

STRATEGIE RADZENIA SOBIE ZE STRESEM ZAWODOWYM STOSOWANE PRZEZ KIEROWCÓW SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

Aleksandra Łuczak

Wydział Nauk Społecznych
Uniwersytet Warmińsko-Mazurski
Olsztyn

COPING WITH OCCUPATIONAL STRESS STRATEGIES IN PROFESSIONAL LORRY DRIVERS

Summary. The aim of this work was to investigate which strategies for coping with stress are chosen the most often by truck drivers. The purpose of this research was also to define the relation between perceived stress and stress management strategies used in this professional group.

The study involved a group of 120 lorry drivers aged from 22 to 67 years. The drivers were examined with the Questionnaire for Subjective Evaluation of Work by Bohdan Dudek et al. (1999) and the Mini-COPE Questionnaire which is the shortened Polish version of the Charles Carver and his colleagues' COPE Questionnaire in Polish adaptation of Siegfried Juczyński and Nina Oginska-Bulik (2009).

Drivers choose the most often search for instrumental support-strategy. The strongest positive correlation occurred between the overall levels of stress and taking psychoactive substances strategy. The strongest negative correlation occurred between the overall level of stress and planning strategy. The overall level of occupational stress tested drivers significantly correlated with all chosen coping strategies.

Key words: lorry drivers, work stress, coping with work stress, strategies for stress management

Wprowadzenie

Stres występujący w miejscu pracy określany jest jako stres zawodowy. Zgodnie z transakcyjną teorią stresu zawodowego Coxa (2006), który nawiązał do koncepcji Lazarusa i Folkman (1984) i przeniósł ją na grunt psychologii pracy, stres psychiczny jest wynikiem transakcji, jaka zachodzi między zewnętrznym środowiskiem a jednostką. W sytuacji, kiedy określona relacja między osobą a otoczeniem

Adres do korespondencji: Aleksandra Łuczak, e-mail, ola.szweda@uwm.edu.pl

oceniana jest przez osobę jako obciążająca lub przekraczająca jej zasoby, jednostka doświadcza stresu (Heszen-Niejodek, 2002).

Stres zawodowy w grupie kierowców samochodów ciężarowych

Istnieje liczna grupa zawodów, w których pracownicy narażeni są na występowanie wielu sytuacji trudnych i czynników przyczyniających się do powstawania stresu. Jednym z nich jest zawód kierowcy samochodu ciężarowego, którego praca polega na bezpiecznym przewożeniu towarów (ładunków) w komunikacji krajowej i/lub zagranicznej (Przewodnik po zawodach, 2003; Prochowski, Żuchowski, 2009).

W zawodzie tym wykonywanie powierzonych zadań wymagane jest najczęściej w nieprzekraczalnych terminach, przy realizacji których istnieją liczne przeszkody, takie jak na przykład utrudnienia w ruchu drogowym czy też opóźnienia w spedycji (Merecz, Waszkowska, 2008). Równie stresująca, jak konieczność godzenia sprzecznych wymagań i obowiązków, jest często świadomość bycia narażonym na działanie licznych uciążliwości fizycznych i chemicznych (Poulton, 1987; Widerszal-Bazyl, 1997; Rączkowski, 2007; Wągrowaska-Koski, 2008). Innym czynnikiem, mogącym być zarówno źródłem stresu, jak również nasilać istniejący już stres, jest zmienność pracy oraz praca w nocy, która może być przyczyną na przykład zakłócenia rytmu dobowego funkcji fizjologicznych, niedoboru snu oraz zaburzenia życia rodzinnego i towarzyskiego (Nazar, Kaciuba-Uściłko, Wójcik-Ziółkowska, 2001; Schultz, Schultz, 2006).

Wykonywanie pracy kierowcy związane jest także z odpowiedzialnością, i to nie tylko za samochód i przewożony nim towar, ale przede wszystkim za życie swoje i innych uczestników ruchu drogowego (Wągrowaska-Koski, 2008).

Jeszcze inną grupę czynników stresogennych, związanych z tym zawodem, stanowią czynniki społeczne, do których należy m.in. brak oraz niepewność wsparcia, wynikające głównie z charakteru pracy kierowcy – podczas wykonywania zasadniczej części pracy, czyli prowadzenia pojazdu, jest on zdany na siebie (Gill, Wijk, 2004). Praca kierowcy ponadto, zwłaszcza jeżdżącego na trasach międzynarodowych, wiąże się z przebywaniem w długich okresach czasu z dala od bliskich osób (Saltzman, Belzer, 2007), co może prowadzić do trudności w godzeniu obowiązków zawodowych i rodzinnych (Schultz, Schultz, 2006).

Z badań przeprowadzonych przez van der Beeka i współpracowników (1995), które miały na celu ocenę poziomu stresu w pracy kierowców samochodów ciężarowych poprzez pomiar adrenaliny i noradrenaliny wydalanej w moczu, wynika, że poziom tych katecholamin był zdecydowanie wyższy w dniach pracy niż w dniach odpoczynku kierowców.

Zarówno przegląd literatury tematu, prowadzone w tym zakresie statystyki, jak również potoczne obserwacje pozwalają wysnuć wniosek, że część kierowców nie potrafi poradzić sobie z problemami i stresem występującymi w tym zawodzie, czego skutkiem są różne dolegliwości i choroby psychosomatyczne, jak również nadużywanie substancji psychoaktywnych (Wągrowaska-Koski, 2008).

Istnieje jednak także grupa kierowców wykonujących ten sam zawód, jeżdżących w tych samych firmach, na podobnych trasach, którzy bardzo dobrze radzą sobie z sytuacjami trudnymi, występującymi w miejscu pracy i towarzyszącym im stresem. Pojawiać się zatem może pytanie o to, jakie indywidualne właściwości osób wykonujących ten zawód i pracujących w podobnych warunkach pracy odrywają istotną rolę w funkcjonowaniu i zmaganiu się z licznymi potencjalnymi źródłami stresu w zawodzie kierowcy samochodu ciężarowego.

Radzenie sobie ze stresem

Z licznych badań prowadzonych w zakresie tematu stresu wynika, że to na ile jednostka radzi sobie z sytuacjami trudnymi i towarzyszącym im stresem oraz to, jak potrafi zachować zdrowie fizyczne i psychiczne, uwarunkowane jest w większym stopniu umiejętnością radzenia sobie z tym stresem niż obiektywnymi właściwościami stresora (Reykowski, 1992; Ogińska-Bulik, 2003, 2004; Łosiak, 2007).

