

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta
Katedra psychologie

PROBLEMATIKA ŘÍZENÍ
NÁKLADNÍCH VOZIDEL ŘIDIČI
SENIORY

DRIVING TRUCKS BY SENIOR DRIVERS



Magisterská diplomová práce

Autor: **Ing. Bc. Michaela Zuczková**

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

Olomouc

2022

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

Místopřísežně prohlašuji, že jsem magisterskou diplomovou práci na téma: „Problematika řízení nákladních vozidel řidiči seniory“ vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího diplomové práce a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Olomouci dne 21. 3. 2022

Podpis

OBSAH

Číslo	Kapitola	Strana
	ÚVOD.....	5
	TEORETICKÁ ČÁST.....	7
1	Vymezení nákladní silniční dopravy a řidiče v nákladní silniční dopravě	8
1.1	Definice a vývoj nákladní silniční dopravy	8
1.2	Řidič v nákladní silniční dopravě	11
2	Příčiny rostoucího počtu seniorů v nákladní silniční dopravě	15
2.1	Problematika řidičského stresu	15
2.2	Nedostatek řidičů na trhu práce	17
2.3	Stárnutí populace	19
2.4	Vysoké formální nároky povolání	21
2.4.1	Řidičský průkaz skupiny C.....	21
2.4.2	Zdravotní způsobilost řidiče.....	22
2.4.3	Dopravně psychologické vyšetření řidiče	24
2.4.4	Profesní způsobilost řidiče	26
2.5	Nezájem mladých řidičů o toto povolání.....	27
2.6	Specifický životní styl	29
3	Senior jako řidič nákladního vozidla.....	31
3.1	Předpoklady seniorů k výkonu práce řidiče	31
3.2	Motivace seniorů k výkonu povolání řidiče	34
3.3	Dopady výkonu povolání řidiče na život seniora	37
3.3.1	Pozitiva vykovánané profese.....	37
3.3.2	Negativní dopady	38
4	Výzkumy mapující činnost profesionálních řidičů kamionů	40
4.1	Výzkumy provedené v ČR	40
4.2	Zahraniční výzkumy	41
	VÝZKUMNÁ ČÁST.....	45
5	Výzkumný problém.....	46
5.1	Výzkumný problém	46
5.2	Cíle výzkumu.....	48
5.3	Výzkumné otázky	49
6	Typ výzkumu a použité metody	50
7	Sběr dat a výzkumný soubor.....	52
7.1	Výběr výzkumného vzorku	52
7.2	Popis výzkumného souboru.....	54
7.3	Metody tvorby dat	57

7.4	Metody zpracování a analýzy dat	61
7.5	Etické aspekty výzkumu	62
8	Práce s daty a její výsledky	64
8.1	Výzkumná otázka č. 1 – Motivace k výkonu povolání profesionálního řidiče	64
8.2	Výzkumná otázka č. 2 – Pozitiva výkonu povolání profesionálního řidiče	69
8.3	Výzkumná otázka č. 3 – Negativa výkonu povolání profesionálního řidiče	74
9	Diskuze	80
9.1	Výzkumná otázka č. 1 – Co motivuje starší řidiče k výkonu povolání profesionálního řidiče?	81
9.2	Výzkumná otázka č. 2 – Jaká pozitiva vidí senioři ve výkonu povolání profesionálního řidiče nákladního vozidla ve vyšším věku?	83
9.3	Výzkumná otázka č. 3 – Jaká negativa přináší do života seniorů výkon povolání profesionálního řidiče v nákladní silniční dopravě?	86
9.4	Limity a přínosy výzkumu	90
10	Závěr	93
11	Souhrn	97
	LITERATURA	102
	PŘÍLOHY	105

ÚVOD

K tématu „Problematika řízení nákladních vozidel řidiči seniory“, kterému se budu ve své magisterské práci věnovat, mě přivedlo současné zaměstnání. S řízením vozidel a řidiči se již několik let setkávám při své práci, je mi toto téma blízké, je to téma aktuální a velmi mě zajímá. Zaměřím na řidiče seniory, a to konkrétně v mezinárodní nákladní silniční dopravě. Na profesních školeních se setkávám s řidiči seniory, kteří jsou aktivní v nákladní silniční dopravě, jsem v kontaktu s dopravní psycholožkou, zajímám se o změny právní úpravy v této oblasti a situaci v kamionové dopravě sleduji. Chtěla bych tedy svůj zájem, poznatky a zkušenosti využít pro magisterskou práci.

Teoretickou část své magisterské práce zahájím pohledem na potřebu člověka přemísťovat zboží, která je podstatou nákladní silniční přepravy i jiných druhů přeprav. Pokračovat budu stručnou historií prostředků pro přepravu zboží. V další části se zaměřím na řidiče nákladních vozidel, současné nároky kladené na profesionální řidiče, a to jak formální, tak i psychické. Uvedu také statistiky týkající se počtu nákladních vozidel, počtu řidičů seniorů, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění nákladních vozidel a průkazů profesní způsobilosti řidiče. Chtěla bych poukázat na problematiku této specifické skupiny řidičů seniorů, jaké podmínky jsou na ně kladeny, s jakými problémy se setkávají, jaká je právní úprava v této oblasti a důvody nárůstu seniorů za volantem kamionů. To vše v souvislosti s obecným trendem stárnutí populace a nezájmu mladých řidičů o tuto pracovní oblast. Dále se budu věnovat současné situaci na trhu práce týkající se nedostatku profesionálních řidičů, uvedu předpoklady pro výkon povolání řidiče, nastíním důvody nezájmu o výkon této profese a předpoklady výkonu povolání profesionálního řidiče starším řidičem. Poslední část teoretické části práce bude věnována aktivním řidičům nákladních vozidel v seniorském věku se zaměřením na dopady tohoto povolání do jejich života, včetně přínosů i omezení, které jim toto zaměstnání přináší. Zaměřím se na klíčové faktory spojené s bezpečností řízení, zdravím a pohodou starších profesionálních řidičů v nákladní silniční dopravě.

V praktické části magisterské práce provedu kvalitativní výzkum, aby bylo možné lépe porozumět problémům, se kterými se řidiči senioři při řízení nákladního vozidla setkávají. Budu pracovat se vzorkem 20 osob ve věku přes šedesát let, kteří jsou aktivními profesionálními řidiči nákladních vozidel v mezinárodní kamionové dopravě. Ve výzkumu mě

bude zajímat motivace k výkonu tohoto povolání a také negativa a pozitiva, která jim vykonávání této činnosti přináší. Výzkum provedu formou polostrukturovaných rozhovorů, které s řidiči povedu přímo na povinném každoročním profesním školení řidičů. Získaný materiál následně zpracuji a vyhodnotím.

Za cíl práce si kladu zmapování klimatu mezi seniory při řízení nákladního vozidla, nalezení odpovědi na otázku, čím je tato skupina řidičů specifická, zda jsou vhodnou a výhodnou skupinou řidičů, která zaplní mezeru na trhu práce týkající se nedostatku profesionálních řidičů. Cílem je rovněž zjistit, co je motivuje usedat za volant kamionu i ve vyšším věku, s jakými pozitivy a negativy se při této práci setkávají, jaké nároky jsou na ně kladeny a co oni sami vnímají jako podstatu toho, že se do kamionu mladí řidiči nehrnou. A to všechno proto, že seniorů za volantem nákladních vozidel velice rychle přibývá, stávají se stále početnější skupinou řidičů na silnicích nejen v České republice, ale také v zahraničí. Myslím si, že je potřeba se jim více věnovat, nejen z důvodu bezpečnosti jich samotných, ale také z důvodu obecné bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, který je stále náročnější a jsou na něho kladeny stále větší nároky.

Praktickým přínosem této práce je mapování přínosů a rizik zaměstnání seniorů na pozici profesionálního řidiče v silniční nákladní dopravě, a to jednak z pohledu dopadů na jejich psychický a fyzický život, tak také z pohledu dopadů na bezpečnost provozu a bezpečnost práce.

TEORETICKÁ ČÁST

1 VYMEZENÍ NÁKLADNÍ SILNIČNÍ DOPRAVY A ŘIDIČE V NÁKLADNÍ SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Potřeba přemísťovat zboží provází člověka od pradávna. Společně s přemísťováním obyvatel po světě a obsazování nových území bylo zapotřebí přepravovat s sebou i nemalé množství materiálů. Nejenže lidé putovali a putují stále za zdroji, ale také byla a je potřeba přepravit zdroje k lidem. 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.). Od té doby ušel svět přepravy zboží kus cesty a dnes jsou používány k přepravě různé dopravní prostředky, které zrychlily a zefektivnily putování nákladu po světě. Takže kdykoliv dostaneme hlad či máme touhu po poznání, není to žádný důvod k panice, ani k zamyšlení, protože na každém rohu nalézáme v lákavých obalech všechno, po čem toužíme (Rieger, 2007).

Hlavní funkce, které nákladní silniční doprava v životě člověka zastává, jsou:

- přemísťovací – především zboží,
- stimulační – investice do dopravy iniciují oživení ekonomiky (např. výstavba silnic),
- substituční – reguluje skladování, soustředování obyvatel, rozšiřování měst,
- sociálně stabilizační – poruchy v dopravním systému, porušují stabilitu a vývoj ekonomiky a společnosti (např. stávky),
- komplementární – vztah mezi vázaností kapitálu ve zboží a časem potřebným na jeho přemístění (Výhody a nevýhody jednotlivých druhů doprav, nedat.)

1.1 Definice a vývoj nákladní silniční dopravy

Obecně můžeme nákladní silniční přepravu definovat jako přepravu zboží, věcí a zvířat z bodu A do bodu B, prováděnou po silnici motorovými kolovými vozidly s celkovou hmotností převyšující 3,5 tuny. Je produktem dopravy, kterou můžeme definovat jako účelný

a zamýšlený pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. Nebo podobně můžeme říci, že *„Nákladní doprava je souhrn úkonů, jimiž se uskutečňuje přeprava nákladů. Je to činnost spjatá s cílevědomým přemístováním hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií“* (Nákladní doprava, nedat., odst. 1). Budeme-li hovořit konkrétně o silniční nákladní dopravě, tak se jedná o přepravu prováděnou nákladními vozidly valníkovými, sklápěčovými, speciálními a také vozidly s návěsy, anebo přívěsy. Z pohledu geografického můžeme hovořit o dopravě národní, mezinárodní či kombinované (silniční doprava se kombinuje s lodní, železniční či leteckou dopravou).

Počátek vzniku automobilu můžeme datovat už do doby 3 500 let př. n. l. a je spojován s vynálezem kola v oblasti Mezopotámie. Následovalo vybudování přes 83 000 km kvalitních silnic za Římské říše. Rozvoj pokračoval ve středověku vytvořením evropské sítě obchodních stezek (hlavních, vedlejších a regionálních) a také dálkových stezek do Asie, z nichž nejznámější je „hedvábná stezka“. Od 16. století se k přepravě začal používat kočár, a to především v souvislosti s prudkým rozvojem pošty. Velký problém v této době byla údržba komunikací a velice malý kvalitativní posun v dopravních prostředcích. Částečná změna nastala koncem 18. století v souvislosti s vynálezem parního stroje, který měl ale v silniční dopravě jen malé uplatnění. Obrovská změna přišla až s vynálezem spalovacího motoru na konci 19. století (Druhy a kategorie silničních vozidel, nedat.). Tento překotný vývoj prostředků pro přepravu zboží měl za cíl především zvyšovat nosnost vozidel a tím i zvyšovat rychlost a efektivitu přepravy. To se podařilo díky průmyslové revoluci, která přinesla lepší silnice, vynález páry, později i spalovacího motoru, lepší účinnost pneumatik a dobře navržený způsob odpružení vozidel. Vše se vyvíjelo s cílem vyhovět lidským potřebám a potřebám trhu. Postupem času se přístup k nákladní silniční dopravě mění a dnešním cílem je omezování velikosti vozidel, a to především z důvodu ochrany silnic (omezuje se maximální zatížení kol, kontaktní tlaky, zvyšování počtu nosných kol apod.) (Lay, 2013).

