

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta
Katedra psychologie

ČLOVĚK A AUTOMOBILISMUS

MAN AND THE AUTOMOBILISM



Bakalářská diplomová práce

Autor: **Ing. Michaela Zuczková**

Vedoucí práce: **doc. PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.**

Olomouc

2020

Ráda bych poděkovala svému vedoucímu bakalářské práce doc. PhDr. Matúši Šuchovi, Ph.D. za odborné vedení, za pomoc a rady při zpracování této práce.

Místopřísežně prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma: „Člověk a automobilismus“ vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího diplomové práce a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Olomouci dne 10.3.2020

Podpis

OBSAH

Číslo	Kapitola	Strana
	ÚVOD.....	5
	TEORETICKÁ ČÁST.....	6
1	Vývoj automobilismu	7
1.1	Vynález automobilu.....	7
1.2	Výhody a nevýhody rozvoje automobilismu.....	9
2	Vývoj řidiče.....	11
2.1	Historický vývoj podmínek řízení vozidel	11
2.2	Současné podmínky kladené na řidiče v ČR.....	12
2.2.1	Zdravotní způsobilost řidiče.....	14
2.2.2	Dopravně psychologické vyšetření řidiče	16
2.2.3	Metody zjišťování kondice řidičů seniorů.....	17
3	Senior a automobil	20
3.1	Stárnutí populace	20
3.2	Specifika řízení vozidla ve vyšším věku	22
3.3	Dopravní nehodovost seniorů.....	23
3.4	Možnosti zachování komfortu při řízení vozidel seniory.....	24
3.5	Význam zachování mobility ve vyšším věku.....	25
	VÝZKUMNÁ ČÁST.....	31
4	Výzkumný problém.....	32
4.1	Výzkumný problém	32
4.2	Cíle výzkumu.....	33
4.3	Výzkumné otázky	33
5	Typ výzkumu a použité metody	35
6	Sběr dat a výzkumný soubor.....	36
6.1	Výběr výzkumného vzorku	36
6.2	Popis výzkumného souboru.....	37
6.3	Metody tvorby dat	39
6.4	Metody zpracování a analýzy dat	42
6.5	Etické aspekty výzkumu.....	42
7	Práce s daty a její výsledky	44
7.1	Výzkumná otázka č. 1 – Analýza situace na silnicích dříve a dnes	44
7.2	Výzkumná otázka č. 2 – Analýza komfortu a bezpečí seniorů v dopravě	48
7.3	Výzkumná otázka č. 3 – Analýza významu dopravní mobility ve vyšším věku	52

8	Diskuze	56
8.1	Výzkumná otázka č. 1 – V čem bylo řízení vozidla jiné před cca 40ti lety, kdy s řízením vozidla současní senioři začínali?.....	57
8.2	Výzkumná otázka č. 2 – Co by seniorům pomohlo k většímu komfortu a bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích?	59
8.3	Výzkumná otázka č. 3 – Je zachování dopravní mobility pro seniory důležitým prvkem jejich života v důchodu?.....	61
8.4	Limity a přínosy výzkumu.....	63
9	Závěr.....	65
10	Souhrn.....	67
LITERATURA.....		70
PŘÍLOHY.....		75

ÚVOD

K tématu „Člověk a automobilismus“, kterému se budu ve své bakalářské práci věnovat, mě přivedlo zejména to, že se s dopravou a řidiči již několik let setkávám při své práci, je mi toto téma blízké a velmi mě zajímá. Denně se setkávám s řidiči, kteří řeší různé problémy, denně jsem v kontaktu s dopravní psycholožkou, zajímám se o změny právní úpravy v této oblasti a zúčastňuji se přednášek týkající se různých fenoménů řízení vozidel a bezpečnosti provozu. Chtěla bych tedy své poznatky a zkušenosti využít pro svou bakalářskou práci.

Teoretickou část své bakalářské práce zahájím náhledem do historie automobilismu v ČR a ve světě ve vztahu k člověku. Proč byla vozidla zkonstruována, co od nich člověk očekával, k čemu je využíval, kdo je mohl používat, jaké byly na počátku problémy s jejich přijetím apod. Navážu vývojem těchto oblastí až do dneška a chtěla bych toto téma historie přenést na problematiku řízení vozidel a řidičů, a to především na seniory (osoby nad 65 let věku) v dopravě, jejich pohled na řízení dříve (cca 80. léta 20. století) a dnes. Uvedu zde i statistické údaje týkající se vývoje počtu automobilů, počtu seniorů v dopravě, statistiky dopravních nehod a poměru počtu seniorů k počtu dopravních nehod. Chtěla bych poukázat na problematiku této specifické skupiny řidičů, co je limituje, co jim chybí, na jaké problémy narážejí, jaký význam pro ně má mobilita a jaké jsou pro ně možnosti na současném automobilovém trhu. V této části se uvedu i o právní úpravu této problematiky.

V praktické části bakalářské práce provedu kvalitativní výzkum, ve kterém pracuji se vzorkem 16 osob ve věku přes šedesát pět let, abych zachytila to, že začínali řídit již v sedmdesátých či osmdesátých letech a řídí dodnes, což mi předpokládám poskytne možnost tato dvě období srovnat a najít hlavní faktory, které řidiče seniory omezují nebo je považují za problémové. Výzkum provedu formou polostrukturovaných rozhovorů, které následně zpracuji a vyhodnotím.

Za cíl práce si kladu zmapování klimatu mezi seniory při řízení vozidla, nalezení odpovědi na otázku, čím je tato skupina řidičů specifická, jakou změnu mohou do automobilismu přinést, co je jim potřeba přizpůsobit, čím nám mohou být přínosem, jaký je význam dopravní mobility v jejich životě v důchodu. A to všechno z toho důvodu, že seniorů za volantem velice rychle přibývá a stávají se velmi početnou skupinou řidičů na silnicích, které je potřeba se věnovat.

TEORETICKÁ ČÁST

1 VÝVOJ AUTOMOBILISMU

V první kapitole teoretické části této práce krátce popíši vývoj automobilismu ve světě. Uvedu několik důležitých mezníků a časových údajů, které s tématem souvisí. Zmíním myšlenky, které k vývoji automobilismu výrazně přispěly a nastíním možné budoucí trendy v této oblasti. Důležitou částí této kapitoly jsou také postoje člověka k automobilu, včetně přínosu a ztrát, které jsou s tímto spojeny.

1.1 Vynález automobilu

„Automobil (z řečtiny: autos, „sám“ a latiny: mōbilis, „pohyblivý; nestálý, měnivý“) představuje dopravní, osobní nebo nákladní kolové motorové vozidlo, které se po zemi pohybuje prostřednictvím vlastního energetického pohonu. V současné době automobil představuje multidimenzionální kulturní prvek, spjatý prostřednictvím strukturálních vztahů s různými oblastmi sociokulturního systému moderní průmyslové a postindustriální společnosti. Pohlížíme-li na automobil jako na kulturní element, jenž je součástí širších kulturních konfigurací a technologických komplexů, zjistíme, že vývoj automobilu a expanze automobilového průmyslu výrazně utvářely moderní civilizaci i současný způsob života.“
(Malina a kol., 2011, 3)

Počátek automobilismu ve světě můžeme datovat do konce osmnáctého století, kdy byly realizovány první úspěšné pokusy s vozidly poháněnými parním strojem a jsou spojena se jmény Skota Jamese Watta či Francouze Nicolase Josepha Cugnota. První parní stroj uvezl čtyři osoby a dokázal vyvinout rychlost až 9 km za hodinu. Až v druhé polovině devatenáctého století se Nicalausovi Ottovi podařilo sestrojít první čtyřdobý spalovací motor. Automobily, tak jak je známe dnes, se začaly vyrábět v roce 1885 v německém Mannheimu u Karla Benze a na něm nezávisle stavěl automobily i Gottlieb Daimler.

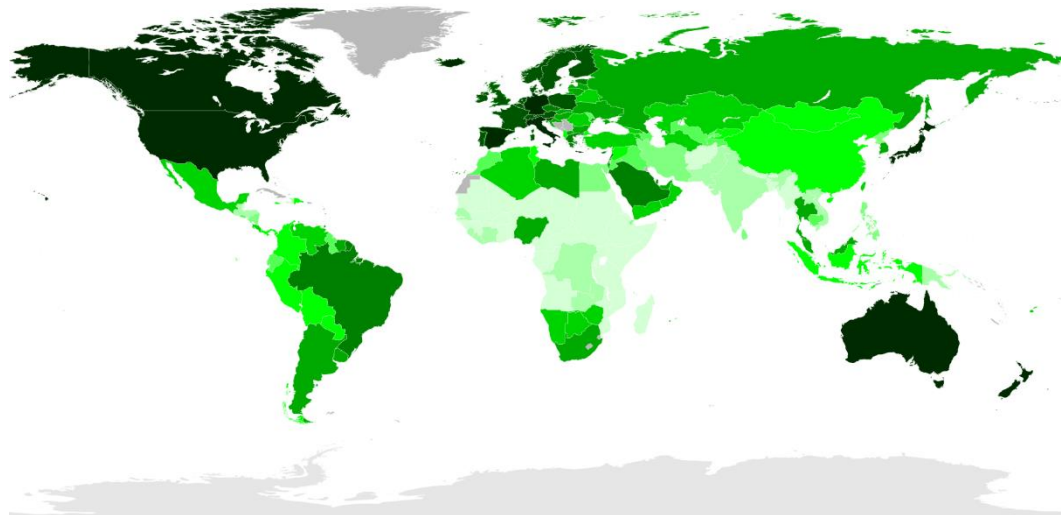
Čas prvních pokusů o mobilizaci člověka není ještě tak daleko, a přesto dokázal člověk od té doby uskutečnit obrovský pokrok a vývoj nejen co se týče kvality automobilů, ale i jejich kvantity. Na konci roku 2010 bylo na světě registrováno 1,015 miliard automobilů a jen za loňský rok bylo vyrobeno téměř 78 miliónů automobilů. Nejvíce automobilů v přepočtu k počtu obyvatel jezdí v USA, kde jedno auto připadá na 1,3 člověka, v Itálii je

to 1,45 člověka na vůz a podobně je to ve Francii, Velké Británii a Japonsku. Naopak v Číně je 17,2 lidí na jeden vůz a v Indii dokonce 56,3 na jedno vozidlo (Bureš, 2011).

Půlmiliardová hranice vozidel automobilů na světě byla překována v roce 1986 a pouhých 24 let poté byla překonána miliarda. Hranice 250 milionů vozidel byla dosažena v roce 1970 a mezi roky 1950 a 1970 se počet automobilů každých deset let zdvojnásobil (Bureš, 2011).

Sedm miliard lidí na světě používá celkem přes jednu miliardu vozidel. Současnou situaci graficky znázorňuje obrázek č. 1 – Počet automobilů na tisíc obyvatel. Bude tento dlouhodobý trend pokračovat nebo se to změní a vozidel bude naopak ubývat? Názory na toto téma se velice různí. Uvedu v krátkosti dva protichůdné scénáře.

Obrázek č. 1 – Počet automobilů na tisíc obyvatel



Legenda: ■ 601+ ■ 501-600 ■ 301-500 ■ 151-300 ■ 101-150 ■ 61-100 ■ 41-60 ■ 21-40 ■ 11-20 ■ 0-10

Zdroj: https://cs.wikipedia.org/wiki/Automobil#/media/Soubor:World_vehicles_per_capita.svg

První názor hovoří o tom, že vozidel bude ubývat, protože nastávající generace již nebudou chtít zodpovědnost za vlastnění vozidla. Půjde jim hlavně o mobilitu, ne o vozidlo. Budou se tedy přiklánět ke car-sharingu nebo dobře fungující hromadné dopravě či jiným způsobům dopravy. Důvody pro toto chování jsou nejen ekonomické či legislativní, ale také ekologické. Můžeme se ale dále ptát, jak to bude v rozvojových zemích, kde „kouzlo automobilu“ teprve objevují a jen tak se ho jistě nevzdají.

Druhý názor je ten, že současný trend v přibývání vozidel vydrží ještě mnoho desetiletí, bez ohledu na legislativu, ekologii či ekonomiku. Argumentují hlavně tím, že člověk je tvor hodně pohodlný, automobilu se nebude chtít za žádnou cenu vzdát a dokud

bude člověku více přinášet než brát, tak ho člověk bude potřebovat a chtít. A navíc životní úroveň a počet lidí nutí člověka ke spolupráci se strojem, čímž se člověk stal faktickým otrokem svého výtvoru (Spengler, 2010).

Ráda bych se ale vrátila úplně na začátek do doby, kdy se začaly rodit myšlenky o mobilizaci člověka, co k tomu vedlo a proč vůbec člověk tolik touží po pohybu a přemísťování sebe a věcí? Co ho k tomu vede?

Nutnost cestování provází člověka od pradávna. Ať už kvůli své ochraně nebo za potravou. Člověk sám o sobě není schopen vyvinout dlouhodobě takovou rychlost, kterou by potřeboval, a navíc přepravovat zátěž na dlouhé tratě. K dopravě a přepravě byly proto už od nepaměti používána domácí zvířata, jejichž význam vzrostl ještě více s vynálezem kola, protože zvířata mohla být využívána efektivněji a přepravit větší objem věcí (Švandová, nedat.)

To ale brzy nestačilo a vývoj šel rychle dál. Asi žádný lidský výtvor neprošel tak rychlým a razantním vývojem a rozšířením se, jako je tomu u automobilu. Jak k tomu došlo? Kde se ten nápad vzal? A proč vozidlo dnes vypadá tak jak vypadá?

„Všechny dopravní prostředky se rozvinuly z přemýšlení o jízdě, veslování, plachtění nebo létání, nikoliv z představy vozu nebo lodě. Metoda sama je zbraň. A proto technika není „část“ hospodářství, stejně jako hospodářství není vedle války a politiky samostatně existující „část“ života. Vše jsou to stránky jediného, činného, bojujícího, oduševnělého života. Existuje však cesta od praválky pravěkého zvířete k postupu moderního objevitele a inženýra, a stejně od prazbraně, lsti, ke konstrukci stroje, jímž se vede dnešní válka proti přírodě, jímž se příroda přelstívá. Nazývá se to pokrok.“ (Spengler, 1997, 11).

1.2 Výhody a nevýhody rozvoje automobilismu

Na jednu stranu sice automobil zvyšuje naši mobilitu a pohodlí, ale současně zvyšuje náklady na dopravu, související se stavbou silnic a parkovišť, zatěžuje životní prostředí a v neposlední řadě přináší do života člověka mnoho rizik. Některé ekonomické teorie i empirické důkazy hovoří o tom, že přílišná závislost na automobilu snižuje ekonomický rozvoj. Je proto nutné provést změny, aby stovky miliónů občanů změnili volbu druhu dopravy a přesunuli použití automobilu k chůzi, jízdě na kole či použití prostředků hromadné dopravy osob všude tam, kde je to možné, rozumné a proveditelné (Šucha, Viktorová, & Risser, 2019).

Používání automobilu je pro nás zvyk, je to naše obvyklé chování (je automatické, stálé a funkční). Děti vidí u rodičů, že používání automobilu je samozřejmé a je to první volba způsobu dopravy, takže v okamžiku dosažení věku potřebného pro řízení vozidla, rodiče vedou děti k tomu, aby získali řidičský průkaz a vozidlo řídili, často na úkor jiných druhů dopravy. Taktéž situace, kdy si mladí lidé hledají zaměstnání, vede k nutnosti mít řidičský průkaz a vozidlo řídit, protože je to součástí požadavků zaměstnavatele (Šucha et al., 2019).

Podle Kellera (1998) tak vzniká „past individuální dopravy“, kdy lidé autem jezdí, protože musí, ne protože chtějí. Tato úvaha se týká také dostupnosti, sociálních možností a schopnosti použít jiný způsob dopravy. A nesmíme zapomínat taky na vnitřní faktory, které nás k používání automobilu vedou, tedy kognitivní a atribuční procesy, jako je vliv minulých zkušeností, zvyků a postojů.

Teoretický rámec používání a závislosti na automobilu tvoří teorie plánovaného chování, teorie návyků a teorie interpersonálního chování. Teorie plánovaného chování docela dobře vysvětluje volbu druhu dopravy a to tím, že naše chování je ovlivněno našimi postoji, přesvědčením o očekávání jiných lidí a svobodou volby. Teorie návyků hovoří o tom, že opakování nějakého chování může vést k jeho zautomatizování. Teorie interpersonálního chování uvádí, že k použití automobilu nás vedou také sociální vlivy, podmínky a postoje k různým druhům dopravy (Šucha et al., 2019).

„Automobil si podřídil nezanedbatelnou část veřejného prostoru. To, co kdysi začalo jako velký příslib osvobození, se změnilo v novou formu závislosti“ (Keller, 1995, 44).

Jak je možné, že lidé velmi rychle změnili své návyky a místo chůze či jízdy na zvířatech, které používali tisíce let, si během pár desítek let dokázali vytvořit „závislost“ na používání automobilu. Používání automobilu je dnes velmi rozšířené a může ho řídit téměř kdokoli. Podmínky, které jsou dnes potřeba k řízení automobilu a které umožňují tak široké využívání automobilu, popíši v následující kapitole.

„Vztah „člověk a automobil“ je důležitou součástí současné civilizace a moderního způsobu života.“ (Malina a kol., 2011, 3).

2 VÝVOJ ŘIDIČE

Stejně strmý jako vývoj a používání automobilu, je i tvorba návyků a přivykání jeho používání řidiči v každodenním životě. Od samotného počátku vynálezu automobilu jsou kladeny požadavky na osoby, které je používají. Jak se vyvíjely podmínky pro řidiče automobilu a jaká je současná právní úprava získání a držení řidičského oprávnění objasním v této kapitole. Zaměřím se především na specifické skupiny řidičů, na které jsou kladeny další požadavky. Jedná se o řidiče seniory, kterých na našich silnicích přibývá a na rozdíl od vozidel, které jsou stále vyvinutější, modernější, intuitivnější, tak skupina seniorských řidičů naopak své funkce a smysly ztrácí. Dále se budu tímto tématem zabývat v praktické části této práce.

„Schopnost (způsobilost) řidiče může být ovlivněna mnoha různými způsoby: např. jako výsledek problémů s užíváním alkoholu či drog, ovlivnění nejrůznějšími somatickými nemocemi (cukrovka, hypertenzní choroba, infarkt myokardu, mozková mrtvice, epilepsie apod.) či procesy stárnutí. Dopravní odborníci v evropských zemích usilují o dosažení dvou cílů: dopravní bezpečnosti pro všechny účastníky dopravy a individuální mobility.“ (Šucha, Rehnová, Kořán, & Černochová, 2013, 13).

2.1 Historický vývoj podmínek řízení vozidel

Carlu Friedrichovi Benzovi patří nejen prvenství jako vynálezci prvního skutečného automobilu, ale také se stal prvním držitelem řidičského průkazu na světě a bylo to v roce 1888. Úřad mu tento průkaz vydal pod tlakem stížností obyvatel na hluk a zápach od jeho vozu. V roce 1903 v Prusku dostal řidičský průkaz dnešní podobu a k jeho vydání bylo nutné úspěšně složit zkoušky. Řidičské průkazy zavedly v roce 1910 i USA z důvodu velkého počtu nehod. Od roku 1900 měly i české země regulační předpis pro řízení vozidel, který například uváděl, že rychlost jízdy v obci nesmí být vyšší než rychlost koně v čerstvém klusu. Tento předpis v roce 1905 nahradilo celorakouské nařízení ministerstva vnitra, které stanovilo, že podmínkou pro řízení je tzv. jízdná licence, což bylo úřední povolení, k jejímu vydání bylo potřeba dosáhnout věku 18 let a složení závěrečné zkoušky. V přibližně stejné podobě se vydávají řidičské průkazy i dnes (První řidičský průkaz získal před 130 lety vynálezce auta Benz, 2. srpna 2018).

Důvodem pro zavedení licencí pro řízení vozidla bylo hlavně zvýšení nehodovosti a počtu úmrtí na silnicích. Cílem byla částečné selekce těch, co za volantem nemají co dělat. Časem se průkazy zdokonalovaly, přibyla na nich fotografie, byly psány strojově a měly formu malé knížky. Postupně přibývalo i povinností, které museli lidé splnit, aby na řidičský průkaz dosáhli.

2.2 Současné podmínky kladené na řidiče v ČR

Podle § 87 zákona 361/2000 Sb. se může osoba účastnit provozu na pozemních komunikacích pouze tehdy, pokud nemůže ohrozit bezpečnost provozu. Výjimkou jsou však osoby, které učinily takové opatření, které znemožňují ohrožení bezpečnosti provozu (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, 2000).

Jako řidič motorového vozidla se může senior účastnit pouze tehdy, má-li platné řidičské oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel a pokud u sebe má příslušné doklady, mezi které patří i posudek o tělesné a duševní schopnosti k řízení motorových vozidel (dále jen zdravotní způsobilost, kterou upravuje vyhláška č. 271/2015 Sb.).

V červenci 2013 vstoupila v platnost novela zákona č. 101/2013 Sb., která posunula věkovou hranici provedení povinné posouzení zdravotní způsobilosti řidičů seniorů nejpozději v den dovršení 65 a 68 let věku, a následně co dva roky (Zákon č. 101/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 sb., o silničním provozu, 2013).

I přes mnoho přísných požadavků, které jsou právní úpravou na žadatele o řidičské oprávnění kladeny, je v ČR evidován celkový počet platných řidičských oprávnění dle Ministerstva dopravy ČR k 31. 12. 2017 více než 6,77 milionů. Každoročně získá nový řidičský průkaz cca 100 tisíc osob.

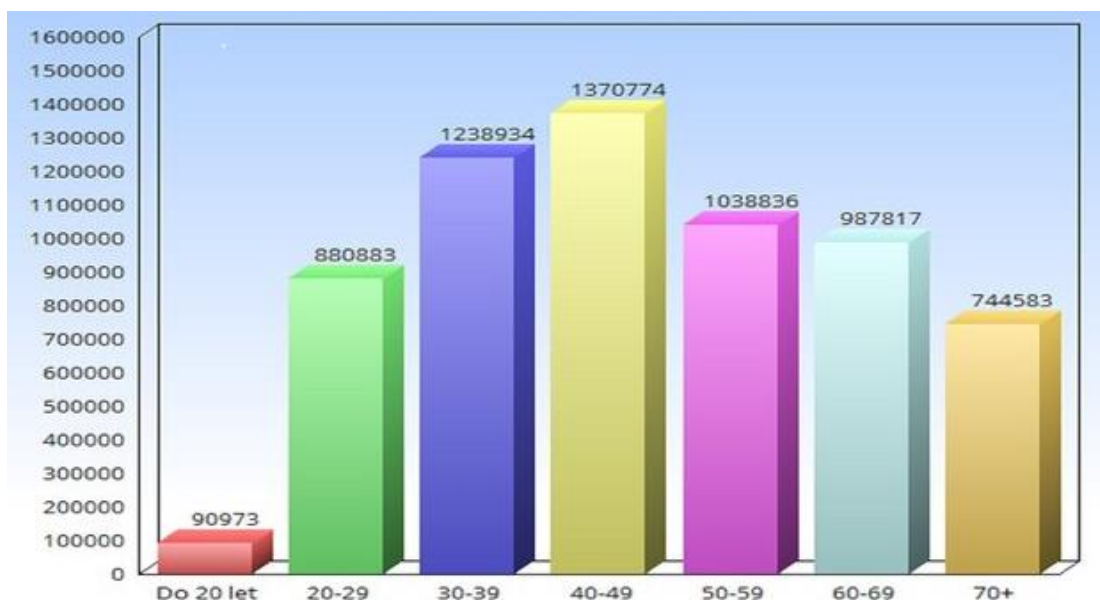
Konkrétně pro získání řidičského oprávnění skupiny B (osobní automobil) klade zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích na osobu tyto požadavky (Zákon č. 101/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 sb., o silničním provozu, 2013):

- dosáhla věku 18 let,
- je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel,
- je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel,
- má na území ČR obvyklé bydliště nebo zde alespoň 6 měsíců studuje,
- splnila další podmínky stanovené zákonem

- není ve výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, není povinným v exekuci pozastavením řidičského oprávnění, osobě, které nebylo uloženo v trestním řízení přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo osobě, která nemá v registru řidičů zaznamenáno 12 bodů,
- není držitelem platného řidičského oprávnění uděleného jiným členským státem,
- není ve zkušební době podmíněného odložením podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, pokud se zavázala zdržet se řízení motorových vozidel během této zkušební doby.