Nawiązując do klasycznego ujęcia radzenia sobie ze stresem, zaproponowanego przez Lazarusa i Folkman oraz modelu samoregulacji zachowania (Scheier, Carver, 1988) Carver, Scheier i Weintraub (1989) wyróżnili kilkanaście strategii radzenia sobie ze stresem. Próbując pogrupować wyróżnione sposoby radzenia sobie, można zauważyć, że strategie takie jak na przykład: aktywne radzenie sobie, planowanie, poszukiwanie wsparcia instrumentalnego, traktowane są jako strategie skoncentrowane na problemie. Poszukiwanie wsparcia emocjonalnego zalicza się do zachowań zaradczych, ukierunkowanych na emocje. Z kolei na przykład zajmowanie się czymś innym dotyczy zachowań unikowych (Juczyński, Ogińska-Bulik, 2009). Często za nieadaptacyjne uważane są tzw. bierne strategie zaradcze, czyli strategie skoncentrowane na emocjach lub na unikaniu, których stosowanie często prowadzi do niekorzystnych następstw stresu, które mogą zwrótnie oddziaływać na stres, nasilając go i powiększając problem (Łosiak, 2007, 2008; Terelak, 2008).

Najczęściej badaną grupą kierowców zarówno pod względem doświadczania stresu zawodowego, negatywnych konsekwencji jego działania, jak również radzenia sobie z nim są kierowcy autobusów (Barotne, 1989; Evans 1994; Taylor, Dorn, 2006).

Badania przeprowadzone w tej grupie zawodowej, przy użyciu kwestionariusza *Driver Coping Questionnaire's (DCQ)* (Matthews i in., 1998; Matthews, 2001) pozwoliły na ukazanie pięciu odrębnych strategii radzenia sobie ze stresem, wyróżnionych na podstawie teorii Lazarusa i Folkman (1984). I tak, radzenie skoncentrowane na zadaniu obejmuje aktywne próby zwiększenia czujności, w sytuacji, kiedy prowadzenie pojazdu staje się trudne lub wymagające. Ponowna ocena określa, w jakim zakresie zostały popełnione błędy. Radzenie sobie ze stresem ukierunkowane na emocje obejmuje strategie, które polegają na zastanawianiu się i obwinianiu siebie za występujące trudności (Matthews i in., 1998). Konfrontacyjne radzenie sobie obejmuje opanowanie ruchu przez samostanowienia lub konflikt (Matthews, 2001). Strategia skoncentrowana na unikaniu, która została pierwotnie opisana przez Coxa i Fergusona (1991) polega na próbie ignorowania pojawiającego się stresora, co jest związane ze zmniejszeniem się poziomu uwagi niezbędnej

podczas prowadzenia pojazdu (Matthews i in., 1998). Za mało przystosowawcze odpowiedzi na stres występujący podczas prowadzenia pojazdu uznawane są trzy ostatnie strategie zaradcze (Dorn i in., 2010).

W Polsce badania wśród kierowców autobusów przeprowadzone zostały przez Ogińską-Bulik (2006). Wyniki tych badań wskazują, że połowa badanych kierowców została zakwalifikowana do grupy pracowników stosujących mniej efektywne strategie radzenia sobie ze stresem. Badani kierowcy uzyskali najniższe średnie w strategiach skoncentrowanych na zadaniu (aktywne radzenia sobie, planowanie, poszukiwanie instrumentalnego wsparcia), co oznacza, że stosują je rzadziej niż inni pracownicy. Z kolei częściej niż pracownicy innych zawodów korzystają oni z mniej przystosowawczych strategii zaradczych, a przede wszystkim z zaprzeczania i stosowania używek (Ogińska-Bulik, 2006).

Do tej pory badania z tego zakresu nie były prowadzone w grupie kierowców samochodów ciężarowych, których praca z jednej strony podobna jest do pracy kierowców autobusów, z drugiej natomiast znacznie się różni.

Cel badań

Celem pracy było sprawdzenie, jaki poziom odczuwanego stresu występuje w grupie kierowców samochodów ciężarowych oraz które ze strategii radzenia sobie ze stresem w grupie kierowców samochodów ciężarowych wybierane są najczęściej. Kolejnym celem pracy było ustalenie związku pomiędzy stresem zawodowym a strategiami radzenia sobie i sprawdzenie, czy mniejsze nasilenie poczucia stresu w pracy wiąże się z przewagą stosowania strategii skoncentrowanych na problemie, a większe nasilenie stresu związane jest z przewagą wybierania strategii skoncentrowanych na emocjach lub na unikaniu. Ponadto celem pracy było określenie, które czynniki stresu zawodowego pełnią funkcję predykcyjną dla stosowanych strategii radzenia sobie ze stresem.

Problemy i hipotezy badawcze

Na podstawie analizy teoretycznej sformułowano następujące pytania badawcze:

1. Jaki jest poziom odczuwanego stresu w grupie kierowców samochodów ciężarowych?
2. Które ze strategii radzenia sobie ze stresem są częściej wybierane przez kierowców samochodów ciężarowych?
3. Czy mniejsze nasilenie poczucia stresu w pracy wiąże się z przewagą stosowania strategii skoncentrowanych na problemie?
4. Czy większe nasilenie poczucia stresu w pracy wiąże się z przewagą stosowania strategii radzenia sobie ze stresem uznawanych za mniej adaptacyjne, do których należą strategie skoncentrowane na emocjach lub na unikaniu?
5. Które z czynników stresujących pełnią funkcję predykcyjną dla stosowanych strategii radzenia sobie ze stresem?

- W odpowiedzi na powyższe problemy badawcze postawiono następujące hipotezy:
- H1: Poziom odczuwanego stresu w grupie kierowców jest wysoki.
 - H2: Częściej wybieranymi strategiami radzenia sobie ze stresem są strategie skoncentrowane na unikaniu i emocjach niż na problemie.
 - H3: Mniejsze nasilenie poczucia stresu w pracy wiąże się z przewagą stosowania strategii skoncentrowanych na problemie.
 - H4: Większe nasilenie poczucia stresu w pracy wiąże się z przewagą stosowania strategii radzenia sobie ze stresem uznawanych za mniej adaptacyjne, do których należą strategie skoncentrowane na emocjach lub na unikaniu.
 - H5: Niektóre czynniki stresujące pełnią funkcję predykcyjną dla wybieranych strategii radzenia sobie ze stresem.

Metoda

Narzędzia pomiaru

W celu określenia poziomu stresu badanych kierowców zastosowano Kwestionariusz do Subiektywnej Oceny Pracy autorstwa Dudka i in. (1999).