Od té doby nabral rozvoj nákladních automobilů vysokou rychlost, jen v České republice bylo v roce 2020 evidováno přes 782 tisíc nákladních vozidel nad 3,5 tuny, oproti roku 2013 je to nárůst téměř o 100 tisíc vozidel (Ročenka dopravy, nedat.). Ve světě tomu není jinak a vzhledem k rostoucímu počtu obyvatel na celé zemi, který s sebou nese také stále

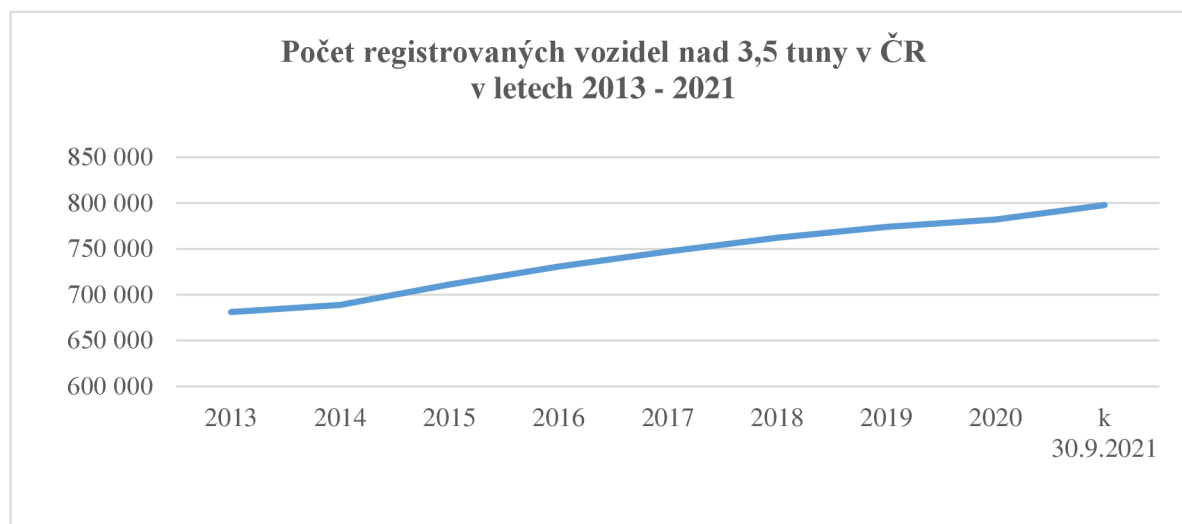
větší nároky na přepravu zboží i sebe samých, tento trend nebude jiný ani v mnoha následujících letech.

Celkový přehled počtu evidovaných vozidel nad 3,5 tuny v ČR v letech 2013 – 2021 uvádí tabulka níže a také názorně demonstruje uvedený graf.

Tabulka č. 1 - Počet registrovaných vozidel nad 3,5 tuny

Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	k 30.9.2021
Počet vozidel	681 159	688 804	711 218	730 594	747 269	762 205	774 067	782 083	797 811

Graf č. 1 - Počet registrovaných vozidel nad 3,5 tuny v ČR v letech 2013 - 2021



Zdroj: Přehled stavu vozového parku, 25. října 2021

Prudkému růstu počtu nákladních vozidel, množství přepraveného zboží či vývoji v dopravě se nelze divit. Doprava má významný dopad na hospodářský růst a vytváření pracovních míst. Dále nám umožňuje svobodně cestovat a užívat si komfortu dostupnosti zboží. Doprava spojuje celý svět a je důležitou součástí ekonomiky (Cempírek, 19. června 2012).

I přes veškeré výhody, které lidstvu prudký rozvoj nákladní silniční dopravy přináší, v podobě rychlosti, pohodlnosti, operativnosti, jednoduchosti, dostupnosti a zvyšování životního komfortu, bychom neměli zapomínat na nevýhody, které tuto oblast doprovází a jsou často diskutovány. Mezi hlavní nevýhody, které nám nákladní silniční doprava přináší

je značné znečišťování životního prostředí, protože k přepravě zboží jsou vesměs používány emisní automobily, na rozdíl od veřejné hromadné dopravy či osobní dopravy, které jsou z podstatné části nízkoemisní či zcela bezemisní (např. metro, tramvaje, trolejbusy, elektrobuses apod.). Další nevýhodou je poškozování sítě silnic a dálnic a nutnost jejich častějších oprav, které jsou ekonomicky náročné, znamenají omezení dopravy a mají dopad na životní prostředí. Za zmínku rovněž stojí fakt, že silniční nákladní doprava je, na rozdíl od nákladní dopravy vlakové, lodní, letecké či veřejné hromadné dopravy osob či osobní dopravy (linkové vedení, jízdní řády, přestupy, informační systémy, vyhledávače spojení apod.), neorganizovaná a neoptimalizovaná, systém je chaotický s řadou protisměrných přeprav a prázdných jízd. Další velkou nevýhodou, oproti nákladní přepravě vlakové, lodní či letecké, je špatné využití nákladních vozidel, poměr přepravní práce (netto tkm) a dopravní práce (brutto tkm) je velmi nízký, často pod 1 % především při zásobování měst a domácností, tzn. automobil o hmotnosti v řádu tun přepravuje zboží o hmotnosti jednotek kg. Lepší je to v dálkové dopravě, kde se poměr pohybuje kolem 50 % (Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, nedat.).

Na závěr této kapitoly můžeme říci, že silniční nákladní doprava, stejně jako ostatní módy dopravy (letecká, vodní, železniční, potrubní) byla a je pro člověka velkým přínosem. Od svého vynalezení prošla nákladní vozidla nemalou změnou a jejich vývoj stále pokračuje. Stali se tak moderními společníky současné i budoucí společnosti. Bez dopravy se neobejdeme, ani dnes ani v budoucnu. Je pro společnost i ekonomiku zásadní. Mobilita je významná jak pro trh, tak pro životní úroveň obyvatelstva, kterým umožňuje využívat svobodu cestování a přemísťování zboží. Doprava přispívá k hospodářskému růstu, vytváří pracovní příležitosti, přináší nám komfort a jednoduchost do života, a musí být udržitelná.

1.2 Řidič v nákladní silniční dopravě

Důležitým faktorem v nákladní silniční dopravě je člověk, na kterého jsou v oblasti dopravy kladeny stále větší nároky. V souvislosti s překotným vývojem nákladních automobilů, je nutné, aby se zvyšovaly i lidské možnosti. Stále lepší technika nákladních vozidel a lidské možnosti na sebe neustále naráží a řidiči musí ve velmi krátkém období zlepšovat své schopnosti hned několikanásobně.

I přes věčný souboj, který spolu možnosti řidiče a stále zdokonalující se technika nákladních vozidel vedou, zůstává nákladní silniční doprava tou nejčastější a nejdůležitější

ze všech módů přeprav, a tak potřeba řidičů stále roste. Výkon povolání řidiče nákladní silniční dopravy není vůbec snadný, na profesionálního řidiče se valí neustále velké množství podnětů během krátké chvíle, musí je neustále vyhodnocovat, pracovat v nepřetržitém soustředění, a to za každého počasí, ve dne i v noci a s vysokou odpovědností. Například během třicetiminutové jízdy městem musí nejméně třikrát řešit kritickou situaci, například rychle zastavit, vyhnout se něčemu či brzdit před přechodem pro chodce. Tyto činnosti vyžadují velkou mozkovou kapacitu a výkonnost (Suchan, 2012).

Z důvodu vysoké náročnosti výkonu povolání profesionálního řidiče existuje řada formálních podmínek, které musí profesionální řidič nákladních vozidel splňovat (řidičský průkaz, profesní průkaz, zdravotní posudek, dopravně-psychologické vyšetření apod.). Tyto požadavky musí splňovat po celou dobu výkonu práce (každoroční profesní školení, každoroční lékařská prohlídka a co pět let dopravně-psychologické vyšetření u řidičů nad 50 let) a k tomu ještě musíme připočítat silniční kontroly ze strany Policie ČR nebo Celní správy ČR, poruchy na vozidle, vybavení dokumenty, orientace v místě apod.

Kromě výše uvedených formálních a situačně specifických požadavků, které jsou na řidiče kladeny, existuje ještě celá řada lidských faktorů, které řidičům umožňují, aby lépe čelili nárokům, které na ně dopravní provoz klade. Jedná se o souhrn základních duševních, fyzických, postojových a behaviorálních předpokladů pro řízení vozidel. Jde o vnímání a smysly řidiče, přičemž zrak hraje při řízení klíčovou roli (přehlédnutí překážek, odhad vzdálenosti, posouzení poloměru zatáčky apod.). Dále je to schopnost zpracování informací v určitý okamžik, což znamená velkou mentální zátěž pro řidiče. Nezanedbatelná je také osobnost řidiče, která je odpovědná například za dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích, tendenci k rizikovému řízení pod vlivem alkoholu apod. Řidiče ovlivňují také jeho emoce a postoje, psychické a další poruchy a také jeho zkušenosti (Šucha, 2019).

Připočteme-li k tomuto ještě fakt, že jsou řidiči nákladních vozidel vystavováni zplodinám pohonných hmot, tělesným vibracím, přenášení břemen, těžké zátěži, stresu, nepravidelnému stravování a nevhodnému spánkovému režimu, nelze se divit, že tato specifická skupina zaměstnanců trpí větší nemocností (obezita, diabetes mellitus, bronchitida, plicní emfyzém, rozvoj akutní a chronické ischemické choroby srdeční). Jedná se především o civilizační choroby, které jsou částečně způsobeny i způsobem života. Povolání řidiče nákladního vozidla je spjata se specifickým životním stylem. Na jedné straně nevhodný životní styl ovlivňuje pracovní výkon řidiče, ale na straně druhé mají řidiči

v důsledku své profesní zátěže jen omezenou možnost ovlivnit svůj životní styl (Kikalová, Bendová, Slavíček, 2014).

Vysoké nároky profese řidiče nákladního vozidla, neustálý stres a zdravotní potíže často vedou k narušení duševního zdraví, které se projeví jako problémy s pozorností, koncentrací, motivací, rozhodováním, vizuomotorickou kontrolou a psychomotorickou reakční dobou. Existuje jen málo výzkumů mapujících dopad těchto příznaků na výkon profesionálních řidičů nákladních vozidel. Australská studie, zaměřená na depresi, úzkost a stres u řidičů nákladních vozidel, se dotazovala 1324 řidičů nákladních vozidel pomocí škály deprese, úzkosti, stresu (DASS-21), dotazníku o zdraví a výkonu v práci (HPQ) a testu identifikace poruch užívání alkoholu (AUDIT). Výsledky výzkumu ukázaly, že těžká a středně těžká deprese mají velký vliv na výkon řidiče (riziko dopravní nehody, absence v práci, snížení výkonu apod.) a tyto stavy přirovnává k řízení s obsahem alkoholu v krvi kolem 0,08 %. V tomto kontextu jsou depresivní řidiči stejně nebezpeční jako řidiči pod vlivem alkoholu (Hilton, Staddon, Sheridan, & Whiteford, 2009).

Významnými stresovými faktory jsou neustálý časový tlak, nadměrná pracovní zátěž, nepravidelné směny, nedostatek sociální opory, velké environmentální stimulační problémy s interakcí s dalšími účastníky provozu. Obecně můžeme vysoké pracovní nároky rozdělit na:

1. psychologické (vysoká míra koncentrace a pozornosti),
2. sociální (interakce s ostatními účastníky provozu),
3. situační (ovládání vozidla, bezpečné řízení) (Horáková, 2020).

Psychickou zátěž můžeme dále rozdělit na zátěž:

1. senzorickou (nároky na činnost smyslových orgánů a jim odpovídajících struktur centrálního nervového systému),
2. mentální (požadavky na zpracování informací kladou nároky na psychické procesy jako pozornost, paměť, představivost, myšlení a rozhodování),
3. emoční (situace a požadavky vyvolávající afektivní odezvu).

