zásadě vyhovují, ale občas by ocenili

duplicitu, čili i dokumenty v papírové podobě, nebo je zatěžuje rozšiřování dokumentů, které se jich netýkají, ale i tak se s nimi musí seznámit.

Otázka č.25 Cítíte se občas v ohrožení života?



Graf 25 Otázka č.25

(zdroj: vlastní)

Na otázku, zda se cítí strojvedoucí někdy v ohrožení života, odpověděli: 53 (61%) ne, 32 (37%) ano, 2 (2%) jiné – vyskytla se obava z vězení či padajících stromů.

Otázka č.26 Pokud se cítíte v ohrožení života, měli byste návrh, jak těmto situacím předcházet ?

Zde je shrnutí odpovědí :

Celkem 6 respondentů uvedlo potřebu zvýšit sankce za porušování pravidel silničního provozu, zejména na železničních přejezdech, aby se předešlo rizikovým situacím. Podobně 7 respondentů zdůraznilo nutnost lepšího zabezpečení železničních přejezdů, například zvýšení bezpečnosti závorami, prodloužení doby jejich spuštění nebo vytvoření ochranného pásma. Další 5 respondentů navrhlo vykácení stromů a porostu v okolí tratí, které podle nich představují potenciální riziko.

Pracovní podmínky byly zmíněny 3 respondenty, kteří si přáli kratší směny, dostatečný odpočinek mezi směny a úpravu nočních směn, aby byly méně náročné. Podpora zdraví a volnočasových aktivit byla zmíněna 2 respondenty, kteří doporučují více volna, příspěvky na sportovní aktivity, lékařské procedury a případně i zavedení 13. platu. Celkem 3 respondenti poukázali na důležitost prevence, včetně důkladnější kontroly řidičů a dodržování pravidel při pohybu osob v okolí železnice.

Otázka č.27 Nastává u vás stres z vysoké zodpovědnosti?

Graf 26 Otázka č.27

(zdroj: vlastní)

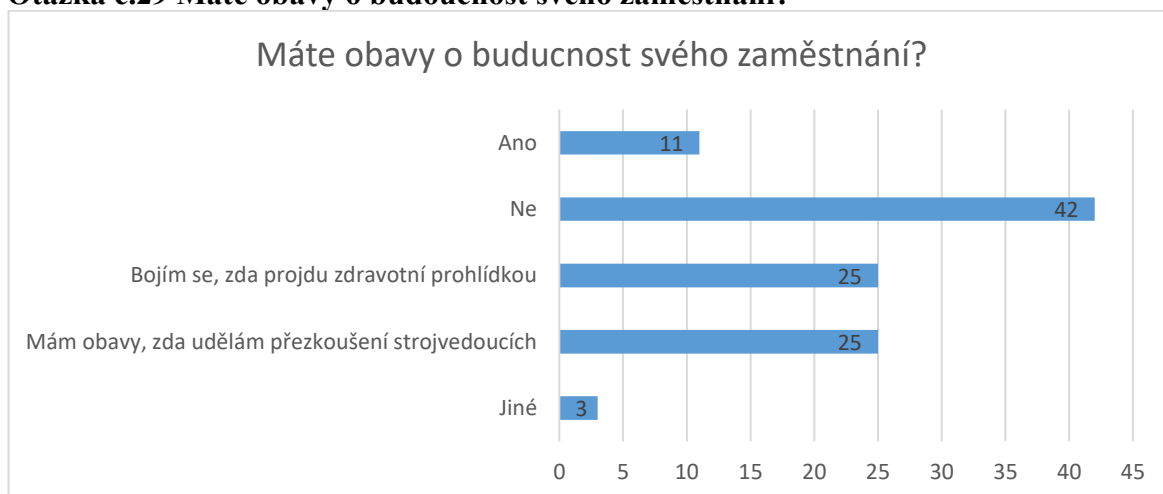
Na otázku, zda u strojvedoucích nastává stres z vysoké zodpovědnosti, odpověděli takto: 37 (43%) ne, 30 (34%) trochu, 11 (13%) často a u 9 (10%) ano.

Otázka č.28 Setkali jste se někdy se syndromem vyhoření a jak jste jej řešili ?

Graf 27 Otázka č.28

(zdroj: vlastní)

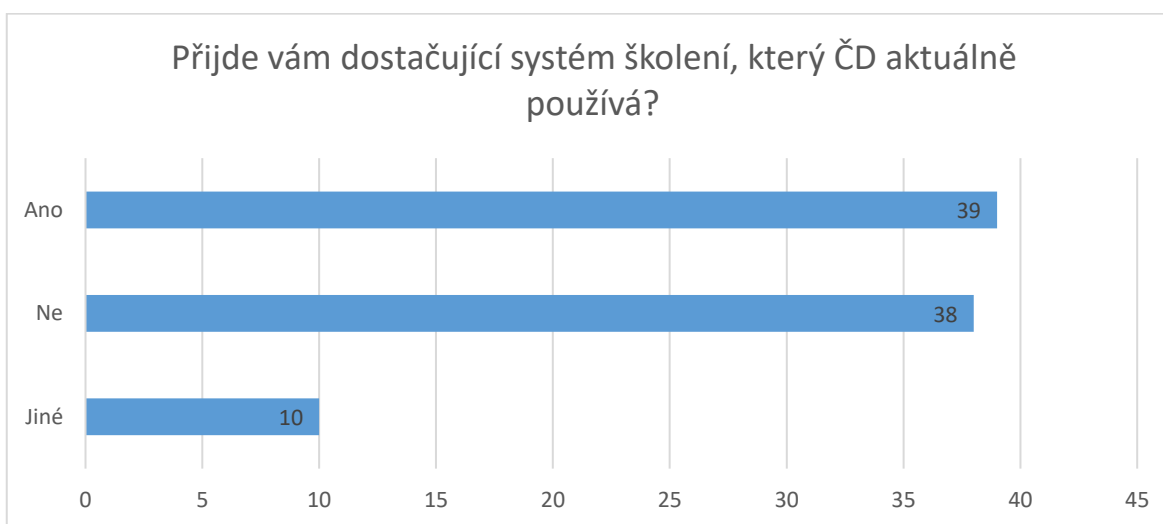
Na otázku, zdali se strojvedoucí setkali se syndromem vyhoření, případně jak na něj reagovali, odpověděli v 45 (51%) případech „ne“, v 25 (27%) případech „neřešil jsem to a nějak jsem jej překonal“, 13 (14%) respondentů odpovědělo „ano“, 5 (5%) odpovědělo jiným způsobem (převážně se snaží změnit svou zavedenou rutinu, aby se do této fáze nedostali) a 3 (3%) se s ním stále potýkají.