Metoda ta pozwala zarówno na ogólną ocenę poczucia stresu, jak i na ocenę czynników wyodrębnionych za pomocą analizy czynnikowej, które przez badanych odczuwane są jako szczególnie stresogenne (Dudek i in., 1999):

Do oceny wybieranych strategii radzenia sobie ze stresem zastosowano Kwestionariusz *Mini-COPE*. Jest on skróconą, polską wersją Kwestionariusza *COPE*, którego autorami są Carver, Scheier i Weintraub (1989), polska adaptacja Juczyński i Ogińska-Bulik (2009). Kwestionariusz ten pozwala określić, które z danych strategii osoba badana stosuje najczęściej. *Mini-COPE* najczęściej stosuje się do pomiaru dyspozycyjnego radzenia sobie, tj. oceny typowych sposobów reagowania i odczuwania w sytuacjach doświadczania silnego stresu.

Osoby badane

Badania przeprowadzono w grupie kierowców samochodów ciężarowych, którzy posiadali prawo jazdy przynajmniej kategorii c i od przynajmniej 3 lat aktywnie wykonywali zawód kierowcy. W przeprowadzonych badaniach dobór kierowców do grupy osób badanych był celowy w zakresie kryterium wykonywanej pracy. Wszyscy badani byli mężczyznami, co wynika z faktu, że zawód ten wykonywany jest w zdecydowanej większości przez mężczyzn. Do ostatecznych analiz wykorzystano wyniki 120 kierowców. Średnia wieku osób badanych wynosiła 43 lata ($SD = 16$ lat). Najmłodsza osoba miała 22, najstarsza 67 lat.

Wyniki badań

W tabeli 1 zaprezentowano podstawowe statystyki opisowe dla czynników stresujących uwzględnionych w badaniu. Ogólny poziom odczuwanego stresu kierowców odpowiada 9 stenowi wyników ogólnych Kwestionariusza do Subiektyw-

nej Oceny Pracy. Uzyskane wyniki pomiaru stresu w zakresie wszystkich czynników stresujących również uznawane są za wysokie (por. Dudek i in., 1999, s. 45-46).

Tabela 1. Średnie odchylenia standardowe wyników Kwestionariusza do Subiektywnej Oceny Pracy

Czynniki stresujące	M	SD
Poczucie psychicznego obciążenia związanego ze złożonością pracy	22,82	4,69
Brak nagród w pracy	20,76	4,20
Poczucie niepewności wywołane organizacją pracy	21,25	3,50
Stresujące kontakty społeczne	9,13	1,46
Poczucie zagrożenia	14,73	1,61
Uciążliwości fizyczne	11,05	0,70
Nieprzyjemne warunki pracy	6,14	1,28
Brak kontroli	12,12	1,52
Brak wsparcia	9,88	1,48
Poczucie odpowiedzialności	15,71	1,53
Wynik ogólny	148,63	15,33

W tabeli 2 wyniki badań własnych (kierowców samochodów ciężarowych w wieku 22-67 lat, $M = 43$, $SD = 16$) porównano z wynikami grupy normalizacyjnej liczącej 590 osób dorosłych w wieku 25-60 lat ($M = 38,6$, $SD = 14,2$) (por. Juczyński, Ogińska-Bulik, 2009, s. 52) Dla każdej skali obliczono średnie ważone (suma dzielona przez 2). Analizy statystyczne zostały wykonane przy pomocy komputerowego programu statystycznego *Statistica 10.0*.

Wyniki skal strategii, takich jak: aktywne radzenie sobie, planowanie, pozytywne przewartościowanie, akceptacja są niższe w grupie kierowców, przy czym w dwóch ostatnich strategiach różnice te są istotne statystycznie. Wyniki wszystkich pozostałych skal są wyższe, przy czym w stosowaniu strategii, takich jak: poczucie humoru, zwrot ku religii, poszukiwanie wsparcia instrumentalnego, czynności zastępcze, zaprzeczanie, wyładowanie, zażywanie substancji psychoaktywnych, zaprzestanie działań różnice te są istotne statystycznie.

Najczęściej wybieraną przez kierowców strategią radzenia sobie ze stresem jest poszukiwanie wsparcia instrumentalnego, najrzadziej zaś zażywanie substancji psychoaktywnych.

Tabela 2. Średnie odchylenia standardowe wyników skali *Mini-COPE*

Strategie radzenia sobie	Kierowcy (<i>N</i> = 120)		Osoby dorosłe (<i>N</i> = 590)		<i>t</i>
	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>	
Aktywne radzenie sobie	1,80	0,60	1,87	0,79	-0,92
Planowanie	1,74	0,67	1,89	0,79	-1,94
Pozytywne przewartościowanie	1,43	0,42	1,67	0,77	-3,31***
Akceptacja	1,34	0,48	1,78	0,77	-6,02***
Poczucie humoru	1,24	0,64	0,82	0,78	5,53***
Zwrot ku religii	1,14	0,59	0,85	0,85	3,57***
Poszukiwanie wsparcia emocjonalnego	1,67	0,60	1,66	0,91	0,18
Poszukiwanie wsparcia instrumentalnego	2,07	0,60	1,56	0,93	5,77***
Czynności zastępcze	1,70	0,50	1,34	0,84	4,53***
Zaprzeczanie	1,47	0,65	0,63	0,71	11,98***
Wyładowywanie	1,40	0,67	1,01	0,69	5,67***
Zażywanie substancji psychoaktywnych	1,05	0,55	0,37	0,65	10,71***
Zaprzestanie działań	1,41	0,58	0,58	0,60	13,89***
Obwinianie siebie	1,22	0,81	1,20	0,76	0,26

*** $p < 0,001$

Związek pomiędzy stresem a stosowanymi strategiami radzenia sobie ze stresem w grupie kierowców samochodów ciężarowych

W celu ustalenia zależności między poszczególnymi czynnikami stresującymi i ogólnym poziomem stresu a wybieranymi strategiami zaradczymi zastosowano współczynnik korelacji *r*-Pearsona (tabela 3). Analiza statystyczna wykazała, że ogólny poziom stresu zawodowego badanych kierowców samochodów ciężarowych istotnie koreluje ze wszystkimi stosowanymi strategiami radzenia sobie. Najsilniejsza korelacja dodatnia wystąpiła pomiędzy ogólnym poziomem stresu a zażywaniem substancji psychoaktywnych ($r = 0,75$). Najsilniejsza korelacja ujemna wystąpiła natomiast pomiędzy ogólnym poziomem stresu a planowaniem ($r = -0,78$).