Řidiči v nákladní silniční dopravě jsou ohroženi řadou nemocí, včetně duševního zdraví a psychických poruch v důsledku vysokého pracovního stresu, nízké dostupnosti a využívání zdravotní péče a omezené sociální podpory. Rizika duševního zdraví řidičů nákladních vozidel a související komorbidity zkoumala americká průřezová kvantitativní studie na náhodném vzorku 316 mužů ve věku od 23 do 76 let pomocí dotazníku o 82 položkách. Bylo zjištěno, že dotázaní řidiči nákladních vozidel mají významné problémy

ovlivňující jejich duševní zdraví, jako je osamělost (27,9 %), deprese (26,9 %), chronické poruchy spánku (20,6 %), úzkost (14,5 %) a další emocionální problémy (13 %). Podpora duševního zdraví, hodnocení a léčba se tedy musí stát prioritou, aby se zlepšilo celkové prostředí nákladní silniční dopravy, dopravní průmysl a bezpečnost na silnicích (Shattell, Apostolopoulos, Collins, Sönmez, & Fehrenbacher, 2012).

Hlavní problémy spojené s výkonem profesionálního řidiče můžeme shrnout do:

1. oblasti pracovní – vysoké a konfliktní požadavky, nízká autonomie, nízká podpora, ergonomické problémy, možné násilí a pracovní rozvrh,
2. oblasti stresu a fyzické zátěže – únava, napětí, mentální přetížení, potíže se spánkem a vysoké riziko poškození zdraví,
3. oblasti zdravotní – vysoký absentismus z důvodu nemoci a vysoké poškození zdraví – oboje z důvodu psychologických, muskulo-skeletárním a kardiovaskulárním potížím (Kompier, January 1996).

Všechna výše uvedená fakta činí z výkonu řidičského povolání nelehkou pracovní činnost. Profesionální řidič nákladního vozidla je silně přetěžován fyzicky i psychicky. Vysoká zátěž a stres se přenášení do stylu řízení, což přináší vznik nebezpečných situací a další stres. Dlouhodobé a nadměrné přetěžování řidičů vede ke vzniku řady zdravotních potíží, jak fyzických, tak psychických. Často to vede ke změně povolání a v profesi profesionálního řidiče zůstávají ti, kteří se dokáží se stresem vyrovnat, zvládat náročné situace a přivyknout si specifickému životnímu stylu. Přispívají k tomuto i zkušenosti, které řidiči léty praxe získávají a mnohdy právě starší řidiči nákladních vozidel patří mezi ty vyrovnanější, klidnější, bezpečnější, spolehlivější či přizpůsobivější i navzdory potížím, které jim vyšší věk přináší.

To přispívá k tomu, že dnes musí nákladní silniční doprava čelit mnoha negativním vlivům, z nichž nejvýznamnější je nedostatek pracovních sil. Současná světová situace a nároky kladené na profesionální řidiče v nákladní dopravě vedou k odlivu zaměstnanců z tohoto povolání a zvyšování počtu starších řidičů za volantem kamionu. Které hlavní příčiny stojí za zvyšujícím se věkem profesionálních řidičů a zda je tato specifická skupina pro výkon povolání řidiče vhodná, popíšu v následujících kapitolách.

2 PŘÍČINY ROSTOUCÍHO POČTU SENIORŮ V SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ

Člověk je významnou součástí silniční nákladní dopravy. Bez lidského faktoru nelze přepravu po silnicích uskutečnit. S rostoucím množstvím přepravovaného zboží po světě, roste také poptávka po řidičích. Ta, v současné době, musí překonávat mnoho překážek, které víceméně vedou k tomu, že je za volantem nákladních vozidel vidět čím dál tím více starších řidičů. I z výše uvedeného je snadné vyvodit, že povolání řidiče nákladního vozidla není nijak lákavé, a to především kvůli vysokým fyzickým i psychickým nárokům tohoto povolání, velkým formálním požadavkům, špatné pověsti povolání či specifickému životnímu stylu řidičů nákladních vozidel. To vše má za následek, že se mladí řidiči do této profese zrovna nehrnou, řidiči středního věku jsou již zabydleni v jiných zaměstnáních a předsudky odrazují od usednutí do kamionu i ženy. Co je tedy možné považovat za hlavní příčiny rostoucího počtu seniorů v silniční nákladní dopravě?

2.1 Problematika řidičského stresu

Nezanedbatelný a v posledních letech velmi diskutovaný problém řidičského stresu patří rovněž k faktorům ovlivňujícím atraktivitu povolání řidiče a je také důvodem, proč nemají mladí řidiči zájem o výkon povolání řidiče a na pozicích zůstávají starší řidiči, kteří mají za sebou roky praxe a zkušeností a zdají se být vůči stresu při řízení vozidla odolnější. Dokáží na stres adaptivně reagovat a jejich copingové strategie jim umožňují se se stresem vyrovnat. Řízení nákladního vozidla je vysoce stresující činnost, a to zejména u profesionálních řidičů. Řidičský stres můžeme definovat jako jakoukoliv zátěž, která souvisí s řízením vozidla a vede k nutnosti se s ní vyrovnat, což může mít negativní vliv na prožívání a chování řidiče. Je-li zátěž nadměrná, vzniká stresová reakce s negativními fyziologickými důsledky a ovlivněním chování. Lazarusova transakční teorie stresu spojuje vznik stresové reakce s kognitivním hodnocením, při kterém jedinec posoudí situaci jako nezvládnutelnou. Tuto teorii dále propracoval Matthews, který vyvinul detailní rámec řidičského stresu založeného na transakčním přístupu. Matthewsův model zahrnuje environmentální stresory, kognitivní

procesy stresu, osobnostní rysy, subjektivní symptomy a ovlivněný výkon. Například někteří řidiči budou mít vyšší tendenci reagovat maladaptivně, a to díky vrozeným osobnostním dispozicím a také díky tomu, jakým způsobem jsou zvyklí situace vyhodnocovat a reagovat na ně. Pro vytvoření adaptivních způsobů zvládnání stresu souvisejícího s řízením je klíčová identifikace copingových stylů (Horáková, 2020).

Matthews, Desmond, Joyner, Carcary a Gilliland (1996) popsali pět copingových stylů při řízení (zjištěných dotazníkem DCQ – Driving coping questionnaire):

- konfrontativní coping (uvolňování napětí riskováním či napadáním jiných řidičů),
- coping zaměřený na emoce (sebeobviňování, starosti, sebekritika),
- coping zaměřený na zvládnání úkolů (dodržování pravidel, bezpečná jízda),
- coping přehodnocení (přeznačkování situace),
- vyhybavý coping (myslet na něco jiného, zahnat negativní emoce).

Konfrontativní a na emoce zaměřený coping jsou označovány jako maladaptivní. Kdežto coping zaměřený na zvládnání úkolů a coping přehodnocení jako nejvíce adaptivní strategie. Coping přehodnocení může přinést pozitivní využití řídičských zkušeností (Matthews, 1996).

U starších řidičů nákladních vozidel je častý coping zaměřený na zvládnání úkolů, jsou to řidiči vykazující bezpečnou jízdu a zároveň dodržují předepsaná pravidla provozu vozidel, což jim umožňuje se s nenadálými situacemi adaptivně vyrovnat. Případně coping zaměřený na přehodnocení či přeznačkování situace.

Stres neboli zátěž narušuje psychickou rovnováhu řidiče, změny jsou viditelné v chování i prožívání, což má značný negativní dopad na bezpečné a správné jednání řidiče v průběhu jeho činnosti. Významným dopadem je snížení řidičovy pozornosti při sledování a vyhodnocení změn dopravního prostředí a nízký stupeň soustředění na řízení vozidla. Mezi nejčastější zátěžové faktory, které způsobují stres, může zařadit:

- jízdu s novým vozidlem po neznámé cestě,
- časový tlak v dopravně složitém prostředí,
- nečekaná objížďka,
- negativní výsledek silniční kontroly spojený se sankcí,
- účast na dopravní nehodě,
- závada na vozidle,
- snaha dohnat ztracený čas i za cenu riskování a porušování pravidel provozu.

Podle typu osobnosti můžeme rozdělit ohrožení stresem:

- typ A – sklon k soutěživosti (vykonat práci lépe a rychleji než ostatní), netrpělivost a vztek při nedbalosti a nízkém výkonu spolupracovníků,
- typ B – klidný až flegmatický přístup k plnění úkolů (Fiala, 2013).

Důležitá jsou protistresová opatření, která by se měla zaměřit především na změnu pracovního prostředí a pracovních situací, na proškolení zaměstnanců v technikách zvládnání stresu a dovedností pro redukci stresu, zvýšení komfortu řidiče při řízení (oblast ergonomie), uspořádání směn s pravidelným odpočinkem a bez přesčasů, dostatečné přestávky, manažerský styl a sociální prostředí. Tři hlavní strategie prevence stresu dle Kompiera (January 1996) jsou:

1. eliminace či modifikace situací vytvářejících stres a vynětí jedince z jejich vlivu,
2. přizpůsobení organizace práce a zázemí individuálním charakteristikám řidiče,
3. posílení osobní odolnosti vůči stresu, např. pomocí fyzického cvičení, meditačních nebo relaxačních technik.

Zvládnání stresu vyžaduje mobilizaci všech sil, včetně sociální opory. Ke zvládnání řidičského stresu je potřeba mít především řidičské zkušenosti, průběžně mapovat situaci, orientovat se a být připravený na jakoukoliv situaci v silničním provozu. Tyto zkušenosti mají často právě starší řidiči, pohybují se v pozici profesionálního řidiče dlouho, nepracují na plný úvazek, není to jejich hlavní zdroj příjmu (jsou například poživateli starobního důchodu), zažili za svůj život mnoho nebezpečných a nepřehledných situací, jsou na ně připraveni, umí pracovat se stresem, znají relaxační techniky, jsou opatrnější, klidnější, zkušenější, znají své potřeby, znají zásady duševní hygieny, zvládají emoce, naslouchají svému tělu, jsou všímavější apod. Pro mladé řidiče je velmi náročné vstupovat do situací, se kterými se dosud nesešli, jejich zvládnutí je pro ně náročné, unavuje se, vyčerpává a pokud řešení náročných situací nezvládá, bývá to důvodem k vyhledání si jiného zaměstnání a odchod z pozice profesionálního řidiče. Stresu se nelze vyhnout, často se u řidičů objevuje útlum, který zpomalí reakce při řízení, úzkost a neklid, rozpaky, nerozhodnost, nebezpečné řešení dopravní situace, rozčilení, hněv a sklon k riskování a agresi.

2.2 Nedostatek řidičů na trhu práce

Transport Intelligence uvádí, že koncem roku 2018 chybělo v EU více než 150 tisíc řidičů kamionů (Váchal, 25. ledna 2019). Podle analytiků Road Haulage Association chybí v celé

Evropě až 400 tisíc řidičů kamionů. Firmy ve Velké Británii by byly schopny ihned zaměstnat 100 tisíc řidičů (před začátkem pandemie to bylo cca 60 tisíc) a společnosti v Německu nabízejí 45 - 60 tisíc pracovních míst pro řidiče v silniční nákladní dopravě. Také v Česku je o řidiče kamionů nouze, dopravci v Česku jich postrádají zhruba 15 tisíc (Váchal, 25. ledna 2019). Polsko uvádělo, že na trhu chybí až 124 tisíc řidičů kamionů, Francie hlásila deficit cca 43 tisíc řidičů, Itálie a Španělsko kolem 15 tisíc a severské státy kolem 3 – 5 tisíc řidičů (Urbánek, 4. října 2021). Tento fakt je dalším významným důvodem, proč potkáváme na silnicích čím dál, tím více starších profesionálních řidičů.

