

Univerzita Hradec Králové

Filozofická fakulta

Bakalářská práce

2020

Tereza Vacková

Univerzita Hradec Králové

Filozofická fakulta

Katedra Sociologie

Řidič kamionu otcem

Bakalářská práce

Autor: Tereza Vacková

Studijní program: B6703 - Sociologie

Studijní obor: Sociologie obecná a empirická

Vedoucí práce: doc. Milan Tuček, CSc.

Hradec Králové, 2020



## Zadání bakalářské práce

<b>Autor:</b>	<b>Tereza Vacková</b>
Studium:	F17BP0159
Studijní program:	B6703 Sociologie
Studijní obor:	Sociologie obecná a empirická
<b>Název bakalářské práce:</b>	<b>Řidič kamionu otcem</b>
Název bakalářské práce AJ:	Having A Truck Driver As A Father

### **Cíl, metody, literatura, předpoklady:**

Bakalářská práce se bude zabývat tématem života řidiče v kamionu a doma s rodinou. Cílem této práce bude zjistit, jaké toto povolání má vliv na rodinu a jak je dělba práce doma a výchova dětí mezi manželi rozdělena. Bakalářská práce bude založena na kvalitativní metodě. Využiji zúčastněné pozorování práce řidiče v terénu a polo strukturované rozhovory s řidiči kamionů, jejich manželkami a dětmi.

Pavlíček, K. 2008. Řidičova knihovna. Únava, stres a životospráva. Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, 2008, ISBN 978-80-90249-8-2 Kahuda, J. 2008. Řidičova knihovna. Pracovní režimy řidičů. Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, 2008, ISBN 978-80-90249-2-0 Disman, M. 2005. Jak se vyrábí sociologická znalost. 3. vyd. Praha, ISBN 80-246-0139-7. Možný, I. 2002. Sociologie rodiny. Praha: Sociologické nakladatelství. Kubátová, H. 2010. Sociologie životního způsobu. Praha: GradaPublishing Sullerotová, E. 1998. Krize rodiny. Praha: Karolinum. De Singly, F. 1999. Sociologie současné rodiny. Praha: Portál. Matoušek, O. 2003. Rodina jako instituce a vztahová síť. Praha: Sociologické nakladatelství Matějček, Z. 1989. Rodiče a děti. 2. vydání Praha: Avicenum Kohoutek, R. 2003. Vývojová psychologie. 2. vydání Brno: Institut mezioborových studií

Garantující pracoviště:	Katedra sociologie, Filozofická fakulta
Vedoucí práce:	doc. Milan Tuček, CSc.

Datum zadání závěrečné práce: 22.8.2018

### Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci na téma Řidič kamionu otcem vypracovala pod vedením doc. Milan Tuček, CSc. samostatně a uvedla jsem všechny použité prameny a literaturu.

V Hradci Králové dne 5. květen 2020

Tereza Vacková

## **Anotace**

VACKOVÁ, TEREZA. *Řidič kamionu otcem*. Hradec Králové: Filozofická fakulta, Univerzita Hradec Králové, 2020, 63 pp. Bakalářská práce

Tato bakalářská práce se zabývá tématem života řidiče v kamionu a doma s rodinou. Cílem této bakalářské práce je blíže popsat a vysvětlit problémy vyskytující se v životech řidičů kamionu. Hlavním cílem je zjistit, jak vypadá pracovní týden řidiče kamionu, jaké má toto povolání vliv na život s rodinou, jaká je dělba práce doma mezi manželi a jak tuto věc vnímají manželky a děti. Bakalářská práce je založena na kvalitativní metodě. Obsahuje polostrukturované rozhovory s řidiči mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravy, jejich manželkami a dětmi. Výzkumu se zúčastnilo 5 rodin a celkem 15 osob. Bakalářská práce je obohacena pár fotografiemi z terénu. V příloze lze také nalézt seznam profesní mluvy řidičů.

**Klíčová slova:** řidiči, rodina řidičů, doprava, zdravotní problémy

## **Annotation**

VACKOVÁ, TEREZA. *Having A Truck Driver As A Father*. Hradec Králové: Philosophical Faculty, University of Hradec Králové, 2020, 63 pp. Bachelor Thesis.

The main focus of this bachelor thesis is the life of truck driver including family relations. The goal of this bachelor thesis is to closely describe and understand problems that occur in lives of truck drivers. The main goal is to find out how does a typical working week of a truck driver look like and how their work impacts their family, how is the household work divided between members of a family and how does that affect them. Bachelor thesis has been done in qualitative method and includes semi-structured interview with drivers that drive internationally and nationally, their wives and children. There were 5 families participating in this research. Bachelor thesis includes pictures of equipment. In the attachment you can also find a slang used by truck drivers

**Keywords:** truck drivers, truck driver's family, transport, health issues

## Obsah

1 Úvod.....	9
2 Základní pojmy .....	11
2.1 Historie kamionu a jeho popis.....	11
2.2 Řidič kamionu .....	15
2.2.1 Podmínky práce .....	17
2.2.2 Vybrané povinnosti řidiče .....	19
2.2.3 Dopravní přestupky .....	22
2.2.4 Pracovní doba a její uspořádání.....	23
2.2.5 Firmy Zamex a Bothe-Schnitzius CZ.....	24
2.3 Rodina .....	27
2.3.1 Rodina a práce řidičů.....	27
2.3.2 Funkce rodiny .....	29
2.3.3 Domácí práce.....	31
3. Praktická část .....	34
3.1 Výzkumné otázky.....	34
3.2 Metodika práce.....	35
3.2.1 Sběr výzkumných dat .....	36
3.2.2 Analýza dat.....	36
3.2.3 Seznámení s respondenty .....	37
3.3 Výsledky výzkumu.....	39
3.3.1 První část: Řidič .....	39
3.3.1.1 Pracovní doba řidičů .....	39
3.3.1.2 Výhody a nevýhody povolání .....	41
3.3.1.3 Očekávání a následná změna .....	41
3.3.1.4 Zdravotní problémy .....	42
3.3.2 Druhá část: Rodina a řidič .....	43

3.3.2.1 Chod domácnosti a domácí povinnosti .....	43
3.3.2.2 Fungování rodiny .....	44
3.3.2.3 Jak se řidiči vypořádají s odlukou od rodiny .....	45
3.3.2.4 Názory manželek na povolání řidiče kamionu .....	46
3.3.2.5 Vliv povolání řidiče kamionu na děti .....	48
3.3.3 Příběhy řidičů .....	49
4. Závěr .....	51
Seznam obrázků .....	53
Seznam použité literatury .....	54
Přílohy .....	59



# 1 Úvod

Tato bakalářská práce se zabývá popisem života řidiče v kamionu a jeho vztahy mezi členy rodiny.

Toto téma jsem si vybrala z jednoho prostého důvodu, a to proto, že mě tento druh povolání doprovází celý život, jelikož můj otec je právě řidičem kamionu. Další důvod, proč jsem si vybrala toto téma, byl ten, že o řidičích se většinu času hovoří hanlivě, negativně a téměř každý má vůči „kamionákům“ své předsudky. Mým úkolem v této práci bude představit toto povolání hlouběji a tyto předsudky popřípadě nějakým způsobem vyvrátit, aby lidé okolo neměli negativní pocity, když potkají kamion na silnici a nevznikaly tak další negativní konotace.

V první části této práce se věnuji vysvětlení základních pojmů týkajících se řidiče kamionu. Popis řidiče kamionu obsahuje mnoho hlavních důležitých částí, které se týkají výzkumu. Popisuji zde vnitřek kamionu a kamion celkově, řidiče kamionu a jeho chování, podmínky této práce a jejich zdravotní problémy, povinnosti řidiče, jejich dopravní přestupky a uspořádání pracovní doby. Bakalářskou práci jsem obohatila o pár fotografií z terénu, a jelikož je to specifická socioprofesionální skupina lidí, v příloze je také uveden seznam profesní mluvy řidičů.

V druhé části se zabývám sociologií rodiny a vysvětlením tohoto termínu (co je to rodina a jaké jsou její důležité funkce). Jelikož mým cílem je zjistit, jaké vztahy panují v rodině a jak si rodina dělí domácí povinnosti, nechybí zde ani popis rodiny řidiče kamionu.

Praktickou část začínám popisem svého postupu při výzkumu. Jedná se o kvalitativní výzkum, kdy jsem použila metodu polostrukturovaných rozhovorů s řidiči mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravy, jejich manželkami a dětmi. Při kladení otázek jsem vycházela hlavně z osobní zkušenosti a různých výzkumů. Před provedením hlavního výzkumu jsem nejdříve začala s tzv. předvýzkumem. Následuje stěžejní část, tedy výsledky výzkumu, kdy jsem rozdělila vše do kategorií. Soustředím se zde na popis pracovní doby řidičů, výhody a nevýhody této profese, zdravotní problémy řidičů, dále hlavně rodinné vztahy, jak si dělí

členové rodiny domácí povinnosti a jak se s tímto zaměstnáním smiřují manželky a děti.

Mým cílem je blíže popsat a vysvětlit problémy vyskytující se v životech řidičů kamionu. Hlavním cílem je zjistit, jak vypadá pracovní týden řidičů, jaké toto povolání má vliv na život s rodinou, jak jsou domácí práce mezi manželi rozděleny, a jak tuto věc vnímají manželky a děti. Jelikož k tomuto tématu nebylo možné najít mnoho odborné literatury, použila jsem především internetové články, zkušenosti mého otce a své osobní zkušenosti. Doufám, že má práce pomůže k dalším výzkumům rodin řidičů kamionu a podá obraz o tom, jak profese řidiče kamionu není snadná a s čím vším se musí řidiči každý den potýkat.

## 2 Základní pojmy

Každý se dennodenně setkává s nákladními automobily na cestě do práce nebo v rámci svého zaměstnání. Setkáváme se s nimi například na dálnicích, což je jejich hlavní trasa, na vesnicích, kdy jimi projíždějí a ve městech, kde většinou sídlí firmy, pro které dováží různé zboží.

Mnoho lidí si stěžuje na řidiče kamionů, kteří stojí za zdržováním provozu na silnici, nebo porušováním nějakých zákazů, kdy při tom ohrožují naše životy. Jsou pro nás jen přítěží. Ne všichni si uvědomují, že kamiony jsou nezbytné pro chod průmyslu dnešní moderní společnosti (potravinářský průmysl, těžební průmysl, strojírenský průmysl apod.).

Jak to v tomto zaměstnání chodí a s čím vším se řidiči musí každý den potýkat, kolik kilometrů musí ujet, aby se dostali do cíle, nebo kolik hodin musí strávit v kabině? To vše je pro nás otázkou. O řidičích kamionů se říká, že jsou jednou nohou v hrobě a druhou v kriminále. Je to vážně pravda? Následuje několik stran, kde se zabývám právě popisem tohoto zaměstnání.

### 2.1 Historie kamionu a jeho popis

Vynálezcem nákladního automobilu byl Gottlieb Daimler. Vynalezl nejen nákladní automobil, ale také motocykl, motorovou drezínu a motorizované požární čerpadlo. V roce 1896 Gottlieb Daimler ve Stuttgartu zkonstruoval první nákladní automobil. Přestavbou kočáru taženého koňmi vytvořil novou kategorii vozidel. Rychle tak vznikla první řada nákladních automobilů jménem Daimler-Motoren-Gesellschaft. K prvním podnikům, které nákladní automobily nakupovaly ve velkém, patřily cihelny a pivovary. Výroba nákladních automobilů se rychle rozrostla, zejména během první světové války. V Německé říši bylo v roce 1908 registrováno 1543 nákladních automobilů a do roku 1914 jejich počet stoupl na 9639 kusů. Během první světové války vyrobil německý válečný průmysl více než 40 000 nákladních vozidel. [Lichnovsky 2018]

*Kamion* je jízdní souprava nákladního automobilu s hmotností 6 - 7 tun. Maximální hmotnost této jízdní soupravy s návěsem nebo přívěsem je 42 tun. Délka je v rozmezí 17 - 21 metrů. [Martin 2009]

Tyto nákladní automobily přepravují náklad, který je buď rozdělen na menší části s velkým množstvím, nebo nadměrný náklad, který nelze nijak rozdělit. Jejich hlavní pozemní komunikací jsou dálnice.

Kabina je hlavní část, kde řidiči tráví svůj veškerý čas a je vybavena pro život na dlouhých cestách. Pro řidiče je to malá verze domova. U všech typů kamionu s jiným využitím zůstává vnitřek kabiny stejný. Liší se pouze velikostí, kdy se člověk uvnitř může postavit vzpřímeně anebo se musí krčit. Kabina je také vybavena všemi mechanickými materiály.

Naleznete zde dvě hlavní sedačky pro řidiče a spolujezdce, dvě postele ve tvaru palandy, vysílačku, tachograf, odkládací desku, klimatizaci, vytápění nezávislé na chodu motoru, *kasliky* neboli úložný prostor, závěsy, mini lednici, která je umístěna pod hlavní postelí, mikrovlnnou troubu a varnou konvici, které jsou už spíše jako doplňky dokoupené řidiči. Po stranách kamionů jsou ještě další uzavíratelné úložné prostory, kde mají řidiči většinou uložené nádoby (např. různé hrnce) a vařič.



Obrázek 1: Pohled na kamion firmy Zamex

Zdroj: Archiv autorky. 2019

Na prvním obrázku lze vidět typ nákladního automobilu s posuvnými plachtami, který řídí právě respondenti z firmy Zamex. Tato firma používá jen jeden druh nákladního automobilu. Posuvné plachty jsou upevněny integrovanými upínacími pásy. Lze je po stranách vytáhnout podobně jako záclonu, což usnadňuje „nakládku“ a „vykládku“ pomocí vidlicového vozíku. [Lichnovsky 2018]



Obrázek 2: Pohled na kamion firmy Bothe-Schnitzius

Zdroj: Archiv autorky 2019

Na druhém obrázku lze vidět typ sklápěcího nákladního automobilu, který naopak řídí respondenti z firmy Bothe-Schnitzius. Tato firma používá převážně tento druh nákladního automobilu. Sklápěcí nákladní automobily se používají k přepravě sypkých materiálů (jako je písek, štěrk nebo hlína) na stavbách. Jsou obvykle vybaveny sklápěcí korbou na hydraulických závěsech a přivezený materiál tak složí na zem za vozidlo. [Lichnovsky 2018]

Na následující straně můžeme vidět fotografie interiéru kamionu. Jsou zde vyfotografované již zmíněné úložné prostory (kaslíky) pro posádku, postele, pohled na odkládací desku a prostor okolo řidiče.