Tyto podmínky musí splňovat žadatel o řidičské oprávnění v okamžiku, kdy žádá o získání řidičského průkazu. V případě, že mu není udělen trest spočívající v zákazu řízení nebo má v registru řidičů zaznamenáno 12 bodů, tak může používat řidičské oprávnění bez omezení až do věku 65 let, kdy je zákonem stanovena povinná zdravotní prohlídka a může být praktickým lékařem nařízeno i psychologické vyšetření. Doklad o zdravotní způsobilosti pak musí řidič vozit při sobě a předložit při případné kontrole.

Graf č. 1 – Počet řidičských průkazů dle věku (srpen 2018)



Zdroj: Ministerstvo dopravy: Počet řidičských průkazů (ŘP) skupiny B v roce 2017 a k 18. 9. 2018

2.2.1 Zdravotní způsobilost řidiče

Posuzující lékař posuzuje zdravotní způsobilost řidiče (se způsobilostí v oboru všeobecné praktické lékařství, nebo v oboru praktický lékař) na žádost žadatele řídičského oprávnění, který hradí veškeré náklady spojené s tímto posouzením (Zákon č. 101/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 sb., o silničním provozu, 2013).

Podle vyhlášky č. 277/2004 Sb. upravuje prováděcí právní předpis podmínky zdravotní způsobilosti řidičů, rozsah lékařské prohlídky a odborného vyšetření, obsah prohlášení žadatele o řídičské oprávnění nebo držitele řídičského oprávnění, nemoci, vady nebo stavy, které vylučují nebo podmiňují zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel.

Podle tohoto předpisu a s přihlédnutím k současnému zdravotnímu stavu, vydá posuzující lékař posudek o zdravotní způsobilosti v písemné formě (viz. Příloha č.3). Posudek musí být jednoznačný a nesmí obsahovat diagnózu nemoci. Dále musí obsahovat dobu platnosti, pokud lékař určí lékařskou prohlídku v této věci dříve např. z důvodu zhoršujícího se zdravotního stavu (Vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, 2004).

Pravidelným lékařským prohlídkám zdravotní způsobilosti jsou povinni podrobit se držitelé řídičského oprávnění:

- šest měsíců před dovršením 65 a 68 let věku. Po dovršení 68 let každé dva roky. Vždy však nejpozději v den dovršení stanoveného věku,
- držitelé řídičského oprávnění pro skupinu C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E. Dále se tyto osoby musí podrobit psychologickému vyšetření šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let a dále pak každých pět let,
- osoby, u kterých je řízení motorového vozidla předmětem výdělečné činnosti (např. řidiči taxi služby, řidiči hromadné dopravy),
- osoby užívající při řízení zvláštního výstražného světla modré barvy,
- držitele osvědčení pro učitele řidičů např. instruktor autoškoly.

Pokud se povinná osoba nedostaví na povinné lékařské vyšetření zdravotní způsobilosti ve stanovené lhůtě ani ve lhůtě náhradní, je podle § 89 zdravotně nezpůsobilá k řízení motorových vozidel. To znamená, že nesmí usednout za volant a účastnit se provozu

na pozemních komunikacích (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, 2000).

Prohlídky se provádí v rozsahu potřebně nutném pro posouzení zdravotní způsobilosti posuzované osoby k řízení (Vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, 2004).

Obsahem takovéto lékařské prohlídky je:

1. vyšetření zdravotního stavu s cíleným zaměřením na nemoci, které vylučují nebo podmiňují zdravotní způsobilost k řízení např. epilepsie, demence, poruchy spánku ovlivňující bdělost aj.,

2. fyzikální vyšetření včetně orientačního neurologického vyšetření, vyšetření sluchu, zraku, ostrosti, barvocitu, zorného pole, rovnováhy,

3. potřebné specializované vyšetření vyžádané posuzujícím lékařem,

4. potřebné odborné vyšetření, pokud je posuzovaná osoba v péči jiného lékaře,

5. potřebné vyšetření ošetřujícím neurologem u osob trpících epilepsií nebo poruchami vědomí v případě podezření na tyto nemoci při odborném vyšetření (Vyhláška, kterou se mění vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, 2015).

Lékař může na základě lékařské prohlídky určit osobě termín další pravidelné prohlídky kratší, než je uvedeno v kapitole 2.2.1 nebo nařídít provedení jiného odborného vyšetření (nejčastěji neurologické, dopravně psychologické) (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, 2000).

Posuzující lékař je podle § 85 povinen v posudku uvést zjištěný zdravotní stav z hlediska zdravotní způsobilosti žadatele ve znění, zda je, či není způsobilý k řízení motorového vozidla nebo je způsobilý s podmínkou (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, 2000).

Písemné hodnocení lékaře je nutné doplnit důvodem daného rozhodnutí. Například při vydání posudku se závěrem o zdravotní způsobilosti s podmínkou musí být součástí posudku podmínka vyplývající ze zdravotního stavu posuzovaného např. technická úprava vozidla, nezbytnosti zdravotnického prostředku nebo omezení posuzované osoby. Na základě tohoto posudku bude při vydání řídičského oprávnění zapsán harmonizovaný kód (Vyhláška, kterou se mění vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, 2015). Změnu způsobilosti řízení oznámí posuzující neprodleně obecnímu příslušnému

obecnímu úřadu s rozšířenou působností, nebo zaměstnavateli žadatele (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, 2000).

Náklady na lékařskou prohlídku, popřípadě dopravně psychologické vyšetření, hradí u osob v pracovněprávním vztahu zaměstnavatel a v ostatních případech hradí náklady žadatel (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, 2000).

2.2.2 Dopravně psychologické vyšetření řidiče

Dopravně psychologickým vyšetřením zjišťuje dopravní psycholog psychickou způsobilost osob k řízení motorových vozidel, o které zažádal praktický lékař. Vyšetření provádí dopravní psycholog na dopravně psychologickém pracovišti, jemuž ministerstvo udělilo akreditaci k provádění dopravně-psychologického vyšetření (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, 2000).

Tohoto vyšetření jsou povinny se dle zákona podrobit osoby držící řidičské oprávnění pro skupinu C1+E, C, C+E nebo osoby s oprávněním k řízení vozidel skupiny D1+E, D, D+E v přesně určenou dobu. Dále pak osoby, které žádají o vrácení řidičského oprávnění z důvodu bodového hodnocení řidiče, soudem uloženého zákazu řízení, správním orgánem uloženého zákazu řízení a dalších důvodů uvedených v § 87. Pro dopravně psychologické vyšetření je nutné předložit psychologovi posudek o zdravotní způsobilosti (viz Příloha č. 3), který nesmí být starší než 30 dnů (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, 2000). Dále odůvodnění proč bylo o odborné vyšetření vyžádáno a výsledky doposud provedených vyšetření (Vyhláška, kterou se mění vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, 2015).

Rozsah, obsah a způsob dopravně psychologického vyšetření se provádí podle vyhlášky č. 31/2001 Sb. Samotné vyšetření obsahuje rozbor anamnestických údajů včetně informací týkajících se vlastní řidičské praxe, rozhovor, vyšetření standardizovanými psychodiagnostickými testy a v případě potřeby projektivními metodami a pozorováním. Vyšetření by se tedy mělo, dle vyhlášky Ministerstva dopravy, skládat z následujících částí (Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 31/2001 Sb. o řidičských průkazech a o registru řidičů, 2001):

1. Úvodní rozhovor: seznámení se s podmínkami, průběhem a účelem dopravně psychologického vyšetření. Písemné potvrzení posuzovaného s provedením dopravně psychologického vyšetření vzhledem ke svému tělesnému a psychickému stavu.

2. Psychické vyšetření výkonnosti kvantity a kvality: intelektu, pozornosti, její koncentrace, distribuce a rozsahu, senzomotorické reaktivity a koordinace, schopnost rychlého a spolehlivého rozhodování v časové tísní, paměti (především vizuální) a dalších psychických funkcí.

3. Vyšetření osobnosti: emocionální stability, lability a impulzivity chování, přizpůsobivého chování, tendence k riskování, odolnosti vůči zátěži, psychopatologické symptomatiky a dalších osobnostních vlastností.

4. Individuální rozhovor posuzovaného s psychologem k získání anamnestických a dalších informací.

5. Zhodnocení výsledků vyšetření a jejich porovnáním jednak s informacemi získanými rozhovorem, tak s objektivními daty.

6. Seznámení posuzovaného se závěrem vyšetření: vystavení písemného posudku. O výsledku dopravně psychologického vyšetření dostává posuzovaná osoba písemný posudek, ze kterého musí být zřejmé, zda je osoba psychicky způsobilá / způsobilá s podmínkou / nezpůsobilá k řízení motorových vozidel.

Kopii posudku pak musí dopravní psycholog odeslat do pěti pracovních dnů příslušnému obecnímu úřadu s rozšířenou působností a praktickému lékaři, který o vyšetření zažádal. Poté je psycholog povinen evidovat údaje, dokumenty a záznamy o provedení dopravně psychologického vyšetření po dobu minimálně 5 let ode dne jeho provedení pro případné přezkoumání (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, 2000).

Pokud vyšetřovaná osoba nesouhlasí s výsledkem dopravně psychologického vyšetření, může do 10ti pracovních dnů podat návrh na jeho přezkoumání ministerstvu, které do 15ti pracovních dnů ode dne doručení posudek přezkoumá. Může to však znamenat, že posuzovaný bude muset znovu podrobit vyšetřovaného novému dopravně psychologickému vyšetření. Náklady na celý proces v rozsahu přezkoumání posudku hradí podle § 87c posuzovaná osoba (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, 2000).

2.2.3 Metody zjišťování kondice řidičů seniorů

Mezi hlavní faktory podle Svátkové (2010) ovlivňující schopnost řízení motorových vozidel u seniorů patří:

- A. Fyziologické změny související se stárnutím (poruchy zraku, zhoršená pohyblivost ...)
- B. Akutní a chronické nemoci
- C. Kognitivní postižení (pozornost, reakční doba, exekutivní funkce ...)
- D. Konkomitantní medikace

Podle Svátkové (2010) je důležité při posuzování zdravotní způsobilosti řidičů zhodnotit především vizus, motoriku a kognitivní funkce, které jsou nezbytné pro bezpečnou jízdu. Zrak může postihnout určitá porucha např. katarakta, glaukom, poruchou periferního vidění, makulární degenerace, hypertenzní a diabetická neuropatie, kteří snižují zrakovou ostrost a zorné pole, které jsou pro bezpečné řízení nejdůležitějšími faktory.

Rovněž motorika je pro řízení vozidla důležitá. Zkoumá se především schopnost otáčet hlavou do stran, pohyblivost ramen a paží, síla rukou, dorzální a plantární flexe špičky nohou a doporučuje je zkoumat i chůzi (Svátková, 2010).

Při řízení vozidla je nutné rychle a efektivně zpracovávat informace, proto je důležité vyšetřit i kognitivní funkce staršího řidiče. Nejčastější a nejjednodušší screeningové testy pro vyšetření kognitivních funkcí jsou MiniMental State Examination (MMSE), Clock test a Trail-Making test B (Svátková, 2010).

„Pro časnou diagnózu kognitivní poruchy je třeba provést orientační dotaz na poruchy paměti u všech osob nad 65 let v rámci pravidelné preventivní prohlídky. V případě subjektivních potíží či objektivních projevů postupujeme podle doporučeného algoritmu. Umožní rozpoznat a zařadit více než 90 % kognitivních poruch pouze na základě klinického vyšetření a s minimálním laboratorním vyšetřením. Pro časovou náročnost vyšetření je třeba spolupráce praktického lékaře se specialisty, u nichž je časový prostor dostatečný a disponují dalšími diagnostickými metodami.“ (Topinková, 2002, 6).

Schopnost řízení u seniorů mohou narušovat i různá vážná onemocnění například těžká artritida, dekompenzovaná hypertenze, srdeční onemocnění, diabetes mellitus, obstrukční choroba bronchopulmonální, psychiatrické nemoci, demence či spánkové poruchy (Svátková, 2010).

Podle Svátkové (2010) mohou negativně ovlivnit pozornost a bezpečnost při jízdě i léky užívané z důvodu různých nemocí. Jedná se zejména o benzodiazepiny, antihistamika, myorelaxantia, hypnotika, neuroleptika, některá antidepresiva, analgetika (opiáty, diuretika).

Při posuzování schopnosti seniorů bezpečně řídit je potřeba brát v úvahu i skutečnosti, jak dlouho senior vlastní řidičský průkaz, jaké má zkušenosti, průměrný počet najetých kilometrů, počet dopravních nehod a závažných přestupků.

„Při posuzování schopnosti řízení je nutno postupovat individuálně a komplexně zhodnotit tělesnou i psychickou způsobilost k řízení. Čím více je přítomno rizikových faktorů, tím se zvyšuje riziko chyb při řízení vozidla. Paušální podceňování starších řidičů však nemá opodstatnění, neboť řada z nich jezdí i ve vyšším věku zcela bezpečně.“ (Svátková, 2010, 438).

3 SENIOR A AUTOMOBIL

Předchozí dvě kapitoly ukázaly na jedné straně prudký rozvoj automobilismu ve světě, který s sebou přináší rychlý nárůst počtu automobilů a s tím spojené problémy jako jsou vyšší hustota provozu, nedostatek míst k parkování, znečišťování ovzduší či zdravotní problémy spojené s nedostatkem pohybu (kardiovaskulární potíže, obezita apod.). A na druhé straně i nárůst počtu řidičů, který jde v souvislosti s rozvojem automobilismu ruku v ruce, a to nejen mladých a ve středním věku, ale i těch, kteří se řízení nechtějí vzdát ani ve vyšším věku.

Senioři jsou vnímáni jako specifická skupina řidičů. Na řidiče seniory jsou kladeny zvláštní požadavky a jejich přístup k řízení vozidla je odlišný od všech ostatních věkových skupin. Osobám řídícím ve vyšším věku se v současné době věnuje zvýšená pozornost a probíhá v této oblasti mnoho výzkumů z různých úhlů pohledů na tuto problematiku.

„To, že naše populace stárne, je neoddiskutovatelným faktem. Zajištění mobility ve stáří znamená být schopen účastnit se společenských aktivit a podílet se na životě společnosti. A podle posledních studií je právě automobil prostředkem, který splňuje potřeby seniorů v individuální mobilitě. Až dvě třetiny všech dopravních přesunů se u seniorů dějí právě autem.“ (Senioři, 2020, odst. 1)

Větší pozornost řidičům seniorům je potřeba věnovat nejen v oblasti jejich zdravotního či psychického stavu, ale také v oblasti vývoje automobilů, která jsou svou výbavou přizpůsobená seniorům a mohou jim pomoci alespoň částečně nahradit ztrátu kognitivních a exekutivních funkcí.

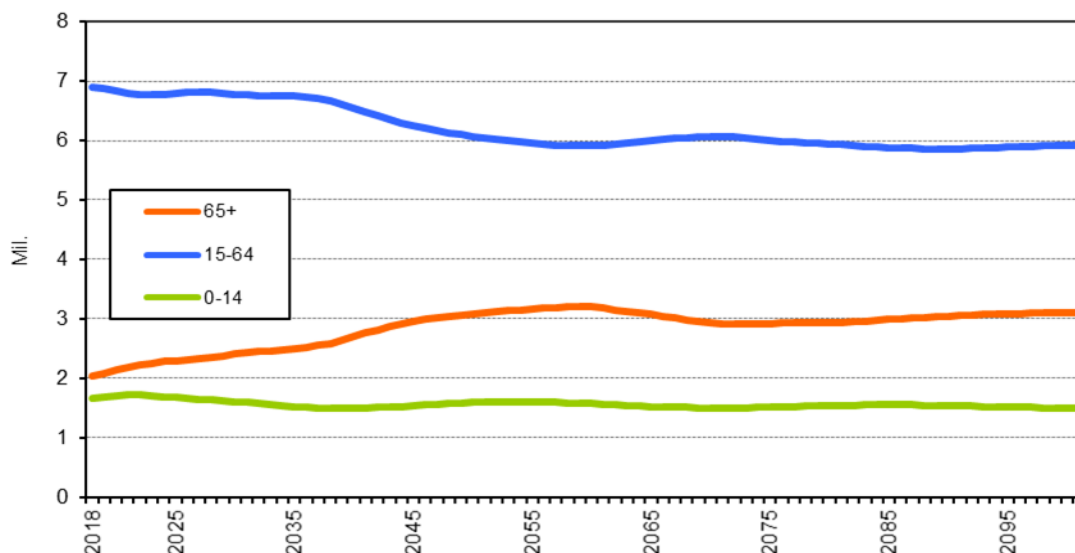
Praktická část této práce bude rovněž zaměřena na zkoumání vztahu mezi seniorem a vozidlem a mapování klimatu řízení ve vyšším věku.

3.1 Stárnutí populace

Návyku používání automobilu, který si lidé v průběhu života vytvoří, se ani ve vyšším věku nechtějí vzdát. Zvyšující se počet seniorů ve společnosti má za následek i větší počet řidičů ve starším věku. A ne jinak tomu bude i v budoucnu. Dle statistik Českého statistického úřadu by měl počet seniorů nad 65 let vzrůst ze současných necelých dvou milionů na tři miliony, a to za cca 80 let. Nárůst počtu seniorů bude na úkor osob ve věku 15 – 64 let, což

ilustruje graf č. 2 – Očekávaný vývoj počtu obyvatel podle hlavních věkových skupin do roku 2101.

Graf č. 2 – Očekávaný vývoj počtu obyvatel podle hlavních věkových skupin do roku 2101

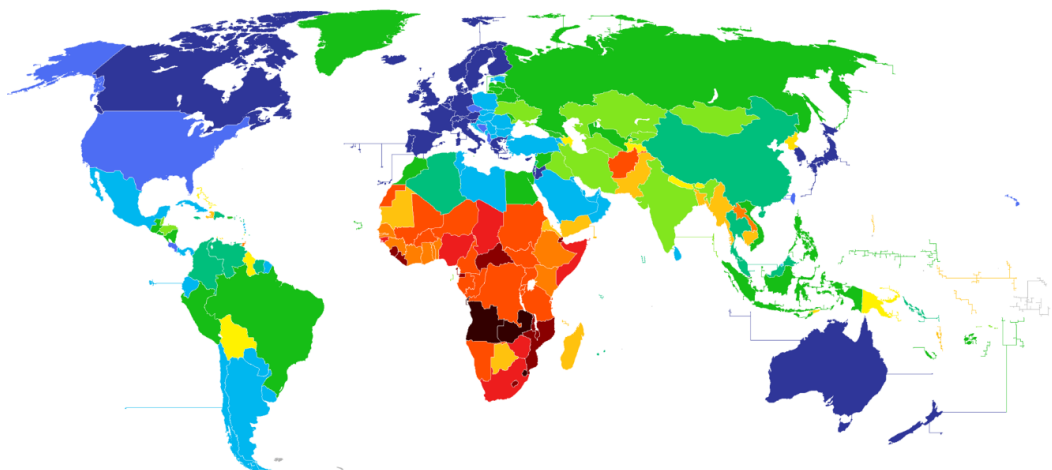


Zdroj: Český statistický úřad: Očekávaný vývoj počtu obyvatel podle hlavních věkových skupin do roku 2101

Podobně jsou na tom i další vyspělé země ve světě, ve kterých se prodlužuje průměrná délka života a populace stárne. Tuto skutečnost znázorňuje obrázek č. 2 – Střední délka života. Rostoucí požadavky na řidiče seniory a vozidla, která řídí, jsou tedy celosvětovým problémem, jímž je potřeba se zabývat z různých pohledů – lékařských, psychologických, ekonomických i sociologických. U řidičů seniorů je pro bezpečné řízení důležitá především celková tělesná a duševní kondice, bez ohledu na skutečný věk, zdravotní stav, sociální a ekonomickou situaci. Neměli bychom se ale na seniory za volantem dívat jen jako na nežádoucí prvek na pozemních komunikacích, jejich pohyb na silnicích má i své výhody a zachování jejich mobility je pro ně samotné i pro jejich okolí a celou společnost výhodné.

„Starší řidič v silničním provozu může představovat určité riziko vzhledem ke změnám v jeho duševní výkonnosti, osobnosti, nepružnosti v přizpůsobení se, netolerantnosti. Na druhé straně je tu celková vyzrállost, zkušenost. Doporučení pravidelných lékařských i dopravně psychologických kontrol.“ (Centrum dopravního výzkumu: Je starší řidič za volantem rizikovým prvkem silničního provozu? 7. března 2007, odst. 1).

Obrázek č. 2 – Střední délka života ve světě



Legenda: ■ >80 ■ 75,5-79 ■ 74-78 ■ 72,5-75 ■ 70-72,5 ■ 67,5-70 ■ 65-67,5 ■ 60-65 ■ 55-60 ■ 50-55 ■ 45-50 ■ 40-45 ■ <40

Zdroj: https://cs.wikipedia.org/wiki/St%C5%99edn%C3%AD_d%C3%A9lka_%C5%BEivota

3.2 Specifika řízení vozidla ve vyšším věku

Provozu na pozemních komunikacích se účastní lidé každého věku (jako chodci, cyklisté či řidiči). Každý věk má své specifika (Senioři, 2020):

- děti (do 11 až 12 let) jsou nebezpečné samy sobě i okolí z důvodu nezkušenosti a nepozornosti,
- pubescenti a adolescenti (od 11 či 12 let až do 20 let) pro svůj pocit nedotknutelnosti a jistoty,
- produktivní věk (20 až 65 let) svou roztržitostí a nesoustředěností,
- senioři (nad 65 let) nepozornost z důvodu většinou zdravotních problémů.

Nutno ale podotknout, že jedině senioři prošli všemi předchozími fázemi dosavadního lidského života a z každé si něco odnesli. Z hlediska biologického i psychologického začíná seniorský věk už od 65. roku věku.

Na fakt významného a nezvratitelného trendu stárnutí populace začali reagovat i výrobci automobilů, kteří vzhledem ke specifickým potřebám seniorů při řízení vozidla, začali vybavovat vozidla potřebnými bezpečnostními systémy, které mají alespoň částečně pomoci seniorům s ovládáním vozidla.

„Pro úspěšné zvládnutí složitého úkolu, jakým je řízení motorových vozidel, je potřeba mnoha kognitivních schopností. Řízení vyžaduje schopnost identifikovat a věnovat pozornost relevantním informacím a na straně druhé ignorovat nepodstatné informace v dopravní situaci. Taktéž odpovídající reakční časy jsou rozhodující pro zamezení kolizí a reakční doba se prodlužuje s věkem řidiče. Dalším aspektem pro řízení jsou exekutivní funkce. Exekutivní funkce klesají v průběhu stárnutí jedince. Exekutivní funkce jsou odpovědné za regulaci a kontrolu kognitivních procesů, včetně pracovní paměti, logického myšlení, řešení problémů, jakož i plánování. S věkem dochází i k poklesu různých rozměrů pozornosti, jako je vizuální pozornost, selektivní pozornost, rozdělená pozornost, udržení pozornosti (tj. bdělost) a přesouvání pozornosti z jednotlivých podnětů.“ (Centrum dopravního výzkumu: Mladí řidiči a senioři, 12. ledna 2015, odst. 8).