Tabela 3. Związek pomiędzy czynnikami stresującymi i ogólnym poziomem stresu a stosowanymi strategiami radzenia sobie ze stresem w grupie kierowców samochodów ciężarowych

	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k
1	-0,45***	-0,42***	-0,69***	-0,38***	-0,34***	-0,22*	-0,45***	-0,23**	-0,25**	-0,11	-0,70***
2	-0,55***	-0,52***	-0,81***	-0,31***	-0,45***	-0,11	-0,33***	-0,28**	-0,24**	-0,13	-0,78***
3	-0,17	-0,13	-0,24**	-0,08	-0,21*	-0,16	-0,27**	-0,07	-0,11	-0,24**	-0,28**
4	-0,16	-0,17	-0,24**	0,02	-0,27**	0,04	-0,17	-0,07	0,06	-0,11	-0,21*
5	0,31***	0,37***	0,42***	0,03	0,13	0,12	0,21*	0,17	-0,10	-0,06	0,36***
6	0,42***	0,35***	0,66***	0,32***	0,41***	0,13	0,36**	0,24**	0,41***	0,14	0,69***
7	0,27**	0,18*	0,46***	0,44***	0,26**	-0,02	0,03	0,09	0,42***	0,04	0,47***
8	-0,32***	-0,17	-0,40***	-0,38***	-0,26**	0,01	-0,05	-0,09	-0,57***	-0,13	-0,49***
9	0,48***	0,51***	0,57***	0,30**	0,30**	0,14	0,36***	0,18*	0,25**	0,11	0,62***
10	0,54***	0,52***	0,69***	0,31***	0,39***	0,16	0,39***	0,23*	0,32**	0,15	0,73***
11	0,55***	0,50***	0,64***	0,28**	0,32***	0,18*	0,41***	0,18*	0,31***	0,14	0,69***
12	0,47***	0,44***	0,70***	0,34***	0,46***	0,15	0,35***	0,27**	0,42***	0,19*	0,75***
13	0,51***	0,47***	0,65***	0,34***	0,41***	0,09	0,37***	0,23*	0,44***	0,13	0,72***
14	0,42***	0,34***	0,36***	0,38***	0,12	0,09	0,22*	0,01	0,45***	0,05	0,48***

* $p < 0,05$; ** $p < 0,01$; *** $p < 0,001$

- | | |
|--|--|
| 1 – aktywne radzenie sobie | a – poczucie psychicznego obciążenia związanego ze złożonością pracy |
| 2 – planowanie | b – brak nagród w pracy |
| 3 – pozytywne przewartościowanie | c – poczucie niepewności wywołane organizacją pracy |
| 4 – akceptacja | d – stresujące kontakty społeczne |
| 5 – poczucie humoru | e – poczucie zagrożenia |
| 6 – zwrot ku religii | f – uciążliwości fizyczne |
| 7 – poszukiwania wsparcia emocjonalnego | g – nieprzyjemne warunki pracy |
| 8 – poszukiwanie wsparcia instrumentalnego | h – brak kontroli |
| 9 – czynności zastępcze | i – brak wsparcia |
| 10 – zaprzeczanie | j – poczucie odpowiedzialności |
| 11 – wyładowywanie | k – wynik ogólny |
| 12 – zażywanie substancji psychoaktywnych | |
| 13 – zaprzestanie działań | |
| 14 – obwinianie siebie | |

Czynniki stresujące jako predyktory dla stosowanych strategii radzenia sobie ze stresem w pracy

Kolejnym etapem analizy było wyznaczenie, które czynniki stresujące pełnią funkcję predykcyjną dla stosowanych strategii radzenia sobie ze stresem u kierowców samochodów ciężarowych. W tym celu zastosowano analizę regresji wielokrotnej. Z analizy statystycznej wynika, że poszczególne czynniki stresujące występujące w miejscu pracy nie były predyktorem tylko jednej strategii radzenia sobie, takiej jak pozytywne przewartościowanie (tabela 4).

Tabela 4. Czynniki stresujące w pracy jako predyktor stosowanych strategii radzenia sobie u kierowców samochodów ciężarowych – wyniki istotne statystycznie

Aktywne radzenie sobie							
Zmienne	Beta	Błąd st. beta	B	Błąd st. B	t	p	Korelacje częściowe
Wyraz wolny			17,66	4,13	4,28	0,000	
Niepewność organizacyjna	-0,631	0,11	-0,19	0,03	-5,82	0,000	-0,49
Nieprzyjemne warunki pracy	-0,235	0,07	-0,49	0,14	-3,53	0,001	-0,32
Stresujące kontakty społeczne	-0,172	0,06	-0,45	0,17	-2,68	0,008	-0,25
$R = 0,783; R^2 = 0,614; \text{Skorygowane } R^2 = 0,678; F(10,109) = 17,303; p < 0,000$							
Planowanie							
Zmienne	Beta	Błąd st. beta	B	Błąd st. B	t	p	Korelacje częściowe
Wyraz wolny			19,32	3,94	4,91	0,000	
Niepewność organizacyjna	-0,76	0,09	-0,26	0,03	-8,16	0,000	-0,62
Poczucie zagrożenia	-0,17	0,06	-0,36	0,13	-2,88	0,005	-0,27
$R = 0,845; R^2 = 0,713; \text{Skorygowane } R^2 = 0,687; F(10,109) = 27,162; p < 0,000$							
Akceptacja							
Zmienne	Beta	Błąd st. beta	B	Błąd st. B	t	p	Korelacje częściowe
Wyraz wolny			7,12	4,86	1,47	0,15	
Poczucie zagrożenia	-0,21	0,10	-0,33	0,16	-2,15	0,03	-0,202
$R = 0,392; R^2 = 0,154; \text{Skorygowane } R^2 = 0,076; F(10,109) = 1,984; p < 0,05$							
Poczucie humoru							
Zmienne	Beta	Błąd st. beta	B	Błąd st. B	t	p	Korelacje częściowe
Wyraz wolny			-0,65	5,98	-0,11	0,913	
Niepewność organizacyjna	0,37	0,15	0,12	0,05	2,51	0,013	0,21
Brak wsparcia	-0,23	0,09	-0,18	0,07	-2,67	0,009	-0,22
$R = 0,527; R^2 = 0,278; \text{Skorygowane } R^2 = 0,211; F(10,109) = 4,189; p < 0,000$							