Obrázek 3: Kabina vevnitř na straně řidiče  
Zdroj: Archiv autorky, 2019



Obrázek 4: Kabina vevnitř na straně spolujezdce  
Zdroj: Archiv autorky, 2019



Obrázek 5: Postele pro posádku  
Zdroj: Archiv autorky, 2019





Obrázek 6: Úložný prostor  
Zdroj: Archiv autorky, 2019

## 2.2 Řidič kamionu

*Řidič kamionu* neboli řidič nákladní dopravy, který má nejčastější kvalifikační úroveň střední odborné vzdělání s výučním listem. [Národní soustava povolání 2017]

Od roku 2019 se minimální zaručená mzda řidiče kamionu zvýšila na 16 280 Kč, což je 97,30 Kč/hod. [Truckjobs 2018]

Nejsou zde započítané stravovací výdaje, tzv. diety neboli stravné. Stravné nepředstavuje náhradu řidiče celkových nákladů na stravování během pracovní cesty, neboť stravovat by se stejně museli i mimo pracovní cestu. Stravné je stanoveno paušální částkou závislou na době trvání cesty. Toto stravné závisí také na tom, zda jde o zaměstnavatele ze soukromého sektoru nebo zaměstnavatele státní a veřejné sféry. Plat řidiče pak stoupá na 40 000 – 50 000 Kč měsíčně. [Fetter 2009]

Od řidiče nákladní dopravy se očekává, že je schopný bezpečně řídit silniční nákladní vozidla a dopravovat náklad při krátkých a dálkových trasách. [Národní soustava povolání 2017]

Řidiči kamionu patří mezi specifickou socioprofesi skupinu většího počtu, která je všem otevřená, ale jen členové této skupiny spolu komunikují

určitou pracovní mluvou – slangem. Jedná se například o mluvu ohledně jízdy, kdy řidiči svou cestu na nakládku a vykládku nazývají „točka“. Nebo když stojí na hranicích, nazývají tento termín „na čáře“. Seznam ostatních názvů, které často používají řidiči, lze nalézt v příloze 1.

Tato skupina uznává stanovené normy a svými specifickými rysy je poznána ostatními řidiči, co se týče dopravní sféry (benzinové pumpy, prostranství kolem silnic a dálnic, rychlé občerstvení), ale na ulici je těžké odhadnout kohokoliv. Řidiči většinou volí pohodlné oblečení a obuv, kdy nejraději nosí pantofle a volné tepláky.

Řidičské oprávnění pro řízení kamionu se na řidičském průkazu označuje C nebo C+E a je možno ho získat od 21 let. Zájemce musí podstoupit úvodní lékařskou prohlídku a dalším pravidelným prohlídkám je podroben každé 2 roky. Ve věku 50 let musí docházet na pravidelnou prohlídku každý rok. Před zahájením řidičského povolání je také nutno absolvovat dopravně psychologické vyšetření. Ve věku 50 let musí řidič toto vyšetření podstoupit znovu a poté každých 5 let. [Poláček 2017]

Celkový počet řidičů kamionu v České republice není přesný. Podle Národního ústavu pro vzdělávání (NÚV) v roce 2013 bylo napočítáno 127 tisíc řidičů kamionu a v roce 2017 kolem 125 tisíc. Počet řidičů přibývá, ale zároveň klesá s narůstajícím průmyslem a pro tolik nákladů je zde spíše nedostatek. Tento nedostatek se snaží zaměstnavatelé různých firem doplnit i ženami, kdy v roce 2016 bylo 167 žen s řidičským oprávněním skupiny D (motorová vozidla s více než 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg). Počet řidiček je zatím malý, ale jsou častějším úkazem hlavně v autobusech. [Holanová 2014, 2016; Redakce euro, ČTK 2017; Národní soustava povolání 2017; Autoškola ABC]

*„Podle analýzy sdružení dopravců ČESMAD Bohemia v České republice aktuálně chybí více než 10 tisíc řidičů. Dopravní experti odhadují, že se bude problém ještě prohlubovat, a tak se příští rok zvedne poptávka o dalších 5 tisíc řidičů.“* [Kolář 2017]. V tomto článku je uvedeno, že jednou z příčin nedostatku řidičů kamionu je, že firmy ze zahraničí přebírají řidiče díky lepším pracovním



podmínkám. Především v krajích v blízkosti silných ekonomik Německa a Rakouska, jako je Ústecký, Karlovarský, Plzeňský a Jihočeský kraj, je nedostatek řidičů nejvyšší. Potenciální zaměstnanci také od práce řidiče odrazuje náročnost práce, život na cestách a také velká odpovědnost za svěřený náklad. [Kolář 2017]

Úkolem řidiče je řízení nákladního vozidla řádným a bezpečným způsobem, vedení záznamů a dokladů o provozu nákladního vozidla a o činnosti řidiče, ukládání a zajištění nákladu na vozidle, kontrola technického stavu vozidla a kontrola vykládky vozidla, předávání doprovodných dokumentů, případně výběr tržeb a poplatků. [Národní soustava povolání 2017]

Za volantem řidiči bojují s únavou a stresem. Vlivy působící na stav únavy jsou ty, které mohou nástup únavy urychlit nebo naopak vzhledem ke svému charakteru a kvalitě oddálit. Jedná se o: podmínky dopravy, podmínky ve vozidle, dovednost řídit vozidlo, věk, zdravotní stav, zrak, vlastnosti osobnosti, alkohol, návykové látky. [Pavlíček 2008: 4]

Na internetu a v různých novinových článcích lze nalézt mnoho článků zabývajících se dopravními nehodami, které způsobili řidiči kamionu. V roce 2019 zavínili 11 489 dopravních nehod z celkového počtu 107 572. Usmrceno při nehodách způsobenými řidiči bylo 68 osob z 547 celkově. [Policie České republiky 2020]

*„Za nárůstem je fakt, že kamionů v provozu přibýlo a za řadou nehod je nepozornost a únava. Míst, kde mohou řidiči strávit povinnou přestávku, je výrazný nedostatek. Řidiči kamionů jsou také nejčastějšími viníky srážek s technikou silničářů. Celkem se v minulých dvou letech stalo 88 takových případů. Cestářům šoféři zdemolovali 110 kusů techniky. Zranili při tom 19 lidí a z toho 9 těžce.“ [Česká televize 2019].*

### **2.2.1 Podmínky práce**

Řidiči kamionu jsou velice známí především svým špatným způsobem života a následujícími zdravotními problémy. Jejich pracovní prostředí jim zrovna také nehraje do karet a vyhnout se všem těmto problémům je velice těžké. Sezení v jedné poloze několik hodin, nedostatek spánku, nedostatek pohybu, nepravidelná strava, hluk či vdechování škodlivých látek.

Každé sedavé zaměstnání často přináší zdravotní problémy jako například bolesti zad, pálení očí či tzv. nemoc řidičů (zánět v sedavé části a říká se jí tak proto, že tím nejvíce trpí řidiči).

Cesta řidičů vede převážně přes městské oblasti, kde je velmi znečištěné ovzduší. Řidiči tak vdechují škodlivé látky z továren, ale také ze svého vozidla (motoru). Tyto pracovní podmínky mohou zhoršit některé plicní nemoci nebo zvýšit riziko rakoviny. [IQair 2018]

Dalším příkladem je porucha spánku. Řidiči kamionů jsou na toto velice náchylní kvůli dlouhým hodinám strávených u volantů či nedostatečnému odpočinku. *„Únavou řidiče je způsobeno mnoho dopravních nehod. Přestože velké nákladní automobily disponují malou „ložnicí“, tak řidič pořád musí najít vhodné místo pro celonoční parkování, což nebývá vůbec jednoduché. Řidiči tak často přespávají podél hlavních silničních tahů, hlavně ve velmi odlehlých oblastech bez možnosti použití sociálních zařízení nebo alespoň umývár. Řidič ale nemůže zastavit jen tak u krajnice, vhodných míst pro přenocování není mnoho a ty nejlepší bývají přeplněné. Zohlednit musí řidič i bezpečnost a to ne jen svou. Kamiony naložené drahým zbožím totiž lákají zloděje a tak řidič mnohdy celou noc probdívá ve strachu o drahý náklad kamionu.“* [AC dodávky]

Obezita je v tomto zaměstnání hlavním problémem. Tento problém nastává, když řidič má špatné stravovací návyky, nedostatečný přístup ke zdravé stravě, nedostatek pohybu, sedavý životní styl, dlouhou pracovní dobu či nedostatečný přístup k péči. Příčinou tohoto problému je nepravidelná pracovní doba a nedostatek času pro přístup ke zdravé stravě. Jelikož řidiči jezdí většinu své pracovní doby po dálnicích, jejich možnosti na jídlo jsou omezené. Nezbyvá nic jiného, než si dát rychlé občerstvení na různých automobilových pumpách nebo ve velkých řetězcích jako jsou KFC, McDonald's apod.

Neobjevují se zde jen fyzické problémy, ale také často psychické. Jedná se například o život ve stísněném prostoru několik dní sám, omezený přístup k sociálním zařízením, tlak od zaměstnavatelů apod.

Nejčastějším problémem je pro řidiče kamionu stres, který se hlavně objevuje při nesplnění požadavku, nezvladatelné pracovní zátěži, vysoce

nebezpečné situaci nebo trase, časovému tlaku, dopravní nehodě atd. K hlavním zátěžovým situacím patří například seznamování se s novým vozidlem, časový tlak na dojezd ve složitém dopravním prostředí, časté práce na pozemních komunikacích, silniční kontrola a její negativní výsledek, účast na dopravní nehodě a její vyšetřování, technická porucha vozidla na trase. [Pavlíček 2008: 8]

Stres narušuje psychickou rovnováhu jedince a vyvolává pozorovatelné změny v chování a prožívání. Stres má tedy současně významný negativní dopad na úroveň bezpečného a správného jednání řidiče v průběhu jeho doby řízení vozidla. Nejvíce jsou ohroženi stresem lidé s takzvaným typem osobnosti „A“. Tito lidé se vyznačují vysokým sklonem k soutěživosti (snaha vykonat každou práci rychleji než ostatní), a netrpělivostí či vztekem, pokud se setkají s nedbalostí a nevykonností u ostatních. [Pavlíček 2008: 8]

Osamělost je hlavní duševní problém, který řidiči kamionů hlásí, a vědci si stále více uvědomují, jak důležité jsou pevné vztahy pro zdraví a dlouhověkost člověka. [Premack 2018]

U řidičů se může také vyskytovat špatná hygiena právě z omezeného přístupu k sociálním zařízením, kdy i některé firmy nebo automobilové pumpy zakazují tyto místa navštívit. Důvodem jsou krádeže například hlavových sprch, za kterými většinou stojí cizinci z Polska nebo Turecka. A když už na některých místech přístup je, tak hlavně za určitou cenu a za špatného stavu. Jedná se o zkušenosti mého otce.

Nyní, kvůli nouzovému stavu po celé České republice, mají řidiči úplný zákaz používat sociální zařízení. Dopravci se to snaží alespoň vyřešit tím, že jim na některých místech přistaví mobilní WC ToiToi.

### **2.2.2 Vybrané povinnosti řidiče**

*„1. Odpovídá za správné fungování záznamového zařízení (tachografu).*

*2. Před zahájením jízdy na přední straně záznamového listu tachografického kotoučku je nutné vyplnit*

*- jméno a příjmení řidiče,*

*- místo a datum založení záznamového listu,*

- státní poznávací značku (registrační značka) vozidla,
- stav počítadla kilometrů v době vložení záznamového listu do záznamového zařízení.

Po ukončení jízdy vyplnit

- místo a datum vyjmutí záznamového listu,
- stav počítadla kilometrů v době vyjmutí záznamového listu ze záznamového zařízení.

3. Používat záznamové listy - tachografické kotoučky každý den, kdy řídí od okamžiku, kdy převezme vozidlo.

4. Nevyjímat tachografický kotouček před koncem denní pracovní doby, pokud jeho vyjmutí není jinak povoleno.

5. Nepoužívat tachografický kotouček po dobu delší, než na kterou je určen.

6. Nachází-li se na vozidle více než jeden řidič, měnit tachografické kotoučky tak, aby údaje o ujeté vzdálenosti, rychlosti vozidla a době řízení byly zaznamenávány na tachografickém kotoučku řidiče, který vozidlo skutečně řídil.

7. Na žádost pověřeného kontrolora (při řízení vozidla s analogovým tachografem ve státech EU, Švýcarsku a EHP) předložit kdykoliv

- tachografické kotoučky z běžného dne a listy použité v předcházejících 28 dnech,

- kartu řidiče, je-li jejím držitelem,

- ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený v běžném dnu a v předchozích 28 dnech (při ztrátě karty, poruše, prokazování překročení)

8. Na žádost pověřeného kontrolora (při řízení vozidla s digitálním tachografem ve státech EU, Švýcarsku a EHP) předložit kdykoliv

- kartu řidiče, jejíž je držitelem,

- ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený v běžném dnu a v předchozích 28 dnech,

- záznamové listy z období předchozích 28 dnů, během nichž řídil vozidlo vybavené analogovým záznamovým zařízením.

9. Pokud řidič řídí vozidlo, na které se nevztahuje Nařízení 561/2006 nebo AETR, ale vyhláška MDS č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, musí mít ve vozidle záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku z právě probíhajícího a z předchozího dne, pokud řídil a paměťovou kartu řidiče, pokud mu byla vydána.

10. Pokud řidič některý den neřídil nebo řídil vozidlo, na které se uvedené předpisy (561/2006 a AETR) nevztahují, řidič předkládá:

- v případě, měl-li řidič volno z důvodu nemoci, čerpal-li řádnou dovolenou, nebo jestliže řídil vozidlo, na které se nevztahuje Nařízení 561/2006 nebo AETR, Potvrzení o činnostech podle nařízení (ES) 561/2006 nebo AETR, vystavené dopravcem o době, kdy v kontrolovaném období neřídil vozidlo včetně uvedení důvodů,

- v případě odpočinků a ostatních dob ruční záznam nebo žlutý kotouček, případně jiné prohlášení“.

[Kahuda 2014: 12 - 13]

Těchto deset vyjmenovaných povinností týkajících se převážně tachografu platí stále. Ale od roku 2018 se nejčastěji objevují nová digitalizovaná záznamová zařízení a místo papírového kolečka se používá paměťová karta (digitální tachograf). Nová auta, která jsou vyrobena po červnu 2019, mají nový digitální tachograf, který zaznamenává už i souřadnice a policie si tyto informace může stáhnout do systému a nemusí tak zastavovat řidiče na cestě.