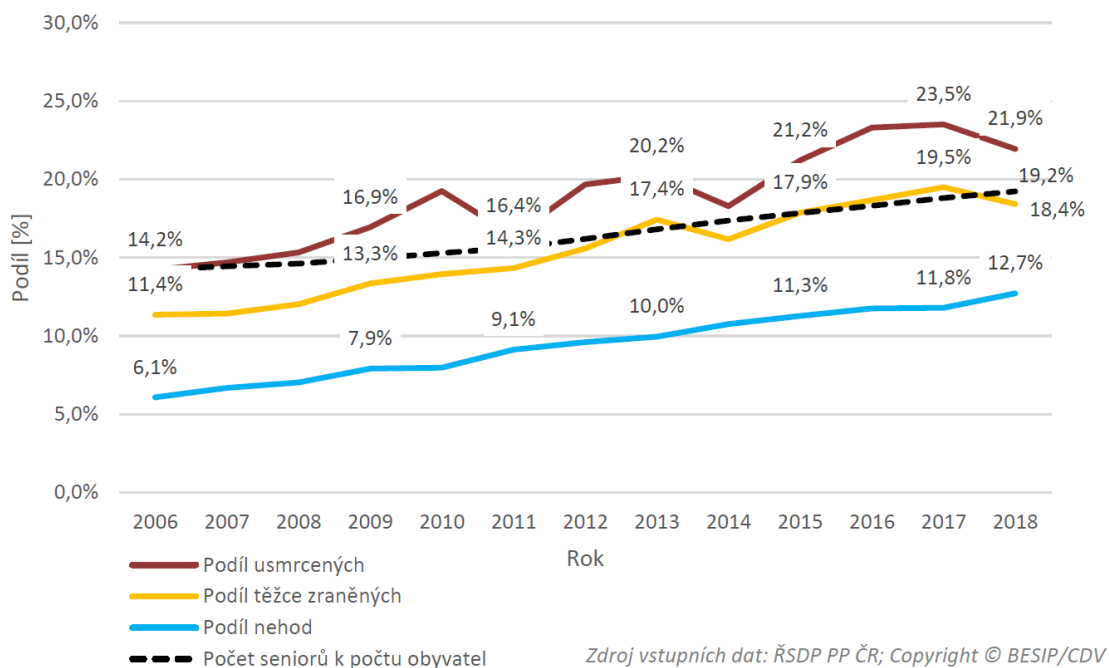
3.3 Dopravní nehodovost seniorů

Úbytek kognitivních a exekutivních funkcí ve vyšším věku, stejně jako zhoršený zdravotní stav a užívání léků vedou k vyšší nehodovosti a zranitelnosti seniorů v dopravě (McGwin, G., Sims, R. V., Pulley, L., & Roseman, J. M., 2000).

Podobný trend a rostoucí počet dopravních nehod seniorů v ČR dokazuje i statistika Ministerstva dopravy ČR znázorněná na obrázku č. 3 – Podíl počtu nehod usmrcených a těžce zraněných seniorů (65+) v ČR k celku.

Každá pátá osoba usmrcená na českých silnicích byla ve věku 65 let a více. Hlavní příčiny dopravních nehod seniorů jsou projevy tvrdohlavosti, trvání na svých právech, vyučování neukázněných řidičů, přeceňování svých možností až nekritičnost k úbytku potřebných schopností. U starších osob se setkáváme rovněž s neochotou se učit novým prvkům, se sníženou schopností přizpůsobit se změněné situaci v silničním provozu spočívající hlavně v její vyšší hustotě a intenzitě, nepochopení nových rozměrů silniční dopravy, provádění neočekávaných reakcí a atypického jednání či svérázného řešení problémových situací. Senioři mají rovněž více zažitých stereotypů a menší pružnost v přizpůsobivosti novým podmínkám, což vede k vážným selháním v neznámých či nečekaných situacích. V praxi se to poté projevuje jako snížení jízdních výkonů, zařazování častějších přestávek, vyhýbají se problémovým místům s vysokou dopravní zátěží, anebo, v případě zdravotních komplikací, vzdáním se na čas řízení vozidla (Centrum dopravního výzkumu: Je starší řidič za volantem rizikovým prvkem silničního provozu? 7. března 2007, odst. 9).

Graf č. 3 – Podíl počtu nehod usmrcených a těžce zraněných seniorů (65+) v ČR k celku



Zdroj: Besip: Podíl počtu nehod usmrcených a těžce zraněných seniorů (65+) v ČR k celku

3.4 Možnosti zachování komfortu při řízení vozidel seniory

Pro samotné starší osoby je řízení vozidla důležitou součástí života. Smyslem proto není zcela vyloučit seniory z dopravy. Umožňuje jim být stále aktivními, samostatnými, soběstačnými a obslužnými. V mnohých případech je pro ně řízení i pomocí druhým např. dovoz dětí do školy či partnera k lékaři. Úplný zákaz řízení by jim způsobil úbytek psychického i fyzického pohodlí a částečně je vyloučil ze společnosti, protože používání náhradních způsobů dopravy (hromadná doprava, jízdní kolo, pěší chůze aj.) je pro ně mnohdy nemožná (zdravotní důvody, odloučená bydliště apod.).

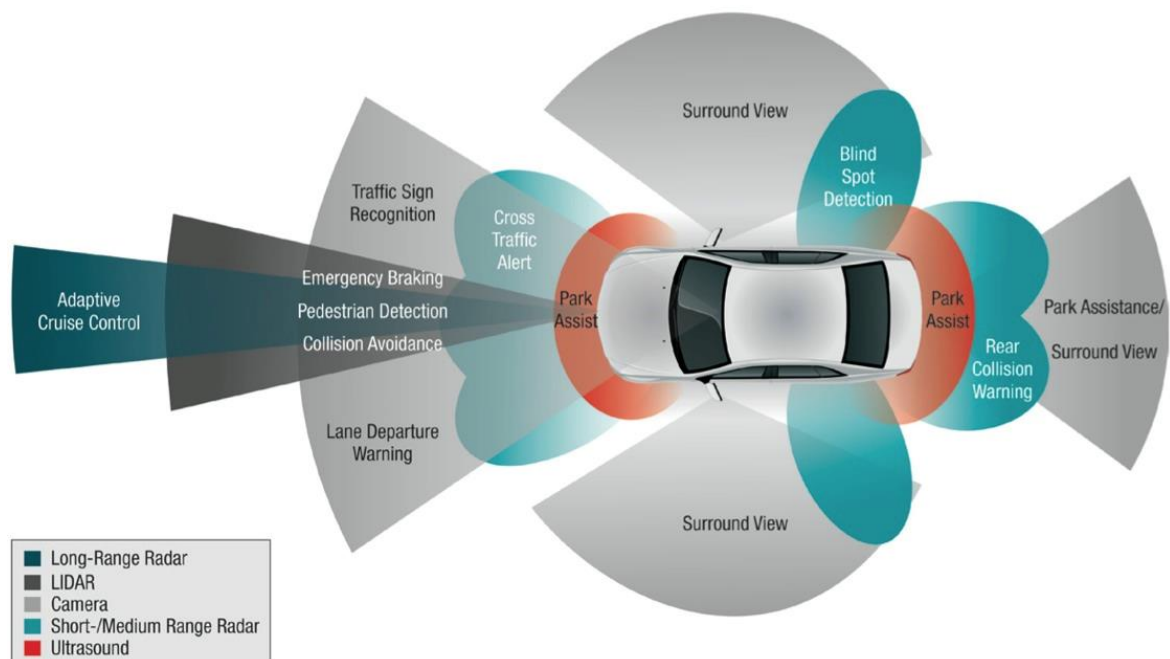
Na skutečnost stárnoucí populace a nutností reakce na odlišné požadavky aktivních seniorů za volantem reagují i výrobci automobilů, kteří se snaží vybavit vozidla systémy, které mohou starším osobám pomoci s bezpečným řízením vozidla, větší ochraně jich samotných i ostatních účastníků silničního provozu. Systémy mají alespoň částečně eliminovat jejich snížené kognitivní, sensorické a fyzické schopnosti.

V oblasti prvků aktivní bezpečnosti se jedná především o systémy kontroly mrtvého úhlu (Blind Spot Detect), funkce nouzové brzdy City, systém sledování jízdního pruhu (Lane Assist), automatický parkovací asistent, systém rozpoznání únavy řidiče (Driver Alert),

system automatického brždění a mnoho dalších. Oblast pasivních prvků bezpečnosti přináší nejen seniorům možnost aktivní ochrany cestujících (Crew Protect Assistant), systém chránící chodce v případě střetu s vozidlem, prevenci poranění krční páteře a podobně (Budský, nedat.).

Ilustrační náhled vyvinutých chytrých systémů ve vozidlech, které mohou pomoci seniorům v bezpečném řízení ukazuje obrázek č. 3 – Ukázka kamerových systémů doplněné senzorovými technologiemi ve vozidle.

Obrázek č. 3 - Ukázka kamerových systémů doplněné senzorovými technologiemi ve vozidle



Zdroj: <https://www.bdti.com/InsideDSP/2013/10/23/TI>

3.5 Význam zachování mobility ve vyšším věku

Pojem mobilita je hojně využíván v mnoha souvislostech a významech. Přesná definice tohoto termínu je složitá a souvisí především s kontextem, v jakém toto slovo používáme. Pro účely této práce bude stačit upřesnit definici mobility prostorové, která však neoznačuje jen prosté přemístování se z jednoho místa na druhé. Suen a Sen (2004) přicházejí s mnohem komplexnější definicí, podle které je mobilita schopnost cestovat tehdy, kdy člověk chce a kam chce, o možnostech cestování je informován, ví, jak ji má využívat, je schopen je využít a má prostředky k tomu, aby je využil.

Co všechno obsahuje pojem mobilita uvádí například i Metz (2000), podle kterého je mobilita:

- cestování s cílem dosáhnout určitého místa nebo osoby,
- pocit nezávislosti a sebeúcty,
- zkvalitnění životních funkcí a zdraví,
- zapojení se do společnosti, aktivit, ke kterým je potřeba být mobilní,
- vědomí, že existuje možnost cestování, kterou může kdykoliv použít.

I přes veškerá úskalí vyššího věku, popsaná v předchozích kapitolách, spočívající především v nutnosti zdravotních prohlídek, případně i dalších lékařských vyšetření, zhoršování zdraví, kondice i psychiky, je důležité, aby byla mobilita seniorů zachována co možná nejdéle. Je to jedna ze základních podmínek kvality jejich života, která ovlivňuje jejich soběstačnost a osobní spokojenost, a to nejen jich samotných, ale i celých jejich rodin, příbuzných a známých. A proto by témata dopravy a bezpečnosti v seniorském věku měla patřit mezi hlavní. *„Mobilita se řídí celou řadou faktorů a samotný věk se na ní podílí poměrně málo. K přelomu dochází kolem 75 let. Do této doby jsou obecně lidé mobilní, i když dopravní chování s se řídí různými vzorci.“* (Strnadová, 2016, odst. 6).

Důležitým pojmem ve vyšším věku i v souvislosti se zachováním dopravní mobility je kvalita života člověka v důchodu. *„Kvalitu života je třeba hodnotit z perspektivy různých vazeb, které jsou porovnatelné s hierarchií potřeb člověka. Mezi ně patří základní schopnosti a faktory, jakými jsou například: autonomie, soběstačnost, schopnost rozhodování, zachování smyslových schopností, udržení sociálního podpůrného systému, určitý finanční standart, pocit užitečnosti pro jiné, pocit štěstí, morálky apod.“* (Hrozenská, Dvořáčková, 2013, 27). Tuto skutečnost je potřeba si uvědomit především v okamžicích rozhodování o ukončení řídičské kariéry seniora, ať už ze zdravotních či jiných důvodů.

Důležitou skutečností je, že proces stárnutí probíhá velmi individuálně, nelze tedy jednoznačně říci, že by všichni senioři dovršením 75. roku života museli odevzdat řídičské oprávnění. *„Starší lidé jsou stereotypně považováni za homogenní skupinu, která se vyznačuje množstvím negativních vlastností. Bez ohledu na individuální rozdíly jsou staré osoby považovány za nepružné, unavené, vyhořelé, protivné, bezmocné, pomalé a nevykonné. Stereotypní přesvědčení a předsudky by mělo vystřídat individuální posuzování každého člověka.“* (Thorová, 2015, 467).

Dnešní generace seniorů v době svého dospívání a mladé dospělosti považovala umění ovládnutí automobilu za všeobecné vzdělání. Řidičské oprávnění získali buď v rámci studií na střední škole či odborném učilišti, případně později na povinné vojenské službě. Běžně se tedy můžeme setkat s tím, že současní pětadesátníci mají třeba již od devatenácti let řidičské oprávnění na téměř všechny skupiny vozidel (od motocyklu, osobního auta, nákladního auta, traktoru a mnohdy až po autobus). V současné době tvoří kategorii seniorů generace, které nejsou od mládí zvyklé chodit pěšky a také jsou současní senioři aktivnější než předchozí generace, a to zvyšuje jejich nároky na mobilitu (Hjorthol, 2012). Předurčuje to tedy nárůst řidičů v seniorském věku a nutnost zabývat se řídiči seniory, jakožto nově vzniklé početné skupině na silnicích, hodně i do budoucna.

Zachování mobility seniorů ale nesmí být na úkor ohrožení bezpečnosti jich samotných nebo bezpečnosti ostatních účastníků silničního provozu. Je proto nutné zvážit možnost dalšího řízení vozidla z mnoha různých úhlů pohledů.

„Nevhodné posouzení, jež by vedlo k tomu, že lidé přijdou o řidičský průkaz v situaci, kdy ještě stále mohou bezpečně řídit automobil, je z řady důvodů nežádoucí. Za prvé, míra smrtelných nehod cyklistů a chodců vyššího věku je mnohem větší, než je tomu u starších řidičů motorových vozidel. Automobil jim tedy v důsledku skýtá větší bezpečí. Starší lidé v té době již navíc často přestali jezdit na kole, zčásti kvůli problémům s rovnováhou. Rozloučit se s automobilem pro ně často znamená také rozloučit se zčásti se společenským životem. Z toho důvodu může být ztráta výhod plynoucích z řízení původcem značné tísně, poklesu sebevědomí a důstojnosti a může dané osobě zkomplikovat každodenní činnosti, nakupování a sociální kontakty.“ (Šucha, 2017, 124).

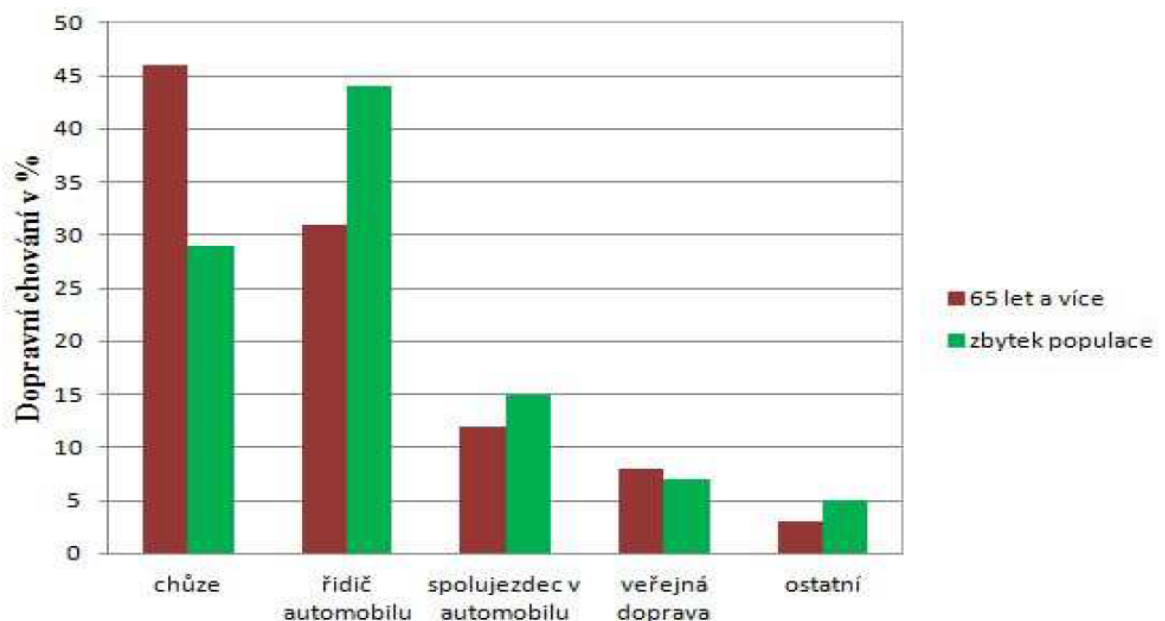
Vzhledem k faktům uvedeným v přechozích kapitolách, týkajících se především neoddiskutovatelnosti stárnutí populace, podle kterých budou v brzké době tvořit lidé nad 65 let až 25 % z celkové populace a velkého zájmu této skupiny osob o zachování mobility, je potřeba se o tuto oblast více zajímat. Pokud seniory nelimituje zdravotní situace, finanční podmínky či snadná dostupnost jiné dopravy, chtějí zůstat co nejdéle mobilní. Vychází to hlavně ze skutečnosti, že současní pětadesátníci a starší si přivykli řízení vozidla již jako mladí, jsou na automobil od mládí zvyklí, je to jejich životní styl a často potřebovali automobil i ve svém produktivním věku v zaměstnání. Ze statistiky Ministerstva dopravy ČR vyplývá, že z necelých dvou milionů osob nad 65 let má řidičský průkaz kolem 1,37 milionů osob a vzhledem k trendům stárnutí populace se bude procento řidičů nad 65 let stále zvyšovat. Otázka zachování mobility těchto osob bude nabývat i dále na významu,

protože je to žádoucí pro kvalitní život starších občanů, které dnešní svět i podmínky nutí k pohybu, nejen z důvodů pracovních, ale i volnočasových. Řízení vozidla je tedy pro seniory nejen právo, ale i jakási nutnost či povinnost.

„Být mobilní je podstatným znakem moderního života v rozvinutých zemích. Lidé potřebují jezdit do práce, za přáteli, k lékaři, nakupovat; cestování může být i významnou volnočasovou aktivitou. V souvislosti s populačním stárnutím v průmyslových zemích a s hrozící sociální exkluzí starších lidí nabyla na významu otázka jejich mobility.“ (Schmeidler, 2005, 29).

Statistiky Ministerstva dopravy ukazují, že 70 % seniorů nad 65 let věku vlastní automobil. Použití alternativních způsobů dopravy je pro starší osoby mnohdy nemožné, a navíc určité způsoby mobility ztrácejí u seniorů na oblibě. Jak uvádí níže Graf č. 4 – Dopravní chování seniorů ve srovnání s ostatními, tak lidé nad 65 let nejčastěji chodí pěšky anebo používají automobil, následuje přemísťování se jako spolujezdec v automobilu, méně používají veřejnou dopravu a jiné další způsoby přepravy. Do jisté míry je to způsobeno jejich zhoršeným zdravotním stavem, ale také růstem požadavků na komfort a méně namáhavý způsob dopravy.

Graf č. 4 - Dopravní chování seniorů ve srovnání s ostatními



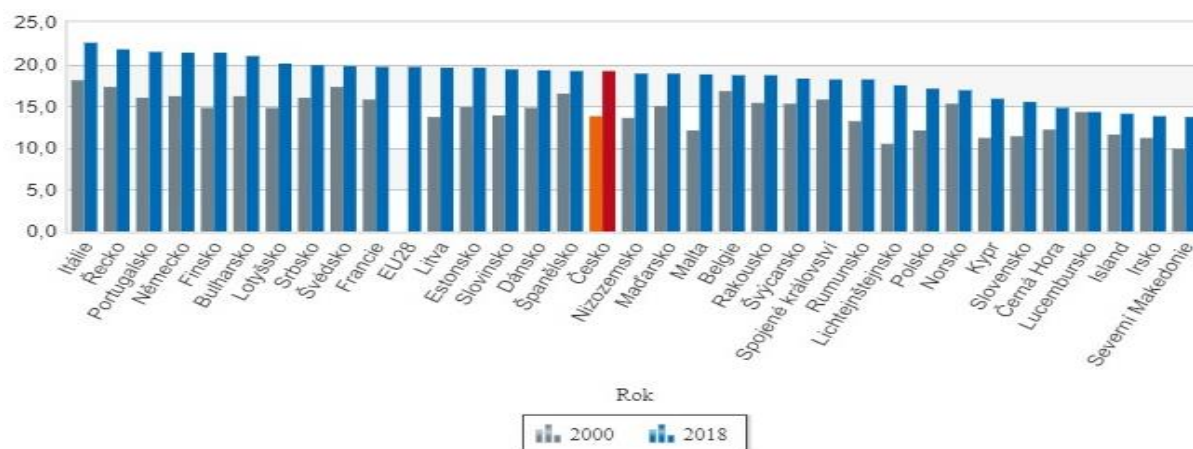
Zdroj: Lukesová, D. (2017). *Bezpečnostní charakteristiky řidičů seniorů z pohledu bezpečnosti silničního provozu* (Diplomová práce). Získáno 4. února 2020 z <https://dspace.vutbr.cz/handle/11012/65630>

Výše uvedený graf a statistika Ministerstva dopravy naznačují nezvratitelný trend, že starších osob za volantem bude přibývat a budou čím dál tím běžnějšími a častějšími účastníky silničního provozu. Zachování jejich mobility je pro společnost i samotné seniory velmi důležité, proto si bude muset společnost na jejich aktivní pohyb na silnicích zvyknout. V současné době ještě ve společnosti převažuje jakási „*intolerance řidičské populace, zejména mladších ročníků, a menší ochota akceptovat účast starších osob v silničním provozu jako rovnoprávných partnerů. Naopak respekt a tolerance vůči starším řidičům v silniční dopravě je výrazem kulturní úrovně jedince, ale i řidičské populace jako celku a v konečném důsledku i celé společnosti.*“ (Centrum dopravního výzkumu: Je starší řidič za volantem rizikovým prvkem silničního provozu? 7. března 2007, odst. 11).

Společnost by tedy neměla podléhat mýtům, stereotypům a předsudkům o stáří. Nejčastějším mýtem o stáří je již zmíněná homogenita celé skupiny, ale ne všichni staří lidé mají stejné vlastnosti a stejné potřeby. Mezi další příklady mýtů o stáří patří „*mýtus falešných představ – jedná se o přímou úměru mezi životní spokojeností seniorů a materiálním komfortem, zjednodušující demografický mýtus – jedná se o spojitost stáří s pensionováním, mýtus, tzv. nicnedělání pensistů, kteří se již nepodílejí na pracovním procesu, mýtus ignorace starých lidí – staří lidé jsou vnímáni společností jako nepotřební, a proto patří na okraj společnosti.*“ (Haškovcová, 1990, 42). Většinou se s těmito předsudky o starších řidičích setkáváme u mladých řidičů, kteří mají zcela jiný pohled na situaci na silnicích.

Jak už bylo několikrát zmíněno, je stárnutí populace jeden ze současných významných demografických trendů nejen v ČR a v Evropě, ale v celém světě (viz Graf č. 5 – Procentuální zastoupení populace ve věku 65 let a více v jednotlivých státech Evropy v letech 2000 a 2018). A proto nelze v řízení vozidla ve vyšším věku spatřovat jen nevýhody. Senioři jsou jako řidiči opatrní, defenzivní a mají s řízením vozidla mnohaleté zkušenosti. Málokdy řídí pod vlivem alkoholu, nejezdí nepřiměřenou rychlostí, nepředjíždějí v rizikových podmínkách a nevyskytuje se u nich rizikové chování za volantem. Tyto jejich přednosti alespoň částečně vyvažují nedostatky, které jim vyšší věk přináší. Společnost se musí připravit na to, že bude řidičů seniorů přibývat, budou běžnou součástí provozu na pozemních komunikacích. Paušalizování starších osob není možné, stárnutí je velmi individuální záležitost a je možné proti času a negativním průvodním jevům stárnutí aktivně bojovat (například zájmovými činnostmi, společenským životem, zaměstnáním apod.).