Otázka č.29 Máte obavy o budoucnost svého zaměstnání?

Graf 28 Otázka č.29

(zdroj: vlastní)

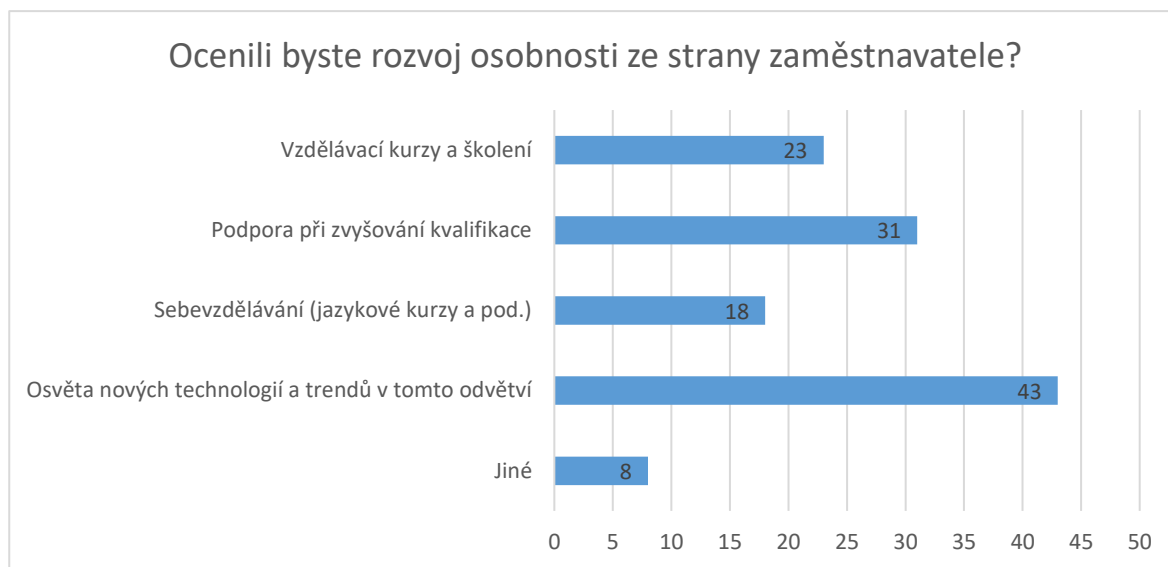
Na otázku, zdali mají strojvedoucí obavy o budoucnost svého zaměstnání, odpověděli takto: 42 (40%) ne, 25 (24%) má obavy, zdali udělá přezkoušení, 25 (24%) má strach z absolvování zdravotní prohlídky, 11 (10%) odpovědělo ano a 3 (3%) jiné.

Otázka č.30 Přejde vám dostačující systém školení, který ČD aktuálně používá?

Graf 29 Otázka č.30

(zdroj: vlastní)

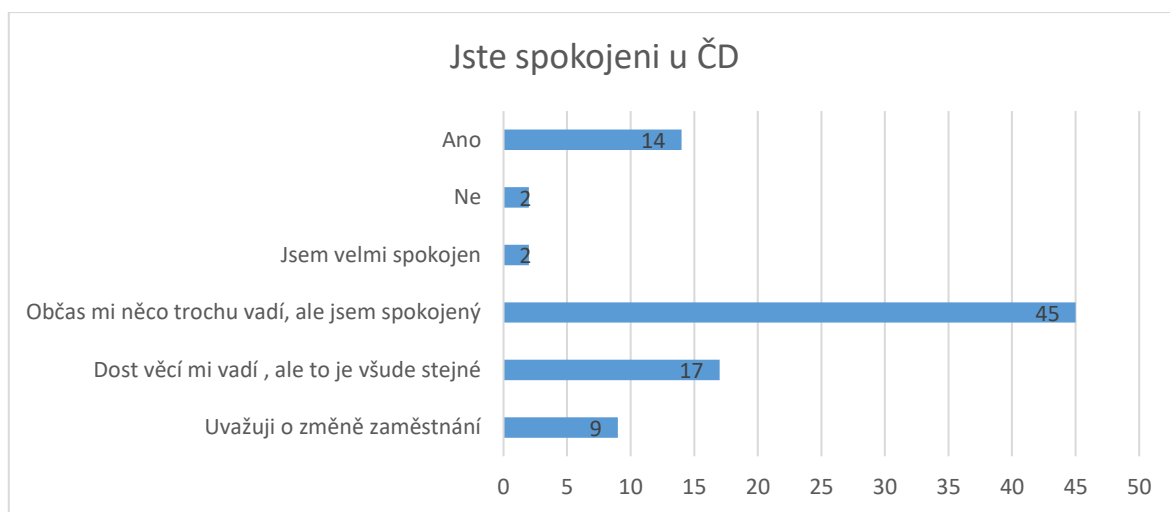
U otázky, zdali se zdá strojvedoucím dostatečný systém zaškolení, který ČD aktuálně používá, byly tyto odpovědi: 39 (45%) zaměstnanců má názor, že ano, 38 (44%) ne a 10 (11%) je jiného názoru.

Otázka č.31 Ocenili byste rozvoj osobnosti ze strany zaměstnavatele?

Graf 30 Otázka č.31

(zdroj: vlastní)

U této otázky bylo možné vybrat více odpovědí. Na podnět rozvoje osobnosti od zaměstnavatele by si zaměstnanci vybrali tyto benefity: 43 (35%) by uvítalo osvětu nových technologií a trendů v tomto odvětví, 31 (25%) by uvítalo podporu při zvyšování kvalifikace, 23 (19%) se líbí vzdělávací kurzy, 18 (15%) se líbí sebevzdělávání a jazykové kurzy a dalších 8 (7%) odpovědělo jinak. Jeden návrh se týká každoměsíčního online proškolení o změnách v předpisech.

Otázka č.32 Jste spokojeni u ČD?

Graf 31 Otázka č.32

(zdroj: vlastní)

Na otázku, zdali jsou zaměstnanci spokojeni u ČD odpověděli, takto: 45 občas něco vadí, ale jsou spokojeni, 17 dost věcí vadí, ale všude je to obdobné, 14 je spokojených, 9 uvažuje o změně zaměstnání, 2 jsou nespokojeni a 2 jsou velmi spokojeni.

Otázky č.33: respondenti byli vyzváni k doplnění reálných problémů, se kterými se potýkají, případně, které dotazník neobsahoval, a návrhy pro jejich zlepšení či odstranění.