Příčin nedostatku řidičů na trhu práce je hned několik, můžeme zmínit například:

- stále se zvyšující množství zboží k přepravě z důvodu odklonu od železniční, vodní případně letecké dopravy,
- odchody řidičů do starobního důchodu, což souvisí se stárnutím populace a mladá generace je nestačí nahrazovat,
- nízká nezaměstnanost, která víceméně souvisí se stárnutím populace a obecném nedostatku pracovních sil,
- nedostatečné mzdové ohodnocení řidičů, což způsobuje útěk do jiné profese a „boj“ firem o zaměstnance a odchod řidičů do zahraničí, především do Rakouska a Německa,
- nepravidelná pracovní doba, která narušuje nejen biorytmus řidiče, který se musí řídit dobou řízení a dobami odpočinku, a také rodinný a volnočasový život,
- řízení v době dopravní špičky, čekání z kolonách, vykládky, nakládky, za které náleží jen malé příplatky a působí řidiči velký stres,
- častý pobyt mimo trvalé bydliště a odloučenost od rodin,
- bezpečnost, kriminalita, šikana řidičů,
- vysoká investice do získání a držení řidičského průkazu a průkazu profesní způsobilosti řidiče (dnes cca 50 tisíc korun),
- přísné podmínky pro každoroční povinná profesní školení, lékařské prohlídky či dopravně-psychologické vyšetření,
- vysoké nároky na vedení administrativy, používání tachografu, dodržování bezpečnostních přestávek, doby řízení a nepřetržitých odpočinků apod. (Klepřík, Talácko, 2019),

- zpomalení a po určitou dobu i úplné zastavení přísunu nových řidičů na trh práce, z důvodu uzavření autoškol a nemožnosti provádění závěrečných zkoušek řidičů v souvislosti s vládními opatřeními v covidové době,
- vysoká míra řidičského stresu, špatná pověst tohoto povolání apod.

Příčin nedostatku řidičů na trhu práce je mnoho a jistě bychom při průzkumu mezi řidiči zjistili i další. Situace na trhu se rok od roku zhoršuje a nedostatek řidičů se stále prohlubuje. Je proto nutné hledat opatření, jak tento trend zvrátit. Není to záležitost několika dní, ale spíše běh na dlouhou trať. Pozornost by se měla zaměřit především na psychické a sociální aspekty práce řidiče, jejich dlouhodobý nedostatek vede k odchodu řidičů z povolání, zdravotním komplikacím, rodinným problémům, únavě, pasivitě a dalším komplikacím, které prosakují do všech oblastí života člověka.

Rovněž výsledky výzkumu zveřejněného v roce 2015 v Supply Chain Forum: An International Journal ukázaly, že překonání nedostatku řidičů nákladních vozidel je možné pomocí zlepšení pracovních podmínek řidičů a nutnost organizačních a meziorganizačních iniciativ. Pracovní podmínky a organizační podpora jsou hlavními faktory, které mají vliv na spokojenost řidičů nákladních vozidel (Large, Breitling, & Kramer, 2015). Podobnou situaci ukazuje i výzkum provedený v roce 2014 ve Spojených státech amerických, podle kterého nejsou finance tím hlavním faktorem, který může za nedostatek řidičů na trhu. Hlavní důvod, proč se řidiči do profese profesionálního řidiče nehrnou jsou velký stres, špatné pracovní podmínky či nepoctiví zaměstnavatelé. Výzkum proběhl na základě zjištění značného nedostatku profesionálních řidičů, který v roce 2014 čítal 240 tisíc řidičů (Prokl, Teller, Kotzab, & Angell, 2017).

2.3 Stárnutí populace

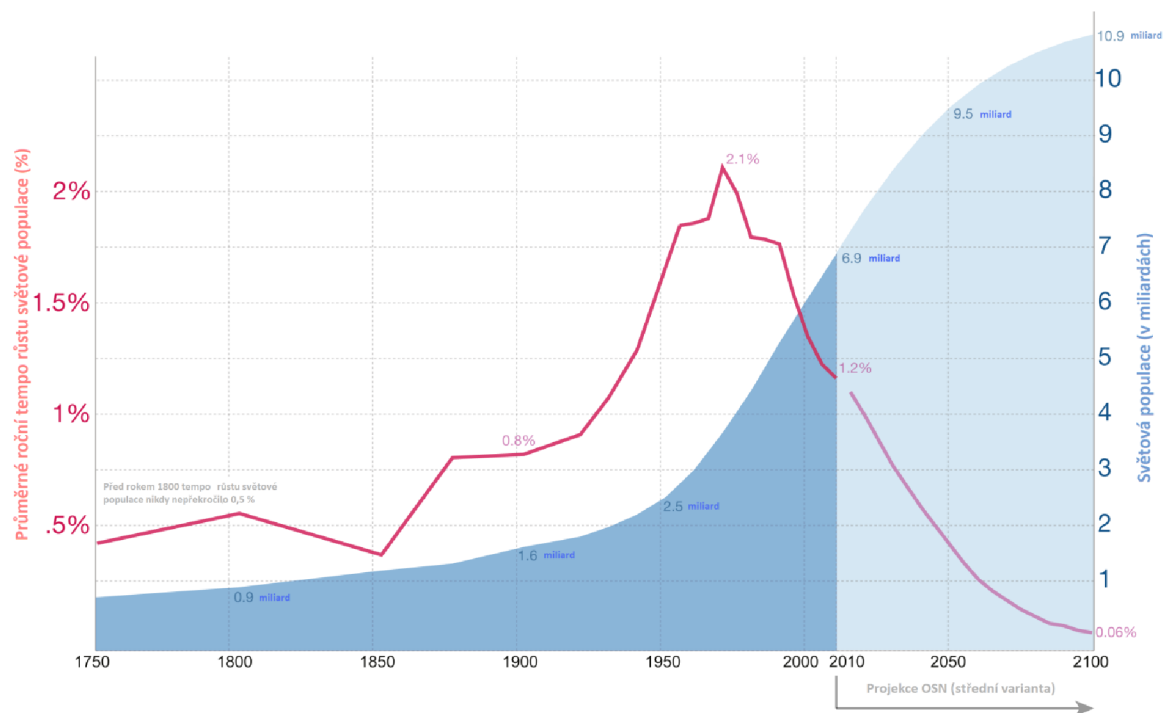
Problematika stárnutí populace netrápí jen ČR, ale celý svět. Stárne nejen populace obecně, ale stárne také populace pracovní, protože stále dochází k posouvání věku odchodu do důchodu. Lidé zůstávají ve svých profesích v práci mnohdy o mnoho let déle, než tomu bylo před pár lety a najdeme také mnoho osob v důchodovém věku, kteří jsou stále pracovní aktivní. Ne jinak je tomu u profese profesionálního řidiče v nákladní silniční dopravě po celém světě.

Věkový průměr v segmentu nákladní silniční dopravy je čím dál tím více diskutovaným tématem a řeší se také vhodnost starších řidičů za volantem kamionu. Podle

výzkumu společnosti Profia je v současné době podle odborových organizací průměrný věk řidiče z povolání 57 let a trend je stoupající. To v souvislosti s poměrně vysokou psychickou a fyzickou náročností tohoto povolání znamená, že náš v blízké budoucnosti čeká další úbytek zaměstnanců. Některé prognózy uvádějí, že do pěti let odejde až třetina řidičů do důchodu, a mladí o toto povolání nemají zájem (Poptávka po řidičích roste, zájem je však stále menší. Uchazeče odrazují vysoká odpovědnost a nízké mzdy, 26. února 2019).

Historii a prognózu vývoje obyvatelstva a jeho stárnutí si můžeme prohlédnout v následujícím grafu, který zachycuje jednak průměrné roční tempo růstu světové populace v % a také světovou populaci v miliardách obyvatel. Graf ukazuje situaci od roku 1750 až do roku 2100.

Graf č. 2 – Prognóza vývoje počtu obyvatel ve světě od roku 1750 do 2100



Zdroj: Slavík, 2016

Senioři v nákladních vozidlech 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 řada výzkumů zkoumajících tuto problematiku z různých úhlů pohledu. Rostoucí požadavky na řidiče seniory a vozidla jsou celosvětovým problémem a je potřeba se jimi zabývat z pohledu lékařského, psychologického,

ekonomického i sociologického. 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 nákladních vozidel dívat jen jako na nežádoucí či rizikový prvek na pozemních komunikacích, jejich pohyb na silnicích má i své výhody, pomáhají vyplňovat mezeru v nedostatku řidičů v nákladní dopravě, jsou to řidiči vyzrálí, zkušení a jsou přínosem pro každého z nás i pro celou společnost (Centrum dopravního výzkumu: Je starší řidič za volantem rizikovým prvkem silničního provozu? 7. března 2007).

2.4 Vysoké formální nároky povolání

V současné době jsou podmínky pro vykonávání povolání profesionálního řidiče nákladního silničního vozidla upraveny hned v několika právních předpisech ČR. Účastnit se provozu na pozemních komunikacích může pouze tehdy, má-li platné řidičské oprávnění skupiny C (nákladní vozidlo nad 3,5 tuny), případně CE (nákladní vozidlo nad 3,5 tuny s přívěsem nebo návěsem), dále posudek o tělesné a duševní schopnosti k řízení motorových vozidel (dále jen zdravotní způsobilost, kterou upravuje vyhláška č. 271/2015 Sb.), průkaz profesní způsobilosti řidiče a platné potvrzení o provedení dopravně psychologického posudku s kladným výsledkem. Splnit všechny uvedené formální požadavky vyžaduje značné finanční výdaje, velkou časovou dotaci a motivaci k výkonu povolání. Začínající řidiče vysoké nároky odrazují, často proto zůstávají na pozici profesionálního řidiče i řidiči v seniorském věku, kteří všechny uvedené podmínky splňují.

2.4.1 Řidičský průkaz skupiny C

První požadavek, který musí profesionální řidič nákladního vozidla splnit, je získání řidičského oprávnění skupiny C. Konkrétně to znamená absolvování příslušného kurzu v autoškole. Tohoto kurzu se mohou účastnit pouze držitelé řidičského oprávnění skupiny B (osobní automobil). A následně složit závěrečnou zkoušku na příslušném obecním úřadě s rozšířenou působností. Vzor řidičského průkazu skupiny C a CE uvádím v příloze č. 3 (Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, 2001).

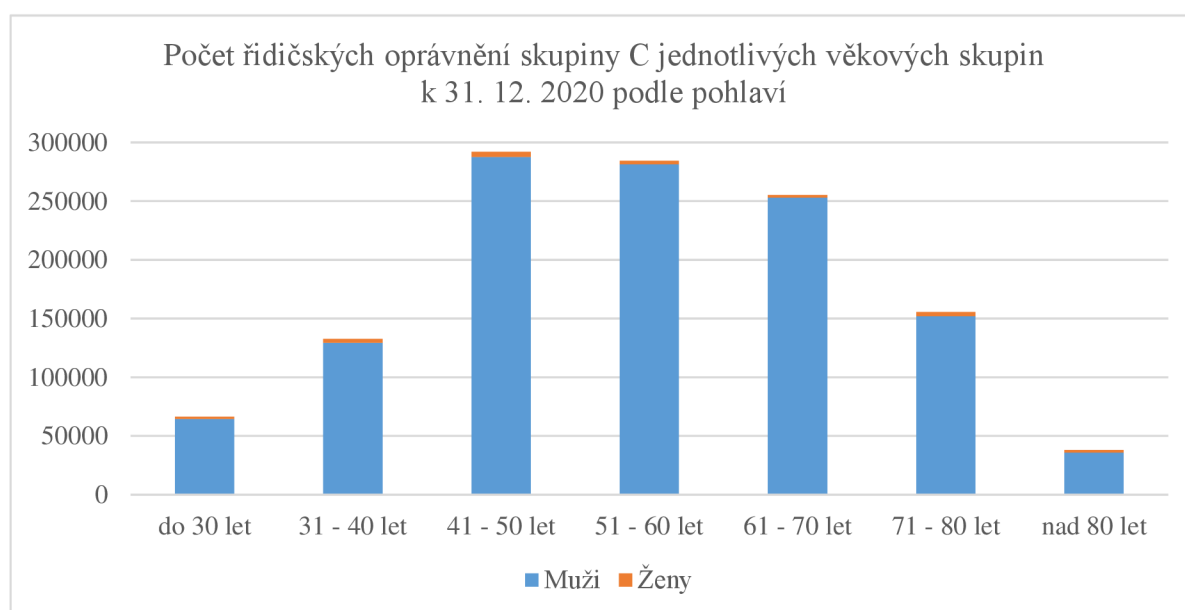
I přes mnoho přísných požadavků, které jsou právní úpravou na žadatele o řidičské oprávnění skupiny C, případně CE, kladeny, je v ČR evidován celkový počet platných

řidičských oprávnění skupiny C dle Ministerstva dopravy ČR k 31. 12. 2020 více než 1,22 milionů a z tohoto počtu řidičů má téměř 684 tisíc z nich také řidičské oprávnění skupiny CE. Řidičské oprávnění na alespoň jednu skupinu vozidel vlastní v ČR více než 6,68 miliónu osob. Každoročně získá nový řidičský průkaz cca 100 tisíc osob a cca 10 tisíce řidičů si rozšíří svůj současný řidičský průkaz o skupinu C a CE.