Graf č. 5 – Procentuální zastoupení populace ve věku 65 let a více v jednotlivých státech Evropy v letech 2000 a 2018



Zdroj: <https://www.czso.cz/csu/czso/seniori>

Nutnost zachování dopravní mobility seniorů a osvobození se od mýtů o stáří je úkol pro celou společnost. Je důležité, aby senioři měli možnost pokračovat v řízení i ve vyšším věku a udržovali své dovednosti v řízení na dobré úrovni, a to i tehdy, když nastává úbytek některých duševních a tělesných schopností. Významnou skutečností je si uvědomit, že jim „osobní řízení vlastního vozidla umožňuje určitou nezávislost, mobilitu, možnost kontaktů, realizace naplánovaného způsobu života v důchodu. Často také představuje subjektivně poslední pojitko s předchozím aktivním obdobím a příslušností k „normální“ populaci. Ztráta způsobilosti k řízení motorových vozidel a následné odebrání řidičského průkazu jsou proto často provázeny dramatickou emoční reakcí, pocity křivdy, vyřazení ze společnosti. Proto rozhodnutí o odebrání řidičského průkazu u staršího řidiče musí být velmi citlivé, individuální a uvážené.“ (Centrum dopravního výzkumu: Je starší řidič za volantem rizikovým prvkem silničního provozu? 7. března 2007, odst. 9). Každý senior stárne různě rychle, proto by se více než na chronologický věk mělo hledět na to, jak dlouho senior vlastní řidičský průkaz, jaké má zkušenosti, průměrný počet najetých kilometrů, počet dopravních nehod a závažných přestupků. Většinou tyto skutečnosti přímo souvisí s důležitostí zachování dopravní mobility.

VÝZKUMNÁ ČÁST

4 VÝZKUMNÝ PROBLÉM

V této kapitole si kladu za cíl objasnění výzkumného problému, cíle výzkumu a vyslovení výzkumné otázky, která se vztahuje k výše uvedené teoretické části a bude mapovat situaci vztahu automobilu a seniorů, především postojů seniorů k řízení vozidla a významu mobility v jejich životě. Představím zde problém, který chci vyřešit a položím si otázky, na které chci znát odpověď.

4.1 Výzkumný problém

V teoretické části této práci jsem nastínila vývoj automobilismu ve světě, který se začal pozvolna formovat před přibližně 130 lety a od poloviny minulého století se rozpoutal masový vývoj a rozmach používání automobilů. Fenomén automobilu s sebou nese jen pozitivní stránky spočívající v komfortu přemístování se, převážení osob a nákladů či v sociálním postavení, ale také stránky negativní, a to hlavně znečišťování ovzduší, hustý provoz, vznik nových silnic a parkovacích míst, zdravotní potíže spojené s nedostatkem pohybu či ekonomické dopady (nejen zvýšené výdaje osob, které automobil vlastní, ale také světová situace na trhu s ropou).

Ruku v ruce se zvyšováním počtu automobilů se zároveň zvyšuje i počet řidičů těchto automobilů, na které jsou od počátku kladeny požadavky a podmínky, které musí řidič splnit, aby mohl vozidlo řídit. Tyto požadavky se v průběhu času neustále zpřísnují, s cílem eliminovat z provozu osoby, které za volant nepatří. Do toho všeho zasahuje ještě fakt, že téměř v celém světě dominuje trend stárnutí populace, a tudíž se za volantem automobilů objevují čím dál tím více častěji lidé vyššího věku. Seniori tvoří mezi řidiči nezanedbatelnou část a jsou skupinou, která s sebou nese jistá specifika. Většinou se jedná o řidiče, kteří mají dostatek zkušeností, jejich jízda je rozvážná, defenzivní a opatrná. Na druhé straně ale můžeme spatřovat i jistá omezení, a to především z důvodu úbytku kognitivních a exekutivních funkcí, většinou z důvodu vyššího věku či zdravotních problémů. Neměli bychom ale zapomínat na to, že dopravní mobilita je pro kvalitu života seniora důležitá a nemělo by být starším osobám právo na řízení vozidla bezdůvodně odpíráno.

Seniorům v dopravě je potřeba se věnovat, zmapovat situaci a jejich postavení v provozu, zjistit jejich problémy, se kterými se při řízení vozidla setkávají a případně tomu přizpůsobit nejen právní úpravu, ale také automobily, které lidé ve vyšším věku řídí.

Na téma seniorů v dopravě byly a jsou prováděny výzkumy po celém světě a zkoumají tento vztah z různých úhlů pohledu. Výzkumy zaměřující se na nehodovost seniorů v ČR provádí organizace BESIP, např. Elgner, J. (2019): Stárnoucí populace. Dílčí cíl Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020. Dále například výzkum, který se zabýval tím, zda jsou senioři opravdu rizikovou skupinou v dopravě a otázkami výběru bezpečnostních opatření – Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková, J. (2008): Bezpečná mobilita starších osob v dopravě. Výzkum od Langford, J., Methorst, R., & Hakamies-Blomquist, L. (2006): Older drivers do not have a high crash risk – a replication of low mileage bias se zabýval srovnáním nehodovosti seniorů a ostatních řidičů vzhledem k počtu najetých kilometrů. Zkoumáním vnímání rizika při řízení vozidla u seniorů se zabýval výzkum Siren, A., Kjær, M.R. (2011): How is the older road user's perception of risk constructed. A mohli bychom najít mnoho dalších výzkumů týkajících se tématu seniorů a jejich účasti v dopravě při řízení automobilu.

4.2 Cíle výzkumu

Vzhledem k výše popsané problematice v teoretické části a úvodu praktické části, si v této bakalářské práci kladu za cíl zmapovat situaci řízení automobilu seniory a jejich postoje k řízení vozidla, a to vzhledem k jejich vyššímu věku, narůstající hustotě provozu a neustále modernizujícím se vozidlům. Dalším cílem je nalézt situace, které seniorům činí v provozu největší potíže a čím si myslí, že je to způsobeno. Zkoumat budu rovněž názor starších lidí, co se v provozu změnilo oproti době, kdy řídit začali. A také zjistit, co by v provozu nebo ve vozidle ocenili, co by jim pomohlo s komfortem a bezpečností řízení. Zabývat se budu rovněž významem dopravní mobility v životě seniora, co tím získává a co by ztratil s nemožností použít automobil. Cílem je mapování vnímání provozu vozidel a řízení vozidel očima seniorů, včetně návrhu na zlepšení jejich postavení.

4.3 Výzkumné otázky

Na základě zmíněné problematiky vztahu mezi automobilem a seniorem, popsaného výzkumného problému a předložených výzkumných cílů, spočívajících v mapování situace

při řízení vozidel seniory, jsem si stanovila tyto výzkumné otázky, na které budu v následujícím výzkumu hledat odpovědi:

1. V čem bylo řízení vozidla jiné před cca 40 lety, kdy s řízením vozidla současní senioři začínali?
2. Co by seniorům pomohlo k většímu komfortu a bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích?
3. Je zachování dopravní mobility pro seniory důležitým prvkem jejich života v důchodu?

Tyto výzkumné otázky tvoří základní oblasti zkoumání a v jejich rámci obsahuje výzkum ještě několik dalších podotázek, které do výzkumu přispěly mnoha zajímavými informacemi a byly získány od respondentů nad rámec výzkumných otázek, aby posloužily k upřesnění, ujasnění a zpestření tématu.

„Otázka vymezuje centrum našeho zájmu (co nás zajímá nejvíce) a také jeho hranice (co všechno chceme brát v potaz a co již ne).“ (Říháček, T., Hytych, R., 2013, 45).

5 TYP VÝZKUMU A POUŽITÉ METODY

Vzhledem k povaze výše uvedeného výzkumného problému, který vychází z teoretické části této práce, a stanoveným cílům, budu v praktické části používat kvalitativní přístup, který je charakteristický tím, že zkoumá daný fenomén do hloubky. Kvalitativní přístup je typický tím, že *„úkol výzkumníka tu není přímo působit a měnit objekt výzkumu, ale spíše naopak, pozorovat tento objekt ze všech možných úhlů a perspektiv.“* (Ferjenčík, 2010, 243). Senioři mohou vnímat fenomén automobilu a jeho řízení odlišně, a proto není možné k nim přistupovat kvantitativně, a navíc kvalitativní metoda výzkumu může přispět k tomu, že budou získány podrobnější a doplňující informace, který by kvantitativním výzkumem nemusely být zachyceny.

Cílem kvalitativního výzkumu je odkrýt význam informací formou nenumerického šetření a interpretace, testuje formulované výzkumné otázky, kvalitativně je formuje, vytváří nové otázky a vytváří teorii. Mezi hlavní kvalitativní metody patří například: případové studie, etnografie, zakotvená teorie, zkoumání vyprávění založených na zkoumání jazyka, entometodologie a konverzační analýza, analýza diskurzu, sémiotiky, analýza dokumentů a textů (Metody výzkumu, nedat.). Typický je princip jedinečnosti, neopakovatelnosti, procesualnosti, dynamiky a kontextuálnosti (Mioviský, 2006). Toto je typické i pro vnímání provozu seniory, situace se mění a každý senior vnímá každou situaci jinak. Odlišné je také řešení složitějších situací, protože jsou doprovázeny jiným časovým obdobím, zdravotním stavem a dalšími okolnostmi, které zrovna daný člověk prožívá.

Jako metodu kvalitativního výzkumu, vzhledem ke stanoveným výzkumným otázkám, cílům a povaze problematiky, jsem vybrala zakotvenou teorii (grounded theory method, označována jako GTM). Tato teorie umožňuje abstraktní, teoretické uchopení daného jevu. Umožňuje nám zkoumaný jev pojmenovat, lépe mu porozumět v souvislostech, vytvořit teorii a v neposlední řadě i úspěšněji jev předvídat a ovlivňovat. Je zakotvená v datech (odtud její název), neopírá se tedy o intuici a spekulace. Jedná se o komplexní přístup, od hledání výzkumné otázky až po publikaci výsledné teorie (Řiháček, T., Hytych, R., 2013).

6 SBĚR DAT A VÝZKUMNÝ SOUBOR

V této kapitole objasním způsob, jakým byl vybrán výzkumný vzorek, popíši charakter výzkumného souboru, místo sběru dat, metody tvorby, zpracování a analýzy dat. Popíši zde rovněž provedení pilotního šetření a následných úprav. V poslední subkapitole zmíním také etické hledisko výzkumu a ochranu soukromí.

6.1 Výběr výzkumného vzorku

Specifická povaha cílové skupiny mě vedla k volbě nepravděpodobnostní metody výběru vzorku. Konkrétně se jednalo o kvótní záměrný výběr, který byl v průběhu výzkumu rozšířen o metodu sněhové koule, protože jsem se chtěla setkat hlavně se seniory, kteří mě alespoň trochu znají a vědí, že se v oblasti dopravy pohybují, od čehož jsem si slibovala jejich větší otevřenost, sdílnost, pravdivost a vyvarování se pocitu možnosti zneužití informací. Kvótní proto, abych měla skupiny vyvážené podle pohlaví, což mi umožní následně provést srovnání podle pohlaví a zjistit, zda je mezi pohlavími v sesbíraných datech nějaký rozdíl. Hledala jsem tedy stejný počet mužů a žen, kteří splnili všechny níže uvedené kritéria.

Pro výše uvedený výběr jsem si stanovila kritéria a všechna tato kritéria museli splnit všichni účastníci, jinak nebyli zařazeni do výzkumu. Stanovením níže uvedených kritérií jsem si zajistila, že se do výzkumu dostali pouze respondenti, kteří budou schopni bez problémů odpovědět na všechny otázky. Respondenti museli být:

1. muži a ženy starší 65 let,
2. držitelé platného řidičského oprávnění,
3. aktivní řidiči.

Dále jsem již nerozlišovala jak často řídí, jak dlouho vlastní řidičské oprávnění či žijí na vesnici nebo ve městě, kolik kilometrů ročně ujedou jako řidiči automobilu nebo zda vozidlo, které řídí, je jejich vlastní. Toto všechno se vyprofilovalo až v průběhu interview a při zpracování a analýze dat umožnilo další zajímavá srovnání. Nakonec se mi podařilo skupinu seniorů mužů „z města“ vyvážit se skupinou seniorů mužů „z vesnice“ a rovněž se mi to stejné podařilo i u žen, takže polovina žen byly seniorky „z města“ a druhá polovina byla z „vesnice“.

Pro získání respondentů jsem využila především seniory ze své rodiny a známé, ale protože žijí na vesnici a nechtěla jsem výsledky výzkumu zkreslit, tak jsem oslovila i kolegy v práci, kteří mi doporučili další seniory ze svých rodin, kteří žijí ve městě, abych získala porovnání mezi seniory pohybujícími se většinou na vesnicích a v menších městech a seniory, kteří se účastní provozu ve větším městě. Výzkum tedy probíhal na vesnicích na Třinecku a v městě Havířově.

S prvním respondentem bylo provedeno pilotní šetření, na kterém jsem si chtěla ověřit, zda porozumí všem otázkám, zda nejsou otázky zavádějící či nejednoznačné, anebo je potřeba se v průběhu rozhovoru ještě na něco doptat nebo respondenty více navést tak, abych získala co nejvíce potřebných informací pro následné provedení analýzy dat. Protože byly informace získané z pilotního šetření vyhovující, provedla jsem jen drobné úpravy ve formulaci otázek (zjednodušení jejich znění a uvedení konkrétních příkladů) a vyřadila jsem otázku týkající se udání počtu ujetých kilometrů za rok jako řidiči automobilu, protože to vedlo spíše k hádání, tipování a údaje takto zjištěné jsem nepovažovala za přesné, spolehlivé a relevantní. Uvedeného respondenta z pilotního šetření jsem rovněž zahrнула do výzkumu, protože jsem nijak zásadně do znění otázek nezasáhla a jeho výpovědi byly zcela dostačující. Vzhledem k tomu, že se jednalo o kvalitativní přístup k výzkumu, oslovila jsem celkem 16 seniorů, na kterých se prokázala dostatečná saturace a počet respondentů jsem považovala za vyhovující.

6.2 Popis výzkumného souboru

Kvalitativního výzkumu pro účely této bakalářské práce se zúčastnilo 16 respondentů, z toho bylo 8 mužů a 8 žen. Průměrný věk muže byl 72,1 let a ženy 68,5 roku. A jak už jsem uvedla výše, tak byli ve výzkumu 4 muži a 4 ženy z města a 4 muži a 4 ženy z vesnice. Skupiny byly tedy vyvážené podle pohlaví i podle místa bydliště. Drobně se lišily jen v průměrném věku. Celkový soubor o 16 respondentech měl průměrný věk 70,3 let, medián věku byl 68,5 roku, nejnižší věk v souboru byl 65 let a nejvyšší byl 80 let, směrodatná odchylka byla 4,6 let.

Respondenty jsem si označila postupně tak, jak jsem s nimi interview prováděla v rozdělení na muže a ženy. Výzkumný soubor tedy tvoří Muž1 – 8 a Žena1 – 8.

Přehledně uvádím informace o pohlaví, věku a bydlišti níže v tabulce č. 1 – Popis výzkumného souboru.

Tabulka č. 1 – Popis výzkumného souboru

	Věk	Bydliště		Věk	Bydliště
Muž1	68	vesnice	Žena1	67	vesnice
Muž2	69	vesnice	Žena2	79	město
Muž3	75	vesnice	Žena3	66	město
Muž4	80	město	Žena4	65	vesnice
Muž5	73	město	Žena5	68	vesnice
Muž6	67	vesnice	Žena6	66	vesnice
Muž7	71	město	Žena7	68	město
Muž8	74	město	Žena8	69	město

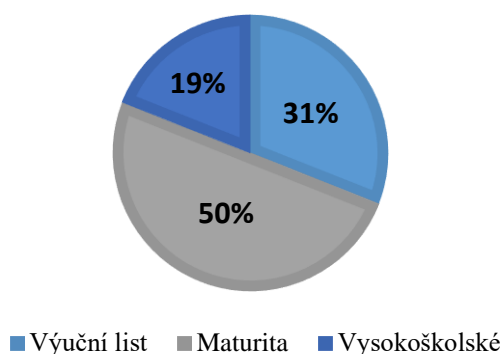
Následující tabulka přináší přehled dalších sociodemografických údajů o respondentech, které budou využity pro srovnání skupin ve výzkumu – Tabulka č. 2 – Další sociodemografické informace o respondentech.

Tabulka č. 2 – Další sociodemografické informace o respondentech

	Nejvyšší dosažené vzdělání	Počet let držení řidičského oprávnění	Stáří řízeného vozidla	Frekvence usedání za volant
Muž1	výuční list	40	2	téměř denně
Muž2	výuční list	40	26	asi 3x týdně
Muž3	maturita	55	3	denně
Muž4	výuční list	60	9	denně
Muž5	vysokoškolské	52	11	denně
Muž6	maturita	46	8	denně
Muž7	maturita	49	13	asi 5x týdně
Muž8	vysokoškolské	51	10	denně
Žena1	maturita	43	13	4x týdně
Žena2	výuční list	54	14	2 - 3x týdně
Žena3	maturita	41	11	denně
Žena4	výuční list	41	14	denně
Žena5	maturita	46	9	asi 3x týdně
Žena6	maturita	47	11	denně
Žena7	maturita	47	12	1 - 2x týdně
Žena8	vysokoškolské	45	2	denně

Z hlediska vzdělání byly skupiny nepatrně nevyvážené. Vzdělání na střední škole zakončené výučním listem bez maturity uvedli 3 muži a 2 ženy. Středoškolského vzdělání s maturitou dosáhli 3 muži a 5 žen. A vysokoškolské měli 2 muži a 1 žena. Graficky znázorňuje rozdělení nejvyššího dosaženého vzdělání graf č. 1.

Graf č. 6 – Rozdělení nejvyššího dosaženého vzdělání výzkumného souboru



Průměrný počet let držení řidičského oprávnění byl u mužů 49,1 roku a u žen 45,5 roku. Celkový soubor 16 respondentů měl průměr 47,3 let a medián 46,5 roku. Nejdelší držení řidičského oprávnění bylo 60 let a nejkratší 40 let. Směrodatná odchylka souboru byla 5,9 roku.

Co se týče průměrného věku vozidla, které dotazování respondenti řídí, tak byl u mužů 10,3 roku a u žen 10,8 let. Celkově dosáhl soubor průměrného stáří vozu 10,5 roku, medián byl 11 let a směrodatná odchylka 5,7 roku. Nejstarší auto mělo 26 let a nejmladší 2 roky.

6.3 Metody tvorby dat

V rámci kvalitativního výzkumu této bakalářské práce byla k tvorbě dat použita metoda polostrukturovaného rozhovoru (interview) a pozorování. Původně jsem chtěla sbírat data pomocí dotazníkové metody, ale protože jsem pracovala se staršími osobami, a hlavně z důvodu možnosti vyplnění dotazníku jinou osobou a strachu z neochoty spolupracovat, jsem zvolila metodu osobního setkání a sběr dat pomocí polostrukturovaných interview. Od dotazníkové metody byla nejbližší možností volba strukturovaného rozhovoru, ten by mi ale neposkytl dostatečný kontext, který jsem pro zodpovězení výzkumných otázek potřebovala. Kdybych naopak zvolila nestrukturovaný rozhovor, nemusela bych dostat odpovědi přesně k tématům, která mě zajímala.

Před samotným započítím interview jsem si dopředu připravila osnovu s otázkami, na které jsem se oslovených respondentů dotazovala. Soubor otázek pro interview jsem rozdělila do čtyř oblastí. Před samotným započítím dotazování respondenta jsem se představila, informovala jsem je o účelu použití získaných informací a způsobu zaznamenávání dat. Dále jsem hovořila o tom, že interview bude rozděleno do čtyř oblastí a před poděkováním za poskytnutí interview jsem respondentovi předala své telefonní číslo. Vyžádala jsem si rovněž před započítím interview od každého respondenta ústní informovaný souhlas s účastí ve výzkumu. Náhled připravené osnovy pro interview uvádím v příloze č. 4 – Schéma polostrukturovaného interview.

V první části výše uvedeného interview jsem zjišťovala demografické a další faktografické údaje o respondentovi. Zaznamenala jsem si pohlaví, věk, nejvyšší dosažené vzdělání, dále zda žije na vesnici nebo ve městě, jak dlouho vlastní řidičské oprávnění, jak často usedá za volant a jaké je stáří vozu, které řídí.

V druhé části jsem se zaměřila na mapování, jak současní senioři vnímají řízení v dnešní době oproti době před cca 30-40 lety, kdy řídit začínali. Zajímalo mě, jaká byla dříve situace na silnicích, jestli řídili raději dříve nebo dnes a zda jim přibývajících roky působí nějaké potíže s řízením vozidla, zda si to uvědomují a pociťují. U první otázky jsem v průběhu interview nabízela možnosti, v čem by mohli vidět rozdíl, např. ve slabším provozu, agresivních řidičích, menším počtu silnic apod.

Třetí část interview měla za cíl hledat situace, které jsou pro seniory obtížné, vyhýbají se jim nebo které jim činí potíže. I zde jsem nabízela situace, které jim připadají složité, zda jsou to křižovatky, dálnice, parkování, silný provoz atd. Dále jsem se snažila zjistit, zda by se rádi více vzdělávali a zúčastňovali se přednášek o novinkách v provozu na pozemních komunikacích či praktickým nácvikům určitých situací. A poslední otázku v této části jsem zaměřila na popis pocitů, které u nich při řízení vozidla převažují, zda řídí s radostí, těší se na každou cestu, zda se projedou i jen tak bez cíle. Nebo jestli řídí jen z povinnosti nebo jsou dokonce ve stresu či se cítí bezmocní.

Poslední částí jsem se snažila zjistit, jak velký význam má dopravní mobilita v jejich životě a co jim přináší. Nejdříve jsem se zajímala o nejčastější cíle jejich cest automobilem. Na to jsem navázala otázkou, co by pro ně znamenala ztráta řidičského průkazu a tím i možnosti řídit vozidlo. Zda by pro ně ztráta mobility byla významná a jak by tuto případnou ztrátu nahradili jinými způsoby dopravy za svými potřebami.

Přirozenou součástí každého interview je pozorování a jakožto doplňková metoda přinesla do výzkumu další informace o jednotlivých respondentech. Nezaměřovala jsem se na konkrétní prvky neverbální komunikace, pozorování probíhalo nestrukturovaně a u každého respondenta jsem si po ukončení interview zapsala pár poznámek o projevech, které jsem si zapamatovala a které mi připadaly důležité a přínosné. Zápis z pozorování respondentů uvádím na konci záznamu z interview pod označením Poznámka: Záznam z pozorování.

Sběr dat formou interview byl prováděn většinou u jednotlivých respondentů doma, případně u mě doma a se seniory z Havířova většinou v mé kanceláři v zaměstnání, v jednom případě u seniora doma v Havířově. Sběr dat jsem zahájila v lednu a dokončen byl v polovině února. Všechny interview proběhly formou osobní schůzky, proběhly bez problémů a ve všech případech v příjemné atmosféře. V průběhu konání interview nebyly přítomny další osoby.