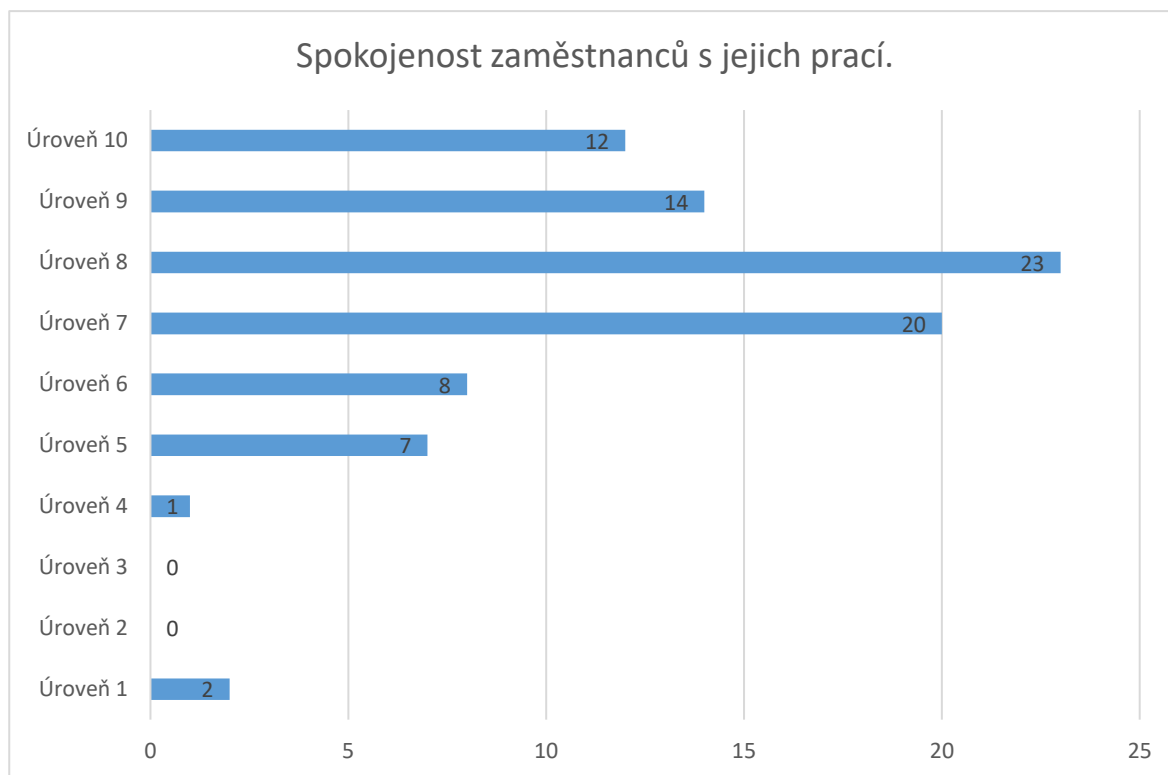
Tři respondenti uvedli, že je trápí plno brzkých nástupů a skladba směn. Také si hojně stěžovali na dělení (přerušení směny) a přáli by si, aby dělení nebylo třeba, minimálně alespoň v denní dobu mezi 6-22h.

Tři respondenti dále zmínili, že nedostatečné vybavení (aktuálně se provádí rekonstrukce nocležen a zázemí pro strojvedoucí a stav lokomotiv) má negativní dopad na psychickou pohodu.

Tři respondenti uvedli, že platové ohodnocení k dané práci s ohledem na náročné podmínky, je vnímáno jako podhodnocené.

Jeden respondent rovněž uváděl nesouhlas s přínosem jízdního simulátoru.

Jeden respondent se domnívá že: „*Odchod do důchodu v 65 letech u strojvedoucích je špatný vtíp. Při zdravotním průzkumu bylo zjištěno, že jsme asi o 10 roků starší. Je to způsobeno narušením biorytmu. Dodnes jsem nepochopil, že je možné nezahrnout část směny do odpracované doby.*“

Otázka č.34 Spokojenost zaměstnanců s jejich prací.

Graf 32 Otázka č.34

(zdroj: vlastní)

V poslední části byli strojvedoucí požádáni o vyplnění spokojenosti se svou prací na škále od 1-10, kdy 1 je nejhorší možné hodnocení a 10 je nejlepší. Výsledná hodnota se vyšplhala na průměrné hodnocení 7,6.

7.3 Vyhodnocení výzkumných předpokladů a hypotéz

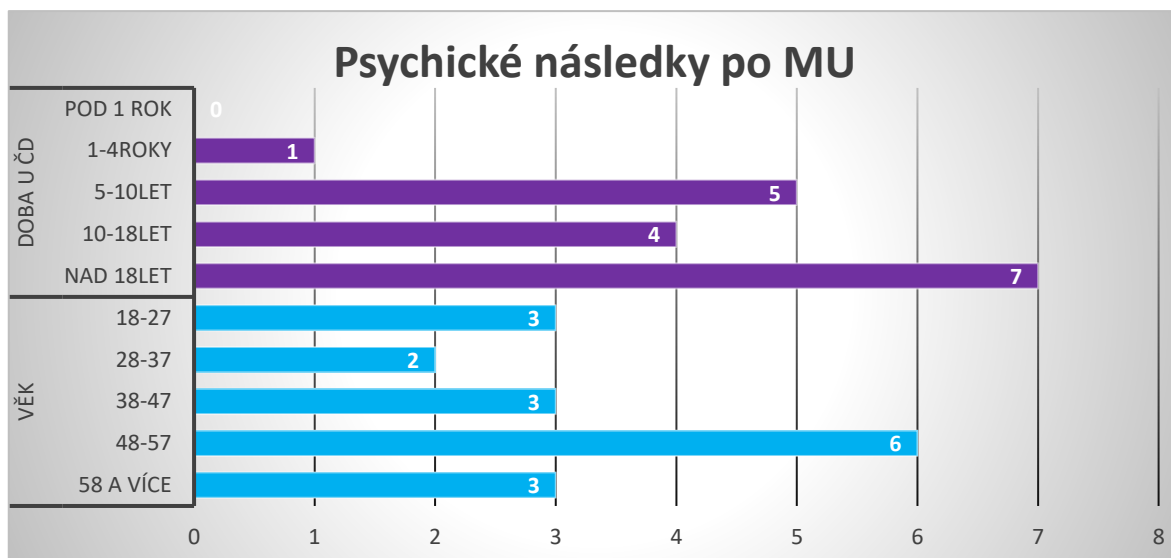
Pro vyhodnocení jsem pracoval s výzkumnými předpoklady stanovenými v kapitole 7 této práce, po vyhodnocení všech dostupných dat jsme došli k těmto závěrům:

V1: Ovlivňují MU ve velké míře psychické zdraví strojvedoucích?

H1a: MU zanechala na strojvedoucích ČD psychické následky.

H1b: Mladší strojvedoucí se s MU lépe vyrovnávají.