Tabulka č. 2 – Počet řidičských oprávnění skupiny C jednotlivých věkových skupin k 31. 12. 2020 podle pohlaví

Věk	do 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	61 - 70 let	71 - 80 let	nad 80 let
Muži	64 607	129 399	287 676	281 534	253 129	151 992	35 778
Ženy	1 747	3 176	4 279	2 840	2 048	3 418	2 187
Celkem	66 354	132 575	291 955	284 374	255 177	155 410	37 965

Graf č. 3 – Počet řidičských oprávnění skupiny C jednotlivých věkových skupin k 31. 12. 2020 podle pohlaví



Zdroj: Statistiky držitelů ŘP, 3. května 2021

2.4.2 Zdravotní způsobilost řidiče

Posuzující lékař posuzuje zdravotní způsobilost řidiče nákladního vozidla (se způsobilostí v oboru všeobecné praktické lékařství, nebo v oboru praktický lékař) na žádost žadatele řidičského 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 řidičské oprávnění nebo držitele řidičského 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. 4). 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).

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 nákladního vozidla 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 nákladního vozidla (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 2.4.2 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).

2.4.3 Dopravně psychologické vyšetření řidiče

Dopravně psychologickým vyšetřením zjišťuje dopravní psycholog psychickou způsobilost osob k řízení motorových vozidel. Profesionální řidič nákladního silničního vozidla se musí tomuto vyšetření podrobit před začátkem vykonávání povolání řidiče a pak od 50 let věku každých pět let (může se podrobit již šest měsíců před dosažením věku 50 let) a nebo na základě žádosti praktického lékaře při pravidelné lékařské prohlídce. Vyšetření provádí dopravní psycholog na dopravně psychologickém pracovišti, jemuž ministerstvo udělilo akreditaci k provádění dopravně psychologického vyšetření a je zapsán v seznamu dopravních psychologů vedeném Ministerstvem dopravy ČR (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 ve výše uvedených termínech. Pro dopravně psychologické vyšetření je nutné předložit psychologovi posudek o zdravotní způsobilosti (viz Příloha č. 4), 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).

Komplexní dopravně psychologické vyšetření musí nutně obsahovat 3 části – zhodnocení anamnestických údajů, diagnostickou část (včetně přístrojového testování) a individuální rozhovor a poskytnutí zpětné vazby (Zaoral a kol., 2010, 7).

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.

Můžeme shrnout, že v současné době není legislativně stanovená povinnost používat pro dopravně psychologické vyšetření konkrétní metody. Zvolení metodiky nebo určitých metod a celého vyšetření je v rukou psychologa provádějícího vyšetření. Rovněž nejsou stanoveny minimální standardy pro vyšetření (Zaoral a kol., 2010).

Výsledkem dopravně-psychologického vyšetření je posudek s kladným či záporným výsledkem. Kopii posudku pak musí dopravní psycholog odeslat do pěti pracovních dnů příslušnému obecnímu úřadu s rozšířenou působností a případně i 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 10 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 přezkumu posudku hradí podle § 87c posuzovaná osoba (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, 2000).

2.4.4 Profesní způsobilost řidiče

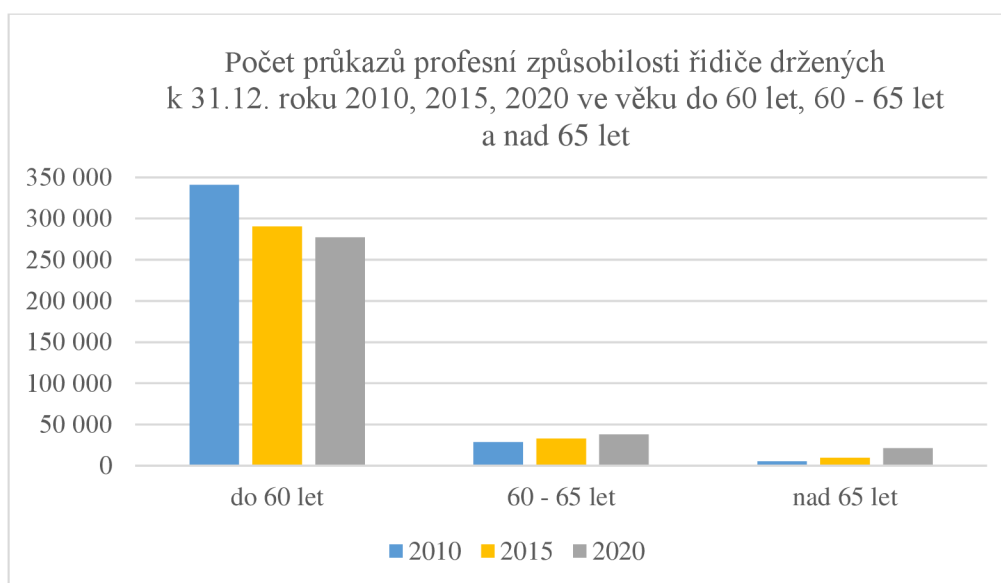
Další podmínkou kladenou na profesionální řidiče nákladních silničních vozidel je získání a držení Průkazu profesní způsobilosti řidiče (zkráceně Profesní průkaz). Profesní způsobilost řidiče je řidičům zapsána do řidičského průkazu u řidičských oprávnění skupin C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E a všech podskupin, a to s kódem 95 (viz Příloha č. 3). Řidič musí absolvovat jednak vstupní školení pro získání profesního průkazu (v rozsahu 140 hodin nebo 280 hodin pro řidiče mladší 21 let) a pak následně každoroční pravidelné 7hodinové školení profesní způsobilosti. Kurzy získání profesní způsobilosti řidiče i pravidelná profesní školení provádějí Akreditovaná školicí střediska zapsaná v seznamu Akreditovaných školicích středisek vedeném Ministerstvem dopravy. Po absolvování kurzu vstupního školení k získání profesní způsobilosti řidiče, skládá řidič závěrečnou zkoušku na obecním úřadě obce s rozšířenou působností, který v případě, že uchazeč uspěje při závěrečném testu, vydá průkaz profesní způsobilosti řidiče nebo запиše profesní způsobilost do řidičského průkazu (Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, 2001).

Podle statistik Ministerstva dopravy ČR (data získaná e-mailovou komunikací na základě žádosti o poskytnutí informace v sekci Poskytnuté informace na webových stránkách www.mdcr.cz dne 29. listopadu 2021) bylo k 31. 12. 2020 v ČR více než 336 tisíc řidičů nákladních vozidel profesně způsobilých. Z toho bylo téměř 38 tisíc řidičů ve věku 60 – 65 let a více než 21 tisíc řidičů ve věku nad 65 let. Srovnáme-li čísla s předchozími roky, tak ve věkové skupině do 60 let počet profesních řidičů klesá, kdežto ve věkových skupinách od 60 do 65 let i nad 65 let čísla rostou. Vzhledem k celosvětové problematice stárnutí populace můžeme předpokládat, že bude tento trend i nadále pokračovat. Budeme tedy řidiče profesionály v nákladních vozidlech v seniorském věku na silnicích potřebovat čím dál tím více a také je budeme vídat stále častěji. Je otázkou, jakými řidiči jsou a budou, jak se vypořádají se stále rostoucími nároky v silniční nákladní dopravě a jaký dopad to bude mít výkon povolání profesionálního řidiče na jejich život. Zjištěné statistiky uvádím níže v tabulkové i grafické podobě.

Tabulka č. 3 – Počet průkazů profesní způsobilosti řidiče v letech 2010, 2015 a 2020 (vždy k 31.12.) ve věku do 60 let, 60 – 65 let a nad 60 let

Rok/ Věk	do 60 let	60 - 65 let	nad 65 let	Celkem
2010	340 855	28 688	5 412	374 955
2015	290 443	32 759	9 717	332 919
2020	277 403	37 985	21 409	336 797

Graf č. 4 – Počet průkazů profesní způsobilosti řidiče v letech 2010, 2015 a 2020 (vždy k 31.12.) ve věku do 60 let, 60 – 65 let a nad 60 let

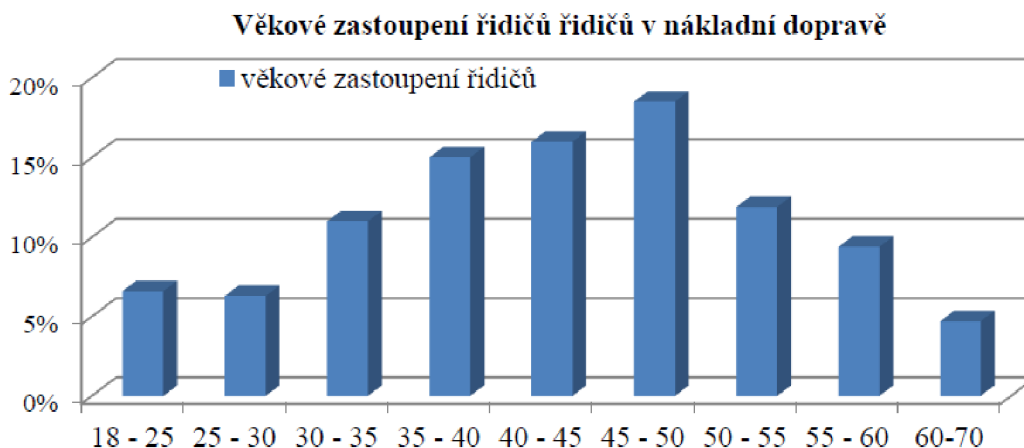


Zdroj: Osobní sdělení Ministerstva dopravy ČR, 29. listopadu 2021.

2.5 Nezájem mladých řidičů o výkon povolání řidiče

Ročně ubývá v ČR kolem 5 tisíc řidičů, ale noví nepřicházejí, což vede k nepříznivé věkové struktuře těch, kteří v dopravě pracují. Může za to do značné míry i zmizení hlavního zdroje nových řidičů, kterým byla armáda, která pravidelně produkovala nové řidiče, kteří v průběhu povinné vojenské služby získávali řidičské oprávnění skupiny C a další (Hromíř, 2016). Tento fakt můžeme sledovat i ve statistikách, podle kterých mají osoby ve věku 40+ dvakrát více řidičských průkazů skupiny C, než je tomu u věkové skupiny do 40 let. Věkové zastoupení řidičů v nákladní dopravě můžeme vidět v následujícím grafu, který zachycuje i fakt vysokého počtu držitelů řidičského oprávnění skupiny C ve věkové kategorii nad 40 let oproti mladším věkovým kategoriím, zejména vůči věkové kategorii do 30 let.

Graf č. 5 – Věkové zastoupení řidičů v nákladní dopravě



Zdroj: Kramný, 2016

Způsob získávání nových řidičů do nákladní silniční dopravy je složitý, a navíc si můžeme všimnout, že ne všichni řidiči, kteří jsou držiteli průkazu profesní způsobilosti řidiče, jsou aktivní. Dle statistiky ČESMAD Bohemia bylo v roce 2015 z celkového počtu 360 tisíc řidičů s průkazem profesní způsobilosti řidiče, aktivních jen cca 300 tisíc. Každý rok odejde do důchodu přibližně 7,5 tisíce řidičů seniorů, nových řidičů přichází na trh práce kolem 10 tisíc, ale přeprava roste ročně o 7,5 tisíce, takže potřebujeme celkem nahradit cca 15 tisíc řidičů. Každý rok ubývá v ČR 5 tisíc řidičů (Hromíř, 2016).