Na schůzku s respondentem jsem byla vybavena záznamovým archem, který byl ve stejné podobě jako je přepis strukturovaného interview v příloze č. 5 – Přepis interview s respondentem Muž1, jen byl na více stran, protože jsem si nechala více místa pod každou otázkou pro záznam odpovědi respondenta. Do takto upraveného záznamu jsem si během interview činila zápis o výpovědi respondenta. Respondenty jsem seznámila se skutečností, že si budu v průběhu interview zapisovat jejich výpovědi, nikdo proti tomu nic neměl a spolupráce proběhla ve všech případech výborně. Záznam polostrukturovaných interview do podoby audiozáznamů jsem zamítla z toho důvodu, že jsem pracovala se staršími lidmi, kteří se obecně k elektronice a moderním věcem staví odmítavě a s nedůvěrou, a navíc mají strach ze zneužití. Tuto skutečnost jsem si ověřila na prvních dvou respondentech, kterých jsem se dotázala, zda jim bude příjemnější, když si budu interview nahrávat nebo když si budu zapisovat. V obou případech odpověděli, že preferují ruční zapisování odpovědí a že budou se mnou maximálně spolupracovat (hovořit pomaleji, zopakovat důležitou věc, promyslet si odpověď apod.). Jsem si vědoma nedostatků, které metoda ručního zapisování přináší. Mohla jsem se okrást o další informace, které jsem třeba nestihla zaznamenat nebo jsem si nevšimla některých prvků neverbální komunikace. Při provádění záznamů jsem byla maximálně pečlivá, třeba jsme se k odpovědi s respondentem i vraceli a snažila jsem se zachytit hlavně podstatu toho, jak to respondent myslí. V interview pro potřeby této práce nešlo ani tak o množství materiálu, ale o zjištění podstaty odpovědi. Zaznamenané odpovědi

jsem poté převedla do elektronické podoby a jeden příklad uvádím v příloze č. 5 – Přepis interview s respondentem Muž1.

Průměrná doba trvání jednoho interview se pohybovala kolem 35 minut.

6.4 Metody zpracování a analýzy dat

Prvním krokem při zpracování dat bylo jejich přepsání z ručně zaznamenané formy do elektronické podoby, abych s nimi mohla dále pracovat např. v počítačovém programu ATLAS.ti a využít ho pro kódování, vytvoření kategorií a hledání vztahů mezi jednotlivými kategoriemi. Ručně zaznamenaná data jsem nijak nečistila, snažila jsem se je přepsat tak, jak jsem si je zaznamenala, korekturou jsem jen odstranila gramatické chyby a přepisy. Respondenti měli po ukončení rozhovoru možnost do poznámek nahlédnout a přečíst si zaznamenaná fakta. Opakovaně jsem si data pročítala, abych se detailně seznámila s jejich obsahem.

Následně jsem začala hledat a generovat počáteční kódy, tzn. identifikovala jsem data, která by mohla být významná při zodpovídání na výzkumné otázky. Jednalo se tedy o fázi otevřeného kódování. Takto jsem kódovala všechna získaná data a jednotlivé pasáže jsem označila jednoslovným nebo několikaslovným kódem s cílem vystihnout její podstatu. Pracovala jsem rovněž s tištěnou verzí elektronických záznamů, ve kterých jsem hledala metodou vytváření trsů hlavní myšlenky a témata respondentů. Ruční práce, vzhledem k docela malému množství slovního materiálu, byla snadná a přehledná.

Vytvořené kódy jsem pak spojovala do kategorií, podle toho, jak se podobala jejich témata a přistoupila jsem k hledání vztahů mezi jednotlivými kategoriemi. Tuto fázi můžeme nazvat jako axiální kódování. A znovu jsem si pomohla metodou zaznamenávání tužkou na papíře. Opakovaným pročítáním získaných dat jsem kategorie a subkategorie měnila a upravovala. K určování hlavních témat jsme použila i techniku vytváření myšlenkových map.

Posledním úkolem bylo popsat vztahy mezi vytvořenými kategoriemi a ke každé výzkumné otázce najít ústřední téma, které se v získaných datech opakovalo a odpovídalo tak odpovědím nejvíce respondentů. Tuto fázi můžeme označit jako selektivní kódování.

6.5 Etické aspekty výzkumu

Všechny respondenty jsem před započítím interview informovala o výzkumu, kterého se stanou součástí. Byli informováni o skutečnosti, že poskytují materiál ke zpracování ve výzkumné části mé bakalářské práce a seznámila jsem je krátce i s obsahem a cílem této práce a výzkumu. Zároveň jsem respondenty požádala, zda by mohli odpovídat pravdivě, podle sebe. Vysvětlila jsem respondentům, že žádná odpověď není ani správná ani špatná, jen chci vyslechnout jejich názor na dané téma. Dále jsem účastníky požádala, zda bychom mohli být u interview sami, abychom měli klidné prostředí a nebyli rušeni žádnými vnějšími vlivy.

Respondentům jsem nepředložila písemný informovaný souhlas, sdělila jsem jim ústně, že je jejich účast ve výzkumu zcela dobrovolná a pokud si v průběhu interview rozmyslí, že nechtějí pokračovat, tak je to jejich právo. A také kdykoliv po ukončení výzkumu mohou požádat o nepoužití jejich materiálu. Rovněž byli informováni, že všechny sdělené údaje budou anonymizovány, a že si veškeré jimi sdělené skutečnosti budu zapisovat. Po ukončení rozhovoru dostali všichni respondenti možnost do mnou zaznamenaných poznámek nahlédnout a pročíst si je.

Dále jsem účastníkům sdělila, že za poskytnutí odpovědí jim nenáleží žádná odměna. Se všemi podmínkami výzkumu všichni respondenti souhlasili. Všechny informace, které jsem jim sdělila byly pravdivé.

Respondentům jsem předala své telefonní číslo a domluvila jsem se se všemi, že pokud budou mít ještě nějaké otázky k výzkumu nebo budou mít zájem o přečtení si bakalářské práce, tak mají možnost se se mnou telefonicky domluvit.

Účastníky jsem nevystavila situaci, která by mohla vést k porušení etických zásad ani žádné etické riziko z výzkumu necítím. Ani po ukončení výzkumu se žádné etické aspekty nevynořily a nedošlo k žádné újmě.

7 PRÁCE S DATY A JEJÍMI VÝSLEDKY

Výše zmíněné postupy a metody použiji při práci se sesbíranými daty a ke získání požadovaných výsledků. V této kapitole práci s daty popíši ve členění podle výzkumných otázek. Budu pracovat se třemi oblastmi, ve kterých uvedu hlavní kategorie a podkategorie. U každé podkategorie uvedu i počet respondentů, kteří se s danou odpovědí ztotožnili a odpovídali na ni stejně.

U jednotlivých kategorií použiji i doslovné výroky respondentů, které budu uvádět kurzívou, protože se jedná o přímé citace toho, co řekli.

Cílem této kapitoly je zpracovat odpovědi všech respondentů tak, aby poskytovaly ucelený obraz dané problematiky, a také toho jak skutečnost vnímá většina seniorů a nalézt odpovědi na stanovené výzkumné otázky.

7.1 Výzkumná otázka č. 1 – Analýza situace na silnicích dříve a dnes

Tuto oblast jsem se snažila prozkoumat pomocí tří otázek, které jsem všem respondentům položila. Vyhodnocení rozdělím rovněž do tří oblastí, které kopírují zodpovězené otázky a tím zmapuji, jak vnímali situaci na pozemních komunikacích seniori v dřívějších dobách (cca před 40 lety) a jak ji vnímají dnes.

1. Kategorie: Rozvoj a modernizace automobilismu

Skoro všichni respondenti uvedli, že pocítují rozdíl mezi dnešním provozem na pozemních komunikacích. Viděli v tom jednu nebo i více příčin, ze kterých jsem vytvořila subkategorie:

Slabší provoz na pozemních komunikacích (15)

Napříč pohlavími, vzděláním, délkou držení řidičského oprávnění, místem bydliště a dalšími faktografickými údaji, většina respondentů uvedla, že tolik vozidel jako dnes na silnicích nejezdilo, a tudíž nebyl tak silný provoz jako dnes. Pouze jedna žena uvedla, že nedokáže srovnat provoz dříve a dnes, protože dříve neřídila, nezajímalo jí to. Do práce chodila pěšky a jejich vozidlo řídil manžel. Například Muž8 uvedl: „*Ale provoz tak silný*

nebyl, dneska mě to štve, že je všude tolik aut, na každé křižovatce dlouho stojím, nemám kde zaparkovat, všichni spěchají jako by hořelo.“

Menší agrese řidičů na pozemních komunikacích (14)

V této subkategorii respondenti uvedli, že cítí dnes na silnicích větší agresi, než tomu bylo dříve. Pociťují to hlavně v neustálém spěchu a bezohlednosti vůči ostatním účastníkům silničního provozu. Uvedli rovněž, že se jim to nelíbí. Dříve řidiči jezdili pomaleji a klidněji. Například Muž6 uvedl: *„A jezdilo se více slušně, řidiči se více respektovali...“* Dvě respondentky uvedly, že nedokáží posoudit a srovnat míru agrese na silnicích dříve a dnes. Jedním z důvodů bylo, že si to nedokáží vybavit a další uvedla, že je to z důvodu, že v té době tolik neřídila a danou zkušenost nezaznamenala.

Menší výkon provozovaných vozidel (8)

I v této subkategorii se respondenti shodli, ale jejich odpovědi již nebyly tak jednoznačné jako v předchozích subkategoriích. Snadněji a jednoznačněji se zde vyjadřovali muži, kteří se o tuto oblast více zajímají, mají i delší řidičskou praxi a sami vozidlo vlastní. Co se týče provozovaných vozidel, tak většina respondentů uvedla, že dříve byly vozidla méně výkonná, méně vybavená, komfortní, menší. Muž7 například uvedl: *„Auta nebyly takové tanky jako dnes.“* A dále například Muž8 řekl: *„Dříve auta nebyly takové fára jako dneska, nebyly tak silné, žádná výbava...“*. Osm oslovených respondentů se k uvedenému tématu neuměla vyjádřit, protože se o vozidla tolik nezajímají.

Menší počet silnic a dálnic (4)

Stejně jako předchozí subkategorie, tak ani tato nedopadla tak jednoznačně. Ne všichni respondenti si dokázali situaci v době, kdy začínali řídit, vybavit v souvislosti se sítí pozemních komunikací. Odpověď, že silnic a dálnic bylo dříve méně a byly v horším stavu než dnes, uváděli spíše muži a vyjadřovali se častěji o dálnicích. Skutečnost, že silnice byly dříve přibližně stejné jako dnes, uváděly častěji ženy, ale většinou vyjádřily odpověď s nejistotou „asi“ bylo silnic stejně jako je jich teď. Například Žena8 uvedla: *„Silnic bylo asi i dříve tolik.“*. Situaci nedokázali posoudit většinou respondenti žijící na vesnici a jako důvod toho, že situaci posoudit nedokáží uváděli, že se pohybovali spíše po místních komunikacích a necestovali často nikam dál. Složitější bylo odpovědět na tuto otázku spíše pro dotázané ženy.

2. Kategorie – Obliba řízení vozidla

V této oblasti jsem požádala respondenty, aby vyjádřili, zda řídili vozidlo raději dříve, v době, kdy získali řidičský průkaz nebo řídí raději dnes. Zajímaly mě rovněž důvody, proč tomu tak je, co se jim opravdu na dnešním provozu a vozidlech líbí více než dříve. Požádala jsem je o vyjádření výhod, které vidí v dnešních vozidlech, možnostech cestování a podmínkách provozu na pozemních komunikacích.

Modernější a vybavenější automobily (13)

Dotázaní respondenti v této subkategorii viděli pozitiva v novějších, komfortnějších a bezpečnějších vozidlech, vybavených pomocnými asistenty, navigacemi apod. Přikláněli se k této odpovědi spíše řidiči senioři muži, kteří žijí ve městě a kteří řídí relativně nové automobily. Ale i respondenti z vesnice se vyjadřovali pozitivně k modernějším vybavenějším vozidlům, například Muž1 řekl: *„Rád v něm jezdím, je moderní, spoustu toho umí, takové jsem dříve neměl.“* I ženy ocenily technické vymoženosti v moderních vozidlech, například Žena8 spokojeně řekla: *„Výhodou je určitě auto, pohodlné, nové, umí spoustu věcí pohlídat, pomůže mi s parkováním. Byla jsem celý život takový technický typ, tak si to auto opravdu užívám, už si asi nové nekoupím, ale to, co teď mám, se mi moc líbí a jezdím s ním ráda.“*

Kvalitnější síť silnic a dálnic (10)

Další významnou subkategorii, která se v kategorii Obliby řízení vozidla vyskytla, byla kvalitnější síť silnic a dálnic. Jako výhodu tohoto uváděli respondenti zvýšení rychlosti v přemísťování se z jednoho místa na druhé, větší počet dálnic, více obchvatů kolem měst, lepší značení dopravních směrů a více doplňujících informací na silnicích či kvalitnější povrch komunikací. Muž3 vypověděl: *„Na silnicích jsou aktuální informace třeba o počasí, kolonách, značení je myslím lepší, než bylo dříve.“* Žena7 uvedla: *„Ale silnice jsou přehledné, široké, označené, dobře se po nich jezdí...“*

Možnost cestování do zahraničí (4)

Subkategorie týkající se možnosti cestování i mimo ČR měla zastoupení u čtyř respondentů, kteří uvedli, že se za hranice republiky rádi podívají a nebojí se cesty autem. Například názor Ženy3 zněl: *„A jsem ráda, že můžeme jezdit i za hranice, sice nás to s manželem unavuje, ale do Maďarska si do termálů dvakrát za rok zajedem.“*

3. Kategorie – Překážky v řízení vozidla

Touto oblastí jsem zakončila mapování situace na pozemních komunikacích u seniorů v době, kdy řídit začínali a v době dnešní. Předchozími otázkami jsem se snažila respondenty naladit na srovnání těchto dvou období, aby zavzpomínali a vybavili si co nejvíce z té doby. Diskutovali jsme doposud ale jen o srovnání situace, která panuje na pozemních komunikacích a opomíjeli jsme další důležitou součást provozu na pozemních komunikacích a tou je řidič samotný, v mém případě tedy řidič specifický, řidič senior. U této třetí otázky jsem se přímo zeptala, zda pocítují nějaká omezení při jízdě automobilem, která by mohla být způsobena přibývajícím roky jejich života. Opakovaly se nejvíce tyto odpovědi:

Zdravotní stav (8)

Respondenti nejčastěji vyslovili omezení, která souvisí se zhoršeným zrakem a nutností korekce brýlemi. Například Žena2 uvedla: *„No a huř vidím, to je jasné, ale dávám si brýle, nebojte...“*. Druhou nejčastěji zmiňovaným omezením v souvislosti se zdravotním stavem, byla zhoršená hybnost a s tím související potíže při nastupování a vystupování z vozidla. Výpověď Ženy6 zněla: *„Před pár lety jsem byla na operaci s kyčlí, tak se mi do auta špatně nastupuje a vystupuje, měla jsem s tím problém i před operací. To mě omezuje.“*

Složitost dopravy (8)

I problém spojený se složitými situacemi v provozu na pozemních komunikacích se objevil v odpovědích respondentů často. Uváděli, že se takovýmito situacím snaží vyhýbat, protože se nedokáží rychle zorientovat a rozhodnout. Bojí se tedy chybných úkonů, pozdních reakcí a následků, které tím mohou vzniknout. Složitě situace jsou pro dotázané seniory stresující a jsou z nich nervózní. To potvrdil i Muž7: *„Nerad se pouštím někam dále, kde to neznám. Nejezdím již ani moc po dálnicích, protože se tam jezdí rychle a je to pro mě stresující.“* Podobně reagovala i Žena7: *„Čím jsem starší, tím více se vyhýbám složitým místům a jezdím třeba jinudy, i když je to delší cesta.“*

Únava při řízení (7)

Další významná subkategorie, která se v kategorii Překážky v řízení vozidla vyskytla, se týkala únavy za volantem, především při delších cestách či situacích, které vyžadují vyšší míru koncentrace. Například Muž3 uvedl: *„Nejezdím už dlouhé trasy, a když přece jen jedu dál, tak většinou jedu s manželkou.“*

Tabulka č. 3 – Subkategorie a kategorie: Analýza situace na silnicích dříve a dnes

ANALÝZA SITUACE NA SILNICÍCH DŘÍVE A DNES	
Subkategorie	Kategorie
<i>Slabší provoz na pozemních komunikacích (15)</i>	1. kategorie: Rozvoj a modernizace automobilismu
<i>Menší agrese řidičů na pozemních komunikacích (14)</i>	
<i>Menší výkon provozovaných vozidel (8)</i>	
<i>Menší počet silnic a dálnic (4)</i>	
<i>Modernější a vybavenější automobily (13)</i>	2. kategorie: Obliba řízení vozidla
<i>Kvalitnější síť silnic a dálnic (10)</i>	
<i>Možnost cestování do zahraničí (4)</i>	
<i>Zdravotní stav (8)</i>	3. kategorie: Překážky v řízení vozidla
<i>Únava při řízení (8)</i>	
<i>Složitost dopravy (7)</i>	

7.2 Výzkumná otázka č. 2 – Analýza komfortu a bezpečí seniorů v dopravě

I tuto oblast jsem zkoumala pomocí tří otázek, které jsem všem respondentům položila a vyhodnocení provedu rovněž ve třech oblastech, které odpovídají položeným otázkám a tím zmapuji, jak vnímají senioři dnešní provoz na pozemních komunikacích z hlediska jejich komfortu řízení (jak se cítí za volantem) a bezpečí za volantem.

1. Kategorie: Problematické situace v provozu

Snad každý řidič vnímá určité situace na pozemních komunikacích jako složité či neoblíbené. Ne jinak je to i u řidičů seniorů. Zajímalo mě, co je pro ně složité, které úkony za volantem vnímají jako náročnější. Vyjádřili jednu nebo i více problematických oblastí, které uvádím v následujících subkategoriích:

Chodci a cyklisté (9)

Bez ohledu na pohlaví, vzdělání, délku držení řidičského oprávnění, místa bydliště a další faktografické údaje, většina respondentů uvedla, že jim činí potíže pohyb chodců a

cyklistů na pozemních komunikacích, především tedy neohleduplnost chodců či neosvětlení cyklisté. Vyvolávají v nich situace, kde na ně působí mnoho faktorů najednou, musí vnímat mnoho podnětů současně a zároveň se musí rychle rozhodnout. Například Žena6 uvedla: „...ale také neohleduplní chodci, kteří nepoužívají třeba chodník, nebo přebíhají silnici mimo přechody.“

Silný provoz (9)

Silný provoz se jako odpověď u řidičů seniorů, na otázku, zda vnímají některé situace v provozu jako problematické, často objevil, především v souvislosti s provozem kamiónů, což potvrdila Žena5: „Vadí mi velké množství aut a kamiónů na cestách.“ Například Žena8 odpověděla: „A občas jsem nervózní, když je provoz hodně hustý, nestíhám všechno sledovat.“

Jízda za snížené viditelnosti (6)

Do této subkategorie jsem zařadila odpovědi respondentů, kteří odpovídali, že jim činí problémy jízda za tmy, za deště, mlhy či sněžení. Žena7 uvedla: „Pokud nemusím, tak nejedím v zimě, když sněží, nebo také večer, kdy bych mohla třeba něco přehlédnout.“ A podobně i Žena3: „Nerada jezdím v zimě, když je nasněženo a v noci.“

Větší počet jízdních pruhů (4)

V této subkategorii rovněž část respondentů uvedla, že cítí v místech, kde je na pozemních komunikacích více jízdních pruhů v jednom směru jízdy, nejistotu a raději se těmto místům vyhnou. Situaci popsal Muž 5: „Ve městech je to více jízdních pruhů, kdy mě auta předjíždějí zprava, zleva, a ještě třeba na kruhovém objezdu.“

2. Kategorie – Zvyšování bezpečnosti

Zjistit od seniorů situace, které jim v provozu činí potíže, je jedna věc, ale na druhé straně jsem se pokusila také zjistit, co by jim pomohlo, aby běžné situace na silnicích jako problematické nevnímali a bylo pro ně řízení vozidla komfortnější a bezpečnější. Požádala jsem je tedy, aby si představili, že mají možnost se zdarma zúčastnit přednášky či školení pro řidiče. Zajímalo mě, na jakou oblast by měla být tato přednáška zaměřená, aby pro ně byla užitečná a pomohla jim s obtížnými situacemi v provozu na pozemních komunikacích. Nejčastěji se objevily tyto požadavky:

Novinky v zákoně o provozu vozidel (16)

Respondenti připustili, že se mnohdy od doby navštěvování autoškoly podrobněji neseznamovali se změnami v předpisech o provozu vozidel na pozemních komunikacích. Jako příklad uvádím odpověď Ženy8: *„Vyhlášku jsem si nečetla od autoškoly, tak bych asi byla ráda za informace, co se od té doby změnilo.“*

Praktický nácvik jízdních úkonů (9)

Ani praktické části přednášky by se oslovení respondenti nebáli a rádi by si ukázkovou jízdu, například s instruktorem, vyzkoušeli a nacvičili si různé úkony. Zajímalo by to i Muže6: *„Rád bych si vyzkoušel jízdu ve smyku a jiné triky s autem...“*

Používání nových systémů ve vozidle (5)

Senioři v odpovědích na tuto otázku zmiňovali, že mají k dispozici novější vozidla, vybavena různými moderními bezpečnostními prvky, které ovšem neumí používat, a proto se na ně nedokáží spolehnout. Uvítali by tedy, kdyby součástí nabízené přednášky byly i informace o používání nových systémů ve vozidle, jak vypověděl například Muž5: *„Některé bezpečnostní prvky v autě ani nevím, jak fungují a jak se zachovat při neočekávané situaci.“*

Řešení konkrétních situací v provozu (4)

Dále respondenti uváděli, že by jim stačilo vysvětlit konkrétní situace v provozu na pozemních komunikacích, protože projíždějí často jen jednu či více stejných tras a přímo na nich jsou místa, se kterými si nevědí rady a nejsou si jisti, zda je vyhodnocují správně. Muž2 se k tomuto vyjádřil: *„V hospodě s kamarády občas řešíme nějaké kuriozity, často pak hledám na internetu odpověď.“*

3. Kategorie – Psychické naladění při řízení

Oblast analyzující vnímání komfortu a bezpečí starších osob v dopravě, jsem zakončila otázkou na jejich pocity a psychické naladění v čase, který tráví za volantem či s jakým pocitem vyjíždějí na svou cestu vozidlem. Objevovaly se nejvíce tyto odpovědi:

Povinnost, odpovědnost (11)

Především ženy seniorky uváděly, že řízení vozidla je pro ně nutnost a jediná možnost, jak se přemístit z jednoho místa na druhé, protože by jinak musely žádat někoho jiného. Jako příklad uvádím Muže6: *„Pocit povinnosti být včas na místě...“*

Radost, svoboda (11)

Oproti odpovědím na předchozí otázku, se u radostného ladění za volantem shodovali hlavně muži, kteří uváděli, že řídí velmi rádi, je jim to blízké, čas za volantem si užívají, vyhledávají příležitosti k usedání do automobilu a jsou ve vozidle spokojeni a uvolnění. Odpovídala tomu i výpověď Muže1: „Řídím moc rád, není to pro mě problém, nemám při řízení potíže, takže u mě převažují pozitivní pocity, mám to rád, uvolním se.“

Nervozita (5)

Tato odpověď byla jednoznačnější u žen. Senioři uváděli pocit nervozity především ve spojitosti k cestami do větších měst, kde očekávají složitější situace, které nezažívají běžně a musí se rychle zorientovat. Častěji se tato odpověď objevovala u respondentů v souvislosti s nejistotou.