H1c: Zaměstnanci, kteří jsou u ČD déle, se s MU lépe vyrovnávají.



Graf 33 Psychické následky po MU
(zdroj: vlastní)

Z 87 respondentů, kteří se zúčastnili dotazníku, 17 respondentů zaznamenalo psychické následky po MU. Ze všech, kteří se potýkali s psychickými následky, pouze 2 respondenti uvedli, že se s nimi prozatím nedokázali vyrovnat. Tento graf nám zobrazuje, u kterých zaměstnanců je nejproblémovější zpracovat MU z pohledu věku a délky pracovního poměru u zaměstnavatele.

Tabulka 1 Zásah psychickými následky

Věková kategorie	Pod 1 rok	1-4roky	5-10let	10-18let	Nad 18let	Zasáhl věk	Celkem věk
18-27	0	1	2	0	0	3	12
28-37	0	0	2	0	0	2	24
38-47	0	0	0	3	0	3	18
48-57	0	0	1	1	4	6	22
58 a více	0	0	0	0	3	3	11
Zasáhl u ČD	0	1	5	4	7	17	87
Celkem doba u ČD	1	18	18	25	25	87	

(zdroj: vlastní)

H1a: MU zanechala na strojvedoucích ČD psychické následky. Data ukazují, že většina respondentů, kteří zažili mimořádné události, přiznává, že tyto události měly dopad na jejich psychické zdraví. Korelační analýza mezi délkou služby u ČD a těmito psychickými následky naznačuje slabou pozitivní korelaci, konkrétně hodnotu 0,4. To znamená, že s delší dobou služby u ČD pravděpodobnost psychických dopadů vzrůstá. Hypotéza je tedy částečně podpořena.

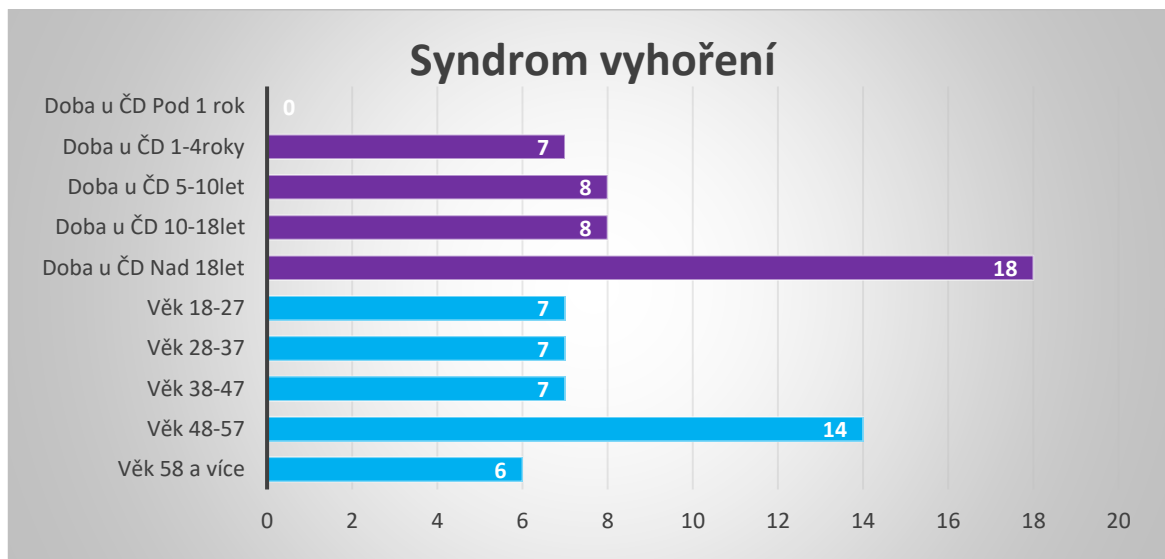
H1b: Mladší strojvedoucí se s MU lépe vyrovnávají. Korelační koeficient mezi věkovou kategorií a odpověďmi na otázku o vyrovnání se s MU byl vypočítán na hodnotu (-0,2) což naznačuje velmi slabou negativní korelaci. Mladší strojvedoucí vykazují mírně lepší schopnost zvládat MU, ale vztah není významný. Hypotéza není průkazná, ale naznačuje možný slabý trend, který tvrdí, že mladší strojvedoucí se s MU lépe vyrovnávají. Slabý trend, který jsem identifikoval, naznačuje, že mladší strojvedoucí (zejména v kategoriích 18–27 a 28–37 let) častěji uvádějí pozitivnější nebo vyrovnanější zvládnutí MU oproti starším respondentům. Tento trend je naznačen slabou negativní korelací (-0,2) mezi věkovou kategorií a zvládáním MU, což znamená, že s rostoucím věkem mírně klesá schopnost psychického vyrovnání. Nicméně tato korelace je příliš slabá na to, aby mohla být považována za průkaznou. K lepšímu ověření by bylo nutné provést rozsáhlejší analýzu s větším počtem respondentů.

H1c: Na základě korelační analýzy byl vztah mezi délkou služby u ČD a schopností vyrovnat se s MU velmi slabý, konkrétně korelační koeficient (-0,1). Výsledky spíše ukazují, že delší doba služby není spojena s lepší schopností zvládání mimořádných událostí, naopak může existovat mírný trend opačného charakteru. Hypotéza tedy nebyla potvrzena.

V2: Jsou strojvedoucí náchylní k syndromem vyhoření?

H2a: Výskyt syndrom vyhoření je častější u starších zaměstnanců.

H2b: Výskyt syndromu vyhoření je vyšší u zaměstnanců, kteří jsou zaměstnaní déle.



Graf 34 Syndrom vyhoření
(zdroj: vlastní)

Z 87 respondentů, kteří se zúčastnili dotazníku, se 41 respondentů setkala se syndromem vyhoření. Tento graf a tabulka nám zobrazují, u kterých zaměstnanců se tato problematika nejčastěji vyskytuje z pohledu věku a délky pracovního poměru u zaměstnavatele.

Tabulka 2 Syndrom vyhoření

Věková kategorie	Pod 1 rok	1-4roky	5-10let	10-18let	Nad 18let	Vyhoření věk	Celkem věk
18-27	0	6	1	0	0	7	12
28-37	0	0	2	5	0	7	24
38-47	0	0	4	2	1	7	18
48-57	0	1	1	1	11	14	22
58 a více	0	0	0	0	6	6	11
Vyhoření u ČD	0	7	8	8	18	41	87
Celkem doba u ČD	1	18	18	25	25	87	

(zdroj: vlastní)

H2a: Výskyt syndromu vyhoření je častější u starších zaměstnanců. Korelační analýza mezi věkovou skupinou a výskytem syndromu vyhoření ukázala slabou pozitivní korelaci. Hodnota koeficientu byla přibližně 0,3 což naznačuje, že syndrom vyhoření se mírně častěji objevuje u starších zaměstnanců. Přesto je tento vztah slabý a pro potvrzení by bylo vhodné získat více dat. Hypotéza H2a tedy naznačuje možný trend, ale nelze ji zatím zcela potvrdit.