Mladí zájemci o práci řidiče mají v podstatě tři možnosti, jak získat řidičské oprávnění a stát se řidičem z povolání. První je využití rekvalifikačních programů Úřadů práce, druhým je samofinancování řidičského a profesního průkazu a třetím je využití finanční podpory samotné dopravní firmy, u které poté bude zájemce zaměstnán (Bicera, 5. ledna 2018).

Povolání řidiče v nákladní silniční dopravě klade vysoké nároky na svého vykonavatele a odměňuje se jen málo pozitivy. Mladí řidiči uvádějí především vysoké nároky na zvládání stresu (časový tlak, kontrola, pokuty, plán cest, komunikace s dispečery, tachografy, bezpečí na silnici a parkovištích, zácpy, negativní motivace například v podobě spotřeby nafty apod.). Problémy v partnerských vztazích a vztazích s dětmi. Dopad na zdraví a zdravý životní styl (spánek – biorytmy ovlivněny „tachografem“, osobní hygiena, stravovací návyky, nedostatek pohybu). Nároky na kvalifikaci a přípravu (systém přípravy na povolání, jazykové znalosti, řidičské oprávnění, odpovědnost za zboží a kamion,

pozornost, technické znalosti a dovednosti, schopnost řešit problémové a nestandardní situace, plánování a flexibilita při změnách plánu). Negativní obraz dané pozice pro veřejnost (klesající prestiž povolání, kamiony jsou nebezpečné, tvoří zácpy, vybrzdí apod.). Dále jsou problémem pro mladé řidiče formy odměňování, které obsahují většinou jen základní složku mzdy a k tomu prémie v podobě diet a odměn za spotřebu vozidla apod. Na druhé straně pozitiv, která začínající řidiči vidí, je velmi málo. Hovoří často o pocitu osobní svobody, řízení kvalitních a moderních nákladních vozidel nebo se vyjadřují se slovy „to vás musí bavit, jinak to nejde ...“ (Lorencová, Weinholdová, Stern, 2016).

Překonání výše zmíněných i mnohých dalších negativních postojů a předsudků k vykonávání povolání profesionálního řidiče v nákladní silniční dopravě, bude vyžadovat mnoho času a úsilí. Nebude to jen o jednom opatření, ale postup bude muset být komplexní a dlouhodobý. Do té doby, než se to podaří, bude průměrný věk profesionálních řidičů stále růst. Dnes jsme již na průměrném věku řidičů nákladních vozidel téměř kolem 60 let, a vzhledem k tomu, že se na trhu práce stále prohlubuje nedostatek zaměstnanců v této profesi, bude i do budoucna průměrný věk řidičů růst. Jedná o obor, který nelze vypustit či zcela nahradit jiným, protože má velký význam pro národní hospodářství a dopravní obslužnost obcí a krajů.

Nedostatek mladých řidičů netrápí jen ČR. Podobná situace je i v jiných zemích světa. Výzkumy v této oblasti se zaměřují nejen na potřeby společnosti, odesílatelů, příjemců či dodržování bezpečnostních předpisů, ale také na náchylnost řidičů kamionů k fyzickému a emočnímu vyčerpání, které způsobují nejen nezájem o výkon profese profesionálního řidiče, ale také velký odliv zaměstnanců z této oblasti (Kemp, Kopp, Kemp, 2013).

2.6 Specifický životní styl

Hlavními specifiky životního stylu profesionálního řidiče patří nerovnoměrně rozložená pracovní doba a doba odpočinku, které si řídí právními nařízeními a řidič nemá mnoho možností, jak si ji přizpůsobit svému biorytmu. Dále nepravidelná strava, nedostatečný příjem ovoce a zeleniny, zhoršený pitný režim, vyšší míra kouření, nedostatek pohybu či kratší doba spánku. Životní styl řidičů je specifický nejen v rovině fyzické či fyziologické, ale rovněž v psychické oblasti. Řidič v silniční nákladní dopravě je ve vozidle často sám, mimo domov, spánek tráví na nevyhovujícím provizorním lůžku přímo ve vozidle, je odkázán na stravu mimo domov (často fastfoody a bufety na čerpacích stanicích), má

nedostatečnou hygienu, zažívá nudu při trávení povinných přestávek a nadměrný stres. Mladé řidiče tyto skutečnosti odrazují, bojí se celoživotního poškození zdraví, ztráty kontaktu s partnerem (partnerkou) a rodinou, nemožnosti věnovat se svým koníčkům a zálibám, nebezpečí sklouznutí k negativním jevům jako je alkoholismus, gamblerství, obezita, deprese apod. (Kikalová, Bendová, Slaviček, 2014).

Většina výše uvedených specifík životního stylu profesionálních řidičů vede k jejich nadměrné zátěži a stresu. Každý jedinec vnímá míru zátěže odlišně, a liší se i reakce na ni. Roli hrají různé osobnostní charakteristiky řidič, odolnost vůči stresu a celkové ladění osobnosti. Zátěž je faktorem, který může vést k dopravní nehodě nebo při dlouhodobé nadměrné zátěži k patologickému chování a poruchám. Nedostatek kontaktu s rodinou, finanční situace či tlak ze strany zaměstnavatele vede řidiče do mnohdy bezvýhodných situací, se kterou se ne každý řidič umí adaptivně vyrovnat. U řidičů je moderní utíkat před těmito problémy pomocí alkoholu či gamblerství. Toto pak vede k finančním, osobním, rodinným a sociálním potížím. V důsledku požívání i malých dávek alkoholu je oslabena a narušena funkce smyslových orgánů, zejména zraku a sluchu, které nejméně odolávají negativnímu vlivu alkoholu. To se pak odráží v bezpečném řízení, ve snížení bystrosti, pohotovosti, postřehu, odhadu vzdálenosti, posouzení situace v provozu, reakci na neočekávané a náhlé podněty apod. Rovněž dochází k poškození zdraví a komplikacím způsobeným zhoršeným fyzickým a duševním zdravím. Podobně je tomu také v případě gamblerství, ať v podobě hraní na hracích automatech, sázkaření či karetních her, které způsobují řidiči značný stres (zejména v případě hráčského neúspěchu), což se projeví ve stylu jeho řízení, a také ve zhoršení jeho fyzického i duševního zdraví. Řidič se tím dostává do bludného kruhu a cestu z něho ven naleznou často až s odchodem z povolání profesionálního řidiče (Fiala, 2013).

Starší řidiči jeví v této problematice jakýsi náhled, statistiky uvádějí, že páchají méně přestupků i méně dopravních nehod pod vlivem alkoholu. Méně se u nich objevují výše uvedené patologické poruchy a navazující problémy. Dle výzkumu NHTSA řídí starší řidiči méně často pod vlivem alkoholu než ostatní dospělí a mladší řidiči (Bayam, Liebowitz, Agresti, 2005). Požívání alkoholu tedy není významným faktorem, proč by starší řidiči nemohli být profesionálními řidiči i ve vyšším věku, a navíc nemají sklon řešit potíže alkoholem, návykovými látkami či gamblerstvím, jak to vidíme často u mladších profesionálních řidičů.

3 SENIOR JAKO ŘIDIČ NÁKLADNÍHO VOZIDLA

Předchozí dvě kapitoly ukázaly na jedné straně nezbytnost přemístování zboží, které provází lidstvo už od nepaměti a je kromě kladů, které lidstvu přináší, spojováno i mnohými stinnými stránkami, jako například vysoká hustota provozu, znečištění ovzduší, nedostatek parkovacích a odpočinkových míst a s tím spojené například i různé zdravotní problémy řidičů. Tak na straně druhé přísné, rozmanité a rozsáhlé podmínky a požadavky, které jsou na profesionální řidiče nákladních vozidel kladeny (řidičský průkaz, profesní průkaz, zdravotní posudek, dopravně-psychologické vyšetření apod.), výkon jejich povolání je podmíněn požadavky, které musí splňovat po celou dobu výkonu práce (každoroční profesní školení, každoroční lékařská prohlídka a co pět let dopravně-psychologické vyšetření u řidičů nad 50 let) a k tomu ještě musíme připočítat silniční kontroly ze strany Policie ČR nebo Celní správy ČR, poruchy na vozidle, vybavení dokumenty, orientace se v místě apod.

Z výše uvedeného výčtu je snadné vyvodit, že povolání řidiče nákladního vozidla není nijak lákavé, mladí řidiči se do této profese zrovna nehrnou, řidiči středního věku jsou již zabydleni v jiných zaměstnáních, takže se není čemu divit, že můžeme rok od roku vidět v kabinách nákladních vozidel profesionální řidiče seniory.

Větší pozornost řidičům seniorům je potřeba věnovat nejen v oblasti jejich zdravotního, psychického stavu či splnění podmínek, které výkon povolání řidiče nákladního vozidla vyžaduje, ale také v oblasti vývoje nákladních automobilů, která jsou svou výbavou přizpůsobená seniorům, mohou jim pomoci alespoň částečně nahradit ztrátu kognitivních a exekutivních funkcí, ale také v oblasti dopadu tohoto povolání do jejich života.

3.1 Předpoklady seniorů k výkonu práce řidiče

Z výše uvedených skutečností, týkajících se nedostatků profesionální řidičů v nákladní silniční dopravě, nezájmu mladých řidičů o toto povolání, negativní pověsti tohoto povolání či obecnému faktu stárnutí populace, jsme dospěli k situaci, kdy se průměrný věk profesionálních řidičů stále zvyšuje a bude tomu tak i do budoucna. Otázka je, zda je tato

skupina řidičů pro výkon povolání vhodná? Jaké potíže se u těchto řidičů objevují? Jaké mají předpoklady k výkonu práce řidiče?

Stárnutí je proces přirozený, nezvratitelný a velmi individuální. Můžeme se setkat se seniory, kteří například již v 65 letech jsou mimo své povolání a odpočívají, nebo na druhé straně se seniory, kteří jsou ještě v 80 letech v zaměstnání a jsou velmi aktivní a vitální. Je ovšem neoddiskutovatelným faktem, že nám stárnutí působí úbytek kognitivních a exekutivních funkcí, zhoršený zdravotní stav a užívání léků. Všechny tyto faktory mohou ovlivnit schopnost řízení motorových vozidel u seniorů, a to nejen v rovině osobní, ale také v rovině profesionální.

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

1. Fyziologické změny související se stárnutím (poruchy zraku, zhoršená pohyblivost).
2. Akutní a chronické nemoci.
3. Kognitivní postižení (pozornost, reakční doba, exekutivní funkce ...).
4. Konkomitantní medikace.

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, Sims, Pulley, & Roseman, 2000).

Při posuzování způsobilosti profesionálního řidiče k řízení by se měli posuzující lékaři zaměřit na všechny výše uvedené body. Oblasti zraku, pohyblivosti, nemocí či medikace bývají lékaři zmapovány dobře. Zapomíná se ale často na kognitivní funkce. Při řízení vozidla je ale rychlé a efektivní zpracování informací nutné, 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.

Nutné je komplexní zhodnocení tělesné i psychické způsobilosti k řízení vozidla a k posuzování schopností je důležité přistupovat individuálně. Riziko chyb při řízení se zvyšuje úměrně s přítomností rizikových faktorů. Avšak nelze starší řidiče obecně všechny podceňovat, neboť řada z nich jezdí i ve vyšším věku zcela bezpečně (Svátková, 2010).

Kognitivní poruchu je možné časně diagnostikovat u osob starších 65 let pomocí orientačního dotazu na problémy s pamětí v rámci pravidelné preventivní lékařské prohlídky. V případě subjektivních potíží nebo objektivních projevů se prování klinické vyšetření a laboratorní vyšetření nebo je řidič odeslán ke specialistovi, u něhož je dostatečný časový prostor pro vyšetření a disponuje příslušnými diagnostickými metodami (Topinková, 2002).

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.