cd. tabeli 4

Zwrot ku religii							
Zmienne	Beta	Błąd st. beta	B	Błąd st. B	t	p	Korelacje cząsteczkowe
Wyraz wolny			-9,54	4,19	-2,27	0,024	
Niepewność organizacyjna	0,63	0,11	0,19	0,03	5,55	0,000	0,47
Brak wsparcia	0,18	0,07	0,13	0,05	2,73	0,007	0,25
Poczucie zagrożenia	0,17	0,07	0,31	0,13	2,34	0,021	0,22
Nieprzyjemne warunki pracy	0,14	0,07	0,29	0,14	2,05	0,042	0,19
$R = 0,759; R^2 = 0,576; \text{Skorygowane } R^2 = 0,536; F(10,109) = 14,791; p < 0,000$							
Poszukiwanie wsparcia emocjonalnego							
Zmienne	Beta	Błąd st. beta	B	Błąd st. B	t	p	Korelacje cząsteczkowe
Wyraz wolny			-2,50	4,88	-0,51	0,609	
Niepewność organizacyjna	0,52	0,13	0,16	0,04	4,04	0,000	0,36
Stresujące kontakty społeczne	0,33	0,08	0,85	0,19	4,33	0,000	0,38
Brak wsparcia	0,29	0,08	0,20	0,05	3,75	0,000	0,34
Nieprzyjemne warunki pracy	-0,17	0,08	-0,35	0,16	-2,15	0,034	-0,20
$R = 0,674; R^2 = 0,455; \text{Skorygowane } R^2 = 0,404; F(10,109) = 9,086; p < 0,000$							
Poszukiwanie wsparcia instrumentalnego							
Zmienne	Beta	Błąd st. beta	B	Błąd st. B	t	p	Korelacje cząsteczkowe
Wyraz wolny			15,86	4,69	3,38	0,001	
Brak wsparcia	-0,45	0,07	-0,32	0,05	-6,16	0,000	-0,51
Niepewność organizacyjna	-0,28	0,12	-0,08	0,04	-2,22	0,028	-0,21
Stresujące kontakty społeczne	-0,27	0,07	-0,69	0,19	-3,69	0,000	-0,33
$R = 0,700; R^2 = 0,491; \text{Skorygowane } R^2 = 0,443; F(10,109) = 10,500; p < 0,000$							
Czynności zastępcze							
Zmienne	Beta	Błąd st. beta	B	Błąd st. B	t	p	Korelacje cząsteczkowe
Wyraz wolny			-14,02	4,52	-3,10	0,002	
Brak nagród	0,26	0,11	0,24	0,10	2,31	0,022	0,22
Nieprzyjemne warunki pracy	0,22	0,08	0,42	0,15	2,79	0,006	0,26
$R = 0,661; R^2 = 0,436; \text{Skorygowane } R^2 = 0,385; F(10,109) = 8,4387; p < 0,000$							
Zaprzeczenie							
Zmienne	Beta	Błąd st. beta	B	Błąd st. B	t	p	Korelacje cząsteczkowe
Wyraz wolny			-17,37	4,60	-3,78	0,000	
Niepewność organizacyjna	0,43	0,11	0,14	0,04	3,75	0,000	0,34
Nieprzyjemne warunki pracy	0,19	0,07	0,41	0,15	2,80	0,006	0,26
$R = 0,761; R^2 = 0,579; \text{Skorygowane } R^2 = 0,540; F(10,109) = 14,977; p < 0,000$							

cd. tabeli 4

Wyładowywanie							
Zmienne	Beta	Błąd st. beta	B	Błąd st. B	t	p	Korelacje częściowe
Wyraz wolny			-17,02	5,08	-3,35	0,001	
Niepewność organizacyjna	0,31	0,12	0,11	0,04	2,55	0,012	0,24
Nieprzyjemne warunki pracy	0,24	0,07	0,54	0,17	3,17	0,002	0,29
$R = 0,716; R^2 = 0,513; \text{Skorygowane } R^2 = 0,4681; F(10,109) = 11,478; p < 0,000$							
Zażywanie substancji psychoaktywnych							
Zmienne	Beta	Błąd st. beta	B	Błąd st. B	t	p	Korelacje częściowe
Wyraz wolny			-14,45	3,63	-3,98	0,000	
Niepewność organizacyjna	0,56	0,11	0,16	0,03	5,29	0,000	0,45
Poczucie zagrożenia	0,19	0,07	0,33	0,12	2,82	0,006	0,26
Brak wsparcia	0,18	0,06	0,12	0,04	2,89	0,005	0,27
Stresujące kontakty społeczne	0,14	0,06	0,34	0,15	2,31	0,023	0,22
$R = 0,796; R^2 = 0,633; \text{Skorygowane } R^2 = 0,699; F(10,109) = 19,789; p < 0,000$							
Zaprzestanie działań							
Zmienne	Beta	Błąd st. beta	B	Błąd st. B	t	p	Korelacje częściowe
Wyraz wolny			-15,48	4,13	-3,74	0,000	
Niepewność organizacyjna	0,30	0,11	0,09	0,03	2,71	0,008	0,25
Brak wsparcia	0,23	0,06	0,16	0,04	3,57	0,001	0,32
Nieprzyjemne warunki pracy	0,20	0,06	0,40	0,13	2,94	0,004	0,27
Stresujące kontakty społeczne	0,15	0,06	0,39	0,16	2,39	0,018	0,22
Poczucie zagrożenia	0,15	0,07	0,28	0,13	2,17	0,031	0,20
$R = 0,761; R^2 = 0,579; \text{Skorygowane } R^2 = 0,541; F(10,109) = 15,034; p < 0,000$							
Obwinianie siebie							
Zmienne	Beta	Błąd st. beta	B	Błąd st. B	t	p	Korelacje częściowe
Wyraz wolny			-18,14	6,91	-2,62	0,010	
Brak wsparcia	0,36	0,08	0,34	0,07	4,50	0,000	0,39
Stresujące kontakty społeczne	0,27	0,08	0,95	0,27	3,40	0,001	0,31
$R = 0,630; R^2 = 0,396; \text{Skorygowane } R^2 = 0,341; F(10,109) = 7,1650; p < 0,000$							

W tabeli 5 przedstawiono czynniki stresogenne w pracy, które powtarzały się dla różnych strategii.

Tabela 5. Czynniki stresogenne w pracy, będące predyktorami różnych strategii radzenia sobie ze stresem

	Brak nagród w pracy	Niepewność organizacyjna	Stresujące kontakty społeczne	Poczucie zagrożenia	Nieprzyjemne warunki pracy	Brak wsparcia
Aktywne radzenie sobie		X	X		X	
Planowanie		X		X		
Akceptacja				X		
Poczucie humoru		X				X
Zwrot ku religii		X		X	X	X
Poszukiwanie wsparcia emocjonalnego		X	X		X	X
Poszukiwanie wsparcia instrumentalnego		X	X			X
Czynności zastępcze	X				X	
Zaprzeczanie		X			X	
Wyładowywanie		X			X	
Zażywanie substancji psychoaktywnych		X	X	X		X
Zaprzestanie działań		X	X	X	X	X
Obwinianie siebie			X			X

Czynniki stresującymi w pracy kierowcy samochodu ciężarowego, pełniącymi funkcję predykcyjną dla kilku różnych strategii radzenia sobie ze stresem, okazały się być: niepewność organizacyjna, nieprzyjemne warunki pracy, poczucie zagrożenia, stresujące kontakty społeczne, brak wsparcia.