H2b: Výskyt syndromu vyhoření je vyšší u zaměstnanců, kteří jsou zaměstnáni déle. Analýza vztahu mezi délkou zaměstnání a výskytem syndromu vyhoření naznačila také slabou pozitivní korelaci s hodnotou kolem 0,2. Tento vztah je však velmi slabý, což znamená, že délka zaměstnání pravděpodobně není hlavním faktorem, který ovlivňuje výskyt syndromu vyhoření. Hypotézu tedy nelze jednoznačně podpořit.

7.4 Shrnutí

Tato analytická část poskytuje detailní pohled na výsledky dotazníkového šetření zaměřeného na vliv stresových situací a pracovních podmínek na psychickou a fyzickou pohodu strojvedoucích. Získané informace poskytují ucelený obraz o různých aspektech práce strojvedoucích a jejich vnímání této profese.

Nejprve je zdůrazněna demografická charakteristika respondentů, kde převažují muži ve věkovém rozmezí 28-37 let, kteří pracují u Českých drah a.s. v průměru 5-10 let. Zajímavé je, že většina respondentů neměla předchozí zaměstnání návazné na dráhu, avšak adaptace na drážní pojmy a pozici strojvedoucího nebyla pro většinu obtížná.

Dotazník se dále zabývá reakcí respondentů na MU a jejich schopností se s nimi vyrovnat. Většina respondentů se s MU setkala a u mnoha z nich projevil psychické následky (neschopnost nastoupit na další směnu, šok, strach z průjezdu bývalým místem nehody), i když většina dokázala tuto situaci zpracovat bez dlouhodobých psychických důsledků. Z odpovědí respondentů je patrné, že MU mohou ovlivnit rozhodnutí o pokračování v práci. Další část dotazníku se zaměřuje na pracovní podmínky, jako je nepřetržitý provoz (velmi časná nástupy, přerušení směn), odpočinek mezi směnami (rekonstrukce nocležen, případný nedostatečný stav nocležen) a podporu od zaměstnavatele (podpora pro zvládání stresových situací – podpora psychologa, krizová intervence, delší odpočinek a jiné dle individuálních potřeb zaměstnance). Výsledky naznačují, že mnoho

strojvedoucích pociťuje psychické a fyzické zatížení spojené s pracovním režimem a často cítí nedostatek podpory ze strany zaměstnavatele.

Následující otázky se týkají bezpečnosti práce, přičemž někteří respondenti vyjádřili obavy spojené se syndromem vyhoření a budoucností jejich zaměstnání.

Na závěr, respondenti byli vyzváni k vyjádření své spokojenosti se svou prací, kde průměrné hodnocení bylo 7,6. Tato část poskytuje názorný obraz o postojích a pohledu strojvedoucích na svou práci a pracovní podmínky.

7.4.1 Doporučení

Na základě zjištění dotazníkového šetření by mohla být navržena následující doporučení:

- Poskytování podpory pro zvládání stresových situací: Dostatečná podpora by měla zahrnovat konkrétní opatření, jako je zajištění okamžité psychologické pomoci po mimořádných událostech, např. přítomnost odborníka v případě potřeby ihned po skončení směny. Dále je vhodné zavést pravidelné workshopy zaměřené na techniky zvládání stresu a trénink resilience, aby strojvedoucí měli nástroje pro zvládání psychického zatížení. Tato opatření nejen zlepší psychickou pohodu pracovníků, ale také přispějí k prevenci dlouhodobých psychických problémů, jako je posttraumatická stresová porucha (PTSD).
- Zlepšení pracovních podmínek: Navrhuje se revize aktuálního turnusového systému s cílem odstranit „dělení směn“, což zaměstnanci vnímají jako rušivý faktor ovlivňující nejen odpočinek, ale i kvalitu osobního života. Zavedení flexibilnějších směn, které respektují biorytmy, a zároveň minimalizace práce v nočních hodinách, by mohly přispět ke zlepšení fyzického i duševního zdraví. Tyto změny přinesou strojvedoucím lepší rovnováhu mezi pracovním a soukromým životem, což by se mělo pozitivně projevit na jejich spokojenosti a výkonnosti.
- Podpora pro prevenci syndrom vyhoření: Zaměstnavatel by měl vyvinout strategie pro prevenci syndromu vyhoření a poskytovat podporu a zdroje pro ty, kteří s ním bojují, aby se zabránilo negativním dopadům na jejich zdraví a výkon. Klíčové je vyvinout ucelený program na prevenci syndromu vyhoření, který by zahrnoval pravidelné hodnocení psychického stavu zaměstnanců a organizaci rekreačních aktivit na pracovišti. Možnost čerpání tzv. „regenerační dovolené“ pro zaměstnance, kteří jsou vystaveni dlouhodobému psychickému stresu, by mohla přispět k prevenci

- i zvládnutí syndromu vyhoření. Prevence syndromu vyhoření pomůže snížit fluktuaci zaměstnanců a zvýší jejich loajalitu k zaměstnavateli
- Zlepšení komunikace: Důležitá je také zlepšená komunikace mezi zaměstnavateli a strojvedoucími ohledně jejich obav, potřeb a požadavků na pracovní prostředí a podporu, aby bylo možné efektivně řešit problémy a obavy strojvedoucích, je nutné zavést pravidelné schůzky mezi vedením a zaměstnanci. Ty by měly být zaměřené na přímou zpětnou vazbu a společné hledání řešení. Měla by být vytvořena jasná a otevřená platforma pro sdílení informací, například úprava interního online portálu, s doplněnými sekcemi pro větší přehlednost, kde budou zaměstnanci informováni o všech změnách, dostupných benefitech a aktuálním dění v organizaci. Dále by bylo vhodné vytvořit sekci pro rychlou anonymní online konzultaci s psychologem, pomocí odkazu na samostatnou stránku, aby se u zaměstnanců zvýšila důvěra v anonymitu. Přínos zlepšené komunikace také zvýší důvěru mezi zaměstnanci a vedením a sníží pocit odtrženosti či nezájmu ze strany zaměstnavatele.
 - Kontinuální monitorování a zpětná vazba: Monitorování pracovních podmínek a zdravotního stavu strojvedoucích, například prostřednictvím pravidelných dotazníkových šetření podobných tomuto, je zásadní nástroj pro identifikaci problémů a zlepšení pohody zaměstnanců. Získané výsledky by měly sloužit vedení k návrhu a okamžité implementaci konkrétních kroků ke zlepšení identifikovaných problémů. Tato pravidelná zpětná vazba umožní zaměstnavateli efektivněji rozpoznávat potenciální krizové oblasti a přijímat opatření ještě před tím, než se problémy stanou závažnými. Tento přístup nejen přispěje k optimalizaci pracovních podmínek, ale také podpoří dlouhodobou spokojenost a bezpečnost zaměstnanců.
 - Školení a vzdělávání: Investice do školení a vzdělávání zaměstnanců může posílit jejich schopnosti zvládat stresové situace a pracovní výzvy, a tím i zlepšit jejich celkovou pohodu a výkonnost. Poskytování pravidelných školení v oblasti využívání elektronických dokumentů a moderních technologií by mohlo usnadnit přechod na digitalizované pracovní prostředí. Zahrnutí školení na krizové řízení a bezpečnostní postupy při mimořádných událostech by zvýšilo kompetence strojvedoucích a jejich sebejistotu při řešení náročných situací. Jako přínos budou zaměstnanci lépe připraveni na MU, což by mohlo přispět k vyšší bezpečnosti provozu i osobní pohody.