Obrázek 7: Digitální tachograf

Zdroj: Ministerstvo dopravy, 2018

Dalšími povinnostmi u zaměstnance, který řídí dopravní prostředek a na kterého se nevztahuje zvláštní právní předpis, je zaměstnavatel povinen zajistit další tři povinnosti.

11. *„Nepřekročil maximální dobu řízení, která činí 4,5 hodiny; za dobu řízení se považuje i přerušení řízení na dobu kratší než 15 minut. Nejpozději po uplynutí maximální doby řízení musí být řízení přerušeno bezpečnostní přestávkou v trvání nejméně 30 minut, nenásleduje-li nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami nebo nepřetržitý odpočinek v týdnu. Bezpečnostní přestávka může být rozdělena do dvou částí v trvání nejméně 15 minut zařazených do doby řízení.“* [Hrubá 2014]

12. *„Během bezpečnostní přestávky nevykonával žádnou činnost vyplývající z jeho pracovních povinností, kromě dozoru na vozidlo a jeho náklad. Bezpečnostní přestávky a přestávky na jídlo a oddech se mohou slučovat; přestávky se neposkytují na začátku a na konci pracovní doby“.* [Hrubá 2014]

13. *„Vedl v listinné formě nebo technickým zařízením denní evidenci o době řízení dopravního prostředku a o čerpání bezpečnostních přestávek.“* [Hrubá 2014]

### **2.2.3 Dopravní přestupky**

Nejčastějšími přestupky jsou přetížení, vysoká rychlost a nedodržování bezpečnostních přestávek.

Například v listopadu 2019 se na dálnici D8 uskutečnila známá dopravně bezpečnostní akce, při které policisté kontrolovali převážně u řidičů kamionů a nákladních vozidel, zda se věnují plně řízení vozidla, sledují situaci v provozu na pozemních komunikacích a jsou za jízdy připoutáni bezpečnostním pásem. V průběhu akce policisté využili autobus, ze kterého sledovali všechny řidiče. Celkem 151 řidičů bylo zkontrolováno. Většina z nich byli řidiči nákladních automobilů, autobusů a dodávek. Bylo zjištěno celkem 31 přestupků, za které 23 řidičů zaplatilo pokutu na místě v celkové výši 12 800,- Kč a 8 přestupků bylo oznámeno ke správním řízení. Policisté udělili také 4 kauce v celkové výši 20 000,- Kč. Nejčastějšími přestupky této akce byly: nepřipoutaný řidič bezpečnostním pásem (celkem 7 řidičů), držení telefonu nebo jiného hovorového

zařízení za jízdy (celkem 7) a zákaz předjíždění s nákladními automobily (celkem 5). [Týdeník policie 2019]

Dalším přestupkem pro řidiče může být tzv. letní víkendový zákaz jízdy. V současnosti platí jednak celoroční zákaz jízdy kamionů v neděli mezi 13. a 22. hodinou, jednak zákaz v průběhu letních prázdnin v pátek mezi 17. a 21. hodinou a v sobotu mezi 7. a 13. hodinou. Výjimku zde má přeprava zvířat, paliva nebo kazící se zboží. Pro ostatní řidiče, kteří se vracejí o víkendu domů, tento zákaz představuje několikahodinové čekání na místě, které je i několik málo kilometrů od domova. [Novinky 2019]

Mezi další zákazy jízdy, které se týkají řidičů kamionu, jsou svátky: Velký pátek, Velikonoční pondělí, Svátek práce, Den vítězství, Den věrozvěstů Cyrila a Metoděje, Den upálení mistra Jana Husa, Den české státnosti, Den vzniku Československa, Den boje za svobodu a demokracii, Štědrý den, 1. a 2. svátek vánoční. [Gotir 2019]

#### 2.2.4 Pracovní doba a její uspořádání

*Doba řízení, tedy doba trvání řízení se zaznamenává automaticky nebo ručně. Denní doba řízení je celková doba řízení mezi skončením jedné denní doby odpočinku a začátkem druhé denní doby odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku týdenní dobou odpočinku. Řidič jede 4,5 hodiny, poté má přestávku 45 minut a jede další 4,5 hodiny. [Kahuda 2014: 4]*

*Odpočinek je každá nepřerušovaná doba, během níž řidič může volně nakládat se svým časem. [Kahuda 2014: 8]*



Obrázek 8: Příklad pracovní doby a odpočinku jednoho dne

Zdroj: Kahuda, 2014

Článek Nař. 561/2006	Údaj	Hodnota
6	<b>doba řízení</b>	
	denní	<b>9 hodin</b> (2x týdně 10 hodin)
	týdenní	<b>56 hodin</b> a nesmí být překročena maximální týdenní pracovní doba
	dvoutýdenní	<b>90 hodin</b>

Obrázek 9: Příklad doby řízení

Zdroj: Kahuda, 2014

*Týdenní doba řízení je celková doba řízení během jednoho týdne. Týdnem se rozumí období mezi 0:00 hod. v pondělí a 24:00 hod. v neděli.* [Kahuda 2014: 4]

Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
45 hod.						45 hod.							
50 hod.						40 hod.							
56 hod.						34 hod.							
max. 90 hod.													

Obrázek 10: Příklad týdenního rozvrhu hodin

Zdroj: Kahuda, 2014

Jedná-li se o dva řidiče, musí mít každý z nich denní odpočinek nejméně 9 po sobě následujících hodin za každé období 30 hodin. Dvojice řidičů je častější především u delších cest za vykládkou nebo nakládkou. [Ministerstvo dopravy]

### 2.2.5 Firmy Zamex a Bothe-Schnitzius CZ

Tohoto výzkumu se zúčastnili řidiči ze dvou firem sídlící ve Středočeském kraji, firmy Zamex a Bothe-Schnitzius.

Soukromá firma *Zamex* sídlí v Městci Králové a byla založena v roce 1991. Tato firma nabízí mezinárodní a vnitrostátní kamionovou dopravu, kdy řidiči převáží automobilové součástky pro značky Ford, Mini Cooper a Škoda. Mezi jejich hlavní zákazníky patří země Holandsko a Německo. Města, do kterých řidiči jezdí, jsou: Kolín nad Rýnem, Saarlouis, Born a Pappenheim (jen



pro nárazníky značky Škoda). V současnosti zaměstnává přibližně 15 řidičů. [Zamex]

Na druhou stranu je tu německá firma *Bothe-Schnitzius*, která má své pobočky v Přerově a Tišicích. Tato firma působí na evropském trhu již 20 let. Stoprocentní dceřiná společnost významné německé dopravní společnosti se sídlem v Salzgitteru, se specializuje na přepravu volně ložených materiálů. V současnosti zaměstnává 120 pracovníků a více. Firma zde disponuje s rozsáhlým vozovým parkem moderních a vysoce spolehlivých vozidel předních světových výrobců: tahače, cisterny pro přepravu práškových a granulovaných materiálů, sklápěcí návěsy. [Boethe-Schnitzius CZ]

Respondenti z této firmy vozí ječmen do sladovny a poté slad do pivovaru. Mezi jejich zákazníky patří pivovary: Staropramen, Svijany, Velkopopovický kozel, Kácov, Rohozec, Primátor, Rebel, Nymburk, Eibau a Görlitz. Do měst, kam vozí slad, je Nymburk a Hodonice. Respondenti, kteří patří pod pobočku Přerov, parkují svá auta právě v Nymburce a poté jezdí převážně do Přerova (do Tišic jen z důvodu opravy auta).

Můžeme zde vidět mnoho odlišností, například ve velikosti firmy a počtu zaměstnanců, v prevozu materiálů a jejich obchodní spolupráce se zahraničními státy.

Vše, co je zahrnuto v této části, souvisí s mým výzkumem. Popis kamionu je velice důležitý pro představu o životě řidiče v kabině. Řidič kamionu a jeho charakteristika nám umožňuje přiblížit postavu řidiče, jeho povinnosti, časté dopravní přestupky, nehodovost a špatné podmínky práce. Zmínila jsem zde také dvě firmy a jejich přibližný popis. Je to z důvodu, že tyto firmy jsou rozdílné a respondenti pracující v těchto podnicích mají odlišnou pracovní dobu a také volný čas s rodinou nebo volnočasové aktivity.

Řidič kamionu je tedy nejčastěji muž, který potřebuje vydělat mnoho peněz, i za cenu vyskytujících se špatných podmínek. Jako každá práce má svá pravidla a určenou pracovní dobu.

Povolání řidiče kamionu není nic jednoduchého a obnáší velikou zodpovědnost, předvídavost a ekonomičnost jízdy. Nebýt těchto požadavků, řidič ohrožuje nejen sebe, ale také lidi okolo. To, že jsou jednou nohou v hrobě a druhou v kriminále, něco znamená. Stačí jedna malá chyba a zaplatí životem, nebo ohrozí-li život někoho jiného, mohou skončit ve vězení. I když se to zdá jako jednoduchá práce, po pár přečtených požadavcích a člancích, je to spíše velice stresující profese.

Jedná se o zaměstnání, kde si člověk může vydělat mnoho peněz, ale za cenu několikadenního či několikatýdenního odloučení od domova. Řidiči, kteří musí několik hodin řídit, žít v kabině a čekat v kolonách. Není divu, že řidičů stále ubývá.

Řidiči mají také i život mimo výkon profese. Svůj zbylý mimopracovní volný čas tráví většinou se svou rodinou a přáteli. Jelikož má bakalářská práce se zabývá rodinou a všichni respondenti rodiny mají, následující rozbor patří sociologii rodiny obecně a rodiny řidiče kamionu.

## 2.3 Rodina

### 2.3.1 Rodina a práce řidičů

V této části se věnuji popisu, jak vypadá rodina řidiče kamionu. Větší rozbor si nechávám právě do praktické části, kdy je více znázorněna jejich problematika ve vztazích a spolupráce. Nyní se zaměstnání řidičů kamionu a ostatní zaměstnání tolik neliší. Nejen řidiči kamionu jsou pracovně vytíženi. Ale na rozdíl od ostatních, řidiči ve své práci i spí a jsou doma jen o víkendu.

Práce řidiče má veliký vliv na partnerské soužití a výchovu dětí. Tato práce neovlivňuje jen řidiče samotné, ale také jejich rodiny. Pro fungování této rodiny, vztahů mezi partnery, je velice důležité, jakého partnera si řidič vybere. Od partnera se očekává, že bude soběstačný, tolerantní, chápající a důvěryhodný. Tato očekávání mají všichni muži, ale málokterá partnerka zvládne být většinu času sama. Většina lidí pracuje s cílem uživit rodinu a řidič kamionu není zde výjimkou.

Toto povolání nelze snadno sloučit s rodinným životem. Jelikož tuto profesi vykonávají převážně muži, partnerky se musí vypořádat s častou nepřítomností partnera doma. U každého zaměstnání je třeba týmová práce a solidarita. Dle výzkumu Lively (2010), která se zabývá životem řidiče kamionu, *se u mnoho ženatých mužů týmová práce a solidarita promítá i do jejich rodinného života, kdy manželku berou jako „týmového hráče“.* *Toto se pak objevuje na snaze o větší participaci u výchovy dítěte a práce v domácnosti. Uvědomují si totiž, že i jejich ženy pracují několik hodin a nemělo by se od nich očekávat, že na vše budou sami.* Toto platí pro všechny muže, se kterými udělala rozhovor. [Lively 2010: 134]

Popis života s řidičem kamionu, jež napsala jedna dívka z vlastní zkušenosti: *„Můj otec neměl nikdy o víkendech volno. Obvykle měl volno ve středu a ve čtvrtek, ale to jsem měla školu a byl vždy příliš unavený na to, aby se mnou kdykoliv trávil čas, když jsem se vrátila ze školy. Obvykle spal kolem 21:00 a musel vstávat kolem 2. nebo 3. hodiny ráno. Cítila jsem se, že se můj otec nikdy nestaral o to, aby si vzal den volna a zůstal se mnou. Vždy jsem se cítila odstrkována s pocitem, že miloval svou práci víc, než svou rodinu. Mít řidiče*

*kamionu jako otce nebylo nikdy snadné, protože jsem v jeho životě nebyla prioritou. Práce vždycky byla na prvním místě.*“ [Rhyne 2017].

Tento pocit mohou mít i některé z manželek řidičů, a proto tyto vztahy nekončí dobře. Dle tohoto článku vyznívá, že řidič kamionu má svou práci rád a staví ji na první místo. Dítě se poté cítí odstrčené a méněcenné. Toto nemusí být vždy pravda, jelikož řidič svou pracovní dobu nemůže ovlivnit a musí dělat vše, co se mu řekne. Příčinou je nedostatek pozornosti bližším osobám. Tyto osoby si poté vymýšlí různé domněnky, že má partner svou práci raději, a staví to na tom, že tráví více času v práci než doma s rodinou. Člověk musí brát v potaz, že řidiči sami nevědí, jak se jejich rodina cítí. A to, jak se k této situaci člověk postaví je jen na něm.

Ve Velkém sociologickém slovníku je pojem *rodina* vysvětlen tak, že *rodina* je „*obecně původní a nejdůležitější společenská skupina a instituce, která je základním článkem sociální struktury a základní ekonomickou jednotkou, jejímž hlavními funkcemi je reprodukce trvání lidského biologického druhu a výchova.*“ [Petrusek 1996: 940]. Rodina vytváří jakési sociální mikroklima, posiluje citové vazby, je základním prvkem socializace, plní biologickou funkci reprodukční a je socioekonomickou jednotkou.

Rodina odedávna existuje především proto, aby lidé mohli náležitě pečovat o své děti. Kromě toho, že je rodina biologicky významná pro udržení lidstva, je také základní jednotkou každé lidské společnosti. Reprodukují člověka nejen jako živočicha, ale zprostředkují mu také vrůstání do jeho kultury a společnosti. Propojuje generace, vytváří mezi nimi kontinuitu a pouta solidarity. [Matoušek 2003: 9]

V dnešní době se vyskytuje mnoho typů rodin, které můžeme dělit dle struktury nebo domácnosti. Mluví-li se o rodině, máme sklon si ji představovat jako tzv. úplnou nukleární rodinu – totiž otce, matku a jejich děti. Odhaduje se, že v naší populaci tvoří úplné nukleární rodiny třetinu rodin a pouze pětinu všech domácností. Zbytek, čili většinu, tvoří lidé žijící sami nebo jen s dítětem bez partnera, nebo příslušníci tří či čtyř generací v různých – z hlediska nukleární rodiny nekompletních – konstelací. [Matoušek 2003: 84]

V současné době se objevuje rodina dvoukariérová, kde oba manželé pracují, budují si kariéru a tím pádem je kladen menší důraz na výchovu dětí apod. Jednokariérová rodina, kde většinou pracují muži a ženy se starají o domácnost a o výchovu dětí, se objevuje méně často nebo vůbec. Je to spíše představa rodiny v minulosti.