Dyskusja

Zarówno poszczególne czynniki stresujące, jak i ogólny poziom odczuwanego stresu okazały się być na poziomie wysokim, co potwierdziło hipotezę pierwszą. Uzyskany przez kierowców samochodów ciężarowych poziom stresu jest także dużo wyższy niż ten uzyskany przez kierowców autobusów MPK ($M = 103,2$) w badaniach przeprowadzonych przez Ogińską-Bulik (2006). Uzyskany wynik oznacza, że osoby wykonujące zawód kierowcy samochodu ciężarowego znacznie silniej odczuwają stres niż kierowcy autobusów (por. Ogińska-Bulik, 2006, s. 130).

Najczęściej wybieraną przez kierowców strategią radzenia sobie ze stresem okazało się być poszukiwanie wsparcia instrumentalnego, co nie potwierdziło hipotezy 2. Poszukiwanie wsparcia instrumentalnego ma na celu uzyskanie konkretnej porady czy informacji i zaliczane jest przez Carvera, Scheiera i Weintrauba (1989) do strategii skoncentrowanych na problemie. Bardzo często wykorzystywaną formą poszukiwania tego typu wsparcia przez kierowców jest korzystanie z CB radio, dzięki któremu mogą oni uzyskać różne informacje m.in. na temat tego, jak dojechać do wyznaczonego miejsca bądź poradę, którą drogą korzystniej pojechać.

Najbardziej wybieraną strategią radzenia sobie ze stresem przez kierowców okazało się być zażywanie substancji psychoaktywnych, co również nie potwierdziło hipotezy 2. Zażywanie substancji psychoaktywnych zaliczane jest do strategii skoncentrowanych na unikaniu, które odnoszą się do angażowania się w aktywności niezwiązane ze stresującą sytuacją (Lazarus, Folkman, 1984; Endler, Parker, 1990). Osoby, u których ten sposób radzenia sobie dominuje, mają tendencję do wystrzegania się myślenia, przeżywania i doświadczania sytuacji stresowych (Wrześniewski, 2000). Najniższy wynik w skali zażywania substancji psychoaktywnych spowodowany może być faktem, że kierowcy w swojej pracy mają zakaz spożywania napojów alkoholowych i zażywania narkotyków (Soboń, 2009; Bąk-Gajda, Bąk, 2010). Ponadto trzeba pamiętać, że ze względu na liczne kontrole i dużą dezaprobatę społeczną, spożywanie alkoholu przez kierowców jest często tematem tabu i nie wszyscy kierowcy przyznają się do tego. Dlatego też należy zachować ostrożność przy interpretowaniu tego wyniku.

Kolejnym celem pracy było ustalenie związku pomiędzy stresem zawodowym a strategiami radzenia sobie i sprawdzenie, czy mniejsze nasilenie poczucia stresu w pracy wiąże się z przewagą stosowania strategii skoncentrowanych na problemie, a większe nasilenie stresu związane jest z przewagą stosowania strategii radzenia sobie skoncentrowane na emocjach lub na unikaniu.

Najsilniejsza korelacja ujemna wystąpiła pomiędzy ogólnym poziomem stresu a planowaniem, co oznacza, że im niższy poziom stresu, tym częściej wybierana jest strategia planowania, zaliczana do strategii skoncentrowanych na problemie. Również niższy poziom stresu koreluje ujemnie z aktywnym radzeniem sobie. Do strategii skoncentrowanych na problemie należy także poszukiwanie wsparcia instrumentalnego, które jednak wykazuje korelację dodatnią z poziomem odczuwanego stresu, dlatego też hipoteza 3 została tylko częściowo potwierdzona.

Z przeglądu literatury przedmiotu wynika, że to jak jednostka doświadczająca sytuację trudnej odbierze bodźce stresujące, jak przebiegnie proces konfronta-

cji oraz jakie będą następstwa ich oddziaływania w dużej mierze zależy od tego, jak poradzi sobie z tą sytuacją (Łosiak, 2007, 2008; Terelak, 2008). Nawiązując do koncepcji Lazarusa i Folkman również Cox w swojej transakcyjnej teorii stresu zawodowego podkreśla, że stres psychiczny jest wynikiem transakcji, jaka zachodzi między zewnętrznym środowiskiem a jednostką. W swoim modelu autor zwraca uwagę z jednej strony na sytuacyjne czynniki wywołujące stres (wymagania, fizyczne i społeczne warunki pracy), z drugiej natomiast na indywidualne charakterystyki jednostki (zdolności, wiedzę, doświadczenie, stan zdrowia). Tak jak Lazarus (1986) również Cox zakłada, że to czy wystąpi stres i jaki będzie jego efekt zależy od relacji zachodzącej między wymienionymi dwoma czynnikami. Zgodnie z tymi założeniami stosowanie adaptacyjnych strategii radzenia sobie może zmniejszać negatywne konsekwencje stresu oraz wtórnie obniżyć jego poziom. Za adaptacyjne strategie radzenia sobie ze stresem uznawane są na ogół strategie skoncentrowane na rozwiązaniu problemu, zwłaszcza w sytuacjach, które mogą być przez jednostkę kontrolowane (Marx, Schultz, 1991; Endler, Parker, 1994). Możliwym zatem wydaje się także wyjaśnienie, że to właśnie stosowanie strategii planowania i strategii aktywnego radzenia sobie, zaliczanych do strategii skoncentrowanych na problemie, może wtórnie obniżyć poziom doświadczanego stresu w pracy, zwłaszcza jeśli dotyczy to sytuacji, na które kierowca ma wpływ i które może przynajmniej częściowo zmienić lub zmniejszyć ich negatywne konsekwencje.

Uzyskane wyniki pokazują jednak (korelacja ujemna), że gdy doświadczany stres w pracy jest silny, to rola adaptacyjnego radzenia sobie maleje, że takie aktywne radzenie sobie jest skuteczne przy mniejszym nasileniu stresu. W sytuacji, gdy stres jest znacznie nasilony to radzenie sobie poprzez stosowanie strategii unikowych i skoncentrowanych na emocjach jest dużo bardziej znaczące. I pomimo tego, że najczęściej strategie te uznawane są za mniej adaptacyjne (niż skoncentrowane na problemie) to wydaje się, że mogą one dostarczać pozytywnych wzmocnień, zwłaszcza w sytuacjach, których kierowca nie może kontrolować (co dodatkowo może nasilać poziom stresu) (Karasek, 1979; Karasek i in., 1982 za: Łosiak, 2007). Wyniki te są zgodne z wynikami uzyskanymi we wcześniejszych badaniach, wskazującymi na fakt, że w sytuacjach o ograniczonej możliwości kontroli, stosowanie strategii innych niż skoncentrowane na problemie dominuje i może niekiedy być adaptacyjne (Folkman, Lazarus, 1980; Baum, Fleming, Signer, 1983; Scheier, Weintraub, Carver, 1986; Levenson i in., 1989).