Tato doporučení by měla být implementována s cílem optimalizovat pracovní prostředí strojvedoucích a zajistit jejich dlouhodobou psychickou a fyzickou pohodu při výkonu jejich práce.

ZÁVĚR

Při vyslovení pojmu stres si asi každý představíme jinou situaci. Co pro jednoho může být zcela standardní situace, druhý může vnímat jako naprosto neakceptovatelné. Každý lidský organismus je nastaven jiným způsobem, ať už se budeme bavit o fyzické či psychické stránce.

Jedna věc mě na stresu vždy fascinovala a tou je jeho rozmanitost, jak se lidově říká: „*Nenervuj se, nebo tě z toho klepne*“ - tuhle větu už jsme asi každý někdy v životě slyšeli. Z tohoto pohledu by se mohlo zdát, že stres nejspíš nebude úplně nejlepší cestou pro naše zdraví, což je ve většině případů i pravda, jak jsme mohli odhalit v teoretické části. Stres se dělí na dva hlavní typy, a to distres neboli negativní stres, který nám ve většině případů převážně ubližuje. Může nám bránit v rozvoji osobnosti, nebo nás může denně psychicky ubíjet a rozhodně je další spousta forem, které se nám vybaví, jen když se trochu zamyslíme a vzpomeneme si, co jsme cítili, když nám nebylo zrovna dvakrát nejlépe. Kdežto eustres (pozitivní stres) nás motivuje k překonávání výzev – například skládání zkoušek na vysoké škole, podávání sportovních výkonů i psaní bakalářské práce v těsné blízkosti uzávěrky.

Dlouhodobé vystavení stresu, psychickému a fyzickému zatížení může vést ke vzniku syndromu vyhoření, díky němuž si můžeme připadat neschopní dokončovat započatou práci, nebo se radovat z maličkostí a umět sám sebe pochválit, při zatížení vlivem syndromu vyhoření si můžeme připadat stále vyčerpaní a zažívat pocit zoufalství, díky dnešní uspěchané době a moderním technologiím prožívá syndrom vyhoření mnohem více lidí, než kdykoliv před tím. Jako prevence proti syndromu vyhoření nám může pomoci, nezůstávat v kolotoči rutiny a čas od času zkusit něco nového, co by nás mohlo bavit, snažit se vytvořit si pozitivní prostředí a vnímání světa kolem pozitivně, i když to občas není úplně lehké a trápí nás jisté problémy, které není radno házet za hlavu. Pokusit se řešit problémy při jejich vzniku, nečekat až se nakupí, naučit se vypnout, pokud nepracuji, a snažit se žít zdravě, by nám mělo pomoci se vyhnout tomuto syndromu.

V rámci častých MU je možný výskyt post traumatické stresové poruchy, také se občas uvádí jako ochromení z hrůzné události, což může mít vliv na kvalitu spánku, kdy se zasažený touto poruchou může budit nočními můrami a zažívat pocity úzkosti při připomenutí stresové situace.

Práce se zaměřila na fenomén stresu a jeho dopady na strojvedoucí, přičemž teoretická část poskytla hlubší porozumění stresu jako procesu s různými fázemi a dopady, včetně syndromu vyhoření a posttraumatického syndromu. V praktické části bylo zkoumáno pracovní prostředí strojvedoucích v rámci společnosti České dráhy, a.s., přičemž byly analyzovány pracovní podmínky a identifikovány klíčové trendy a problémy.

Závěrem lze konstatovat, že práce strojvedoucího je spojena s vysokým stresem a zátěží, což může mít negativní dopady na jejich psychické a fyzické zdraví. Je nezbytné, aby společnosti, jako jsou České dráhy, a další zaměstnavatelé, poskytovaly odpovídající podporu a prevenci syndromu vyhoření. Zároveň je důležité, aby legislativa chránila práva a zdraví strojvedoucích a poskytovala jim dostatečné pracovní podmínky. Nasnadě je doporučení, aby společnosti prováděly pravidelné hodnocení pracovních podmínek a psychosociálních rizik, a aby poskytovaly zaměstnancům odpovídající podporu a prevenci syndromu vyhoření. Tímto způsobem mohou přispět k vytvoření zdravějšího pracovního prostředí a zlepšení pohody a spokojenosti pracovníků ve stresujícím prostředí strojvedoucích.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

BAŠTECKÁ, Bohumila a Petr GOLDMANN. *Základy klinické psychologie*. Praha: Portál, 2001. ISBN 80-7178-550-4.

CABALLERO, Tàpia, P. et al.. *Variables that predict burnout in professional drivers*, *International Journal of Occupational Safety and Ergonomics* 2022 [online]. [cit. 2024-05-01]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1080/10803548.2021.1929701>

ČESKO, 1994. *Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění*, [online]. [cit. 2024-05-01]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Zakony-v-drazni-doprave/266-94-k_1-4-2017-uplzeni-\(1\).pdf.aspx?lang=cs-CZ](https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Zakony-v-drazni-doprave/266-94-k_1-4-2017-uplzeni-(1).pdf.aspx?lang=cs-CZ)

ČESKO, 2012. *Vyhláška Ministerstva dopravy č. 16/2012 Sb., v platném znění*, [online]. [cit. 2024-05-01] Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-16>

FORD, J. D., *Posttraumatic Stress Disorder: Scientific and Professional Dimensions*. New York: The Academic Press, 2009. ISBN 9780080922560.

HAŠKOVCOVÁ, Helena, *Thanatologie: Nauka o umírání a smrti*. Galén, 2000. ISBN 80-7262-034-7.