Kromě zákonných požadavků uvedených v kapitolách výše, můžeme považovat dobrý fyzický a psychický stav řidiče, za důležitý a nezbytný předpoklad vykonávání pozice profesionálního řidiče v nákladní silniční dopravě.

Jako zajímavost lze ještě zmínit, že na skutečnost stárnoucí populace a nutnosti reakce na odlišné požadavky aktivních seniorů za volantem reagují i výrobci nákladních 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), systém rozpoznání únavy řidiče (Driver Alert), systém 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.).

Dalším významným předpokladem vykonávání profese profesionálního řidiče seniorem je vzdělávání řidičů. Neznalost pravidel provozu na pozemních komunikacích či neznalost moderních prvků ve výbavě vozidla, může být vážnou překážkou pro profesionálního řidiče. Určitou část ve vzdělávání řidičů zastanou pravidelná profesní školení řidičů. To ale nestačí, vzdělávání řidičů by mělo být kontinuální, komplexní a celoživotní. Mělo by zasahovat do všech oblastí práce řidiče a takovýto systém v ČR chybí. Když si uvědomíme, že současný řidič senior nákladního vozidla získal řidičský průkaz skupiny C při výkonu povinné vojenské služby před 45 lety, tak vidíme, že situace na

dnešních silnicích je zcela odlišná, a to se týká také vozidel a jejich výbavy. Smyslem vzdělávání profesionálních řidičů seniorů (například ve specializovaných kurzech) by mělo být zmenšení propasti mezi dobou, kdy řidičský průkaz získali a současnou situací na pozemních komunikacích a ve vozidlech, snaha o jejich kvalitní a bezpečný výkon v zaměstnání, ochrana zdraví jejich i okolí apod. (Lidé v dopravě, nedat.).

3.2 Motivace seniorů k výkonu povolání řidiče

Jedná se o povolání výrazně individualizované, vyžadující značnou samostatnost a nezávislost na ostatních a hodně času stráveného o samotě. Pro seniory není zrovna typické, přesto se skupina starších profesionálních řidičů stále zvětšuje a bude tomu tak, díky demografickému vývoji a dalším faktorům, i do budoucna. Armstrong, Stephen (2015) vidí motivaci jako nalezení faktorů, které ovlivňují zaměstnance. Pozornost by se podle něj měla zaměřit na stimuly, odměny a v neposlední řadě na práci, kterou lidé vykonávají. Motivace seniorů k výkonu povolání řidiče se liší od motivace mladých řidičů. Starší řidiče motivuje spíše pocit užitečnosti či potřebnosti a vylepšení finanční situace v důchodovém věku. Mladí řidiči se stávají profesionálními řidiči nákladních vozidel především z důvodu dobrého výdělku a uspokojivého zabezpečení rodiny. Časem ovšem začnou převažovat negativní aspekty (například odloučení od rodiny, únava, stres, samota, nezdravý životní styl, zdravotní a psychické potíže) a mladý řidič z této oblasti odchází.

Motivace k setrvání v zaměstnání může být jednak dobrovolná, ale také vynucená okolnostmi (vůle zaměstnavatele, finanční potíže). Důvody dobrovolného odkladu odchodu do důchodů mohou být různé, například:

- skutečný zájem o profesní aktivitu, která je sama o sobě uspokojující,
- potřeba udržení sociálního statusu a uchování společenské prestiže, dané jeho funkčním zařazením a podpořením sebeúcty,
- potřeba zachovat určitý životní styl, jehož součástí je také pravidelné zaměstnání,
- potřeba sociálního kontaktu a strach z izolace v rodině,
- ekonomické důvody a zabránění poklesu životní úrovně s nástupem do důchodu (Vágnerová, 2008).

Mezi obecné motivační faktory starších profesionálních řidičů patří pokračování v zaměstnání vykonávaného před důchodem, vylepšení finanční situace, příležitost navštívit

zahraničí, svoboda, být „svým pánem“ a nemuset se ohlížet na ostatní, volnost pracovní doby, strach z nepotřebnosti a nedůležitosti, útěk před nudou apod. (Dudová, 2008).

Z pohledu teorie se jedná o konstruktivní strategii stárnutí, kdy se člověk konstruktivně vyrovnává s realitou vyššího věku, je stále aktivní a ani s přibývajícím roky ho neopouští radost ze života a z vřelých vztahů k blízkým lidem. Takovýto senior si je vědom možností i mezi svých výkonů i vyhlídek do budoucna. Eventualitu smrti akceptuje a přijímá ji bez nadměrného strachu a zoufalství. Je schopen se pružně přizpůsobit novým okolnostem, nepostrádá humor, dovede si najít radost v jídle, pití, práci, dovolené a rozvíjí dál své zájmy a případně i pracovní aktivitu. V anamnéze mají tyto lidé často šťastné dětství a spokojeně prožitou pozdní dospělost, naplněné manželství a rodičovství (Langmeier, Krejčířová, 2013).

Proces, v němž se senioři rozhodují, zda budou i nadále řídit vozidlo, či zda činnost ukončí uvádí Brouwer (2002, in Obriot-Claudel, Gabaude, 2004) jako víceúrovňové hodnocení kompetence pro řízení. První úroveň zahrnuje řídičské dovednosti – jak hodnotit, vybrat a vyhnout se určitým dopravním situacím a jak bezpečně v těchto situacích řídit. Druhá úroveň je schopnost řídit – úroveň fyzických a psychických schopností umožňující osvojit si a aplikovat dopravní pravidla. Třetí úroveň zahrnuje řídičské chování – co skutečně řidič dělá, když řídí vozidlo. Tento proces je pro starší řidiče důležitý a umožňuje i usnadňuje jim rozhodování o pokračování v řídičské kariéře či jejím ukončení.

Dalším důležitým faktorem ovlivňující rozhodování staršího řidiče o setrvání na pozici profesionálního řidiče je podpora jeho nejbližšího okolí, a to především při řešení složitých pracovních úkolů a řešení náročných situací. Teoreticky můžeme hovořit o tzv. sociální opoře, kterou můžeme chápat jako „... *pomoc, která je poskytována druhými lidmi člověku, který se nachází v zátěžové situaci. Obecně jde o činnost, která člověku v tísní jeho zátěžovou situaci určitým způsobem ulehčuje*“ (Křivohlavý, 2009, 94). Sociální opora je často dávána do kontextu stresujících událostí a vyrovnávání se se stresem. Problematika řídičského stresu hraje při vykonávání profese profesionálního řidiče významnou roli, a o to více, když se jedná o staršího řidiče. Nedostupnost osob, na které je možné se spolehnout či osob, které se o nás zajímají a máme pro ně hodnotu, mohou vést k nezvládnutí složitých situací, které řízení nákladního vozidla přináší. Dlouhodobé nepochopení, odmítání či izolování mohou mít na staršího řidiče negativní psychický dopad, který povede k prohlubování stresu či nezvládnutí složitých situací, a časem k opuštění pracovní aktivity.

Ve spojitosti se stresem se uplatňuje jak model přímého účinku opory, tak nárazníkový model, které mají účinky na zdraví a osobní pohodu. Prvně zmíněný model spočívá v pravidelném poskytování pozitivních emočních prožitků a druhý přichází v reakci na jedincovu neschopnost řešit danou situaci (Cohen, Wills, 1985)

I přes uvedené klady a zápory, které tato práce seniorům přináší, jich můžeme a jistě také budeme, za volantem kamionu vídat čím dál tím více. Pro některé s nich je to způsob trávení volného času, pro jiné se stalo řízení koníčkem, někteří jsou rádi za finanční přivýdělek k důchodu a najdeme i takové, kteří byli profesionálními řidiče ještě před dovršením důchodového věku a ve svém povolání pokračují. Podrobněji se budu motivací k výkonu profese řidiče seniorem zabývat ve výzkumné části této práce, kterou ještě doplním o pozitiva a negativa, která seniorům tato práce přináší.

Nelze „házet“ všechny seniory do jednoho pytle. To, co je pro jednoho z nich nepředstavitelné, může být pro druhého životní nutnost a opačně. A také nelze podléhat předsudkům, že všichni starší lidé patří do důchodu a mají odpočívat. Důležitou skutečností je, že proces stárnutí probíhá velmi individuálně, nelze tedy jednoznačně říci, že by všichni senioři dovršením 75. roku života museli odevzdat řidičské oprávnění. Nemůžeme stereotypně považovat starší lidi za homogenní skupinu vyznačující se velkým množstvím negativních vlastností. Starší osoby jsou považována obecně za nepružné, unavené, vyhořelé, protivné, bezmocné, pomalé či nevykonné, a to bez ohledu na individuální rozdíly. Tyto stereotypy a předsudky by měly být nahrazeny individuálním posouzením každého člověka (Thorová, 2015).

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, která není od mládeži zvyklá chodit pěšky a také jsou současní senioři aktivnější než předchozí generace, a to zvyšuje jejich nároky na mobilitu (Hjorthol, 2012). Předurčuje to tedy nárůst aktivních řidičů v seniorském věku a nutnost zabývat se řídiči seniory, jakožto nově vzniklé početné skupině na silnicích, hodně i do budoucna. Zachování aktivního řízení

nákladního vozidla seniory ale nesmí být na úkor ohrožení bezpečnosti jich samotných nebo bezpečnosti ostatních účastníků silničního provozu.

3.3 Dopady výkonu povolání řidiče na život seniora

V předchozích kapitolách jsem se zabývala spíše formálními náležitostmi pro výkon povolání řidiče nákladní silniční dopravy seniorem, které jsou nezbytným předpokladem pro tuto profesi. V poslední kapitole bych se chtěla zabývat oblastí neformální, často neřešenou, a přesto pro tuto oblast podstatnou. Stěžejním bodem této práce je zkoumání dopadu výkonu profese profesionálního řidiče na život seniora, jaká pozitiva a negativa mu tato práce přináší a s čím vším se musí vyrovnat.

3.3.1 Pozitiva vykonávané profese

Mezi hlavní pozitiva, které výkon profese řidiče silniční nákladní dopravy seniorům přináší je zaplnění volného času v důchodovém věku. Ne všichni senioři si chtějí užívat důchodcovského nicnedělání, ale chtějí být i ve vyšším věku aktivní. Pozitiva vykonávané profese vnímají především senioři s pozitivně zaměřenou copingovou strategií založenou na anticipování stárnutí mířící ke zlepšování či udržení funkčnosti a fyzické, mentální a sociální kapacitě člověka. Senior se k této ofenzivní osobní copingové strategii dostává vědomou volbou a jedná se především o tyto prvky:

- provádění aktivit pozitivně ovlivňující tělesné, mentální a sociální funkce,
- péče o podporující sociální zázemí (rodina, přátelé),
- uplatňování denních rituálů napomáhají uspokojovat potřebu bezpečí, jistoty a uznání,
- snaha o zdravý životní styl,
- pěstování zálib (Čepelka, 2021).

Další výhodou pozitivně vnímaného a aktivně prožívaného seniorského věku je zachování dopravní mobility. 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.

Senioři řídící kamion často usedají za volant i v osobním vozidle a jsou tak významným mobilním prvkem v rodině (mohou dojet nakoupit, k lékaři, pohlídat vnoučata apod.). Pro mnoho seniorů, které se řízením kamionu živili již před důchodem, je to možnost zůstat v zaměstnání a do důchodu neodcházet. Pozitiva můžeme vidět rovněž ve finanční stránce, kdy mzda řidiče je hezkým přílepšením k důchodu a do jisté míry také zvýšení životní úrovně seniora a jeho rodiny.

Významným pozitivem vykonávané profese pro seniory je možnost být součástí specifické pracovní skupiny, která je mnohdy i skupinou zájmovou. Povolání profesionálního řidiče se pro mnoho starších řidičů stává koníčkem, který je naplňuje, umožňuje jim aktivní prožívání seniorského věku, udržuje je v aktivitě a činnosti, „mají pro co žít“ a jsou dále zachovány jejich kognitivní schopnosti a duševní zdraví.