Rodina je kromě toho jednotkou, která má společné hospodaření. V době, kdy žena pečuje o malé děti, zajišťuje obživu rodiny obvykle muž. V době, kdy jsou děti větší, se na zaopatřování prostředků k životu podílejí muž i žena. Jejich role přitom nejsou definovány jako stejné, ale jako rozdílné. Všechny známé typy společností mají nějaký typ dělby práce mezi muže a ženy. [Matoušek 2003: 11]

### 2.3.2 Funkce rodiny

Přesně jak zmínil Matoušek (2003) ve své knize: „*Rodina je těžko postradatelnou institucí i pro dospělého člověka. Dobrá rodina dává každému, kdo do ní patří, pocit bezpečného zázemí*“ [Matoušek 2003: 10]. Na základě autorova tvrzení lze za nejdůležitější funkci rodiny považovat funkci emocionální, kdy mezi členy rodiny vznikají citové vazby.

Druhou funkcí je funkce reprodukční, kdy rodina zajišťuje, aby se rodily do světa další děti. Ekonomickou funkci, při níž rodiče vydělávají peníze a finančně rodinu zabezpečují. Výchovnou funkci, rodiče dítě vychovávají, učí ho, jak se chovat k ostatním. Výchovná funkce má svoji specifickou podobu v tzv. neúplné rodině. Což znamená absenci jednoho z rodičů (smrt, rozvod, dlouhodobý pracovní pobyt) a může mít negativní dopad na výchovu dítěte. To, že chybí jeden z rodičů, má často vliv i na ekonomickou situaci rodiny. [Chlad 2016]

Každý člověk se rodí jako tabula rasa a první kontakt právě zažívá s rodinou. To, jak rodina vypadá a jaké má zásady, se postupem času projevuje i u dítěte. Rodina má hlavně nejdůležitější roli ve vývoji dítěte a nejčastěji jsou to rodiče, kteří se o dítě starají. Pro dítě je hlavním socializačním faktorem, protože dítě odpozorovává chování svých rodičů a dalších příbuzných. Dítě se v rodině učí mnoha dovednostem, které nejsou závislé na jeho pohlaví. Učí se však také své sexuální roli. Rozhodujícím obdobím pro toto učení je předškolní věk a

podstatnou podmínkou úspěchu je přítomnost dobře přijímaného rodičovského vzoru. Dívky narozené do rodiny, kde je otec řidič kamionu a matka tráví více času doma, má stále za vzor svou matku a učí se být vyrovnanou, společensky kompetentní ženou. Chlapec naopak bez častého nebo přímého kontaktu s otcem se těžko bude orientovat v tom, co je správné mužské chování. Kvůli tomu, že v tomto zaměstnání muž netráví tolik času doma, výchovnou funkci má na starosti převážně matka. [Matoušek 2003: 9]

Důležitý je především vztah mezi mužem a ženou, kteří svůj vztah dovrší manželstvím a založením rodiny. V sociologické encyklopedii je uvedeno, že kvalita manželského vztahu ovlivňuje i kvalitu vztahů k dětem i dětí navzájem a dětí k rodičům. Manželství je také proces permanentního vzájemného přizpůsobování partnerů, což znamená, že se partneři učí svým rolím, modifikují je a přijímají nové role. Musí se přitom vypořádat s každodenními stereotypními činnostmi i s mezními životními situacemi. [Fišerová 2018]

U nesezdaného soužití je to stejné. Jedná se jen o soužití dvou jedinců opačného pohlaví ve svazku podobném manželství, který je bez formálního uzavření sňatku v rodinném stavu mezi mužem a ženou. V každém vážném vztahu se očekávají již zmíněné učení se rolím, vypořádání se s každodenními stereotypními činnostmi i s mezními životními situacemi. [Rabušic 2018]

Manželství je právní vztah, ale také specifický intimní vztah. Tento vztah se udržuje tím, že dospěje k více či méně trvalé kohezi. V tom případě stmeluje rodinu, zakládá spokojenost jejích ostatních členů. Pokud se manželská soudržnost naruší, popřípadě dospěje do krizového stavu, nastává často krize celého rodinného společenství. Uzavřením manželství většinou vzniká i zcela nová domácnost. Někdy přerůstá ve výdělečnou jednotku, kde je důležitá dělba pracovních rolí manželů. Ale i v běžné rodině je dělba manželských rolí nezbytná a většinou všestranně zajišťuje koordinovaný chod této primární skupiny. [Fišerová 2018]

### 2.3.3 Domácí práce

Domácí práce jsou obvykle chápány jako neplacená práce vykonávaná v domácnosti, které produkují služby pro potřeby jejích členů a k zajištění provozu domácnosti. Mezi domácí práce lze zahrnout širokou škálu reprodukčních činností od péče o děti přes přípravu jídel, nakupování, praní a žehlení prádla a úklid až po organizaci rodinného rozpočtu, plánování a koordinaci domácích činností a v rozšířeném smyslu i emocionální podporu ostatních členů rodiny. [Chaloupková 2005: 58]

Empirická evidence však ukazuje, že i přes určité změny postojů ženy i v případech, že mají placené zaměstnání, vykonávají převážnou část práce v domácnosti. Zapojení žen do domácích prací se navíc zvyšuje, jsou-li v rodině děti. [Chaloupková 2005: 57, 75]

Jestli se bude muž podílet na domácích pracích, záleží zejména na tom, zda je žena, se kterou žije, zaměstnaná, jakou má muž flexibilní pracovní dobu a jeho samotná zkušenost s dělbou práce v rodině, v níž byl vychováván, zejména participace jeho otce na domácích pracích. Muži se nepodílejí na domácích pracích hlavně ze dvou důvodů. Zaprvé je pro muže obtížné zastávat činnost, která je ve společnosti zažitá jako ženská a zadruhé ženy nerady nechávají muže tyto práce dělat, hlavně pokud to má za následek snížení standardu výsledku těchto prací. [Knap 2012: 21]

Jelikož se o rodinách řidičů nepíše tolik, jak by mělo, tento obecný popis je pro můj výzkum důležitý. To, jak má rodina podle některých sociologů vypadat, mi pomohl nahlédnout do rodin řidičů a poukázat tak na některé problémy. Každý vztah mezi mužem a ženou není vždy dokonalý, a to jak funguje ve vztahu komunikace, záleží na partnerech. Cílovou skupinou výzkumu jsou proto manželé. Zajímá mě, jak s tímto povoláním fungují ostatní rodiny. Popřípadě chci pomoci ostatním ženám vyrovnat se s touto situací.

Z celkového rozboru v této části o rodině lze zjistit, že toto povolání nelze snadno sloučit s rodinným životem. Do výzkumu jsem proto zařadila otázky ohledně rodinných vztahů a jak toto povolání ovlivňuje jejich životy.

Dále rodina má některé funkce, kdy výchovnou funkci plní převážně žena než muž. Ženy také vykonávají převážnou část práce v domácnosti. Toto se navíc zvyšuje, jsou-li v rodině děti. Ve výzkumu se proto objevily otázky zabývající se rozdělením domácích prací a vedení domácnosti celkově.

Následuje shrnutí celé první kapitoly o řidiči kamionu a rodině, co lze zjistit z odborné literatury a internetových článků.

Řidič kamionu je převážně muž, který má kvalifikační úroveň střední odborné vzdělání s výučním listem. Za všech špatných podmínek (sezení v jedné poloze několik hodin, nedostatek spánku, nedostatek pohybu, nepravidelná strava, hluk, vdechování škodlivých látek, stres či špatná hygiena) si vydělá za měsíc zaručenou minimální mzdu 16 280 Kč. Jelikož se řidičům započítává i stravné, jejich měsíční výplata se může pohybovat mezi 40 000 – 50 000 Kč. Nevýhodou je, že vše se odečítá z minimální přiznané mzdy (nemocenská, dovolená, důchod). Je také časté, že některé banky nechtějí dávat řidičům půjčky, jelikož se prokazují právě jen minimálním platem. Toto neplatí jen u řidičů, ale také u jiných zaměstnáních. [Fetter 2009; Truckjobs 2018]

Řidič nákladní dopravy musí být schopen bezpečně řídit silniční nákladní vozidla a dopravovat náklad při krátkých a dálkových trasách. [Národní soustava povolání 2017]

Celkový počet řidičů není přesný, ale odhaduje se na 125 tisíc řidičů. Toto povolání nemusí plnit jen muži, ale také ženy. Nejčastějším úkazem jsou hlavně v autobusech.

Řidiči způsobují také mnoho dopravních nehod, kdy za rok 2019 jich bylo 11 489. Mezi nejčastější dopravní přestupky patří přetížení, vysoká rychlost a nedodržování bezpečnostních podmínek.

Být řidičem kamionu a zároveň otcem a manželem není lehké. Toto povolání nelze snadno sloučit s rodinným životem. Práce řidiče má veliký vliv na partnerské soužití a výchovu dětí. Tato práce neovlivňuje jen řidiče samotné, ale také jejich rodiny. Dle již zmíněného článku je možné, že se rodina bude cítit odstrčená a nedoceňovaná.



Každá rodina zastává důležité funkce. Jsou to funkce reprodukční, ekonomická, emoční a výchovná. Při této profesi je možné, že řidiči kamionu zastávají méně funkcí a to z důvodu, že jsou na dlouhodobé pracovní cestě. Mezi jejich funkce patří hlavně funkce reprodukční a ekonomická. Cílem všech mužů je finančně zajistit rodinu. [Chlad 2016]

Pro rodinu je také důležité, aby si mezi sebou rozdělovali domácí práce a nenastala tak nerovnost při plnění domácích povinností. Dle empirických studií vyplývá, že i přes určité změny postojů ženy i v případě, že mají placené zaměstnání, vykonávají převážnou část práce v domácnosti. [Chaloupková 2005: 57, 75]

### 3. Praktická část

Hlavním cílem této bakalářské práce je popsat co nejvíce povolání řidiče kamionu, co toto povolání obnáší jak na silnici, tak doma. Zjistit, jak vypadá pracovní týden řidičů kamionu, jaké toto povolání má vliv na život s rodinou, jak je dělba práce doma mezi manželi rozdělena, popřípadě, jak tuto věc vnímají manželky a děti. K výzkumu jsem zvolila metodu polostrukturovaných rozhovorů a následnou analýzu.

Nejdříve začínám s výzkumnými otázkami. V další kapitole se zabývám metodou práce, kdy jsem zvolila metodu kvalitativní. Tuto část jsem rozdělila na další tři dílčí části, kde se zabývám sběrem výzkumných dat, jejich analýzou a následném seznámení se s respondenty. Poté následuje kapitola s výsledky výzkumu. Je rozdělena na dvě části, kdy jedna část se věnuje řidiči kamionu a jejich odpovědím. Druhá část se věnuje rodině.

#### 3.1 Výzkumné otázky

Výzkumné otázky jsem zformulovala na základě daného cíle a zkušeností mé rodiny a ostatních řidičů nákladních automobilů, kteří jsou velmi dobří kolegové s mým otcem. Jsou zde zmíněné i hlavní myšlenky této práce.

V1: Ovlivňuje pracovní život řidiče kamionu vztahy v rodině?

V2: Je těžší řešit problémy s tímto zaměstnáním, než v jiných?

Hlavní myšlenky této práce byly:

H1: Jak vypadá pracovní týden řidičů?

H2: Jak vypadají vztahy k manželce a dětem?

H3: Jak si pomáhají, vyhovují v nějaké situaci?

H4: Jak probíhá komunikace mezi členy rodiny?

H5: Jak si členové rodiny dělí domácí povinnosti?

Díky tomuto rozložení jsem si vytvořila scénář rozhovoru, kde hlavními respondenty byli řidiči, a proto jsem jejich rozhovor rozdělila na tři části. Základní informace o řidičích, kde jsem se ptala na věk, vzdělání, jak dlouho je řidičem kamionu apod. Druhá část je zaměřena na pracovní dobu. Zde jsem se ptala na očekávání od této práce, důvod, proč řidič začal s tímto zaměstnáním, výhody a nevýhody této práce. Třetí část se zabývala otázkami ohledně rodiny řidiče, kde zazněly otázky na téma domácí práce, vztahy mezi členy rodiny a případně jejich problémy.

Pro manželky a děti byl rozhovor kratší. Otázky byly poměrně stejné, kdy pro mě byl důležitý jejich názor a jak se vypořádají s touto prací.

### 3.2 Metodika práce

K tomuto tématu jsem zvolila kvalitativní metodu, jejímž cílem je dle Dismana (2005) vytvářet nové hypotézy, nové porozumění a obecně vytváření teorií. Tímto způsobem zkoumání lze lépe porozumět problémům řidičů kamionu, jejich odloučení od rodiny, pracovnímu stresu a problémům ve vztazích, než metodou kvantitativní. [Disman 2005: 286]

Jak popisuje Disman ve své knize o postupu výzkumu, také já jsem začala sběrem dat. Sestavila jsem scénář rozhovoru, zahájila rozhovory a poté jsem vyvodila závěr. *„Kvalitativní výzkum používá induktivní logiku. Na začátku výzkumného procesu je třeba začít s pozorováním a sběrem dat. Výzkumník poté pátrá po pravidelnostech existujících v těchto datech, po významu těchto dat, formuluje předběžné závěry a výstupem mohou být nové formulované hypotézy nebo teorie.“* [Disman 2005: 287]

K výzkumu jsem použila metodu polostrukturovaného rozhovoru. Jedná se o rozhovor, který má připravený průběh a seznam otázek, které chce výzkumník během rozhovoru probrat. Na základě toho jsem si vytvořila scénář. Byl připraven pro řidiče kamionu, ale také pro jejich manželky a děti. Tento scénář lze nalézt v druhé příloze.

Při kladení otázek jsem vycházela hlavně z osobní zkušenosti a ostatních výzkumů. Před provedením hlavního výzkumu jsem nejdříve začala s tzv.

předvýzkumem. Cílem je testovat srozumitelnost a jednoznačnost otázek. Proto by měl být předvýzkum nezbytnou součástí každé výzkumné akce. [Disman 2005: 122]

### 3.2.1 Sběr výzkumných dat

Rozhovorů se zúčastnilo 5 rodin a z každé rodiny alespoň 3 členové. Dohromady se výzkumu zúčastnilo 15 respondentů. Výzkumné šetření proběhlo od 15. – 22. března formou dvou rozhovorů naživo, kdy jsem navštívila rodiny doma. Zbýlé výzkumné šetření pro tři rodiny proběhlo formou rozhovoru přes telefon, z důvodu vyhlášeného stavu nouze po celé České republice.