Tabulka č. 4 – Subkategorie a kategorie: Analýza komfortu a bezpečí seniorů v dopravě

ANALÝZA KOMFORTU A BEZPEČÍ SENIORŮ V DOPRAVĚ	
Subkategorie	Kategorie
<i>Chodci a cyklisté (9)</i>	1. kategorie: Problematické situace v provozu
<i>Silný provoz (9)</i>	
<i>Jízda za snížené viditelnosti (6)</i>	
<i>Větší počet jízdních pruhů (4)</i>	
<i>Novinky v zákoně o provozu vozidel (16)</i>	2. kategorie: Zvyšování bezpečnosti
<i>Praktický nácvik jízdních úkonů (9)</i>	
<i>Používání nových systémů ve vozidle (5)</i>	
<i>Řešení konkrétních situací v provozu (4)</i>	
<i>Povinnost, odpovědnost (11)</i>	3. kategorie: Psychické naladění při řízení
<i>Radost, svoboda (11)</i>	
<i>Nervozita (5)</i>	

7.3 Výzkumná otázka č. 3 – Analýza významu dopravní mobility ve vyšším věku

Poslední oblast provedeného interview se rovněž skládala ze tří částí, pomocí kterých jsem zjišťovala význam dopravní mobility v životě seniorů. Zajímaly mě nejčastější důvody jejich cest vozidlem. Požádala jsem respondenty, aby mi sdělili, jaké jsou cíle jejich jízd automobilem. Dále jsem zjišťovala, zda by byli schopni nahradit jízdy vozidlem jinou alternativou, vzhledem k jejich zdravotnímu stavu, bydlišti, návykům a finančním možnostem. Poslední část byla proto zaměřena na psychické dopady ztráty mobility. V této části jsem oslovené požádala, aby si představili situaci, že za volant nemohou usednout a sdělili mi, co by to pro ně znamenalo, v čem by je to omezilo, co by jim tato situace vzala.

1. Kategorie: Potřeba mobility

Nad otázkou nejčastějších cílů cest automobilem se většina dotázaných déle zamyslela a často uváděli, že nad tímto až tak komplexně nepřemýšleli a nesumarizovali si své cíle cestování. Nejčastější odpovědi byly:

Nakupování (16)

Tato odpověď nezaznívala jen jako nutnost dopravy potravin a dalších životně důležitých věcí do domácností, ale také ve spojitosti s koníčky nebo s místem bydliště, což dokazuje i výpověď Muže1: *„Jezdím často na nákupy, na chalupě člověk pořád potřebuje, pořád něco chybí, takže do obchodu.“*

Navštěvování příbuzných a známých (16)

Důležitou součástí života osob ve vyšším věku je společenský život, spočívající především v setkávání se s jinými lidmi, vrstevníky, příbuznými či osobami s podobnými zájmy. Společné trávení času ve společnosti jiných osob uváděli respondenti například jako Muž1: *„Zajedeme taky čas od času na návštěvu ke známým, a to je tak asi všechno.“*

Lékař (10)

Další častý cíl cestování automobilem je dán rostoucími zdravotními problémy starších lidí, kteří potřebují častěji k lékaři či do lékárny. Potvrdila to například Žena6, která

vypověděla: „*A taky potřebuji čas od času na kontrolu k lékaři a pak si vyzvednout léky v lékárně, které mi lékař předepsal.*“

Cestování (výlety) (6)

Některé cesty starších osob nemají cíl nebo není cíl na začátku cesty jednoznačný. Respondenti uváděli, že se čas od času „jen tak projedou“, aby se podívali, co je v okolí nového, rozhlíželi se po krajině nebo strávili společný čas ve vozidle, ve kterém si mohou povídat a vyřešit mnoho záležitostí. Uvedl to ve své odpovědi například Muž1: „*A taky se s manželkou jen tak občas někde projedeme, takový výlet tady po okolí, ne nijak daleko.*“

Navštěvování zájmových činností (5)

Mnoho seniorů si udržuje své zájmy, dokud je to jen trochu možné, což je jistě dobré, a žádoucí. Mnohdy k plnění svých zálib či dojížděním za svými zálibami potřebují automobil. Uvedl to například i Žena4: „*...občas vyrazím na nějakou výstavu nebo trh.*“

2. Kategorie – Alternativy dopravní mobility

V druhé části oblasti monitorující význam mobility v životě seniorů jsem se dotazovala, jaká možná řešení by připadala v úvahu v případě ztráty dopravní mobility. V této části se většina respondentů hodně zamýšlela a působili sklesleji. Cítila jsem z toho, že by to pro ně byla náročná životní situace, museli by změnit své obvyklé, zažité, nabyté chování a učit se něčemu novému.

Veřejná doprava (14)

Použití dopravních prostředků hromadné přepravy připadalo v úvahu častěji u respondentů s bydlištěm ve městě. Veřejnou dopravu by použili na pohyb po městě, z cest dál za město nebo mezi městy vyjadřovali spíše obavy. Výpověď Ženy8 zněla: „*Po městě bych to zvládla autobusem, ale dál za dětmi a vnoučaty nevím. Snad taky autobusem nebo by jezdili oni za mnou.*“

Pěšky nebo na kole (13)

Nahrazení automobilu pěší chůzí či jízdou na kole se u seniorů nesetkalo s velkou oblibou, ale na druhé straně nebylo zanedbatelnou položkou. Možnost pohybu pěšky či na kole souvisí do značné míry s fyzickou kondicí jedince a jeho zdravotním stavem. Urazit větší dálku tímto způsobem ve vyšším věku je pro mnohé nemožné. Žena2 poznamenala:

„Kolo, nyní mi děti pořídily elektrokolo, takže jízda není tak fyzicky náročná ...“ nebo Muž6 uvedl: „Určitě kolo, dokud budu moct a také pěšky se projdu rád.“

Odvoz příbuznými (9)

Tuto možnost uvedli oslovení respondenti, kteří ale zároveň dodávali, že by tím poklesla frekvence jejich jízd automobilem, protože by nechtěli neustále někoho žádat o pomoc. Museli by si více organizovat a kumulovat záležitosti, které potřebují vozidlem vyřešit nebo je úplně vypustit. Uvedu například výpovědi Muže1: „... nebo někoho poprosit o odvoz, to ale není tak jednoduché, dneska nikdo nemá na staré lidi čas.“

Taxi (3)

Stejně jako možnost nahrazení automobilu prostředky veřejné dopravy, tak i možnost použití taxi se častěji vyskytovala u seniorů z města, ale ne s tak významným rozdílem. Respondenti z vesnice uváděli, že ve svém okolí znají firmy, které provozují taxi a je možné je použít i na venkově. Ve městě připadalo v úvahu i použití speciálního senior taxi, které jezdí za nižší tarify. Jako uvedl Muž2: „Takže asi taxi do města.“

3. Kategorie – Psychické dopady ztráty mobility

Na rozdíl od předchozí kategorie, která mapovala praktické dopady ztráty mobility, se tato část zaměřuje na dopady psychické. Seniorů jsem se dotázala, co by pro ztrátu možnosti řídit vozidlo znamenala, co by to jim to v životě způsobilo a co by pociťovali. Při interview vyjádřili většinou tyto obavy:

Uzavřenost doma, pokles počtu zájmových činností (15)

Dojíždění za zájmovými činnostmi označili respondenti za jeden z nejčastějších důvodů svého usedání za volant. Proto by v případě nemožnosti řídit vozidlo, došlo k omezení navštěvování různých činností a vedlo by to k větší uzavřenosti doma. Žena8 například uvedla: „Určitě bych asi nechodila tolik nakupovat a určitě bych taky méně často viděla s dětmi a vnoučaty. Jednou to ale přijde, nemůže přeci řídit až do smrti.“

Závislost na ostatních (10)

Nezávislost je důležitým faktorem spokojeného stárnutí člověka. V případě její ztráty se objevují obavy z velké závislosti na ostatních lidech, což dotazování vyjádřili v negativním světle. Nechtějí být odkázáni na jiné, protože potřebují mít pocit, že se o sebe zvládnout postarat sami.

Ztráta svobody pohybu (8)

V této odpovědi respondenti nevyjadřovali ztrátu fyzickou, která spočívá v možnosti přemístit se z jednoho místa na druhé. Vyjádřili zde ztrátu pocitu svobody se pohybovat a přemísťovat, který spočívá ve vědomí, že mohou kdykoliv usednout za volant a vyrazit. Muž5 vyjádřil tuto skutečnost slovy: „Zařídil bych se jinak, ale už bych nemohl jet tehdy, kdy chci.“

Ztráta sebevědomí (6)

Většina oslovených respondentů již byla v době konání interview v důchodu, i když někteří z nich do práce alespoň občas dochází. Odchod z plného aktivního pracovního života působí většině osob snížení sebevědomí a sebehodnocení. Řízení vozidla je jednou z aktivit, které si z pracovního života do seniorského života nesou. Pokud by ztratili i možnost kdykoliv usednou za volant, byla by to pro ně další rána. Uvedl to Muž8: „Cítil bych újmu, byl bych méně nápomocný, užitečný, soběstačný.“

Tabulka č. 5 – Subkategorie a kategorie: Analýza dopravní mobility ve vyšším věku

ANALÝZA VÝZNAMU DOPRAVNÍ MOBILITY VE VYŠŠÍM VĚKU	
Subkategorie	Kategorie
<i>Nakupování (16)</i>	1. kategorie: Potřeba mobility
<i>Navštěvování příbuzných a známých (16)</i>	
<i>Lékař (10)</i>	
<i>Cestování (výlety) (6)</i>	
<i>Navštěvování zájmových činností (5)</i>	
<i>Veřejná doprava (14)</i>	2. kategorie: Alternativy dopravní mobility
<i>Pěšky nebo na kole (13)</i>	
<i>Odvoz příbuznými (9)</i>	
<i>Taxi (3)</i>	
<i>Uzavřenost doma, pokles počtu zájmových činností (15)</i>	3. kategorie: Psychické dopady ztráty mobility
<i>Závislost na ostatních (10)</i>	
<i>Ztráta svobody pohybu (8)</i>	
<i>Ztráta sebevědomí (6)</i>	

8 DISKUZE

Diskuzi k tématu jsem pro přehlednost rozdělila do čtyř samostatných částí. První tři části diskuze korespondují s položenými výzkumnými otázkami. Poslední kapitola diskuze obsahuje vyjádření k limitům provedeného výzkumu, k jeho praktickým přínosům a k možnostem dalšího zkoumání této problematiky.

Za cíl této práce jsem si určila mapování situace řízení automobilu seniory a jejich postoje k řízení vozidla, a to vzhledem k jejich vyššímu věku, narůstající hustotě provozu a neustále modernizujícím se vozidlům. Dále také hledání situací, které seniorům činí v provozu největší potíže a čím si myslí, že je to způsobeno a současně, co by mohlo pomoci se zvyšováním komfortu a bezpečností řízení. Zabývat se budu rovněž významem dopravní mobility v životě seniora, co tím získává a co by ztratil s nemožností automobil použít. Cílem je mapování vnímání významu dopravní mobility v životě seniorů, včetně praktických a psychických dopadů její ztráty.

Pro tvorbu dat jsem zvolila metodu polostrukturovaného rozhovoru, který jsem realizovala s 16 respondenty. Jednalo se o osoby starší 65 let, kteří jsou držiteli platného řidičského oprávnění a jsou aktivními řidiči. Výzkumný vzorek tvořilo 8 mužů a 8 žen. Průměrný věk mužů byl 72,1 let a průměrný věk žen byl 68,5 roku. Respondenti byli rozloženi rovnoměrně napříč pohlavími i bydlištěm. Polovina mužů byla z města Havířova a polovina z vesnic na Třinecku. Rovněž polovina žen byla z města a polovina z vesnice. Respondenti byli v úvodní části interview dotazováni na stáří vozidla, které řídí. Průměrné stáří vozidel bylo 10,5 roku. Podmínkou účasti ve výzkumu nebylo vlastnictví vozidla. Výzkumu se zúčastnil i manželský pár a oba manželé používali jedno vozidlo. Další dotaz na respondenty se týkal počtu let držení řidičského oprávnění. Řidičský průkaz vlastnili respondenti v průměru 47,3 let. Nejpočetněji uváděné nejvyšší dosažené vzdělání respondentů bylo středoškolské s maturitou, následovalo středoškolské s výučním listem a jako nejméně početné bylo uváděno vysokoškolské vzdělání.

V následující části budu diskutovat o jednotlivých oblastech výzkumu a rozdělím je do samostatných částí. Poznatky z jednotlivých částí se ale do velké míry prolínají, souvisejí spolu a navazují na sebe.

8.1 Výzkumná otázka č. 1 – V čem bylo řízení vozidla jiné před cca 40ti lety, kdy s řízením vozidla současní senioři začínali?

V teoretické části této práce jsem popsala prudký rozvoj automobilismu v posledních desetiletích, což dokazují i statistiky počtu vyrobených a provozovaných vozidel. Zmínila jsem i výhody a nevýhody používání automobilu. Především to, že je pro nás používání automobilu zvyk a obvyklé chování a že dle slov Kellera (1998) často řídíme, protože musíme, ne proto že chceme. Změnil se i přístup člověka k automobilu. Z původní potřeby převozu věcí či osob, jak uvádí Švandová (nedat.), se vyvinul prostředek poskytující člověku nejen užitek, ale i zábavu.

První výzkumná otázka se týká pohledu člověka na tuto měnící se situaci, postoje člověka k automobilu a rolí času v jejich životě. Myslím si, že tento trend dokáží popsat lidé, kteří poslední desetiletí vývoje zažili a mají možnost srovnat období před přibližně 40ti lety a dnes a poskytnout nám tím analýzu situace na silnicích dříve a dnes.

Stejně jako ukazují statistické údaje o stále narůstajícím počtu provozovaných vozidel, tak i oslovení respondenti potvrdili tuto skutečnost. Rozvoj a modernizaci automobilismu v posledních desetiletích vidí především v silnějším provozu na současných pozemních komunikacích, čímž potvrzují statistiky v teoretické části této práce. Další rozdíl na silnicích vidí senioři ve větší agresi současných řidičů. „*Vztek, agrese a vyhledávání vzrušení na silnicích upoutaly v posledních letech pozornost medií a veřejnosti*“ (Šucha et al., 2009, 75). Agresi za volantem vnímají dotázaní jako negativní, označují ji jako nebezpečné a nepřátelské chování, které se dříve na silnicích nevyskytovalo v takové míře jako dnes. V souvislosti s agresí uváděli respondenti i skutečnost, že dříve po silnicích jezdila méně výkonná vozidla, která neumožňovala rychlou a riskantní jízdu. A rozdíl vidí také v hustotě silnic a dálnic, kterých stále přibývá, především dálnic a složitých dopravních uzlů. Z výzkumu tedy vyplynulo, že rostoucí počet automobilů na silnicích s sebou nese i další efekty, jako například více agrese na silnicích, nutnost budovat nové silnice a dálnice a konstruovat výkonnější automobily k rychlejšímu překonávání delších tras.

Čím více vozidel se vyrábí, k více lidem se dostanou a tím větší nároky si lidé kladou na jejich kvalitu, aby jejich denní používání bylo komfortní a spolehlivé. Ruku v ruce v souvislosti s rozvojem automobilu se rozvíjí i oblasti související s dopravou (silnice, parkoviště apod.). I tento fakt vyplynul z odpovědí oslovených, kteří se shodovali na tom,

že dnešní vozidla řídí raději, a také se po současných silnicích pohybují raději než v době začátku jejich řidičské kariéry. Největší kredit současných vozidel vidí v moderních systémech a výbavě vozidel. Systémy hlídající například mrtvý úhel či parkovací asistent jsou u seniorů velmi oblíbené a umožňují jim pohodlněji změnit jízdní pruh, zařadit se z přípojovacího pruhu do průběžného pruhu či snadno zaparkovat. Vývojáři a výrobci vozidel jsou si toho vědomi a neustále se snaží vozidla doplňovat o další pomocné systémy. Tato skutečnost koresponduje s výzkumem *Adaptace člověka na asistenční systémy pro řidiče v motorových vozidlech* (Šucha et al., 2017), který uvádí odhad, že 90 až 95 % dopravních nehod je způsobeno selháním lidského faktoru. *„Cílem zkoumání lidského faktoru je zjistit, jak lze upravit funkce ve vozidle tak, aby se zlepšil výkon řidiče a snížil se výskyt a dopad jeho případných chyb. Jednou z cest k prevenci dopravní nehodovosti je vývoj inteligentních systémů ve vozidle.“* (Šucha et al., 2017, 14). Na druhou stranu, ale upozorňuje i na rizika těchto systémů. Víceméně v souvislosti s růstem počtu vozidel, ale také s moderní výbavou vozidel, roste i kvalita sítě silnic a dálnic, které umožňují nejen rychlejší a pohodlnější přemísťování se z jednoho místa na druhé, ale také použití některých pomocných systémů ve vozidle (navigace, asistent hlídání jízdního pruhu apod.), na tuto skutečnost jsme s oslovenými respondenty taky často narazili.

Při analýze situace na silnicích dříve a dnes jsem se dotazovala respondentů, co jim při řízení vozidla překáží s přibývajícím roky jejich života a co dříve vůbec neřešili či řešit nemuseli. Proces stárnutí člověka je bezesporu spojen s poklesem kognitivních a exekutivních funkcí, které jsou pro řízení vozidla důležité. Svátková (2010) uvádí, že pro bezpečnou jízdu jsou důležité především vizus, motorika a kognitivní funkce. Zhoršení jejich stavu s přibývajícím věkem je do jisté míry vyvážen dlouholetou řidičskou praxí, naučenými schémata řízení, odpovědným posouzením vlastního zdravotního stavu a zhodnocením nutnosti cestování. Můžeme v jejich případě hovořit o celkové vyzrálosti a zkušenosti (Centrum dopravního výzkumu: *Je starší řidič za volantem rizikovým prvkem silničního provozu?*, 7. března 2007). Této skutečnosti odpovídají i výsledky výzkumu v oblasti překážek v řízení vozidla, protože zde senioři na prvním místě uváděli, že jsou si vědomi omezení, která jim způsobuje jejich zhoršený zdravotní stav a jaký dopad mají na řízení. V souvislosti s vyšším věkem uváděli i vyšší únavu při řízení vozidla, nezvládání delších cest a také složitých dopravních situací. Únava je následkem zátěže v provozu. *„Únavě podléhá každý řidič. Nevyhne se jí začátečník, ani tzv. sváteční jezdec, ani řidič z povolání.“*

(Štikar et al., 2003, 129). Tuto skutečnost většinou řeší jízdou se spolucestujícím, vyhýbáním se komplikovaným dopravním situacím či volbou jiného dopravního prostředku.

Celkově mohu v této výzkumné otázce potvrdit, že senioři vidí rozvoj a modernizaci automobilismu v posledních desetiletích, který s sebou přinesl i zkvalitnění souvisejících odvětví. Zároveň starší lidé vnímají změny i u sebe a jsou si jich vědomi.

8.2 Výzkumná otázka č. 2 – Co by seniorům pomohlo k většímu komfortu a bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích?

V předchozí kapitole jsem si ověřila, že senioři sami vnímají současnou situaci na pozemních komunikacích jako rozdílnou oproti době, kdy řídit začínali. Dokazují to i statistiky neustále se zvyšujícího počtu provozovaných vozidel. S rostoucím počtem automobilů stoupají také nároky na silnice, jejich kvantitu, kvalitu, bezpečnost, vybavenost a také na množství parkovacích míst. To způsobuje, že jsou silnice neustále přeplněné, tvoří se zácpy, především v dopravních špičkách a mnohdy i několik minut hledáme místo k zaparkování. Na řidiče kladou tyto změny další nároky. Je potřeba se více koncentrovat na řízení, dávat pozor na zaparkovaná vozidla a zvládat zároveň všechny vymoženosti inteligentních systémů ve vozidlech.

Zajímala jsem se tedy o situace, které seniorům činí v provozu na pozemních komunikacích potíže. Co by jim s těmito obtížemi pomohlo? A jak se v současné době za volantem cítí. Člověk jako řidič hraje ústřední roli „*v systému člověk – prostředí – vozidlo – dopravní cesta – sociální dopravní struktura*“ (Havlík, 2005, 12). Myslím si, že je důležité zabývat se především lidským faktorem v dopravě, včetně zvyšování jeho komfortu a bezpečí. A s rostoucím věkem o to víc: „*Studie jízdy v reálné dopravní situaci ozřejmují některé těžkosti starších řidičů v uzlových dopravních bodech, přičemž jejich příčiny nejsou zcela jednoznačně objasněny. Pravděpodobně zde mají vliv emocionální příčiny (větší úzkost, méně sebevědomí, negativní sebeobrana).*“ (Štikar, Hoskovec, & Šmolíková, 2008, 12). Potvrdili to i oslovení respondenti ve výzkumu, kteří za problematické situace v provozu označili především pohyb chodců a cyklistů po komunikaci, větší počet jízdních pruhů, silný provoz, překonávání velkých vzdáleností, křižovatky či jízdu za snížené viditelnosti. Stejně problémy řeší i studie zabývající se vyhodnocováním problémových situací seniorů na silnicích, například tvrdí, že „*velmi účinnou možností vedoucí k ulehčení řízení starším lidem*

a také k zábran nehod je zpomalení a zjednodušení silničního provozu. Při omezených rychlostech silničního provozu mají senioři více času zachytit dopravní situaci, zhodnotit ji a přiměřeně reagovat. Totéž platí pro komplexnost dopravní situace. Čím jednodušší a přehlednější je dopravní situace, tím snáze ji starší řidiči zvládnou. Snížená rychlost provozu ve městě je proto pro staré lidi jako řidiče, chodce i cyklisty důležitým dopravním opatřením. Dále je třeba snížit na některých místech počet dopravních značek a změnit konfliktní světelnou signalizaci na křižovatkách (řidiči odbočující vlevo či vpravo mají spolu s chodci zelené světlo, je nutné oddělení fáze zelené pro různé účastníky dopravy).“ (Štikar et al.,2008, 12).

Na zjištění problematických situací v provozu jsem navázala otázkou, jak by se to dalo řešit? Co by seniorům pomohlo, aby se cítili za volantem pohodlně a bezpečně? Nejvíce by je zajímaly novinky v zákoně o provozu vozidel, protože se většinou od autoškoly na žádné školení či přednášku nedostali. Dále by uvítali rovněž možnost se zeptat na konkrétní situace v provozu, které jim činí potíže a také se seznámit s novými systémy ve vozidle, protože jejich vozidla jsou jimi vybavena, ale neznají je, neví, jak fungují a bojí se na ně spolehnout (především v případě parkovacího asistenta). Tyto skutečnosti by si rádi taky prakticky vyzkoušeli, což dokazují výsledky nejen tohoto výzkumu, ale i narůstající obliba účasti ve vzdělávacím programu bezpečné jízdy pod názvem „Jedu s dobou“, který je určen pro širokou aktivní motoristickou veřejnost seniorského věku nad 65 let. Projekt realizuje Asociace center pro zdokonalovací výcvik řidičů Autoklubu ČR. Vzdělávací program má teoretickou i praktickou část a je možné ho absolvovat v Třinci, Ostravě, Příbrami, Mostě, Jihlavě, Sosnové u České Lípy, Hradci Králové či Vysokém Mýtě) (Jedu s dobou, 2020). Zájem seniorů o další vzdělávání se v dopravě a udržení si dobré informační kondice potvrzuje i jejich vysoká účast na osvětovém neziskovém projektu na zvýšení bezpečnosti v dopravě s názvem Senior bez nehod, který probíhal v ČR v letech 2018 a 2019. Tváří tohoto projektu se stali herečka Jaroslava Obermaierová a herec a zpěvák Jiří Štědroň. Účast na přednáškách byla rovněž zdarma, byl financován z fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů, generálním partnerem byla Kooperativa a záštitu nad projektem měl BESIP, Ministerstvo zdravotnictví, Svaz měst a obcí ČR a spolek Senioři ČR. Přednášek se zúčastnilo téměř 18 000 seniorů a na podzim 2020 se plánuje pokračování projektu (Senior bez nehod, 2020).