Najsilniejsza korelacja dodatnia wystąpiła natomiast pomiędzy ogólnym poziomem stresu zawodowego a zażywaniem substancji psychoaktywnych, co potwierdziło hipotezę 4. Pomimo że była to strategia najrzadziej wybierana przez kierowców, to okazała się znacząco powiązana ze stresem w pracy. Wyniki te zgodne są z wynikami dotychczas uzyskiwanymi w tym zakresie (Cooper, Russell, Frone, 1990; Crum i in., 1995). Według niektórych autorów spożywanie alkoholu przez pracowników może być odpowiedzią na fizyczne i psychospołeczne właściwości środowiska pracy (Trice, Sonnenstuhl, 1990; Ames, Janes, 1992), takie jak wysokie wymagania pracy, wysoki poziom nudy i monotonii oraz brak udziału w podejmowaniu decyzji, które w pracy kierowcy występują bardzo często.

Ostatnim etapem analizy było określenie, które czynniki stresujące pełnią funkcję predykcyjną dla stosowanych strategii radzenia sobie ze stresem u kierowców samochodów ciężarowych. Predyktorami wyjaśniającymi największy zasób zmienności wspólnej okazał się być stres wywołany niepewnością związaną z organizacją pracy, który wynika m.in. z tego, że w pracy występuje presja czasu, wymagany jest pośpiech, a pracownik musi godzić wiele sprzecznych wymagań (Dudek i in., 1999). W momencie, kiedy sytuacja staje się niepewna, trudno jest się do niej dopasować, bo nie wiadomo dokładnie do czego. W sytuacji niepewności zmniejsza się także poczucie kontroli, co również powoduje wzrost stresu (Karasek, 1979). Zgodnie z założeniami i modelem wymagania – kontrola (*Demand-Control*) (de Lange i in., 2003) zaproponowanym przez Karaska (1979), kontrola posiada buforowy wpływ na wymagania w pracy i może przyczynić się do zwiększenia satysfakcji pracowników z pracy oraz stwarzać możliwość udziału w ambitnych zadaniach i uczenia się nowych umiejętności (Karasek, 1979; Kain, Jex, 2010). Z kolei brak kontroli może zwiększać niepewność organizacyjną i poczucie zagrożenia. Poczucie zagrożenia również okazało się być predyktorem stosowania licznych strategii radzenia sobie ze stresem.

Zgodnie z rozumowaniem Karaska największy poziom stresu wiąże się z pracą, w której jednostka ma do czynienia z wysokimi wymaganiami i niskim stopniem kontroli (Karasek i in., 1982 za: Łosiak, 2007). Dodatkowo obciążenie stresem zawodowym wzrasta, gdy pracownik w warunkach niskiej kontroli nad pracą musi sprostać dużym oczekiwaniom, nie mając przy tym zapewnionej odpowiedniej pomocy ze strony organizacji, czyli odpowiedniego wsparcia (Karasek, Theorell, 1990). Również brak wsparcia, podobnie jak stresujące kontakty społeczne i nieprzyjemne warunki pracy okazał się być predyktorem stosowania kilku strategii radzenia sobie.

Z uwagi na fakt, że kierowcy samochodów ciężarowych wciąż pozostają mało zbadaną grupą zawodową, a pytanie o to, jakie inne czynniki decydują o wyborze danej strategii radzenia sobie pozostaje wciąż aktualne, warto podejmować dalsze badania nad zmiennymi powiązаныmi z wyborem strategii radzenia sobie ze stresem w tej grupie zawodowej.

Literatura cytowana

- Ames, G.M., Janes, C.A. (1992). Cultural approach to conceptualizing alcohol and the workplace. *Alcohol Health & Research World*, 16, 112-119.
- Bartone, P.T. (1989). Predictors of stress-related illness in city bus drivers. *Journal of Occupational Medicine*, 31, 657-663.
- Baum, A., Fleming, R., Singer, J.E. (1983). Coping with victimization by technological disaster. *Journal of Social Issues*, 39 (2), 117-138.
- Bąk-Gajda, D., Bąk, J. (2010). *Psychologia transportu i bezpieczeństwa ruchu drogowego*. Warszawa: Difin.
- Carver, C.S., Scheier, M.F., Weintraub, J.K. (1989). Assessing coping strategies: A theoretically based approach. *Journal of Personality and Social Psychology*, 56 (2), 267-283.

- Cooper, M.L., Russell, M., Frone, M.R. (1990). Work stress and alcohol effects: A test of stress-induced drinking. *Journal of Health and Social Behavior*, 31, 260-276.
- Cox, T., Ferguson, E. (1991). *Individual differences, stress and coping*. W: C.L. Cooper, R. Payne (red.), *Personality and stress: Individual differences in the stress process* (s. 7-30). Chichester: Wiley.
- Cox, T., Griffiths, A., Rial-Gonzales, E. (2006). *Badania nad stresem związanym z pracą*. Luksemburg: Urząd Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich.
- Crum, R.M., Muntaner, C., Eaton, W.W. i in. (1995). Occupational stress and the risk of alcohol abuse and dependence. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research*, 19, 647-655.
- de Lange, A.H., Taris, T.W., Kompier, M.A. i in. (2003). The very best of the Millennium: Longitudinal research and the Demand-Control-(Support) Model. *Journal of Occupational Health Psychology*, 8, 282-305.
- Dorn, L., Stephen, L., af Wählberg, A.E. i in. (2010). Developing and validating a self report measure of bus driver behaviour. *Ergonomics*, 53 (12), 1420-1433.
- Dudek, B., Waszkowska, M., Merez, D. i in. (1999). *Ochrona zdrowia pracowników przed skutkami stresu zawodowego*. Wydanie drugie poprawione i uzupełnione. Łódź: Instytut Medycyny Pracy.
- Endler, N.S., Parker, J.D.A. (1990). Multidimensional assessment of coping: A critical evaluation. *Journal of Personality and Social Psychology*, 58 (5), 844-854.
- Endler N.S., Parker J.D.A. (1994). Assessment of multidimensional coping: Task emotion and avoidance strategies. *Psychological Assessment*, 6 (1), 50-60.
- Evans, G.W. (1994). Working on the hot seat: Urban bus operators. *Accident Analysis and Prevention*, 26, 181-193.
- Folkman, S., Lazarus, R.S. (1980). An analysis of coping in a middle-aged community sample. *Journal of Health and Social Behavior*, 21, 219-239.
- Gill, P.E., Wijk, K. (2004). Case study of a healthy eating intervention for Swedish lorry drivers. *Health Education Research*, 19 (3), 306-315.
- Heszen-Niejodek, I. (2002). *Teorie stresu psychologicznego i radzenia sobie*. W: J. Strelau (red.), *Psychologia. Podręcznik akademicki* (t. 3, s. 465-492). Gdańsk: Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne.
- Juczyński, Z., Ogińska-Bulik, N. (2009). *Narzędzia pomiaru stresu i radzenia sobie ze stresem*. Warszawa: Pracownia Testów Psychologicznych.
- Kain, J., Jex, S. (2010). Karasek's (1979) job demands-control model: A summary of current issues and recommendations for future research. *Research in Occupational Stress and Well-being*, 8, 237-268.
- Karasek, R.A. (1979). Job demands, job decision latitude and mental strain: implications for job redesign. *Administrative Science Quarterly*, 24, 285-307.
- Karasek, R.A., Theorell, T. (1990). *Healthy work. Stress, productivity and the reconstruction of working life*. New York: Basic Books.
- Krueger, G., Brewster, R., Dick, V. i in. (2007). *Commercial truck and bus safety. Synthesis 15: Health and wellness programs for commercial drivers*. Washington, DC: Transportation Research Board.