### 3.2.2 Analýza dat

Nejprve je důležité převést veškerá data, získaná během rozhovoru do psané podoby. Je to z důvodu, aby výzkumník měl přesné podklady. [Masarykova Univerzita 2019: 80]

Dalším postupem je tvorba kategorií. Kvalitativní analýza začíná uspořádáním dat a vytvořením rejstříku dat. [Masarykova Univerzita 2019: 81]

Vytvořila jsem tedy 9 kategorií. Sedm z těchto kategorií se zabývá řidičem kamionu, poslední dvě jsou věnované manželce a dětem.

- pracovní doba řidičů
- výhody a nevýhody povolání
- očekávání a následná změna
- zdravotní problémy
- chod domácnosti a domácí povinnosti
- fungování rodiny
- jak se řidiči vypořádají s odlukou od rodiny
- názory manželek na povolání řidiče kamionu
- vliv povolání řidiče kamionu na děti

Pro analýzu dat jsem také využila podobu biografického výzkumu. Kapitola, která se věnuje výsledkům výzkumu, je rozdělena do podkapitol. Každá podkapitola s sebou nese název dle rozdělených kategorií. Některé vhodné, doslovné přepisy všech respondentů jsem vložila do každé kapitoly, jimiž se zabývá.

*„Biografický výzkum můžeme považovat za specifickou verzi případové studie, ale Hendl (2016) ji uvádí samostatně. Výzkumník se snaží rekonstruovat a interpretovat průběh života jedince. Využívá k tomu kontrolované shromažďované zdroje, jako například přepisy rozhovorů, poznatky z dlouhodobého pozorování, dopisy, deníky, cestovní zprávy, soudní dokumenty a podobně. Biografický výzkum se může zabývat například vývojem člověka či nějakého druhu terapie.“*  
[Wikisofia 2017]

### **3.2.3 Seznámení s respondenty**

Tohoto výzkumu se zúčastnilo 5 respondentů (zde myšleno konkrétně řidičů) a jejich členové rodiny, manželka a děti. Základní informace o respondentech a jejich rodině píše níže. U všech dotázaných řidičů byl rodinný stav ženatý s dětmi, což byla moje cílová výzkumná skupina. Počet dětí se pohybuje mezi 1 až 3 dětí na jednoho řidiče.

Všechny respondenty znám osobně již několik let a bylo tak snadnější se s nimi dohodnout na čase pro rozhovor nebo popřípadě si zatelefonovat.

Jelikož jsem uvedla, že rozhovory jsou anonymní, přiřadila jsem každému řidiči číslo. Popisuji zde řidičův věk, vzdělání, počet dětí, manželku a její vzdělání, a trvání tohoto rodinného stavu. Uvádím to z důvodu, abychom mohli více nahlédnout do problému.

#### **Řidič č. 1:**

*První řidič je dvaadvacetiletý ženatý muž. Je vyučený na strojírenské odborné škole a má jednu dceru, které je dvacet dva let. Řidičem kamionu se stal ve svých dvaadvaceti letech a toto povolání vykonává dvacet let. Pracuje pro firmu Bothe-Schnitzius a jeho dvaadvacetiletá žena pracuje jako dámská*

*krejčová. Jsou manželé již třiaadvacet let. Důvodem, proč se stal řidičem kamionu je, že to byl jeho dětský sen a nedostatek financí.*

#### **Řidič č. 2:**

*Druhý řidič je sedmačtyřicetiletý ženatý muž. Je vyučeným automechanikem a má dvě děti (dívky), kdy jedné je dvacet dva let a druhé patnáct let. Řidičem kamionu se stal ve svých třiaadvaceti a toto povolání vykonává pětadvacet let. Pracuje pro firmu Zamex v Městci Králové a jeho žena je pětáctyřicetiletá asistentka pedagoga. Jsou svoji již osmadvacet let. Jeho důvodem stát se řidičem byl jen nedostatek financí*

#### **Řidič č. 3:**

*Třetí řidič je třiačtyřicetiletý ženatý muž. Chodil na střední odbornou školu a má dceru a syna (dvacet let a dvanáct let). Řidičem kamionu se stal ve svých dvaceti letech a toto povolání vykonává třiaadvacet let. Pracuje pro firmu Zamex a jeho žena je čtyřiačtyřicetiletá mzdová účetní. Jsou svoji již dvaadvacet let. Důvodem stát se řidičem byl dětský sen řídit veliké auto.*

#### **Řidič č. 4:**

*Řidič označený číslem čtyři je jednačtyřicetiletý ženatý muž. Též jako předešní řidiči, chodil na střední odborné učiliště a má dvě dcery a jednoho syna (dvacet, osmnáct a pět let). Řidičem kamionu se stal ve svých dvaceti letech a toto povolání vykonává již dvaadvacet let. Pracuje také pro firmu Zamex a jeho žena je zaměstnaná jako obsluha na čerpací stanici. Jsou spolu osm let. Též jako u předešlého řidiče, jeho důvodem stát se řidičem kamionu byl dětský sen.*

#### **Řidič č. 5:**

*Pátý řidič je čtyřiačtyřicetiletý ženatý muž, který jako ostatní řidiči chodil na střední odborné učiliště. Řidičem kamionu se stal ve svých jednadvaceti a vykonává to již třiaadvacet let. Pracuje pro firmu Bothe-Schnitzius. Se čtyřicetiletou manželkou, která pracuje jako účetní, vychovává dvě dcery (dvanáct a sedm) a jejich manželství trvá již dvacet let. Důvodem proč se stal řidičem je, že ho toto povolání baví.*

### 3.3 Výsledky výzkumu

#### 3.3.1 První část: Řidič

Řidič kamionu je v této bakalářské práci stěžejní částí. Do rozhovoru jsem tudíž zařadila otázky zabývající se právě názory řidičů na jejich zaměstnání, dále jsem je požádala o popis pracovní doby a ptala jsem se také na jejich zdravotní problémy. Tuto část jsem rozdělila do několika bodů, aby v popisu nevznikl zmatek a bylo to srozumitelné.

##### 3.3.1.1 Pracovní doba řidičů

Jelikož jsem si vybrala řidiče ze dvou různých firem, dochází mezi nimi k odlišnosti jejich pracovní doby. Odpovědi řidičů jsem sloučila a došla k závěru, že respondenti z firmy Bothe-Schnitzius jsou každý den doma, naopak respondenti z firmy Zamex odjíždí v neděli večer a přijíždí ve čtvrtek, v pátek nebo v sobotu. Odlišují se také počtem najetých kilometrů za den a za celý týden. Všichni řidiči dodržují AETR, jen se jejich vzdálenosti na „nákladku“ nebo „vykládku“ liší.

Řidiči z firmy Zamex, najezdí za den 750 – 850 kilometrů, za týden to je přibližně 3,5 tisíce kilometrů nebo i více. Nevrací se každý den zpět domů za rodinou, ale své odpočinky tráví v blízkosti firem, kam vozí náklad, nebo na odpočívadlech u automobilových pump.

Během čekání na vykládce nebo nakládce, řidiči zmínili, že se většinou zabaví čtením knížek, díváním se na seriály a filmy, telefonáty s manželkou, malou údržbou auta, nebo se jdou projít ven na parkoviště, aby zjistili, zda tam není někdo známý, s kým by si mohli popovídat.

Následuje detailní popis pracovní doby řidiče, který pracuje právě pro firmu Zamex: *„Je neděle 20.30 hod, právě probíhá loučení se členy rodiny, pác manžel a táta opouští domov. A vyrážím směr firma Zamex. Přendám si potraviny a vodu do mého vozidla. Ve 21.00 odjezd směr firma Bürger Transport, kde udělám 45 minut pauzu a dám kávu. 22.00 start na noční šichtu směr Holandsko. Trasa je směr Praha, Plzeň, Nürnberg, Frankfurt a Kolín nad Rýnem. A když mám štěstí a můj kamarád, také řidič, jde do práce cca 3-4 hodina ráno, proběhne s ním telefonní rozhovor, za který jsem rád, protože mě probere z noční únavy.*

*Máme 7.30 ráno, kdy následně udělám 11 hodin pauzu, protože po 787 kilometrech mám konec pracovní doby. Vyčistím si zuby, opláchnu obličej a totálně zmordovaný, jak říkám já, totálně na hadry, padám na zadní lehátko a ještě než dopadnu, tak už spím. Toť můj první pracovní den. Druhý pracovní den začíná v pondělí v 18.30 jak již zmíněno po 11 hodinové pauze. Odjíždím do NL města jménem Born. Tam vyložím a naložím během 45 minut. To už mám odjeto 1,5hodiny z mého denního plánu, AETRu. Cca 21.00 hod odjezd směr Plzeň. Cesta probíhá tou samou trasou. V Plzni jsem v cca 5.00 po ujetých 850 km, jak říkám já opět na hadry. I přes padající víčka jdu ještě zařídit vykládku a nakládku a odjíždím cca 30 km si lehnout, udělat 9 hodin pauzu na rozvadovském parkovišti, kde opět padám na držku, kde okolo hlavy projede cca 100 - 200 kamionů, takže se probudím již po 3 - 4 hodinách spánku, dám si oběd, přečtu informace a opět odjíždím směr NL. A takto se mé pracovní dny opakují pondělí až čtvrtek. Za normálních okolností domů dorazím v pátek ráno totálně unavený, vyčerpaný a bez energie. Ale jsem šťastný, že mám za sebou konečně odvedenou práci v délce cca 4000 km a vrátil jsem se v pořádku a zdrav a mohu si trochu odfrknout a užít si radovánky s mou ženou, dcerou a synem. Není čas nazbyt, máme na to pouze 2 dny, no a než se člověk naděje, je tu opět neděle 20.30 hodin a můj pracovní týden začíná opět nanovo.“ (Řidič č. 3)*

Řidiči z firmy Bothe-Schnitzius se shodli, že svou pracovní dobu dodržují také podle AETR a ujedou za den přibližně 600 kilometrů na vnitrostátní kamionové dopravě. Když mají cestu do Německa, jejich najeté kilometry se pohybují okolo 850 kilometrů za den.

Řidiči se nemusí trápit vymyšlením, co dělat několik hodin na odpočívadle, nebo na jaký seriál se zrovna podívají před spaním. Nemusí se nijak snažit zabavit, jelikož do pěti hodin odpoledne jsou zase zpátky doma. Jejich nakládky nebo vykládky mají jasně dané časy a stěží se stane, že je nestačí vyložit nebo naložit včas.



### 3.3.1.2 Výhody a nevýhody povolání

Každá práce s sebou nese nějaké klady a zápory. U této zrovna převyšují zápory. Všichni respondenti se shodli, že jako zápory této práce jsou: málo času s rodinou, špatné stravovací návyky, špatné hygienické podmínky, nízké platy a nejhorší pro ně je představa, že někomu ublíží.

Jeden z řidičů zmínil, že by pořekadlo „jedou nohou v kriminále“, změnil na, dvěma nohama v kriminále. Jsou za vše zodpovědný a tato práce je pro ně i okolí nebezpečná.

Je zarážející, že v této profesi naleznou jen dvě výhody, a to se týče financí, a že člověk je svým vlastním pánem.

*„Pro mě za nevýhody jsou, že jsem stále mimo domov, ve stresu, špatné stravovací návyky, špatné hygienické podmínky a jednou nohou stále v kriminále. V dnešní husté dopravní situaci bych toto pořekadlo změnil ne jednou nohou, ale dvěma nohama v kriminále.“ (Řidič. č. 3)*

*„Výhody vidím v tom, že jsem poznal spousty dobrých kamarádů, projel poměrně dost států a v mládí se osamostatnil od rodičů.“ (Řidič č. 5)*

### 3.3.1.3 Očekávání a následná změna

Očekávání od pracovního prostředí má mnoho lidí. Všichni mají představy o tom, jak zaměstnání bude probíhat, jaké vztahy s nadřízeným nebo s kolegy mezi všemi proběhnout, zda budou spokojeni, unaveni, zda tato práce bude všechny naplňovat nebo ne.

I řidiči měli svá očekávání od této práce, která se bohužel nesplnila nebo je naplnila jen na chvíli. Jen jeden z dotázaných odpověděl, že jeho očekávání tato práce splnila, kdežto zbytek dotázaných nesouhlasil.

*„Mým očekáváním byla větší nezávislost, více peněz, dobrodružství, že jsem někdo, kdo řídí velké auto. To splnilo. Ale teď už může řídit každý, to dříve nebylo no.“ (Řidič č. 1)*

*„Mým očekáváním bylo, že budu King Kong, borec a pirát silnic, který uvidí svět. Toto očekávání se nenaplnilo. Ve finále vidíte pouze dálnice a industree zóny, tož*

*náš svět. A místo King Konga, ulepenej a smradlavej řidič a stále na hadry řidič.“ (Řidič č. 3)*

*„Ze začátku to bylo docela pěkné a chvilka i dobrodružné, ale věkem se vše změnilo. Takže teď už jdu do práce i kolikrát znechucen. Bohužel nesplnilo.“ (Řidič č. 4)*

Řidiči se snažili svá očekávání nacházet přechodem do jiné firmy nebo zkusit i jiné zaměstnání. Jedna z otázek v mém rozhovoru zněla, zda někdy přešli do jiné firmy, protože jim to v té původní nevyhovovalo a z jakého konkrétního důvodu.

Každý z respondentů přešel nejméně dvakrát. Nejvíce se objevila odpověď, kdy řidič přešel čtyřikrát. Všichni chtěli jediné, najít lépe placenou práci, více času s rodinou a být s ní každý den doma. Jiný důvod byl také kvůli nadřazeným.

*„Nejdříve jsem jezdil na vnitru, jako vnitrostátní dopravu, tam bylo míň peněz, tak jsem šel potom na tu mezinárodní, pak jsem šel na jednu vnitrostátní, která byla líp placená. Změnil jsem to tak 4x. Důvod byl, že jsem byl více doma potom, a v jedné firmě se začalo jezdit ve dvou a to mi po čase taky nevyhovovalo jako, protože člověk má svůj nějaký režim, na který je zvyklej a kór když tam jsi s tím člověkem 24 hodin denně. Ono se řekne, že člověk to nevydrží 24 hodin sám natož s někým cizím.“ (Řidič č. 2)*

#### **3.3.1.4 Zdravotní problémy**

I když se má práce zabývá více rodinou a rodinnými problémy, zařadila jsem zde i tuto problematiku a to konkrétně do rozhovoru s respondenty o řidičových zdravotních problémech, protože lidé v tomto zaměstnání zdravotními problémy hodně trpí.