Existence problematických situací v provozu na pozemních komunikacích i možnosti jejich řešení jsem zjistila v předchozích otázkách. Za důležitou součást komfortu a bezpečnosti řízení vozidel seniory považují i jejich psychické naladění za volantem. Zajímalo mě, zda jim narůstající provoz či zdravotní problémy natolik komplikují řízení, že za volant usedají neradi, či se mu dokonce vyhýbají. „*Na základě longitudinální studie z roku 2002 došli výzkumníci z Mayo Clinic v USA k závěru, že déle žijí optimističtí lidé na rozdíl od pesimistů (Maruta et al., 2002). K podobnému zjištění dospěl výzkum, který upozornil na negativní vliv neuroticismu a perfekcionismu a kladný vliv extravertze, optimismu a svědomitosti (Prem, 2009).*“ (Thorová, 2015, 473). Většina dotázaných respondentů, u kterých si dovoluji tvrdit, že se vysokého věku dožili, ve výzkumu uvedla, že řídí automobil rádi a že ani komplikace, kterých s rostoucím věkem přibývá, jim náladu za volantem nekaží. Oceňuji zejména doznání oslovených, že si své nedostatky uvědomují a počítají s nimi. Jako povinnost berou řízení vozidla spíše ženy, které rovněž uvedly, že jsou při řízení spíše nervóznější a mají tendenci se řízení vyhýbat.

Celkově mohu z této části výzkumu dovodit, že sice senioři mají s určitými situacemi v provozu na pozemních komunikacích potíže, ale jsou ochotni je řešit a dále se vzdělávat. Tento fakt dokazují i mnohé studie a výzkumy na podobná témata týkající se seniorů za volantem. Za důležité považují fakt, že i lidé ve vyšším věku řídí rádi a aktivity za volantem se nevzdávají.

8.3 Výzkumná otázka č. 3 – Je zachování dopravní mobility pro seniory důležitým prvkem jejich života v důchodu?

V předešlých kapitolách jsem se věnovala analýze situace na pozemních komunikacích v dřívějších dobách a dnes, a také otázce zvýšení komfortu a bezpečí seniorů na silnicích. Ověřila jsem, že starší lidé vidí rozdíl v provozu dnes a dříve, a také že existují situace, které jim s přibývajícím rokem činí potíže, ale že jsou většinou spokojeni a řídí i nadále rádi. V poslední části výzkumu jsem se zaměřila na význam mobility v životě seniorů s cílem zjistit, zda je pro ně řízení auta stále důležité k tomu, aby byli a cítili se stále být, dostatečně autonomní. Jak jsem uvedla v teoretické části práce, je udržení vlastní autonomie až do vysokého věku velmi důležité. A právě vlastnění řidičského průkazu a automobilu dokládá jejich nezávislost na ostatních.

Autonomie ovšem není to jediné, co lidé vyššího věku potřebují ke kvalitnímu životu. Dalším důležitým aspektem spokojenosti ve stáří je i dostatečná aktivita a soběstačnost, kterou seniorům rovněž může řízení vozidla poskytnout.

„Osoby, které byly aktivní jako mladé, budou ve stejném životním stylu pokračovat i ve stáří. Pasivnější typy budou méně aktivní i ve stáří. S preventivní přípravou na stáří by člověk měl začínat již v mladé dospělosti, ještě než se objeví výraznější projevy stárnutí. Důležitým činitelem je zdravý životní styl, celoživotní duševní činnost a vzdělávání se. Ke spokojenému stáří přispívá soběstačnost, absence kompenzovaných zdravotních problémů, fyzická i psychická aktivita.“ (Thorová, 2015, 472).

Oslovení respondenti ve výzkumu mi potvrdili, že mobilitu považují za potřebnou a významnou a pomáhá jim v plnění mnoha úkolů. Shrnout je mohu do potřeby nakupování, návštěvy lékaře a lékárny, navštěvování příbuzných a známých, účasti na zájmových činnostech, jízdy na výlety či samotného pocitu svobody pohybu (možnost kdykoliv sednout za volant a kamkoliv vyjet).

Ztrátu dopravní mobility by senioři vnímali velmi citelně. Ztížilo nebo dokonce znemožnilo by jim to všechny výše uvedené aktivity. Jako alternativy nahrazení dopravní mobility jinými způsoby uvedli odvoz příbuznými, použití veřejné dopravy, objednání taxislužby či jiné služby odvozu pro seniory a jízdu na kole či chůzi pěšky. Znamenalo by to pro ně především větší závislost na ostatních, snížení sebevědomí a aktivity v životě, což by jistě vedlo ke zhoršení jejich života v důchodu. Potvrzuje to i skutečnost, že *„současné celospolečenské programy kladou hlavní důraz nikoliv na další prodloužení života, ale zejména na podporu kvality života ve stáří; zdůrazňovány jsou především principy nezávislosti, participace, seberealizace a důstojnosti starých lidí.“* (Langmeier, Krejčířová, 2013, 210).

Předpokládala jsem, že pokud senioři vnímají dopravní mobilitu jako důležitou ve svém životě a pro její ztrátu by těžko hledali alternativy, tak budou za volant usedat dobře naladěni a budou rádi za to, že řídit stále mohou. A navíc, když si připustíme, že *„k selhání mají blízko lidé přetížení zápornými emocemi – starostmi, špatnou náladou, pesimismem, smutkem, depresivním laděním a zlostí. Takové city mohou působit jako sklenka tvrdého alkoholu. Tlumí duševní výkonnost, aniž by si to vždy řidič uvědomoval.“* (Havlík, 2011, 23). Dotázaní senioři mi mou domněnku potvrdili a většina z nich uvedla, že usedají za volant s radostí. Tato emoce převládala u mužů, kteří si užívají vozidlo samotné. Nebo řídí za

účelem něco vyřídit, zajistit či obstarat. Někteří respondenti popsat emoci nedokázali nebo nad tím dosud nepřemýšleli. Jiní uvedli mírnou nervozitu z toho, co je po cestě potká.

Celkově za sebe vnímám výzkum úspěšně. Splnil má očekávání a potvrdil skutečnosti, které jsem se dozvěděla v odborné literatuře. Odpovědi na výzkumné otázky jsem očekávala, protože se téměř deset let pohybuji mezi řidiči, poslouchám jejich názory, problémy i zkušenosti či rady. Podařilo se mi potvrdit, že řidiči, kteří začínali svou řidičskou kariéru před cca 40 let, vnímají dnešní provoz na silnicích odlišně, než tomu bylo dříve. Vnímají změny nejen v provozu na pozemních komunikacích, ale i na sobě s narůstajícími roky jejich života a uvědomují si, že jim způsobují komplikace při řízení vozidla. Zároveň jsou za dopravní mobilitu rádi a jen těžko by hledali alternativy přepravy.

8.4 Limity a přínosy výzkumu

První limit, který omezuje výzkum v považování za všeobecně platný, je jeho reprezentativnost. Důvod vidím především v nepravděpodobnostním záměrném kvótním výběru, který jsem doplnila metodou sněhové koule. První respondenty jsem získala ze svého bezprostředního rodinného okolí a další jsem dobírala dle doporučení již zúčastněných respondentů. Dotázaní mohli tedy být ovlivněni tím, že mě znají, vědí, v jakém pracovním odvětví se pohybuji a odpovědi na některé otázky mohly být zkresleny tím, že mi chtěli vyhovět nebo si mysleli, že mají takhle odpovědět. Dalším důvodem možné nereprezentativnosti výzkumu je nízký počet respondentů, jejichž sbírání jsem ukončila v okamžiku saturace, kdy mi již další oslovení nepřinášeli žádné nové informace. To mohlo být způsobeno tím, že si dotázaní jsou velmi podobní, žijí v podobných podmínkách, mají podobné zájmy, jsou přibližně stejně zaměřeni, pohybují se podobně jako já v oblasti dopravy a přidružených odvětvích a většina z nich je dosud pracovním aktivních.

Druhý limit, který mohl ovlivnit výsledky výzkumu, je má vlastní nezkušenost s vedením interview s respondenty. Až při analýze interview a zpracovávání získaných dat jsem si uvědomila, že jsem v případě, kdy si respondent nebyl jistý kam moje otázka směřuje a nevěděl co odpovědět, nabízela možnosti odpovědi. Například u otázky: Existují nějaké situace v provozu na pozemních komunikacích, které Vám činí potíže? Pokud si respondent nevěděl rady, nabízela jsem mu možnosti parkování, křižovatky, silný provoz, ostatní účastníci, chodci, cyklisté a jiné. Tímto jsem mohla jeho odpověď zkreslit, protože si respondent jednu nebo dvě odpovědi vybral a dál už nad vlastními možnostmi neuvažoval. Dalším možným nedostatkem může být to, že jsem na začátku interview požádala

respondenty, aby na otázky odpovídali krátce a snažili se vyjádřit to podstatné. Tím jsem se ochudila o jejich rozprávání se o tématu, které mohlo přinést další odpovědi do výzkumu. Tématům jsme se věnovali jen povrchně, abychom naplnili podstatu otázky, ale neměli jsme prostor pro nalezení souvislostí a hlubší zamyšlení se nad tématem.

Třetí limit souvisí rovněž s osobou dotazované a vidím ho v malé zkušenosti se zpracováním a vyhodnocením kvalitativních dat. Málo zkušeností s prací v programu Atlas.ti mě přivedlo k ručnímu zpracování a vyhodnocení dat, protože jsem usoudila, že dat není mnoho a že to zvládnu rychleji než v programu. V konečném důsledku mě ruční práce s daty stála rovněž mnoho času a ochudila jsem se o možnost vytváření sítí a další propojování kódů, které program Atlas.ti umožňuje.

Jeden z přínosů této práce vidím pro organizace a společnosti, které pořádají speciální semináře, školení a praktické výcviky pro řidiče seniory, které se mohou inspirovat tím, co starší osoby za volantem opravdu trápí, jak vnímají současnou situaci na pozemních komunikacích, a hlavně co pro ně dopravní mobilita v důchodu znamená.

Myslím si, že přínosem může být i pro samotné seniory, které se o problematiku řízení vozidla zajímají a mají tím možnost srovnat svůj vlastní pohled s pohledy přibližně stejně starých osob.

A neposlední řadě bych ráda tuto práci použila jako podklad při psaní případné magisterské diplomové práce, ve které bych v tomto tématu ráda pokračovala a zaměřila se podrobněji právě na oblast významu mobility pro seniory a dopady její ztráty. Ráda bych si vyzkoušela kvalitativní výzkum a jako metodu sběru dat bych zvolila dotazníky. V oblasti dopravy se chci pohybovat i do budoucna a věřím, že nabyté poznatky a výsledky výzkumu využiji i prakticky.

Obecně si myslím, že jakýkoliv další výzkum na téma seniorů za volantem je přínosný a určitě je v této oblasti dosti námětů na další zkoumání. Jak už jsem naznačila v přínosech této práce, tak by si oblast významu mobility seniorů v důchodu zasloužila větší pozornost a hlubší prozkoumání. Stálo by jistě za srovnání, jak vidí sebe jako řidiče samotní senioři a jak se na ně dívají praktičtí lékaři a dopravní psychologové, jejichž prohlídkami musí starší osoby procházet. Výsledky by tak poskytly komplexnější pohled na situaci a srovnání více úhlů pohledů na tuto problematiku.

9 ZÁVĚR

Cílem této práce je popsat vnímání provozu na pozemních komunikacích očima seniorů, kteří mají možnost srovnat situaci na silnicích před cca 40 lety a dnes. Snahou je zjistit nejen změny v samotném provozu (jeho hustotě, bezpečnosti, vozidlech), ale také změny, které řidiči v běhu času zaznamenali u sebe v souvislosti s řízením vozidla, od doby startu jejich řidičské kariéry až po současnost (zdravotní stav, kognice, nálada). Dále mě zajímalo, zda pro ně tyto změny znamenají nějaké komplikace či potíže a jak si představují jejich řešení (některé situace v provozu nedokáží vyřešit, nevěří si například na dlouhé trasy apod.). Největší význam z celé práce pro mě ale měla část týkající se významu dopravní mobility pro seniory, včetně zamyšlení se nad její ztrátou a její případné alternativy.

K naplnění tohoto cíle jsem si stanovila tři výzkumné otázky, pomocí kterých jsem se snažila vytyčené oblasti popsat a zachytit nejvýznamnější problematické body, které senioři vnímají. Výzkumné otázky se týkaly analýzy situace v provozu na pozemních komunikacích dříve a dnes, dále analýzy komfortu a bezpečí seniorů při řízení vozidla a poslední oblast se týkala významu dopravní mobility pro život seniorů v důchodu.

Na základě zpracovaného kvalitativního výzkumu v oblasti rozdílné situace na silnicích dříve a dnes, mohu říci, že oslovení senioři potvrdili změny v řízení automobilu. Tyto změny podle nich spočívají především v dnešním silnějším provozu na pozemních komunikacích, větší agresi řidičů, silnějším vozidlech či větším počtu silnic a dálnic. Senioři na současném automobilismu oceňují moderní a vybavené automobily, kvalitní síť silnic a dálnic a také možnost cestovat do zahraničí. To jsou také důvody, proč řídí raději dnes než v dřívějších dobách. Ubíhající roky života vnímají oslovení nejen na silnicích, ale také na sobě, a to především ve změnách ve zdravotním stavu (zraku a pohybovém aparátu), větší únavě za volantem (na delších a neznámých cestách) a potížemi při řešení složitých dopravních situací.

V oblasti analýzy spokojenosti a bezpečí seniorů v dopravě dotázaní uvedli, že za problematické situace v provozu na pozemních komunikacích považují větší pohyb cyklistů a chodců, silný provoz, počet jízdnic pruhů, křižovatky, jízdu za snížené viditelnosti, nebo překonávání delších vzdáleností. K tomu, aby se starší lidé cítili na silnicích komfortněji a bezpečněji, by jim nejvíce prospěly informace o novinkách v zákoně o provozu na

pozemních komunikacích, případně možnost se zeptat na řešení konkrétních situací v provozu. Rovněž projevíli zájem o vysvětlení používání nových systémů ve vozidlech a praktický nácvik jízdnicích úkonů. I přesto, že se některé situace stávají s přibývajícím roky života pro seniory složitější, usedají i starší lidé za volant rádi, hlavně s cílem splnit si své povinnosti nebo vyrazit za svými zájmy či jen tak strávit jízdou volný čas.

Výzkum dále prokázal, že je mobilita pro seniory důležitá. Nejčastěji se vozidlem vydávají za nákupy, na návštěvy známých a příbuzných, k lékaři, za svými zájmovými činnostmi či se jen tak projedou na výlet. Ztráta mobility by pro ně byla citelná, museli žádat o odvoz příbuzné, použít veřejnou dopravu či taxislužbu, nebo se vydat pěšky nebo na kole. Nemožnost řídit vozidlo by pro ně znamenala ztrátu sebevědomí, závislost na ostatních, uzavřenost doma a pokles počtu zájmových činností, a také ztrátu svobody pohybu.

Celkově lze tedy říci, že i přes měnící se podmínky na pozemních komunikacích i v životě starších lidí, je stále automobil důležitým praktickým pomocníkem a členem rodiny. Zároveň si ale uvědomují potenciální nebezpečí a nutnost udělat vše proto, aby jejich cesty byly bezpečné a návraty jisté. A to i z toho důvodu, aby dopravní mobilitu neztratili a nemuseli řešit těžkosti z toho vzniklé.

10 SOUHRN

Automobil provází člověka životem již více než 130 let. Vzpomenout můžeme rok 1885, kdy byl v německém Mannheimu sestrojen první automobil dnešní podoby. Na tomto vynálezu se podílel především Karel Benz. Dnešní svět disponuje více než miliardou automobilů a jejich největší počet v přepočtu na jednoho obyvatele je v USA, Itálii a Francii. Můžeme říci, že „vztah „člověk a automobil“ je důležitou součástí současné civilizace a moderního způsobu života.“ (Malina a kol., 2011, 3).

Potřeba cestování, přemísťování věcí či ochrany existuje od pradávna. A jak uvádí Havlík (2005) doprava, zvláště automobilová doprava, ilustruje konflikt mezi technikou a lidskými možnostmi. Člověk sám o sobě není schopen vyvinout dlouhodobě takovou rychlost, kterou by potřeboval, a navíc přepravovat náklad na dlouhé tratě. K dopravě a přepravě byly proto už od nepaměti používána domácí zvířata, jejichž význam vzrostl ještě více s vynálezem kola, protože zvířata tak byla využívána efektivněji a přepravila větší objem věcí. Brzy to ale nestačilo a po vynálezu automobilu nastal jeho prudký rozvoj, a to co do kvality, tak i kvantity. Jen málo lidských výtvorů prošlo tak razantními a zásadními změnami a rozvojem jako je tomu u automobilu.

Každá mince má ale dvě strany, a ne jinak je tomu i v případě automobilu. Na straně jedné přináší člověku do života mnoho výhod, například v podobě zvyšování mobility, pohodlného cestování, rychlé přepravy zboží i osob a celkově svobodu vlastního pohybu. Na druhé straně existují i nevýhody, které s sebou používání automobilu přináší, a to jsou rostoucí náklady na dopravu, související se stavbou nových silnic a parkovišť, zvýšená zátěž pro životní prostředí a v neposlední řadě i zdravotní komplikace z důvodu nedostatku pohybu člověka. Můžeme ale jednoznačně říci, a statistiky o počtu provozovaných vozidel ve světě to dokazují, že výhod v používání automobilu je více než nevýhod, a proto se těší stále větší a větší oblibě.

Každé vozidlo, alespoň prozatím, potřebuje svého řidiče. Také požadavky na řidiče se vyvíjejí stejně dlouho jako automobil a prošly za více než 130 let mnoha změnami. Prvenství v držení řidičského průkazu patří rovněž vynálezci automobilu Karlu Benzovi a byl mu udělen v roce 1888. Na českém území byly řidičské průkazy vydávány krátce po roce 1900 ještě dle celorakouského nařízení a poté i v samostatném Československu.

V současné době upravuje podmínky získání a držení řidičského oprávnění zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a další prováděcí vyhlášky. Kromě základních podmínek spočívajících v dosažení konkrétní věkové hranice (u osobního automobilu je to 18 let), způsobilosti k právním úkonům a odborné způsobilosti (prokázané závěrečnou zkouškou na úřadě s rozšířenou působností), je potřeba prokázat zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel podle vyhlášky 277/2004 o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, a navíc v zákonem stanových případech se podrobit dopravně psychologickému vyšetření.

Podle platných právních předpisů jsou největší nároky kladeny jednak na profesionální řidiče (řidiče z povolání) a řidiče seniory. Na řidiče seniory jsem se v této práci zaměřila a věnovala jsem jim pozornost nejen v teoretické, ale i praktické části. Posuzování způsobilosti řidičů seniorů je dle Svátkové (2010) potřeba zaměřit na zdravotní oblast (vizus, motorika), které jsou pro řízení důležité. Ale také na kognitivní funkce, protože při řízení vozidla je nutné rychle a efektivně zpracovávat informace. Nevyhovující celkový stav staršího člověka může vést k odebrání řidičského oprávnění.

K ukončování řidičské kariéry seniorů by se mělo přistupovat ale jen v nejnutnějších případech, protože do kategorie seniorů se v současné době posouvají generace, které již nejsou od mládí zvyklé chodit pěšky jako jejich prarodiče, a navíc současní senioři jsou ve svém stáří mnohem aktivnější než předchozí generace, a to všechno zvyšuje jejich nároky na mobilitu (Hjorthol, 2012). A když k tomu přidáme ještě nevyvratitelný fakt, že populace na celém světě stárne, a že i v ČR statistiky ukazují, že ze současných necelých dvou miliónů seniorů nad 65 let budou za osmdesát let téměř tři milióny, nebude možné stanovit pevnou věkovou hranici pro odevzdání řidičského průkazu. Jednak proto, že projevy stárnutí jsou velmi individuální, ale také proto, že je pro starší osoby těžké hledat alternativy dopravní mobility. A navíc ztráta dopravní mobility s sebou nese mnoho negativních psychických dopadů (závislost na druhých, nesoběstačnost, snížené sebevědomí, pocit nepotřebnosti, nedůležitosti či neschopnosti apod.).

Praktická část této práce se rovněž týkala řidičů seniorů. Provedla jsem kvalitativní výzkum formou polostrukturovaných rozhovorů se 16ti respondenty. Oslovené jsem vybírala ve svém okolí metodou kvótního záměrného výběru, doplněného o metodu sněhové koule. Výzkum probíhal na vesnicích na Třinecku a v městě Havířově. Účastnit se výzkumu mohli pouze osoby starší 65 let, kteří jsou držiteli platného řidičského oprávnění a jsou aktivními řidiči.

Po zjištění základních sociografických údajů, jsem se v první části zaměřila na analýzu situace na pozemních komunikacích, především na srovnání situace v době, kdy současní senioři s řízením začínali a dobou dnešní. Řidiči senioři potvrdili, že v dnešní době se na silnicích pohybuje více vozidel než dříve, objevuje se za volantem více agrese, automobily jsou výkonnější a že je současnosti více silnic a dálnic, oproti době minulé. Na současnou situaci se jim líbí vybavená a moderní vozidla, kvalitní silnice a dálnice a neomezené možnosti cestování automobilem. Jsou si ale vědomi jistých omezení, které jim způsobuje jejich rostoucí věk, spočívající ve zdravotním stavu, zvýšené únavě a potížemi při řešení složitějších dopravních situací.

V druhé části výzkumu se mi podařilo vytyčit situace, které senioři vnímají jako problematické. Jedná se o chodce a cyklisty, křižovatky, větší počet jízdních pruhů, silný provoz, ujetí velké vzdálenosti či jízdu za snížené viditelnosti. Tyto problematické situace by jim pomohlo vyřešit jednak seznámení se s novinkami v provozu na pozemních komunikacích, možnost zeptat se na řešení konkrétní situace na silnicích, zacvičení se v používání nových systémů ve vozidle a také praktický nácvik jízdních úkonů. I přes těžkosti, které jim rostoucí věk přináší, usedají starší lidé za volant s nadšením, jsou rádi, že si mohou sami obstarat své povinnosti a jen zřídka se cítí nervózní či rozčilení.

Význam dopravní mobility jsem se rozhodla hlouběji prozkoumat ve třetí části výzkumu. Nejčastěji senioři využívají automobil k nakupování, návštěvě lékaře, navštěvování příbuzných a známých, dojíždění za zájmovými činnostmi, cestování či jen k samotnému projíždění se automobilem a užívání si jeho použití. Jako nejpravděpodobnější alternativy použití automobilu vidí v odvozu příbuznými, veřejné dopravě, chůzi pěšky či jízdou na kole, použití taxislužby či jiné obdobné služby pro seniory. Ztrátu dopravní mobility by vnímali citelně, spočívala by ve ztrátě sebevědomí, závislosti na ostatních, uzavřenosti doma, snížení počtu zájmových činností a celkovou ztrátou svobody pohybu.

Ve výzkumu jsem se potýkala s určitými limity. Mohl být zkreslen jednak způsobem výběru respondentů a jejich počtem. A také se jistě projevila nezkušenost dotazující s prováděním interview a následným zpracováním a vyhodnocením dat. Celkově přinesl výzkum pohled na současné postavení seniorů v dopravě, jejich vnímání současné situace, zmapování problému, se kterými se při řízení vozidla setkávají a jak by si představovali jejich řešení. A v neposlední řadě se dotkl velmi důležitého tématu poslední doby, a to je významu zachování dopravní mobility u starších osob.