- Lazarus, R.S. (1980). The stress and coping paradigm. W: L.A. Bond, J.C. Rosen (red.), *Competence and coping during adulthood* (s. 28-74). Hanover: University Press of New England.
- Lazarus, R.S. (1986). Paradygmat stresu i radzenia sobie. *Nowiny Psychologiczne*, 3-4, 2-39.
- Lazarus, R.S., Folkman, S. (1984). *Stress, appraisal and coping*. New York: Springer.
- Levenson, J.L., Mishra, A., Hamer, R.M. i in. (1989). Denial and medical outcome in unstable angina. *Psychosomatic Medicine*, 51 (1), 27-35.
- Łosiak, W. (2007). *Natura stresu. Spojrzenie z perspektywy ewolucyjnej*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Łosiak, W. (2008). *Psychologia stresu*. Warszawa: Wydawnictwa Akademickie i Profesjonalne.
- Marx, E.M., Schultz, C.C. (1991). Social problem-solving in depressed students. *Journal of Clinical Psychology*, 47, 361-367.
- Matthews, G. (2001). *A transactional model of driver stress*. W: P. Hancock, P. Desmond (red.), *Stress, workload and fatigue* (s. 133-163). Mahwah, NJ: Erlbaum.
- Matthews, G., Dorn, L., Hoyes, T.W., Davies, D.R., Glendon, A.I., Taylor, R.G. (1998). Driver stress and performance on a driving simulator. *Human Factors*, 40, 136-149.
- Nazar, K., Kaciuba-Uściłko, H., Wójcik-Ziółkowska, E. (2001). *Stres w pracy zawodowej a choroby układu krążenia i przemiany materii*. Łódź: Oficyna Wydawnicza Instytutu Medycyny Pracy.
- Ogińska-Bulik, N. (2003). *Stres zawodowy u policjantów. Źródła – Konsekwencje – Zapobieganie*. Łódź: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Humanistyczno-Ekonomicznej.
- Ogińska-Bulik, N. (2004). *Psychologia nadmiernego jedzenia*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Ogińska-Bulik, N. (2006). *Stres zawodowy w zawodach usług społecznych. Źródła – Konsekwencje – Zapobieganie*. Warszawa: Wydawnictwo: Difin.
- Ogińska-Bulik, N., Juczyński, Z. (2010). *Osobowość, stres a zdrowie*. Wydanie 2 uzupełnione. Warszawa: Difin.
- Poulton, E.C. (1987). *Stres w pracy fizycznej*. W: C.L. Cooper, R. Payne (red.), *Stres w pracy* (s. 123-164). Warszawa: PWN.
- Prochowski, L., Żuchowski, A. (2009). *Pojazdy samochodowe. Technika transportu ładunków*. Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności.
- Przewodnik po zawodach. Wydanie II, http://www.psz.praca.gov.pl/adminnew/downloadstats/dosend.php?file=publikacje%2Ftom_vii.pdf. (pobrano dnia 31.01.2011).
- Rączkowski, B. (2007). *BHP w praktyce*. Gdańsk: Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr.
- Reykowsky, J. (1992). *Osobowość*. W: T. Tomaszewski (red.), *Psychologia ogólna* (s. 115-185). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Saltzman, G.M., Belzer, M.H. (2002). The case for strengthened motor carrier hours of service regulations. *Transportation Journal*, 41 (4), 51-71.

- Scheier, M.F., Carver, C.S. (1988). *A model of behavioral self-regulation: translating intention into action*. W: L. Berkowitz (red.), *Advances in experimental social psychology* (s. 303-346). New York: Academic Press.
- Scheier, M.F., Weintraub, J.K., Carver, C.S. (1986). Coping with stress: Divergent strategies of optimists and pessimists. *Journal of Personality and Social Psychology*, 51 (6), 1257-1264.
- Schultz, D.P., Schultz, S.E. (2006). *Psychologia a wyzwania dzisiejszej pracy*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Soboń, S. (2009). *Kodeks drogowy z komentarzem. Część I. Ustawa Prawo o ruchu drogowym*. Warszawa: Wydawnictwo Grupa Imane.
- Taylor, A.H., Dorn, L. (2006). Stress, fatigue, health, and risk of road traffic accidents among professional drivers: the contribution of physical inactivity. *Annual Reviews of Public Health*, 27, 2.1-2.21.
- Terelak, J.F. (2008). *Człowiek i stres: Koncepcje – źródła – reakcje – radzenie sobie – modyfikatory*. Bydgoszcz: Oficyna Wydawnicza Branta.
- Trice, H.M., Sonnenstuhl, W.J. (1990). On the construction of drinking norms in work organizations. *Journal of Studies on Alcohol*, 51, 201-220.
- van der Beek, A.J., Meijman, T.F., Frings-Dresen, M.H.W., Kuiper, J.I., Kuiper, S. (1995). Lorry drivers' work stress evaluated by catecholamines excreted in urine. *Occupational and Environmental Medicine*, 52, 464-469.
- Wągroska-Koski, E. (2008). *Warunki pracy i narażenie na czynniki szkodliwe i uciążliwe w środowisku pracy kierowców*. W: E. Wągroska-Koski (red.), *Zagrożenia zdrowia kierowców pojazdów silnikowych związane ze szkodliwymi i uciążliwymi warunkami środowiska pracy* (s. 7-10). Łódź: Instytut Medycyny Pracy.
- Widerszal-Bazyl, M. (1997). *Stresory psychospołeczne w miejscu pracy*. W: D. Koradecka (red.), *Bezpieczeństwo pracy i ergonomia* (s. 165-191). Warszawa: Centralny Instytut Ochrony Pracy.
- Wrześniewski, K. (2000). *Style a strategie radzenia sobie ze stresem. Problemy pomiaru*. W: I. Heszen-Niejodek, Z. Ratajczak (red.), *Człowiek w sytuacji stresu. Problemy teoretyczne i metodologiczne* (s. 44-63). Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.