Řidiči nejvíce zmínili bolesti zad, zažívací problémy, špatný nedostačující spánek a nemoc řidičů, což je zánět v sedavé části a říká se jí tak proto, že tím nejvíce trpí řidiči.

### 3.3.2 Druhá část: Rodina a řidič

Pro svůj výzkum, který se především zabývá rodinou a jejich názory na žití s tímto povoláním, jsem vybírala řidiče dle jejich rodinného stavu, což je stav ženatý.

Tuto část jsem také rozdělila do několika bodů, aby v popisu nevznikl zmatek a bylo vše srozumitelné. Zabývám se zde popisem chodu domácnosti a domácími pracemi, jak vypadají rodinné vztahy mezi členy, jak se řidiči vypořádají s odlukou od rodiny a poté jsem zařadila názory všech manželek, kde se objevuje jejich popis řidiče kamionu a život s ním, jaké bylo pro ně období, když začal manžel s touto prací, jaký je jejich názor a jak se s tímto vypořádávají.

Přidala jsem také i názory dětí, což je velice krátké, ale více to umožní upřesnit situaci v rodině. Otázky byly sestavené tak, aby přesněji popsaly život s otcem řidičem kamionu, zda by chtěly, aby byl více doma a zda si udělá čas na jejich důležité momenty v životě. Dohromady mi odpovědělo 6 dětí a u všech byly stejné odpovědi.

#### 3.3.2.1 Chod domácnosti a domácí povinnosti

Jestli se bude muž podílet na domácích pracích, záleží zejména na tom, zda žena, se kterou žije, je zaměstnaná a také záleží na flexibilitě pracovní doby řidiče.

Jelikož řidiči tráví veškerý čas na cestách, domácnost má většinou na starosti žena. I když všechny manželky respondentů jsou zaměstnané, všichni respondenti se shodují na tom, že jejich domácnost vede žena. Muži se spíše snaží co nejvíce pomoci a své povinnosti plní jen o víkendu, přes týden minimálně.

Mezi nejčastější povinnosti, které respondenti v rozhovoru zmiňují, jsou například: údržba domu, mezi které patří sekání trávy, starání se o bazén, štípaní dříví, topení a oprava různých věcí, finance.

Na domácích povinnostech se také podílí jejich děti, jen u tří rodin je zapojují minimálně. Je to z důvodu, že všechny děti studují a nechávají jim čas

právě na studium. Zbytek rodin zaměstnává své děti každý den a každý z nich má své povinnosti rozdělené. O vše ostatní se hlavně stará manželka a řidič.

Manželky své povinnosti plní každý den, dle potřeby a dle jejich volného času. Mezi jejich povinnosti patří: uklízení, praní prádla, mytí nádobí, zaopatření hygienických potřeb, stravy a vyřizování věcí ve škole. Některé manželky spočítaly, kolik hodin přibližně tráví svými domácími povinnostmi. Vychází jim to na 10 - 15 hodin týdně. Kdežto někteří řidiči spočítali své plnění na 2 - 5 hodin za týden.

Ani jedna z žen si na tuto nerovnost nestěžovala a spíše se snaží manželům co nejvíce ulevit od práce doma.

*„Snažím se vše většinou udělat sama, abych mu nepřidělávala starosti a mohl si odpočinout.“*

### **3.3.2.2 Fungování rodiny**

Každá práce ovlivňuje vztahy v rodině a řízení kamionu zde není výjimkou. Více jak polovina respondentů, ať už manželky nebo řidiči, odpověděli na otázku, zda tato práce ovlivňuje jejich vztahy v rodině, spíše ano. Ostatní nesouhlasí, nebo jim tyto vztahy ovlivňovala jen dříve a nyní už ne.

*„Myslím, že ovlivňuje hodně. Znáám spousty kolegů, kterým to v manželství nedopadlo. Je to bohužel daň tohoto povolání.“ (Řidič č. 5)*

Jak už jsem zmínila dříve, pro fungování této rodiny je velice důležité mít partnera, který je soběstačný, tolerantní, chápající a důvěryhodný. Myslím si, že všechny manželky takové jsou a řidiči měli štěstí hned na poprvé, jelikož už s manželkami jsou svoji více jak dvacet let, s výjimkou jednoho řidiče.

Když nastanou některé problémy během doby, kdy je manžel pryč, ženy odpověděly, že s problémy se většinou vypořádají samy. Záleží na závažnosti problému, nejdříve se poradí s manželem po telefonu a poté buď zavolají odborníky, nebo své tchány a zbytek rodiny.

Dalším problémem je také to, že pracovní cesty řidiče komplikují rodinné plánování. To znamená, že všechny manželky a celá rodina, musí plánovat život podle časového harmonogramu řidiče nebo i bez řidiče.

*„Již 22 let se s paní stále hádáme, než najdeme termín našich rodinných plánů, který by vyhovoval oběma. Většinou to stejně neklapne.“ (Řidič č. 3)*

Dle jedné z manželek: *„Dříve, kdy jezdil tzv. i na víkendy, to bylo komplikovanější, protože většina rodinných akcí bývá právě o víkendu. Nyní už je to jednodušší, protože o víkendech už nejezdí.“*

Liší se rodinný život s mužem na cestách od života „běžných“ rodin? Pojem „běžné“ rodiny zná každý člověk, který je v kontaktu s tímto zaměstnáním. Odpověď je ano. I přestože některé ženy nemohou život posoudit, jelikož znají život jen s řidičem, myslí si, že je to hlavně o větší samostatnosti, o smíření se situací, že člověk bude více sám i po večerech, v rozhodování, ve výchově apod.

*„Život je ochuzený o každodenní přítomnost manžela a táty.“*

*„V běžných rodinách jsou na všechno vždy dva, ale při této práci jsem na to sama přes týden.“*

*„Bylo by potřeba rozlišit řidiče MKD, VKD a řidiče, kteří jezdí „unii“. Pro mne osobně by byl asi problém s řidičem unie. V tom případě je asi jediným plusem přísun financí, pokud to jde požadovat za plus v rodině. Krátkodobě to asi jde zvládnout, ale jinak se domnívám, že se téměř nejedná o vztah rodinný.“*

### **3.3.2.3 Jak se řidiči vypořádají s odlukou od rodiny**

Jelikož řidiči tráví několik hodin nebo dní odloučení od rodiny, osamělost je jejich hlavním mentálním problémem.

Mé otázky se také zabývají tím, jak často jsou řidiči doma s rodinou a jak se vypořádají se situací, kdy nevidí své partnerky a děti každý den.

Řidiči, kteří právě jezdí na vnitrostátní kamionové dopravě, respondenti z firmy Bothe-Schnitzius, tráví čas s rodinou nejvíce, a když se poštěstí, jsou

každý den doma i jen na pár hodin. Zatímco řidiči na mezinárodní kamionové dopravě tráví čas s rodinou pouze o víkendech, tedy dva dny z pěti v týdnu.

*„V práci jsem od pondělí a někdy se vracím v sobotu odpoledne. Takže minimálně pět dní v práci, a někdy se i vracím šestý den domů z toho týdne.“ (Řidič č. 2)*

Vypořádání se s tak velikou odlukou od rodiny není snadné, a někdy je to běh na dlouhou trať. Každý člověk se s touto situací vypořádá jinak. Všichni řidiči se shodli, že jde jen o to si na vše zvyknout, nic jiného jim totiž nezbývá. Svůj stesk zahání každodenním telefonováním rodině.

*„No tak po těch letech jsem si taky zvyknul, ale určitě doma trávím rád čas. Kdykoliv kdybych měl být doma, tak prostě budu. Rád trávím čas s rodinou.“ (Řidič č. 2)*

*„Po 23 letech jsem se s tím stále nevypořádal. Peru se s tím.“ (Řidič č. 3)*

*„Kolikrát se mi od rodiny vůbec nechce. Je to bolestivé odjíždět od rodiny.“ (Řidič č. 4)*

*„Po letech si člověk už člověk zvyknul a někdy je i rád, že si v práci odpočine. Nebylo to tak vždycky. Hlavně když se narodily děti, tak to bylo hodně složité.“ (Řidič č. 5)*

#### **3.3.2.4 Názory manželek na povolání řidiče kamionu**

Existuje mnoho diskuzí na internetu manželek řidičů kamionu, kde se ženy baví o tom, jaký je život s mužem na cestách. Zajímalo mě také, jak ženy prožívaly dobu, kdy manžel začínal s touto prací, čímž bych začala.

Tři z pěti žen doprovází toto zaměstnání celý jejich život s manželem. Byly u toho, když začal prvně jezdit. Začátek byl pro ně velice těžký, zvláště když některé už měly malé dítě. Na druhou stranu tu byla vidina pohnutí z místa, co se týče financí. Postupem času si na to všechny ženy zvykly a jsou více samostatné.

*„Bylo to pro mě velmi těžké. Byli jsme zvyklí být spolu každý den, navíc dceři byly pouhé 2 roky, když začal jezdit na MKD a těžce to nesla a brečela, kdy*

*už táta přijede. Měla jsem a stále mám o něho veliký strach. Když se mi dlouho neozývá a nemohu se mu dovolat, tak začínám panikařit.“*

*„Vidina toho, že se pohneme z místa, co se týče financí. Ale na druhou stranu jsem si uvědomovala, že na to všechno budu víc sama, na rodinu, různé zařizování.“*

Zbylé dvě ženy šly do vztahu s touto skutečností.

Další otázkou bylo, jak se vypořádají s tak velikou odlukou od partnera. Vše je jen o zvyku. Samozřejmě všem ženám jejich manžel chybí, ale už s tím žijí tak dlouho, že jim nezbývalo nic jiného, než se přizpůsobit a žít si vlastní život bez manžela.

*„Musela jsem si to srovnat už dávno v hlavě. Že tu práci dělá pro to, aby nás finančně zabezpečil a abychom se měli dobře. A vždy se soustředím na to, že ten pracovní týden rychle uteče a že si vše vynahradíme o víkendu. Ale je to i tak těžké. Vše nejde dohnat jen o víkendu. Ráda bych, aby změnil práci a byl s námi doma každý den.“*

*„Někdy hůře, ale nevidím to jako problém. Ve vztahu jde o to, jak čas strávený spolu prožíváte a užíváte. Mnozí čas tráví spolu a přitom jsou si mnohem vzdálenější než manžel v Holandsku.“*

Poprosila jsem také manželky, aby mi popsaly, jaký je život s řidičem a jaký je jejich názor na toto povolání.

Řidič kamionu je podle žen člověk jako každý jiný, jen je více unavený, stále na cestách, který je více objemný kvůli nezdravé a nepravidelné stravě.

Život s řidičem kamionu je podle nich uspěchaný, po telefonu a nedá se s ním cokoli plánovat předem.

*„Je to náročné v tom, že převážnou část týdne jsme s dětmi sami. Běžné záležitosti řeším v týdnu sama, nechci tím manžela zatěžovat, aby byl v klidu a mohl si o víkendu odpočinout. Byla bych ráda, kdyby změnil zaměstnání a byl s námi každý den.“*

*„V dnešní době, kdy muži ale vlastně i ženy tráví v zaměstnání většinu času, nepovažuji toto povolání jako časově náročné. Důležité je, aby manžel své povolání dělal rád, manželka to respektovala a poté je vše v pořádku. Toto platí všeobecně pro vztah. Já mám asi jediný problém a to: odložené stolky a závěsy apod. z bývalých aut doma a nutnost kupovat si stále další a další do nových služebních vozů.*

Dle jejich názoru je to psychicky náročná práce a řidiči mají obrovskou zodpovědnost. Myslí si, že jsou společensky a finančně nedoceněni a tato práce je ideální spíše pro mladé muže bez rodin.

### **3.3.2.5 Vliv povolání řidiče kamionu na děti**

Jakožto dcera řidiče vím, jaké to je mít otce s tímto povoláním. Zajímaly mě názory ostatních dětí na toto povolání a jak se s tím popřípadě vypořádají/ly ony. Jelikož řidič tráví více času v práci, může se stát, že se nezúčastní některých školních vystoupení nebo důležitých momentů v životě dítěte.

Jednou z otázek bylo, zda si otec udělá čas na tyto zvláštní momenty. Všechny děti odpověděly, že si jejich otec čas udělá nebo se proto nějak snaží.

*„Pamatuju si, že jsme na základní škole vždycky moje vystoupení pro něj natáčeli. Když jsem zase chodila do tanečních, tak mu pracovní doba vycházela dobře a byl na každé hodině. Ale jinak si na ty důležité vzal volno, když to šlo.“*

*„Snaží se, ale plánovat v tomto povolání návraty domů na konkrétní hodinu moc nejde.“*

Pro můj výzkum je dobré, že řidiči mají děti, které s tímto povoláním jsou od mala, neboli se do toho již narodily a jsou už dospělí, nebo naopak mají děti mladší a stále si zvykají. Život s řidičem kamionu je pro děti normální a jde jen o zvyk.

*„Je to o tom zvyku. Na začátku to bylo těžší, hodně se mi stýskalo.“*

*„Vzhledem k tomu, že táta jezdí od mého narození, tak už to tolik nevnímám a jsem na to zvyklá.“*



Děti rozhodně chtějí, aby jejich otec byl co nejvíce doma, ale z vlastní zkušenosti vím, že je to o zvyku a co se nestihne v týdnu, dožene se o víkendu.

### 3.3.3 Příběhy řidičů

Na konci rozhovoru s řidiči jsem každého požádala o nějaký kratičký příběh či situaci, která se jim během tohoto povolání stala, ať už to byla špatná zkušenost nebo vtipná situace. Tyto příběhy nesouvisí s tématem bakalářské práce, alespoň nastíní situace, s čím vším se řidiči museli vypořádat, nebo naopak nám ukáže, co se jim na této práci líbí.

*„Když mi bylo 25 nebo 26, tak jsem stál 5 hodin na hranicích, a to jsem jel už na druhou točku a po 4 hodinách nepřetržité jízdy z hranic v zúžení jsem měl mikrospánek a vletěl jsem do stojící kolony. Bylo to kolem půl deváté večer 15. října 2003. Měl jsem rozseklá obě kolena a den jsem strávil v Sinsheimu, kde mě operoval český doktor a poté si pro mě přijeli majitelé firmy a odvezli mě domů, kde jsem strávil necelé 2 měsíce. Byla to moje první bouračka a poté jsem se chvíli bál jezdit. Ale od té doby je to už 17 let a spíše jsem měl nemoc řidiče.“*  
(Řidič č. 1)

U řidičů je známo, že nasedí mnoho hodin v kabině a nemohou si dojít nikam na jídlo nebo použít některé ze sociálních zařízení. Tento příběh se může někomu zdát nevhodný, ale popisuje skutečnost, jak to doopravdy v tomto zaměstnání chodí.