LITERATURA

1. *Besip. Seniori.* (2020). Získáno 4. února 2020 z <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Seniori>
2. Budský, R. (nedat.). *Řidič a spolujezdec v osobním automobilu.* Získáno 3. února 2020 z <https://seniorbeznehod.cz/bezpecnostni-rizika/ridic-a-spolujezdec/>
3. Bureš, D. (18. srpna 2011). *Na planetě Zemi je už více než miliarda aut.* Získáno 30. ledna 2020 z <https://www.auto.cz/na-planete-zemi-je-uz-vice-nez-miliarda-aut-60938>
4. *Centrum dopravního výzkumu: Je starší řidič za volantem rizikovým prvkem silničního provozu?* (7. března 2007). Získáno 14. ledna 2020 z <https://www.czrso.cz/clanek/je-starsi-ridic-za-volantem-rizikovym-prvkem-silnicniho-provozu/?id=1300>
5. *Centrum dopravního výzkumu: Mladí řidiči a seniori.* (12. ledna 2015). Získáno 14. ledna 2020 z <https://www.czrso.cz/clanek/mladi-ridici-a-seniori/?id=1625>
6. *Český statistický úřad: Očekávaný vývoj počtu obyvatel podle hlavních věkových skupin do roku 2101.* (25. června 2019). Získáno 15. ledna 2020 z ČSÚ https://www.czso.cz/csu/czso/ocekavany_vyvoj_poctu_obyvatel_podle_hlavnich_ve_kovych_skupin_do_roku_2101
7. *Český statistický úřad. Procentuální zastoupení populace ve věku 65 a více let v jednotlivých státech Evropy v letech 2000 a 2018.* (2020). Získáno dne 6. února 2020 z <https://www.czso.cz/csu/czso/seniori>
8. Elgner, J. (2019). *Stárnoucí populace. Dílčí cíl Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020.* Získáno 4. ledna 2020 z <https://www.ibesip.cz/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-v-roce-2019/Starnouci-populace>
9. Ferjenčík, J. (2010). *Úvod do metodologie psychologického výzkumu.* Praha: Portál.
10. Haškovcová, H. (1990). *Fenomén stáří.* Praha: Panorama.
11. Havlík, K. (2005). *Psychologie pro řidiče.* Praha: Portál s.r.o.
12. Havlík, K. (2011). *Psychologie v řídičské praxi.* Klatovy: Vogel Medien International, s.r.o.
13. Hjorthol, R. (2012): Transport resources, mobility and unmet transport needs in old age. *Ageing&Society* 33(7), 1190-1211. <https://doi.org/10.1017/S0144686X12000517>

14. Hrozenská, M., Dvořáčková, D. (2013). *Sociální péče o seniory*. Praha: Grada Publishing, a.s.
15. *Jedu s dobou* (2020). Získáno 12. února 2020 z www.jedusdobou.cz
16. Keller, J. (1998). *Naše cesta do prvohor. O povaze automobilové kultury*. Praha: Sociologické nakladatelství.
17. Langford, J., Methorst, R., & Hakamies-Blomquist, L. (2006): Older drivers do not have a high crash risk – a replication of low mileage bias. *ScienceDirect* 38 (3), 574 – 578. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.12.002>
18. Langmeier, J., Krejčířová, D. (2013). *Vývojová psychologie*. Praha: Grada Publishing, a.s.
19. Lukesová, D. (2017). *Bezpečnostní charakteristiky řidičů seniorů z pohledu bezpečnosti silničního provozu* (Diplomová práce). Získáno 4. února 2020 z <https://dspace.vutbr.cz/handle/11012/65630>
20. Malina, J. a kol. (2011): *Člověk – auto/ auto – člověk. Život – věda – umění*. Získáno 30. ledna 2020 z https://is.muni.cz/el/sci/jaro2011/Bi6302/001_Auto-Clovek.pdf
21. McGwin, G., Sims, R. V., Pulley, L., & Roseman, J. M. (2000). Relations among chronic medical conditions, medications, and automobile crashes in the elderly: A population-based case control study. *American Journal of Epidemiology*, 152(5), 424 – 431. <https://doi.org/10.1093/aje/152.5.424>
22. *Metody výzkumu*. (nedat.). Získáno 5. února 2020 z <http://www.fsps.muni.cz/emuni/data/reader/book-8/04.html>
23. Metz, D. (2000). Mobility of older people and their quality of life. *Transport Policy* 7(2), 149 – 152. [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(00\)00004-4](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(00)00004-4)
24. *Ministerstvo dopravy: Počet řidičských průkazů (ŘP) skupiny B v roce 2017 a k 18. 9. 2018* (nedat.). Získáno 3. ledna 2020 z [https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-\(1\)/Poskytnute-informace/Pocet-ridicky-skupiny-B-v-roce-2017-a-k-18-9-2018](https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-(1)/Poskytnute-informace/Pocet-ridicky-skupiny-B-v-roce-2017-a-k-18-9-2018)
25. Miovský, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada Publishing.
26. *První řidičský průkaz získal před 130 lety vynálezce auta Benz*. (2. srpna 2018). Získáno 4. ledna 2020 z https://www.idnes.cz/auto/historie/ridicky-prukaz-ridicak-benz-karl.A180802_115045_auto_ojetiny_Fdv
27. Řiháček, T, Hytych, R. (2013). *Metoda zakotvené teorie*. Brno: Muni Press.
28. *Senior bez nehod* (2020). Získáno 12. února 2020 z www.seniorbeznehod.cz

29. Schmeidler, K. (2005). Kvalita života starších spoluobčanů ve vztahu k jejich mobilitě. *Urbanismus a územní rozvoj*, 7(2), 29 – 33. Získáno 12. února 2020 z https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2005/2005-02/10_kvalita.pdf
30. Siren, A., Kjær, M.R. (2011). How is the older road user's perception of risk constructed. *ScienceDirect* 14 (3), 222 – 228. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2011.01.002>
31. Spengler, O. (1997). *Člověk a technika. Příspěvek k jedné filozofii života*. Praha: Neklan.
32. Strnadová, Z. (4. října 2016). *Tisková zpráva: Počet seniorů prudce narůstá, znamená to větší rizika v dopravě*. Získáno 10. února 2020 z <https://www.czrso.cz/clanek/tiskova-zprava-pocet-senioru-prudce-narusta-znamenato-vetsi-rizika-v-doprave/?id=1663>
33. Suen, S. L., Sen, L. (2004). *Transportation in an Aging Society. A Decade of Experience*. Získáno 13. února 2020 z http://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/conf/reports/cp_27.pdf#page=110
34. Švandová, K. (nedat.). *Auta ve škole. Historie*. Získáno 29. ledna 2020 z http://autaveskole.jaknahmyz.cz/historie_automobilismu
35. Svátková, J. (2010). Řízení motorových vozidel u seniorů. *Medicína pro praxi*, 7(11), 437 – 439. Získáno 5. února 2020 z <http://www.solen.cz/pdfs/med/2010/11/09.pdf>
36. Štikar, J., Hoskovec J., & Šmolíková, J. (2008). *Bezpečná mobilita starších osob v dopravě*. Získáno 5. února 2020 z <http://kont.zsf.jcu.cz/pdfs/knt/2008/88/04.pdf>
37. Štikar, J., Rymeš, M., Riegel, K., & Hoskovec, J. (2003). *Psychologie ve světě práce*. Praha: Karolinum.
38. Šucha, M., Viktorová, & L., Risser, R. (2019). Can an Experience with No Car Use Change Future Mode Choice Behavior? *Sustainability* 2019, 11(17), 4698; <https://doi.org/10.3390/su11174698>
39. Šucha, M. (2017). Starší řidiči, mobilita a bezpečnost. *Geriatric a gerontologie*, 6(3), 123 – 125. Získáno 14. února 2020 z https://www.researchgate.net/profile/Matus_Sucha/publication/320831550_Starsi_ridici_mobilita_a_bezpecnost/links/59fc60800f7e9b9968bd599f/Starsi-ridici-mobilita-a-bezpecnost.pdf

40. Hamerníková, V., Šucha, M., Viktorová, L., Plíhal, J., Mazalová, R., Risser, R., & Vtípil, Z. (2017). *Metodika pro výcvik a vzdělávání řidičů v oblasti užívání asistenčních systémů ve vozidlech*. Získáno 12. února 2020 z <https://play.google.com/books/reader?id=9RZIDwAAQBAJ&hl=cs&pg=GBS.PP1>
41. Šucha, M., Rehnová, V., Kořán, M., & Černochová, D. (2013). *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha: Grada Publishing.
42. Šucha, M. et al. (2009). *Agresivita na cestách*. Získáno 12. února 2020 z https://www.researchgate.net/profile/Matus_Sucha/publication/47114301_Agresivita_na_cestach/links/559d005508ae70ed9689ead1/Agresivita-na-cestach.pdf
43. Thorová, K. (2015). *Vývojová psychologie. Proměny lidské psychiky od početí po smrt*. Praha: Portál s.r.o.
44. Topinková, E. (2002). Kognitivní poruchy ve vyšším věku – diferenciální diagnostika. *Česká lékařská komora JEP. Doporučené postupy pro praktické lékaře*. Získáno 10. února 2020 z databáze scholar.google.com
45. *Vision-Based Advanced Driver Assistance: TI Hopes You'll Give Its Latest SoCs a Chance*. (22. října 2013). Získána dne 18. ledna 2020 z <https://www.bdti.com/InsideDSP/2013/10/23/TI>
46. *Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 31/2001 Sb. o řidičských průkazech a o registru řidičů*. (2001). Získáno 4. ledna 2020 z <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-31>
47. *Vyhláška č. 271/2015 Sb., kterou se mění Vyhláška č. 277/2004 Sb. o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel)*. (2015). Získáno 4. ledna 2020 z <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-271>
48. *Vyhláška č. 277/2004 Sb. o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel)*. (2004). Získáno 4. ledna 2020 z <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-277>
49. *Zákon č. 101/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním*

provozu), ve znění pozdějších předpisů. (2013). Získáno 15. ledna 2020 z
<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2013-101>

50. *Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách*
některých zákonů. (2000). Získáno 15. ledna 2020 z
<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

PŘÍLOHY

Seznam příloh:

1. Abstrakt v českém jazyce
2. Abstrakt v anglickém jazyce
3. Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel
4. Schéma polostrukturovaného interview
5. Přepis interview s respondentem Muž1

Příloha č. 1

Abstrakt bakalářské práce

Název práce: Člověk a automobilismus

Autor práce: Ing. Michaela Zuczková

Vedoucí práce: doc. PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.

Počet stran a znaků: 75 stran, 141 249 znaků

Počet příloh: 5

Počet titulů použité literatury: 50

Abstrakt: Práce se věnuje problematice řízení vozidla ve vyšším věku člověku, která je v souvislosti s trendem stárnutím populace stále více skloňovaným tématem. Teoretická část práce je rozdělena do tří kapitol, které vymezují pojem automobil, jeho vývoj a význam ve společnosti, vymezují řidiče, požadavky na řidiče, specifika řidičů seniorů a v poslední části vzájemný vztah seniorů a automobilů, postoje seniorů k řízení vozidla a rizika, která řízení ve vyšším věku přináší. Výzkum mapuje pohled seniorů na dnešní automobily, provoz na silnicích a situace pro ně problematické. Hledá způsoby zvýšení komfortu a bezpečí na silnicích a zjišťuje význam mobility v životě seniorů. Volbou kvalitativního designu přineslo data 16 polostrukturovaných interview se seniory nad 65 let, držiteli řidičského oprávnění a aktivními řidiči. Data byla analyzována použitím prvků zakotvené teorie. Výsledky ukazují, že rozdíly v řízení vozidla vidí senioři ve větším počtu vozidel, větší agresi či výkonných autech. Problém jim dělají chodci a cyklisté, silný provoz či křižovatky. Mobilitu vnímají jako potřebnou, její ztráta by pro ně byla citelná a těžko by hledali náhrady. Celkově senioři potvrdili, že řídí rádi.

Klíčová slova: automobilismus, historie automobilu, senior v dopravě, požadavky na řidiče, výhody a nevýhody řízení ve vyšším věku, mobilita seniorů

Příloha č. 2

Abstract of thesis

Title: Man and the automobilism

Author: Ing. Michaela Zuczková

Supervisor: doc. PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.

Number of pages and characters: 75 pages, 141 249 characters

Number of appendices: 5

Number of references: 50

Abstract: The Bachelor thesis is devoted to the issue of driving a vehicle at an older age, which is in connection with the trend of population aging, an increasingly discussed topic. The theoretical part is divided into three chapters, which define the concept of car, its development, and importance in society, further define drivers, requirements for drivers, specifics of seniors drivers and the last part concerns of the relationship of seniors and cars, seniors attitude to driving and risks that driving in older age brings. The research part of the chartings of seniors views today's cars, traffic on the roads and problematic situations for them. It looks for ways to increase the comfort and safety of seniors on the road and discovers the importance of mobility in their lives. It was selected by qualitative design and data was obtained through 16 semi-structured interviews with persons over 65 years of age, license holders and active drivers. The data were analyzed using grounded theory. The results show that seniors see the differences in driving in a larger number of vehicles, increased aggression or powerful vehicles. Their problem is mainly pedestrians and cyclists, heavy traffic, more traffic lanes or crossroads. Seniors perceive mobility as very needed, its loss would be significant for them and hardly would find compensation. Overall, seniors confirmed that they like driving.

Key words: automobilism, history of vehicles, elderly drivers, drivers requirements, advantages and disadvantages of driving a vehicle in old age, mobility of seniors

Příloha č. 3

Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel

(zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů)

Identifikační údaje poskytovatele zdravotních služeb, jehož jménem se posudek vydává, identifikační číslo, bylo-li přiděleno, adresa sídla nebo místa podnikání:

.....
.....

Jméno, popřípadě jména, a příjmení posuzované osoby.....

Datum narození:.....Průkaz totožnosti¹⁾ – číslo¹⁾.....

Adresa obvyklého bydliště na území České republiky:

.....

Druh lékařské prohlídky, které se podle zákona posuzovaná osoba podrobila.....

Posouzení podle skupiny 1²⁾ – skupiny 2²⁾ přílohy č. 3 vyhlášky

Dopravně psychologické vyšetření podle §87a zákona bylo provedeno:

a) ano²⁾, a to v roce:..... b) ne²⁾

Posuzovaná osoba:

a) je zdravotně způsobilá²⁾ pro skupinu/ podskupinu řídičského oprávnění:.....

b) není zdravotně způsobilá²⁾ pro skupinu/ podskupinu řídičského oprávnění:.....

c) je zdravotně způsobilá s podmínkou^{2),3)} pro skupinu/podskupinu řídičského oprávnění:

.....

Datum ukončení platnosti posudku⁴⁾:.....

Datum vydání posudku:.....

.....
jméno, popřípadě jména, příjmení, podpis lékaře,
otisk razítka zdravotnického zařízení

Poučení:

Proti tomuto posudku je možno do 10 pracovních dnů ode dne jeho prokazatelného předání podat návrh na jeho přezkoumání poskytovateli zdravotních služeb, který posudek vydal. Osoba, které uplatněním posudku vznikají práva nebo povinnosti a které byl posudek předán posuzovanou osobou, může návrh na přezkoumání lékařského posudku podat do 10 pracovních dnů ode dne jeho předání, a to poskytovateli ve větě první. Návrh na přezkoumání lékařského posudku nemá odkladný účinek, jestliže z jeho závěru vyplývá, že posuzovaná osoba je pro účel, pro nějž byla posuzována, zdravotně nezpůsobilá, zdravotně způsobilá s podmínkou⁵⁾.

1) Občanský průkaz, u cizinců cestovní doklad; lze uvést i jiný doklad prokazující totožnost jeho držitele.

2) Nehodící se škrtněte.

3) Uvede se podmínka, která podmiňuje zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel (nezbytný zdravotnický prostředek, technická úprava motorového vozidla nebo jiné omezení, například podrobení se odbornému vyšetření podmiňujícím zdravotní způsobilost a tím i platnost posudku).

4) Vyplní se v případech stanovených v §4 odst. 2 vyhlášky o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.

5) §46 odst. 1 a 3 zákona č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách, ve znění pozdějších předpisů.

Příloha č. 4

Schéma polostrukturovaného interview

I. Část: Demografické a osobní údaje

1. Pohlaví?
2. Věk?
3. Nejvyšší dosažené vzdělání?
4. Žijete na vesnici nebo ve městě?
5. Jak dlouho vlastníte řidičský průkaz?
6. Jak často usedáte za volant?
7. Jaké je stáří vozu, které řídíte?

II. Část: Mapování situace na pozemních komunikacích dříve a dnes

1. Můžete mi popsat jaká byla situace na silnicích v době, kdy jste získal/a řidičský průkaz ve srovnání s dnešní situací (např. slabší provoz, méně agresivní řidiči, méně silnic, slabší vozidla apod.)?
2. Jaké výhody spatřujete v řízení vozidla v současné době oproti doby před cca před 30–40 lety?
3. Jaká omezení pociťujete při jízdě automobilem s přibývajícím roky Vašeho života?

III. Část: Možnosti zvýšení komfortu a bezpečnosti seniorů na silnicích

1. Existují nějaké situace v provozu na pozemních komunikacích, které Vám činí potíže (např. parkování, křižovatky, silný provoz, ostatní účastníci, chodci, cyklisté apod.)?
2. Pokud byste měl možnost zúčastnit se přednášky či školení ohledně bezpečnosti silničního provozu, co by Vás nejvíce zajímalo (novinky v předpisech, novinky ve vozidlech, praktický nácvik úkonů ve vozidle apod.)?
3. Jaké jsou Vaše nejčastější pocity, které při řízení vozidla cítíte (např. radost, tlak, euforie, zlost, bezmoc, povinnost apod.)?

IV. Část: Význam dopravní mobility ve vyšším věku

1. Jaké jsou nejčastější cíle Vašich cest automobilem? Jaké jsou důvody, proč usedáte za volant? Kam nejčastěji jezdíte?

2. Jaké jiné prostředky pro vlastní přemísťování se byste měl/a možnost použít, kdybyste nemohl/a jezdit autem (například jízdní kolo, pěší chůze, veřejná doprava apod.)?
3. Co by Vám způsobila nemožnost řídit vozidlo? Například kdybyste o řidičský průkaz přišel/a nebo Vám byl odebrán? Co by to pro Vás znamenalo? Cítili byste nějakou sociální újmu (omezení návštěv, snížení četnosti nákupů, zrušení zájmových činností, ztráta možnosti cestování)?

Poznámka: Záznam z pozorování

Příloha č. 5

Přepis interview s respondentem Muž1

I. Část: Demografické a osobní údaje

- | | |
|--|--------------------------------|
| 1. Pohlaví? | <i>muž</i> |
| 2. Věk? | <i>68 let</i> |
| 3. Nejvyšší dosažené vzdělání? | <i>výuční list na učilišti</i> |
| 4. Žijete na vesnici nebo ve městě? | <i>na vesnici</i> |
| 5. Jak dlouho vlastníte řidičský průkaz? | <i>40 let</i> |
| 6. Jak často usedáte za volant? | <i>téměř denně</i> |
| 7. Jaké je stáří vozu, které řídíte? | <i>2 roky</i> |

II. Část: Mapování situace na pozemních komunikacích dříve a dnes

1. Můžete mi popsat jaká byla situace na silnicích v době, kdy jste získal/a řidičský průkaz ve srovnání s dnešní situací (např. slabší provoz, méně agresivní řidiči, méně silnic, slabší vozidla apod.)?

Řídit jsem začal na vojně. Pak jsem auto neměl. Až později jsem si koupil Škodu 1000, ale na silnicích nejezdilo tolik aut, nebylo tolik dálnic, byl větší klid a auto jsem používal jen někdy, třeba na výlet, ne na dopravu do práce, nejezdilo se tak divoce jako dneska.

2. Jaké výhody spatřujete v řízení vozidla v současné době oproti doby před cca před 30–40 lety?

Aha, tak nad tím jsem asi nepřemýšlel. Asi je to tak nastejno. Dříve bylo sice méně auta na silnicích, ale teď mám zase lepší auto. Rád v něm jezdím, je moderní, spoustu toho umí, takové jsem dříve neměl. Ale zato ten provoz je dnes děs, raději jsem měl ty klidné silnice než takovou přehlídku, jakou dneska všude na silnicích a dálnicích vidím.

3. Jaká omezení pociťujete při jízdě automobilem s přibývajícím roky Vašeho života?

Ani nevím, asi žádná, jsem zdravý, hodně pracuji na zahradě, tak se cítím dobře, dobře se mi řídí a řídím rád. Potřebuji řídit, abych zajel za dětmi a vnoučaty, do obchodu a tak.

III. Část: Hledání situací v provozu, které činí řidičům seniorům potíže

1. Existují nějaké situace v provozu na pozemních komunikacích, které Vám činí potíže (např. parkování, křižovatky, silný provoz, ostatní účastníci, chodci, cyklisté apod.)?

No do garáže zaparkovat zvládnou, jiná auta na silnici mi taky nevadí, tak ani ne. Asi bych se už ale nepustil někam hodně daleko, třeba do Chorvatska k moři, to bych asi už nevydržel, tak dlouho sedět.

2. Pokud byste měl možnost zúčastnit se přednášky či školení ohledně bezpečnosti silničního provozu, co by Vás nejvíce zajímalo (novinky v předpisech, novinky ve vozidlech, praktický nácvik úkonů ve vozidle apod.)?

Asi by mě nejvíce zajímalo, co se změnilo ve vyhlášce. Řidičák mám od vojny a od té doby jsem si nic nestudoval. Občas něco píše v Blesku, ale pak zase napíšu, že to není pravda, tak nevím....

3. Jaké jsou Vaše nejčastější pocity, které při řízení vozidla cítíte (např. radost, tlak, euforie, zlost, bezmoc, povinnost apod.)?

Řídím moc rád, není to pro mě problém, nemám při řízení potíže, takže u mě převládají pozitivní pocity, mám to rád, uvolním se.

IV. Část: Význam dopravní mobility ve vyšším věku

1. Jaké jsou nejčastější cíle Vašich cest automobilem? Jaké jsou důvody, proč usedáte za volant? Kam nejčastěji jezdíte?

Nejčastěji? Jezdím často na nákupy, na chalupě člověk pořád potřebuje, pořád něco chybí, takže do obchodu. A taky se s manželkou jen tak občas někde projedeme, takový výlet tady po okolí, ne nijak daleko. Zajedeme taky čas od času na návštěvu ke známým, a to je tak asi nejčastěji.

2. Jaké jiné prostředky pro vlastní přemísťování se byste měl/a možnost použít, kdybyste nemohl/a jezdit autem (například jízdní kolo, pěší chůze, veřejná doprava apod.)?

No, jak už jsem říkal, pěšky daleko nezajdu, na kole jsem už sto let nejel, ani kolo nemám, ani taxikář tady v okolí asi žádný není, nevím, nezjišťoval jsem to, protože jsem to doteď nepotřeboval. Tak jediné ta babeta nebo někoho poprosit o odvoz, to ale není tak jednoduché, dneska nikdo nemá na staré lidi čas. Asi byl po vesnici jezdil i bez řidičáku (smích).

3. Co by Vám způsobila nemožnost řídit vozidlo? Například kdybyste o řidičský průkaz přišel/a nebo Vám byl odebrán? Co by to pro Vás znamenalo? Cítil/a byste nějakou újmu (omezení návštěv, snížení četnosti nákupů, zrušení zájmových činností, ztráta možnosti cestování)?

To nevím, co bych dělal, to by asi nebylo dobré. Auto potřebuji skoro každý den, zajedu do obchodu nakoupit. Rád kutím v garáži, tak mi často chybí nějaký ten šroubek nebo jiná součástka. No a taky potřebuji do vedlejší vesnice na poštu pro důchod nebo občas k lékaři pro léky na tlak. Asi bych jezdil v létě na babetě, ale v zimě nevím, pěšky bych tak daleko nedošel a autobus tady nejezdí. Asi bych musel někoho poprosit, aby mě tam odvezl, to by bylo ale složité.

Poznámka: Záznam z pozorování

Respondent byl při rozhovoru uvolněný, byl dobře naladěný, usmíval se, byl ochotný komunikovat, slabě gestikulovat rukama, hovořil klidně, volil kratší věty, snažil se odpovídat spíše přesně na to, co jsem se ptala a moc dál situaci nerozváděl. Seděl klidně, mluvil spisovně.