HUMPL, Lukáš, Jiří PROKOP a Alena TOBIÁŠOVÁ. *První psychická pomoc ve zdravotnictví*. Brno: Národní centrum ošetrovatelství a nelékařských zdravotnických oborů, 2013. ISBN 978-80-7013-562-4.

JANÁČKOVÁ, Laura, *Základy zdravotnické psychologie*. Triton, 2008. ISBN 80-7387-179-6.

JOCHMANNOVÁ, Leona a KIMPLOVÁ, Tereza (ed.). *Psychologie zdraví: biologické, psychosociální, digitální a spirituální aspekty*. Psyché (Grada). Praha: Grada, 2021. ISBN 978-80-271-2569-2.

JOSHI, Vinay. *Stres a zdraví. Rádci pro zdraví*. Praha: Portál, 2007. ISBN 978-80-7367-211-9.

KEBZA, Vladimír a ŠOLCOVÁ, Iva. *Syndrom vyhoření: (informace pro lékaře, psychology a další zájemce o teoretické zdroje, diagnostické a intervenční možnosti tohoto syndromu)*. 2., rozš. a dopl. vyd. Praha: Státní zdravotní ústav, 2003. ISBN 80-7071-231-7.

KOHOUTEK, Tomáš a ČERMÁK, Ivo (ed.). *Psychologie katastrofické události*. Praha: Academia, 2009. ISBN 978-80-200-1816-8.

KŘIVOHLAVÝ, Jaro. *Jak zvládat stres. Pro vaše zdraví*. Praha: Grada, 1994. ISBN 80-7169-121-6.

KŘIVOHLAVÝ, Jaro, *Psychologie nemoci*. Grada, 2002. ISBN 80-247-0179-0.

KŘIVOHLAVÝ, Jaro. *Psychologie zdraví*. Praha: Portál, 2001. ISBN 80-7178-551-2.

KŘIVOHLAVÝ, Jaro. *Psychologie zdraví*. Vyd. 2. Praha: Portál, 2003. ISBN 80-7178-774-4.

MAREŠ, Jiří, *Posttraumatický rozvoj člověka*. Praha: Grada, 2012. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-3007-3.

MHUK, *Burnout* [online]. Mental Health UK [cit. 2023-02-28]. Dostupné z: <https://mentalhealth-uk.org/burnout/>.

PAUKNEROVÁ, Daniela. *Psychologie pro ekonomy a manažery*. 2., přeprac. a aktualiz. vyd. Manažer. Praha: Grada, 2006. ISBN 8024717069.

PRAŠKO, Ján. *Stop traumatickým vzpomínkám: jak zvládnout posttraumatickou stresovou poruchu*. Rádci pro zdraví. Praha: Portál, 2003. ISBN 80-7178-811-2.

Rothschild, B. *The body remembers: The psychophysiology of trauma and trauma treatment*. New York: W. W. Norton & Company, 2000. ISBN 10: 0393703274.

SELYE, Hans. *Stres života*. Přeložil Petra KUDRNÁČOVÁ. Hodkovičky: Pragma, 2016. ISBN 978-80-7349-392-9.

STOCK, Christian. *Syndrom vyhoření a jak jej zvládnout*. Poradce pro praxi. Praha: Grada, 2010. ISBN 978-80-247-3553-5.

ŠVINGALOVÁ, Dana. *Stres a "vyhoření" u profesionálů pracujících s lidmi*. Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2006. ISBN 80-7372-105-8.

ŠPATENKOVÁ, Naděžda. *Krize a krizová intervence*. Praha: Grada, 2017, Psyché (Grada) ISBN 978-80-247-5327-0.

VAN DER KOLK, Bessel A. *Tělo sčítá rány: jak trauma dopadá na naši mysl i zdraví a jak se z něj léčit*. V brně: Jan Melvil Publishing, 2021. Pod povrchem. IBSN 978-80-7555-130-6.

VENGLÁŘOVÁ, Martina. *Sestry v nouzi: syndrom vyhoření, mobbing, bossing*. Sestra (Grada). Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-3174-2.

VYMĚTAL, Jan. *Lékařská psychologie*. Praha: Portál, 2003. ISBN 80-7178-740-x.

WHO, *Burn-out an "occupational phenomenon": International Classification of Diseases* [online]. 2019 [cit. 2024-05-1]. Dostupné z: <https://www.who.int/news/item/28-05-2019-burn-out-an-occupationalphenomenon-international-classification-of-diseases>.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Stres, Krivohlavý (1994, s. 8).....	17
---	----

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 Otázka č.1 (<i>zdroj: vlastní</i>)	40
Graf 2 Otázka č.2 (<i>zdroj: vlastní</i>)	40
Graf 3 Otázka č.3 (<i>zdroj: vlastní</i>)	41
Graf 4 Otázka č.4 (<i>zdroj: vlastní</i>)	41
Graf 5 Otázka č.5 (<i>zdroj: vlastní</i>)	42
Graf 6 Otázka č.6 (<i>zdroj: vlastní</i>)	42
Graf 7 Otázka č.7 (<i>zdroj: vlastní</i>)	43
Graf 8 Otázka č.8 (<i>zdroj: vlastní</i>)	43
Graf 9 Otázka č.9 (<i>zdroj: vlastní</i>)	44
Graf 10 Otázka č.10 (<i>zdroj: vlastní</i>)	45
Graf 11 Otázka č.11 (<i>zdroj: vlastní</i>)	45
Graf 12 Otázka č.12 (<i>zdroj: vlastní</i>)	46
Graf 13 Otázka č.13 (<i>zdroj: vlastní</i>)	46
Graf 14 Otázka č.14 (<i>zdroj: vlastní</i>)	47
Graf 15 Otázka č.15 (<i>zdroj: vlastní</i>)	48
Graf 16 Otázka č.16 (<i>zdroj: vlastní</i>)	48
Graf 17 Otázka č.17 (<i>zdroj: vlastní</i>)	49
Graf 18 Otázka č.18 (<i>zdroj: vlastní</i>)	49
Graf 19 Otázka č.19 (<i>zdroj: vlastní</i>)	50
Graf 20 Otázka č.20 (<i>zdroj: vlastní</i>)	50
Graf 21 Otázka č.21 (<i>zdroj: vlastní</i>)	51
Graf 22 Otázka č.22 (<i>zdroj: vlastní</i>)	51
Graf 23 Otázka č.23 (<i>zdroj: vlastní</i>)	52
Graf 24 Otázka č.24 (<i>zdroj: vlastní</i>)	52
Graf 25 Otázka č.25 (<i>zdroj: vlastní</i>)	53
Graf 26 Otázka č.27 (<i>zdroj: vlastní</i>)	54
Graf 27 Otázka č.28 (<i>zdroj: vlastní</i>)	54
Graf 28 Otázka č.29 (<i>zdroj: vlastní</i>)	55
Graf 29 Otázka č.30 (<i>zdroj: vlastní</i>)	55
Graf 30 Otázka č.31 (<i>zdroj: vlastní</i>)	56
Graf 31 Otázka č.32 (<i>zdroj: vlastní</i>)	57
Graf 32 Otázka č.34 (<i>zdroj: vlastní</i>)	58
Graf 33 Psychické následky po MU (<i>zdroj: vlastní</i>)	59
Graf 34 Syndrom vyhoření (<i>zdroj: vlastní</i>)	61