*„Jedni známí kolegové prostě jeli ve dvojici a jednomu se chtělo hrozně moc na záchod, ale jelikož jeli ve městě, tak zastavili na silnici na světelné, oba dva vyšli ven, otevřeli dveře od prázdného návěsu a jeden z nich tam vlezl a rozsvítil si, druhý za ním zavřel dveře a za čtyři křižovatky zastavil a tamten vylezl ven. Je asi jasné, že vykonal potřebu na noviny, vyhodil do popelnice a jeli dál, jako by se nic nestalo.“*

*„Zmíním se o poslední historce, nehoda v Německu. Vyjel jsem s úplně novým kamionem na trasu směr Holandsko, no co mě nepotkalo při zpáteční cestě. Při předjíždění německé kontejnerové se německý řidič nepodíval do zpětného zrcátka a začal odbočovat do levého pruhu, který jsem již brázdil já. První co Vás napadne: "co děláš" a troubím, troubím. Potom přišel boční náraz, při kterém mi*

*očesal celou pravou boční stranu mého nového kamionu. Následně jsem chtěl odbočit do pravého odstavného pruhu a vše s německým řidičem vyřešit. Avšak ejhle. Německý řidič v kontejnerové soupravě, sešlápnul plyn a začal ujíždět, jako by se nic nestalo. Troubil jsem na něj, blikal jsem, avšak marně. Říkám si: "Co teď?" No nic, musíš jet za ním. A vyplatilo se, po 15km nahánění německého řidiče, neustálého upozorňování blikáním a troubením, odbočil z dálnice na nedaleké parkoviště, kde se následně zavolalo na německou policii, aby přijeli k nehodě. Teď bych rád přeskočil detaily a vrátil se na závěr této historky. Po čekání cca 3 měsíců přišlo oznámení z německé policejní strany, že veškerá vina a platební povinnost jde za německým řidičem, což mi spadl kámen ze srdce, protože si nikdo nedokáže představit, kdyby to bylo obráceně, hádka se šéfem a jaká proběhne forma úhrady škody, která činila odhadem 300 tis. Kč. Toť vše z mojí špatné historky. “ (Řidič č. 3)*

Všichni respondenti jsou přátelé a pracují spolu již přes 15 let. Začínali spolu ve stejné firmě Bürger Transport a poté postupně všichni odcházeli za lépe placenou práci a za lepšími pracovními podmínkami. Tuto část v rozhovoru jsem nechala volnější na výběru respondentů. Co mě nejvíce potěšilo, a proto to zmiňuji na konci praktické části, bylo to, co právě co napsal jeden z řidičů.

Jakožto dcera jednoho z respondentů vím, že všichni se každoročně schází, někdy i dvakrát do roka. Jejich sešlost právě začíná za světla a končí za světla. Myslím, že i přes všechny zmíněné špatné věci, tu vznikají i taková přátelství, která vydrží navěky.

*„Za ty léta se toho stalo spousty. Na ty špatné se zapomíná! Potkal jsem spousty kamarádů a s některýma se kamarádím do dnes. Občas se scházíme v naší milované hospůdce na pívko a vzpomínáme na vtipné zážitky do rána.“*

*(Řidič č. 4)*

#### 4. Závěr

Řidič kamionu je psychicky, ale i fyzicky náročná práce, která potřebuje zodpovědné řidiče. Mezi nevýhody této práce patří méně času s rodinou, špatné stravovací návyky, špatné hygienické podmínky, nízké platy a odpovědnost za život ostatních. Mezi výhody patří pouze plat a samostatnost řidičů. Řidiči trpí nedostatkem spánku, obezitou a zdravotními problémy mezi které patří hlavně bolesti zad a zažívací problémy způsobené rychlým nekvalitním občerstvením a jeho nepravidelností. Svůj veškerý čas tráví na silnici než doma s rodinou.

Pracovní týden respondentů se liší dle firmy, pro kterou pracují. Řidiči z firmy Bothe-Scnitzius bývají převážně každý den doma, naopak řidiči z firmy Zamex ne. Je to tím, že jde o vnitrostátní a mezinárodní kamionovou dopravu. Ve vnitrostátní kamionové dopravě řidiči jezdí pouze po České republice, kdežto v mezinárodní kamionové dopravě jezdí řidiči i mimo území České republiky. Během svého odpočinku se řidiči zabaví čtením knížek, sledováním seriálů a filmů, telefonáty s manželkou, malou údržbou auta nebo procházkou po okolí.

Domácnost je vedena hlavně ženou a řidič přispívá jen o víkendu. Mezi své povinnosti řadí údržbu domu a finance. Ostatní má na starosti žena a děti. Manželky své povinnosti plní každý den, dle potřeby a dle jejich volného času. Mezi jejich povinnosti patří: uklízení, praní prádla, mytí nádobí, zaopatření hygienických potřeb, stravy a vyřizování věcí ve škole. Ani jedna z žen si nestěžovala na nerovnost mezi plnění svých domácích povinností na rozdíl od mužů a spíše se snaží manželům co nejvíce ulevit, aby mohli o víkendu nabrat znovu síly na další týden.

Všichni členové rodiny jsou na tuto situaci již zvyklí. Respondenti souhlasili, že toto zaměstnání ovlivňuje jejich vztahy v rodině. Pro fungování této rodiny je velice důležité mít partnera, který je soběstačný, tolerantní, chápající a důvěryhodný. Život s řidičem kamionu se liší od běžných rodin tím, že když nastanou některé problémy během doby, kdy je manžel pryč, ženy se s problémy většinou vypořádají samy. Především záleží na závažnosti problému, nejdříve se poradí s manželem po telefonu a poté buď zavolají odborníky, nebo své rodiny. Liší se také tím, že pracovní cesty řidiče komplikují rodinné plánování. Vše se musí plánovat dle časového harmonogramu řidiče.

Některé ženy byly s manželem ještě předtím, než začal s touto prací. Shodly se na tom, že postupem času si na to již zvykly, ale bylo to pro ně velice obtížné, zvláště když měli společně malé děti. Věřily však, že jejich manžel dělá vše pro jejich rodinu. Řidič kamionu je podle žen člověk jako každý jiný, jen je více unavený, stále na cestách, je více objemný kvůli nezdravé a nepravidelné stravě. Život s řidičem kamionu je podle nich uspěchaný, po telefonu a nedá se s ním cokoli plánovat předem. Na tak velikou odluku si zvykly a přizpůsobily se tomu. Svůj stesk zahání každodenním telefonováním s manželem.

Řidiči nemají povinnost věnovat se jen manželkám, ale i svým dětem. Jelikož prvních osmnáct let života dítěte doprovází mnoho jejich důležitých momentů, je složité si naplánovat některé věci podle časového harmonogramu řidiče. Všechny děti ale naopak zmínily, že si jejich otec na tyto důležité momenty čas vždy udělá. Ty děti, které se do tohoto života narodily a jsou již dospělé, nijak tuto situaci neřeší a jsou zvyklé. Mladší jedinci si teprve postupně zvykají a někdy si ještě popláčou.

Ze sociologie rodiny vyplývá, že žena pečuje především o děti a domácnost. Muž naopak usiluje o uživení rodiny. V této profesi to není jinak. Přesto výchovnou funkci zde zprostředkovávají nejvíce ženy. Může se tedy jednat o tzv. neúplnou rodinu, kdy chybí jeden z rodičů. I když manželé jsou stále svoji, některé funkce zastává partner sám. U dlouhodobé pracovní cesty může také nastat, že pro vyrůstající chlapce může být těžké rozeznat správné chování mužů při časté nepřítomnosti otce.

Jakožto dcera jednoho řidiče vidím veliký rozdíl mezi naší rodinou a rodinou ostatních dětí, jejichž otec je každý den doma. Myslím si, že čím více je otec pryč, tím více se od členů rodiny odcizuje. Toto nenastává pouze u zaměstnání řidiče kamionu, ale také u jiných profesí, jež zahrnují dlouhodobé pracovní cesty.

Toto vše shrnuje mé výsledky z výzkumu. Poslední dvě strany jsem věnovala řidičům a jejich příběhům na silnici.

## Seznam obrázků

Obrázek 1	Pohled na kamion firmy Zamex
Obrázek 2	Pohled na kamion firmy Bothe-Schnitzius
Obrázek 3	Kabina vevnitř na straně řidiče
Obrázek 4	Kabina vevnitř na straně spolujezdce
Obrázek 5	Postele pro posádku
Obrázek 6	Úložný prostor
Obrázek 7	Digitální tachograf
Obrázek 8	Příklad pracovní doby a odpočinku jednoho dne
Obrázek 9	Příklad doby řízení
Obrázek 10	Příklad týdenního rozvrhu hodin

## Seznam použité literatury

### Odborná literatura

Chaloupková, J. 2005. „Faktory ovlivňující dělbu domácí práce v českých domácnostech.“ *Sociologický časopis* 41 (1): 57-77.

Disman, M. 2005. *Jak se vyrábí sociologická znalost*. 3. vyd. Praha.

Kahuda, J. 2014. *Řidičova knihovna: Pracovní režimy řidičů*. Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA.

Matoušek, O. 2003. *Rodina jako instituce a vztahová síť*. Praha: Sociologické nakladatelství.

Pavlíček, K. 2008. *Řidičova knihovna: Únava, stres a životospráva*. Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA.

Petrusek, M a kol. 1996. *Velký sociologický slovník. 2. svazek*. Praha: Karolinum.

Poláček, B. 2017. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva III*. Praha: Wolters Kluwer.

### Internetové zdroje

Autoškola ABC. © 1998-2020. „Řidičský průkaz pro skupinu ‚D‘.“ *Autoškola ABC* [Online] [cit. 15. 04. 2020.]. Dostupné z: <https://www.autoskola-abc.cz/ridicky-prukaz-pro-skupinu-d>.

AC dodávky. © 2011 – 2020. „Proč je práce řidičů kamionů jednou z nejnebezpečnějších v Americe?“ *AC dodávky* [Online] [cit. 08. 03. 2020.]. Dostupné z: <https://www.acdodavky.cz/cz/clanky/prace-ridicu-kamionu.html>.

Adámek, M. 2010. „Slang profesionálních řidičů: Slovník neoficiálních výrazů používaných v autodopravě.“ *adamek.cz* [Online] 2010. [cit. 27. 01. 2020.]. Dostupné z: <https://www.adamek.cz/clanky/popularne-odborne/slang-autodoprava-ridici/>.

Bothe-Schnitzius CZ. © 2011. „Specializace na přepravu sypkých hmot.“ *Bothe-Schnitzius* [Online] [cit. 20. 02. 2020.]. Dostupné z: <http://www.botheschnitzius.cz/sluzby/>.

Česká televize. 2019. „Počet nehod zaviněných kamiony během let narostl. Šoféři si nemají kde odpočinout.“ *ČT24* [Online] [cit. 05. 01. 2020.]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2793992-pocet-nehod-zavinenych-kamiony-behem-let-narostl-soferi-si-nemaji-kde-odpocinout>.

Fetter, R. W. 2009. „Jak vysoké jsou diety a stravné a kdy na ně máte nárok?“ *Měšec.cz* [Online] [cit. 15. 04. 2020.]. Dostupné z: <https://www.mesec.cz/clanky/diety-stravne-narok-sluzebni-pracovni-cesta/>.

Fišerová, V. 2018. „Manželství“ *Sociologická encyklopedie* [Online] [cit. 20. 04. 2020.]. Dostupné z: <https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Man%C5%BEelstv%C3%AD>.

Frydryšek, M. 2017. „Dělba práce“ *Sociologická encyklopedie* [Online] [cit. 23. 02. 2020.]. Dostupné z: [https://encyklopedie.soc.cas.cz/core/index.php?title=D%C4%9Blba\\_pr%C3%A1ce&action=info](https://encyklopedie.soc.cas.cz/core/index.php?title=D%C4%9Blba_pr%C3%A1ce&action=info).

Gotir. 2019. „Svátky se zákazem jízdy v ČR, Německu, Rakousku, Itálii a Polsku.“ *level* [Online] [cit. 16. 03. 2020.]. Dostupné z: <https://gotir.eu/>.

Holanová, T. 2014. „Odpovědnost pilota, plat uklízečky. Proč chybí firmám řidiči.“ *Aktuálně.cz* [Online] [cit. 05. 01. 2020.]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/odpovednost-pilota-plat-uklizicky-proc-chybi-firmam-ridici/r~569defb4213d11e4bce90025900fea04/>.

Holanová, T. 2016. „Ženy za volantem kamionu potkáte takřka všude. Přepavci si je chválí.“ *idnes.cz/ Zpravodajství* [Online] [cit. 05. 01. 2020.]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/pribyva-ridicek-kamionu.A160201\\_183458\\_eko-doprava\\_rts](https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/pribyva-ridicek-kamionu.A160201_183458_eko-doprava_rts).

Hrubá, K. 2014. „Režim práce a odpočinku u řidičů v silniční dopravě.“ *BOZPinfo.cz* [Online] [cit. 03. 03. 2020.]. Dostupné z: <https://www.bozpinfo.cz/rezim-prace-odpocinku-u-ridicu-v-silnicni-doprave>.

Chlad, M. 2012. „Sociologie výchovy: 6.2 Funkce rodiny.“ *Distanční vzdělávání UJAK* [Online] [cit. 24. 04. 2020.]. Dostupné z: <http://2012.elearning.ujak.cz/mod/page/view.php?id=1564>.

Christmas, H. 2012. „Impact Of Trucking On The Family.“ *Life As A Trucker.com* [online]. [cit. 16. 03. 2020]. Dostupné z: <http://www.lifeasatrucker.com/impact-of-trucking-on-family.html>.

IQair. 2018. „Znečištění ovzduší způsobené automobily má spojitost s výskytem rakoviny u dětí.“ *IQair.cz* [Online] [cit. 21. 04. 2020]. Dostupné z: [http://www.cisticka-vzduchu-iqair.cz/aktualita/znecesteni-ovzdusi-zpusobene-automobily-ma-sp\\_18](http://www.cisticka-vzduchu-iqair.cz/aktualita/znecesteni-ovzdusi-zpusobene-automobily-ma-sp_18).

Knap, A. 2012. „Genderová práce v rodině a ‚mateřské privilegium‘.“ *Bakalářská diplomová práce (Bc.)*. [Online] UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI. Filozofická fakulta [cit. 23. 02. 2020.] Dostupné z: [https://theses.cz/id/76iq6e/Bakalka\\_Knap\\_final.pdf](https://theses.cz/id/76iq6e/Bakalka_Knap_final.pdf).

Kolář, V. 2017. „Řidiči kamionů jsou nejvíce nedostatkovou profesí na českém trhu.“ *Logistika* [Online] [cit. 17. 03. 2020.]. Dostupné z: <https://logistika.ihned.cz/c1-65763950-ridici-kamionu-jsou-nejvice-nedostatkovou-profesi-na-ceskem-trhu>.

Lichnovsky, A. 2018. „Krátká historie nákladních automobilů.“ *Trans.eu* [Online] [cit. 16. 03. 2020.]. Dostupné z: <https://www.trans.eu/cz/blog/tsl-prumysl/kratka-historie-nakladnich-automobilu/>.

Lively, C. 2010. „In the Driver's Seat: Living and Working as a Trucker“.  
[Online] Chicago, Loyola University Chicago. [cit. 16. 03. 2020.]. Dostupné z: [http://ecommons.luc.edu/luc\\_diss/272](http://ecommons.luc.edu/luc_diss/272).

Martin. 2009. „Tahač s návěsem, nebo nákladní vozidlo s přívěsem?“ *Kamionaci.cz* [Online] [cit. 20. 03. 2020]. Dostupné z: <http://kamionaci.cz/autodoprava/tahac>.

Masarykova Univerzita. 2019. „Metodika ke zpracování závěrečné práce pro vybrané nelékařské zdravotnické obory.“ *Masarykova Univerzita* [datový soubor] Brno: Lékařská fakulta [cit. 24. 04. 2020]. Dostupné z: [https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/lf/js19/metodika\\_zp/web/docs/Metodika\\_pro\\_zpracovani\\_zaverecne\\_prace\\_skripta.pdf](https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/lf/js19/metodika_zp/web/docs/Metodika_pro_zpracovani_zaverecne_prace_skripta.pdf).



Ministerstvo dopravy. 2018. „Vydání paměťové karty řidiče pro digitální tachograf.“ *Ministerstvo dopravy* [Online] [cit. 03. 03. 2020.]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Pametove-karty-\(digitalni-tachograf\)/Vydani-pametove-karty-ridice-pro-digitalni-tachogr?returl=/Zivotni-situace/Pametove-karty-\(digitalni-tachograf\)](https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Pametove-karty-(digitalni-tachograf)/Vydani-pametove-karty-ridice-pro-digitalni-tachogr?returl=/Zivotni-situace/Pametove-karty-(digitalni-tachograf)).

Ministerstvo dopravy. © 2020. „Režimy práce řidičů.“ *Ministerstvo dopravy* [Online] [cit. 07. 03. 2020.]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Rezimy-prace-ridicu/Rezimy-prace-ridicu](https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Rezimy-prace-ridicu/Rezimy-prace-ridicu).

Novinky. 2019. „Pro řidiče kamionů by nemusel platit letní víkendový zákaz jízdy.“ *Novinky.cz* [Online] [cit. 29. 01. 2020.]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/ekonomika/clanek/pro-ridice-kamionu-by-nemusel-platit-letni-vikendovy-zakaz-jizdy-40292918>.

Národní soustava povolání. 2017. „Řidič nákladní dopravy.“ *NSP* [Online] [cit. 28. 01. 2020.]. Dostupné z: <https://nsp.cz/jednotka-prace/ridic-nakladni-dopravy>.

Policie České republiky. 2020. „Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice.“ *Policie České republiky* [Online] POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY [cit. 21. 04. 2020.]. Dostupné z: [file:///C:/Users/Tereza%20Vackov%C3%A1/Downloads/Informace\\_o\\_nehodovosti\\_-\\_prosinec\\_2019.pdf](file:///C:/Users/Tereza%20Vackov%C3%A1/Downloads/Informace_o_nehodovosti_-_prosinec_2019.pdf).

Premack, R. 2018. „Being Away from Home for Weeks on End Can Put Truckers' Mental Health at Risk, and There's No Solution in Sight.“ *Business Insider* [Online] [cit. 01. 03. 2020.]. Dostupné z: <https://www.businessinsider.com/truck-driver-trucking-family-2018-6>.

Rabušic, L. 2018. „Soužití nesezdané.“ *Sociologická Encyklopedie* [online] [cit. 29. 04. 2020.]. Dostupné z: [https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Sou%C5%BEit%C3%AD\\_nesezdan%C3%A9](https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Sou%C5%BEit%C3%AD_nesezdan%C3%A9).

Redakce euro, ČTK. 2017. „V česku chybí deset tisíc řidičů. Mladá generace nejví zájem.“ *Euro.cz* [Online] [cit. 16. 04. 2020.] <https://www.euro.cz/byznys/v-cesku-chybi-deset-tisic-ridicu-mlada-generace-nejevi-zajem-1341996>.

Rhyne, K. 2017. „3 Difficulites Of Having A Truck Driver As A Father: I miss my father before he became a truck driver.“ *odyssey* [Online] [cit. 19. 03. 2020.]. Dostupné z: [https://www.theodysseyonline.com/3-difficulites-of-having-truck-driver-as-father?fbclid=IwAR3CMfi5Fb2EOvBH7rXqkBrNR3Kc8Tjya8w5pscVwbyVY6MTJ52dpmYG\\_I](https://www.theodysseyonline.com/3-difficulites-of-having-truck-driver-as-father?fbclid=IwAR3CMfi5Fb2EOvBH7rXqkBrNR3Kc8Tjya8w5pscVwbyVY6MTJ52dpmYG_I).

Spitzer, R. 2016a. „Život v kamionu 1. díl.“ *Styl života* [Online] [cit. 27. 01. 2020.]. Dostupné z: <https://www.styl-zivota.cz/ostatni/styl-zivota-v-kamionu-1-dil>.

Spitzer, R. 2016b. „Život v kamionu 2. díl.“ *Styl života* [Online] [cit. 27. 01. 2020.]. Dostupné z: <https://www.styl-zivota.cz/ostatni/styl-zivota-v-kamionu-2-dil>.

Truckjobs. 2018. „Zvýšení minimálních mezd řidičů v roce 2019.“ *Truckjobs.cz* [Online] [cit. 15. 04. 2020.]. Dostupné z: <https://www.truckjobs.cz/clanek-zvyseni-minimalnich-mezd-ridicu-v-roce-2019-166>.

Týdeník policie. 2019. „Policisté se při dopravní akci na D8 zaměřili na řidiče kamionů, jejich přestupky natáčeli ze služebního autobusu.“ *Týdeník policie* [Online] [cit. 15. 01. 2020.]. Dostupné z: <https://tydenikpolicie.cz/policiste-se-pri-dopravni-akci-na-d8-zamerili-na-ridice-kamionu-jejich-prestupky-nataceli-ze-sluzebniho-autobusu/>.

Wikisofia. 2017. „4. Typy kvalitativních a kvantitativních výzkumů.“ *Wikisofia* [Online] [cit. 15. 01. 2020.]. Dostupné z: [https://wikisofia.cz/wiki/4.\\_Typy\\_kvalitativn%C3%ADch\\_a\\_kvantitativn%C3%ADch\\_v%C3%BDzkum%C5%AF](https://wikisofia.cz/wiki/4._Typy_kvalitativn%C3%ADch_a_kvantitativn%C3%ADch_v%C3%BDzkum%C5%AF).

Zamex. „O nás.“ *Zamex transport and logistics* [Online] [cit. 20. 02. 2020.]. Dostupné z: [https://www.zamex-transport.cz/O-nas-a1\\_0.htm](https://www.zamex-transport.cz/O-nas-a1_0.htm).

## **Přílohy**

Příloha 1: Slang řidičů kamionu

Příloha 2: Dotazník

## **Příloha 1: slang řidičů kamionů**

Brána	= nákladní vrátnice vjezd
Bufík	= nezávislé topení na chodu motoru
Camrák	= dokument (formulář) CMR – nákladní list pro přepravu zboží
Courák	= přívěs
Na čáře	= na státních hranicích
Na dílně	= v opravně
Diferák	= diferenciál, rozvodovka
Euro	= emisní normy (čím vyšší číslo, tím novější)
Eurovka	= europaleta
Hauptna	= kapota motoru
Jáma	= montážní jáma (díra v zemi, resp. podlaze) pro opravu vozidla zespoda
Ještěrka	= vysokozdvizný vozík (VZV) pro manipulaci s paletami či jiným nákladem
Jumbo (obecně)	= oblíbené jméno pro cokoliv velkého.
Jumbo souprava	= velkoobjemová souprava
Kinderkamion	= dodávka, lehké užitkové vozidlo o celkové hmotnosti do 3,5 t
Koloběžka	= jednoosý návěs
Kotouček, kolečko	= papírové kolečko, které se dávalo do starých analogových tachografů, na které tachograf kreslil graf ukazující aktuální rychlost jízdy v daný okamžik
Koule	= kulové tažné zařízení pro vlečení přívěsu do hmotnosti podle limitu stanoveného pro konkrétní tažné vozidlo
Kozel	= tahač návěsu
Kulatá lopata	= volant v rukách profesionálního řidiče, především nákladních aut a dodávek
Kurtna	= popruh (s ráčnou) pro stažení, připevnění a zajištění (fixaci) nákladu
Kvalt	= převodový stupeň
Lafeta	= podvalník

Magnet	= magnet připlácnutý k převodovce ilegálně zatají tachografu, že vozidlo je v pohybu
Mates	= nákladní automobil Škoda 706 MTS
Maxik, Maxík	= největší verze konkrétního typu dodávky do 3,5 tun
Pangejt	= obrubník
Platák	= přívěs, který má pro přepravu nákladu holé plato
Přikurtovat	= stáhnout, připevnit a zajistit pomocí popruhu s ráčnou
Rampa	= nejčastěji nakládací rampa (součást nemovitosti) – pevná nebo hydraulická
Ruka	= hydraulická ruka valníkového automobilu pro manipulaci s nákladem
Sajtna	= bočnice, boční díl korby valníkového automobilu nebo přívěsu
Sedět	= auto je naložené nákladem o velké hmotnosti
Spát na "klepačku"	= v letních měsících při absenci nezávislé klima -> při spuštěném motoru spát
Štau	= kolona, dopravní zácpa
Tandem	= přívěs s tandemovým uspořádáním náprav
Točka	= cesta na výkladku/ nakládku a zpět
Vysokozdvih	= vysokozdvizný vozík (VZV) pro manipulaci s paletami či jiným nákladem
Žehlička	= Spojovací zařízení na přívěsu, nacvakává se na kouli

[Adámek 2010]

## **Příloha 2: Dotazník**

### **Řidič kamionu**

#### 1. Základní informace

1. Kolik Vám je let?
2. Jaké je Vaše vzdělání?
3. Jaký je Váš současný rodinný stav?
4. V kolika letech jste začal jezdit kamionem?
5. Jak dlouho jste řidičem kamionu?
6. Pro jakou firmu jezdíte?

#### 2. Pracovní doba

1. Popište prosím svou pracovní dobu. (Jak dlouho Vám trvá cesta, kolik za den ujedete kilometrů, co naopak děláte, když čekáte na výkladce atd.)?
2. Jaký byl důvod stát se řidičem kamionu?
3. Jaké bylo Vaše očekávání od tohoto povolání? Splnilo to?
4. Jaké nevýhody vidíte v tomto zaměstnání a naopak jaké výhody?
5. Přešel jste někdy do jiné firmy, protože Vám to v tamté nevyhovovalo? (Kolikrát a jaký byl důvod)
6. Měl jste nějaké zdravotní komplikace právě kvůli tomuto povolání nebo i jiné? (jaké)

#### 3. Rodina

1. Kolik máte dětí?
2. Jak dlouho jste ve vztahu s manželkou/ přítelkyní?
3. Kolik přibližně hodin jste doma s rodinou a kolik v práci?
4. Komplikují vaše pracovní cesty rodinné plánování?
5. Kdo u vás v rodině vede domácnost?
6. Jaké jsou vaše domácí povinnosti?

7. Kdo vše se podílí na domácích povinnostech?
8. Co vše máte na starosti?
9. Jak se vypořádáte s problémy, které nastanou během doby, kdy jste pryč? Nějaké věci, které musí běžně fungovat?
10. Kolik hodin týdně trávíte domácími pracemi?
11. Jak se s tím vaše žena a děti vypořádají?
12. Myslíte si, že vaše práce ovlivňuje vztahy v rodině?
13. A jak se vypořádáte vy s tak velkou odlukou od rodiny?
14. Jak vnímají Vaší častou nepřítomnost děti?
15. Jak komunikujete s rodinou a jak často?
16. Jak vychováváte děti? (kdo se na tom nejvíce podílí: domácí úkoly atd..)

Nakonec bych Vás chtěla poprosit, zda byste mi pověděli nějakou vtipnou/zajímavou/ špatnou příhodu, co se Vám stala právě v tomto zaměstnání. Záleží na Vašem výběru, ale budu ráda za cokoliv.

### **Manželka**

1. Kolik Vám je let?
2. Jaké je Vaše povolání?
3. Jaké je Vaše vzdělání?
4. Jak byste popsala typického řidiče kamionu?
5. V čem se rodinný život s mužem na cestách významně liší od života „běžných“ rodin? Přináší to nějaké větší komplikace v rodinných vztazích?
6. Mohla byste prosím popsat, jaký je tedy život s řidičem kamionu?
7. Komplikují manželovy pracovní cesty vaše rodinné plánování?

8. Jak dlouho jste s manželem/ přítelem?
9. Jaké to pro Vás bylo, když začal manžel s touto prací?
10. Jak se vypořádáte s problémy, které nastanou během doby, kdy je manžel pryč? Ať už to jsou maličkosti nebo závažnější věci?
11. Kdo u vás vede domácnost?
12. Kdo vše se podílí na domácích povinnostech?
13. Kolik hodin týdně trávíte domácími pracemi?
14. Jaký je váš názor na toto povolání?
15. Myslíte si, že tato práce ovlivňuje vaše vztahy v rodině?
16. Jak se vypořádáte s tak velikou odlukou od partnera?
17. Jak vnímají častou nepřítomnost Vašeho manžela děti?
18. Musely si na ni dlouho zvykat?

## **Děti**

1. Kolik ti je let?
2. Kam chodíš na školu a popřípadě kam dál chceš pokračovat?
3. Jaký je pro tebe život s tatškou kamioňákem?
4. Chtěl/a bys, aby byl více doma?
5. Udělá si tvůj tatka čas na nějaké školní vystoupení, nebo celkově tvé důležité momenty v životě?
6. Bereš své rodiče rovnocenně, nebo máš z jednoho větší respekt?  
Z koho?