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Zásah psychickými následky	59
Tabulka 2 Syndrom vyhoření.....	61

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ACTH	Adrenokortikotropní hormon
ČD	České dráhy
GAS	Obecný adaptační syndrom
MHUK	Mental Healt United Kingdom
MKN	Mezinárodní kvalifikace nemocí
MU	Mimořádná událost
PSTD	Posttraumatická stresová porucha
WHO	World Health Organization

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Dotazník nadměrné zatížení v zaměstnání.

PŘÍLOHA PI: DOTAZNÍK NADMĚRNÉ ZATÍŽENÍ V ZAMĚSTNÁNÍ

1. Jaké je vaše pracovní zařazení?

Strojvedoucí

Strojvedoucí v zácviku

Jiné

2. Jakého jste pohlaví?

Muž

Žena

3. Jaká je vaše věková skupina?

18-27 let

28-37 let

38-47 let

48-57 let

58 a více let

4. Jak dlouho jste u ČD?

Méně než 1 rok

1–4 roky

5-10 let

10-18 let

Déle než 18 let

5. Mělo vaše předchozí zaměstnání návaznost na dráhu?

Ano

Ne

Jiné

6. Pokud jste přišli z jiného odvětví, bylo pro vás problematické, seznámit se s drážními pojmy a ztotožnit se s touto pozicí ?

Ano

Bojoval/a jsem s tím

Chvilí to trvalo ale zvládl/a jsem to

Ne

Jiné

7. Setkali jste se někdy s mimořádnou událostí (MU)?

Ano

Ne

8. Zanechal na vás tento incident psychické následky?

Ano

Ne

9. Dokázali jste se s MU psychicky vyrovnat?

Ano

Ne

Jsem vyrovnaná/ý ale uvažuji o životě jinak

Nejsem vyrovnaná/ý ale chovám se jako by bylo vše v pořádku

Jiné

10. Došlo při MU k usmrcení osob ?

Ano

Ne

11. Přemýšleli jste po této události, že ukončíte práci strojvedoucího?

Ano

Ne

Stále si nejsem jistý

Jiné

12. Přišlo vám, že jste dostali dostatečnou post traumatickou péči?

Ano

Ne

Jiné

13. Které z těchto procedur byste po MU od zaměstnavatele uvítali?

Konzultace s psychologem

Online anonymní konzultace s psychologem

Relaxační procedura na zklidnění mysli

Delší volno pro vyrovnání se s danou situací

Jiné

14. Dávali jste si někdy vinu za vzniklou situaci?

Ano

Ne

Mohl/a jsem zareagovat dřív a nestalo by se to

Udělal/a jsem všechno nejlíp, jak jsem mohl/a

I kdybych zareagoval/a dřív, stejně bych tomu nezabránil/a

Jiné

15. Jak zvládáte nepřetržitý provoz?

Vyhovuje mi to

Nevyhovuje mi to

Je to fyzicky i psychicky náročné

Chybí mi volné víkendy

Jiné

16. Má vaše práce přímý vliv na váš osobní život?

Ano

Spíše Ano

Spíše NE

Ne

Jiné

17. Měli jste někdy rodinné problémy zapříčiněné prací?

Ano

Ne

Nemůžu posoudit

Jiné

18. Měli jste někdy zdravotní komplikace zapříčiněné prací?

Ano

Ne

Nemůžu posoudit

Jiné

19. Máte dostatečný čas na odpočinek mezi směnami?

Ocenil bych více volného času mezi směnami

Mám stejně ne-li více času na odpočinek jako zaměstnanci v jiných odvětvích

Ano

Ne

Jiné

20. Vyhovuje vám vaše turnusová skupina?

Ano

Ne

Nevyhovuje mi, jak jdou směny po sobě

Jiné

21. Jak ovlivňuje váš spánek častá změna směn?

Nemám s tím sebe menší problém

Občas se mi hůře usíná

Jsem často unavená/ý

Velmi často nespím

Jiné

22. Podporuje vás dostatečně zaměstnavatel ?

Ano

Ne

Jiné

23. Cítíte dostatečnou podporu odborové organizace?

Ano

Ne

Jiné

24. Vyhovuje vám přechod na elektronické dokumenty?

Ano

Ne

Jiné

25. Cítíte se občas v ohrožení života ?

Ano

Ne

Jiné

26. Pokud se cítíte v ohrožení života, měli byste návrh, jak těmto situacím předcházet?.

Zadejte svoji odpověď.

27. Nastává u vás stres z vysoké zodpovědnosti?

Ano

Často

Trochu

Ne

Jiné

28. Setkali jste se někdy se syndromem vyhoření a jak jste jej řešili?.

Ano

Ne

Neřešil/a jsem to a nějak jsem to překonal/a

Nechal/a jsem si pomoci od odborníka

Stále se s tím potýkám

Jiné

29. Máte obavy o budoucnost svého zaměstnání?

Ano

Ne

Bojím se, zda projdu zdravotní prohlídkou

Mám obavy, zda udělám přezkoušení strojvedoucích

Jiné

30. Přejde vám dostačující systém školení, který ČD aktuálně používá?

Ano

Ne

Jiné

31. Ocenili byste rozvoj osobnosti ze strany zaměstnavatele?

Vzdělávací kurzy a školení

Podpora při zvyšování kvalifikace

Sebevzdělávání (jazykové kurzy a pod.)

Osvěta nových technologií a trendů v tomto odvětví

Jiné

32. Jste spokojeni u ČD?

Ano

Ne

Jsem velmi spokojen

Občas mi něco trochu vadí, ale jsem spokojený

Dost věcí mi vadí , ale to je všude stejné

Uvažuji o změně zaměstnání

33. V případě, že tento dotazník neobsahoval nějaký reálný problém, se kterými se potýkáte, případně, které dotazník neobsahoval, a návrhy pro jejich zlepšení či odstranění, prosím o doplnění zde.

Zadejte svoji odpověď.

34. Spokojenost zaměstnanců s jejich prací.

Hodnocení. 1.-10.

Děkuji za vyplnění dotazníku.