Pracovní aktivita, aktivní životní styl a pěstování koníčků seniorů vede rovněž k rozvoji osobnosti. Činorodost umožňuje starším osobám získat nové přátele a společníky pro jednotlivé aktivity, budovat nové vztahy a zabránit tak vzniku sociální izolace. Starší lidé tím získávají nové sociální role a může dojít také ke zvýšení sociálního statusu. Dochází ke smysluplnému vyplnění času, získání nových životních cílů a senior se tak může více orientovat na svou budoucnost. Jakákoliv aktivita, ať psychická či fyzická, pomáhá zpomalovat proces stárnutí, podporovat soběstačnost a oddalovat vznik závislosti na ostatních lidech (Langmeier, Krejčířová, 2013).

3.3.2 Negativní dopady

Mezi hlavní negativa aktivního profesionálního řízení nákladního vozidla seniorem patří dopad na manželský a rodinný život. Ne vždy je aktivitou seniora nadšená celá rodina. Strádá především manželský život, a to více v případě, kdy je i manželka v důchodu a těšila se na čas strávený se svým manželem, po dlouhých letech strávených v práci a při výchově dětí. Nelíbí toto může být i dětem, které třeba spoléhaly na pomoc dědy při výchově apod. V rodinách profesionálních řidičů je rozvodovost často se vyskytujícím jevem (Fiala, 2013). Navíc seniory vnímáme jako nositele rodinných tradic, spoléháme na jejich vzpomínky a počítáme s předáváním jimi zachycených faktů dalším generacím. S tímto souvisí i další nevýhoda (může být ale i výhoda, jak jsem výše uvedla), a tou je nedostatek volného času a způsob aktivního trávení volného času. Především pokud je řízení kamionu pro seniora zároveň koníčkem, často tráví za volantem většinu svého času a na jiné činnosti mu nezbyvá

čas, mnohdy ani na odpočinek, kterého ve vyšším věku potřebují mnohem více než v mládí. Ruku v ruce s výše uvedeným jde i negativní dopad na zdraví seniora. Trávení velkého množství času v kabině kamionu není pro seniora vhodné. Potýká se s nedostatkem pohybu, nezdravým stravováním, nepravidelným denním a nočním cyklem, často je ve stresu, dochází k nehodovosti, a to všechno značně zhoršuje zdravotní stav staršího člověka. Život řidiče nákladního vozidla má mnoho specifík, mnohé jsem už dříve zmínila, a ne každý je schopen se s tímto specifickým způsobem života zdravě vyrovnat. „*Nedostatek kontaktu s rodinou, peníze, tlak zaměstnavatele. Ne každý jedinec se umí vyrovnat s takovou nastalou situací. Bohužel, je moderní utíkat před těmito problémy pomocí stimulantů a uvolňujících látek, aby si lidé změnili stav svého vědomí. Asi nejdostupnější látkou pro takový stimul je alkohol*“ (Fiala, 2013, 18). Dalším nepopulárním nešvarem rozšířeným mezi řidiči kamionů je gamblerství, které ohrožuje nejen sociální aspekty jedince, ale důsledky propadu do této nemoci můžeme sledovat i na jeho zdraví. Velké množství času tráveného mimo domov a změna životního stylu, mohou hnout i s morálkou řidiče a jsou velkou zátěží na psychiku řidiče. Alkohol, gamblerství a další aktivity při trávení povinných přestávek při řízení nákladního vozidla, mohou řidiče uvrhnout do nemalých dluhů, které jsou dalším významným negativem v životě seniora a může vést až ke zhroucení celého jeho života. Na další významný negativní fakt, který seniorům do života přináší řízení kamionu, poukázala studie provedená ve Spojených státech amerických, která uvádí, že až 47 % řidičů kamionů postrádá pravidelného poskytovatele zdravotní péče. Řidiči nákladních vozidel na dlouhé vzdálenosti jsou ohroženi špatnými zdravotními výsledky a mají značné potíže s přístupem ke zdravotnickým službám. Jsou zapotřebí další studie o tom, jak nejlépe poskytovat zdravotní péči této zranitelné populaci s nedostatečnými službami (Solomon, Doucette, Garland, & McGinn, 2004). Pro řidiče seniory je riziko včasného ošetření nebo zahájení léčby zvláště nebezpečné a může mu způsobit závažné potíže, které ho budou provázet až do konce života.

4 VÝZKUMY MAPUJÍCÍ ČINNOST PROFESIONÁLNÍCH ŘIDIČŮ SENIORŮ

Přirozený proces stárnutí s sebou přináší fyzické a kognitivní změny a je otázkou, zda povzbuzovat starší pracovníky, aby pokračovali v zaměstnání profesionálních řidičů nákladních vozidel. V procesu stárnutí existuje mnoho individuálních rozdílů, nelze tedy posuzovat všechny řidiče seniory stejným metrem a výsledky provedených výzkumů je proto potřeba brát s rezervou, protože jejich obecné plošné závěry jsou omezené. Často se v souvislosti se seniory za volantem nákladních vozidel diskutuje četnost a závažnost dopravních nehod, zhoršení zdravotního stavu či snížení kognitivních a fyzických schopností. Méně často se hovoří o dopadech tohoto povolání na jejich život, například zhoršení psychického stavu z důvodu stálého stresu, odloučení od rodiny, stísněného prostoru kabiny, nezdravé stravy, nedostatku pohybu či nepravidelně rozvržené pracovní doby. Za mnohými potížemi, které jsou profesionálním řidičům seniorům připisovány (vyšší nehodovost, bloudění na trase, vyšší únava), nestojí faktor stárnutí spojovaný s úbytkem fyzických a kognitivních schopností, ale právě špatný psychický stav starších řidičů. Je proto nutné tuto oblast více mapovat, zaměřit se na pozitiva i negativa tohoto povolání a navrhnout možnosti zlepšení psychického stavu řidičů seniorů v silniční nákladní dopravě.

4.1 Výzkumy provedené v ČR

České výzkumy týkající se problematiky starších řidičů jsou často zaměřené jak na řidiče autobusů, tak na řidiče nákladních vozidel v silniční dopravě a jsou ve většině případů součástí obecných studií mapující například stres, depresi, životní styl či zdravotní stav řidičů kamionů podle věku.

Studie zaměřená na životní styl řidičů nákladních vozidel, jakožto příčiny vyšší nemocnosti a špatného psychického řidičů ukázal, podobně jako zahraniční studie, že životní styl vybrané skupiny řidičů nákladní dopravy není optimální. Většina respondentů se stravuje nepravidelně, míra kouření je mírně vyšší oproti běžné populaci, v pracovní dny spí kratší dobu než o víkendu a nedostatečně se pohybují. Zůstává k diskuzi, jakým způsobem

zlepšit podmínky a motivaci řidičů tak, aby měli prostor a vůli svůj životní styl, a potažmo s tím i psychický a fyzický stav, zlepšit (Kikalová, Bendová, Slaviček, 2014).

Problematikou řidičského stresu u profesionálních řidičů, jakožto zátěže související s řízením vozidla vedoucí k nutnosti se s ní vyrovnávat a s negativním vlivem na prožívání a chování řidiče, se zabývala přehledová studie Miroslavy Horákové (2020). Dle výzkumu patří profesionální řidiči mezi skupinu zaměstnanců, kteří mají nejvyšší výskyt pracovním podmíněného stresu a s vysokými pracovními nároky, avšak nízkou mírou kontroly a možností ovlivnit situaci. Nepříznivé reakce souvisí s psychologickou zátěží a nízkou sociální podporou mají negativní vliv na zdraví, duševní pohodu řidičů a pracovní výkon. Pracovní napětí se pak projeví jako zdravotní obtíže a chronická únava s obtížemi se spánkem. Tento fakt by měli zohledňovat, jak samotní řidiči a v té souvislosti upravit svůj životní styl a věnovat zvýšenou pozornost svému zdraví a psychické pohodě, tak i firmy, které řidiče zaměstnávají. Studie nabádá ke změně vnějších pracovních podmínek, tak k opatřením vedoucím k vyšší odolnosti vůči stresu. Do budoucna je navrhováno dále toto téma rozpracovat a navrhnout dlouhodobější, pro řidiče atraktivnější a prakticky orientované programy na redukci stresu, včetně osvojení zásad duševní hygieny a zdravého životního stylu (Horáková, 2020).

4.2 Zahraniční výzkumy

Nedostatek řidičů netrápí jen Českou republiku, ale potýká se s ním víceméně celý svět. Problematika zaměstnávání starších osob jako profesionálních řidičů, vliv vyššího věku na bezpečnost provozu a také možné negativní dopady tohoto povolání na životy seniora je předmětem výzkumů v mnohých světových zemích.

V USA byl v roce 2020 proveden průzkum s cílem lépe porozumět klíčovým faktorům spojeným s řízením bezpečnosti, zdraví a pohody starších řidičů v nákladní dopravě. A to na základě skutečnosti, že dle zprávy OSN z roku 2017 bude do roku 2050 čtvrtina populace členských zemí OSN ve věku 65 let a více, což bude mít dopad i na pracovní sílu i v odvětví dopravy. Výzkum byl proveden formou ohniskové skupiny s 15 manažery dopravních společností, kteří uvedli několik výhod starších řidičů nákladních vozidel. Například hrdost na své vozidlo a kilometry bez nehod, vyšší úroveň pracovní morálky ve srovnání s mladšími kolegy, respekt a péče k vybavení a vozidlům, výběr nejbezpečnějších tras, sledování stavu vozovky a počasí, loajalita ke svému zaměstnavateli.

Mezi zmíněnými nevýhodami zazněly potíže s fyzickými a duševními nároky spojenými s rolí řidiče, konflikty způsobené odlišnými komunikačními styly, konflikty vyplývající z generačních rozdílů, potíže se zaváděním technologií, funkční pokles smyslových, kognitivních a fyzických schopností. Výsledek výzkumu přinesl shodu, že starší řidiči nákladních vozidel jsou v odvětví dopravy vysoce ceněni, projevují silnou pracovní etiku a odhodlání, jejich chování v pracovních rolích je bezpečné, mají vynikající dovednosti v řízení, méně často užívají alkohol a častěji používají bezpečnostní pásy při řízení. Rizika výkonu povolání řidiče jsou především ve zdraví a pohodě starších řidičů nákladních vozidel (Duke, Guest, & Boggess, 2010).

Na lepší odolnost vůči depresi u starších řidičů poukázala brazilská deskriptivní průzkumná průřezová studie mezi 300 řidiči nákladních vozidel. Přítomnost a závažnost deprese byly hodnoceny Mini International Neuropsychiatric Interview (MINI) a Beck Depression Inventory Short Form (BDI-SF). Cílem této studie bylo prozkoumat rizikové faktory deprese u řidičů nákladních vozidel. Rizikovými faktory se ukázaly mladší věk, nižší vzdělání, zaměstnání a užívání psychostimulancií. Oproti tomu starší řidiči kamionu, samostatně výdělečně činní a s menší mírou užívání stimulantů jsou vystaveni nižšímu riziku deprese. Autoři uvádějí, že uvedená zjištění naznačují měnící se epidemiologický vzorek tohoto onemocnění a zaslouží si další zkoumání (Da Silva - Júnior, De Pinho, De Mello, De Bruin, & De Bruin, 2008).

V Japonsku se výzkum věnoval faktorům ovlivňujících bezpečnost řidičů v kamionové dopravě ve stárnoucí společnosti. Za tímto účelem bylo analyzováno 306 řidičů, kteří byli rozděleni do dvou skupin, do 50 let a nad 50 let. Výzkum ukázal, že starší řidiči, především ti, kteří měli za sebou určitý přestupek, byli méně ovlivněni těžkou prací ve srovnání s mladými řidiči. Také nebyl zjištěn žádný významný rozdíl v podílu účasti na dopravních nehodách. Závěr této studie je, že starší řidiči mohou být efektivně zaměstnáni jako řidiči z povolání (Hamido, Hamamoto, Gu, & Itoh, 2021).

Průřezová studie analyzující data od 367 řidičů nákladních vozidel starších 45 let v Brazílii ukázala negativní dopad výkonu povolání profesionální řidiče starším řidičem na jeho fyzický a psychický stav. Studie byla provedena dotazníky poskytnuté Transportation Social Service a National Transportation Learning Service. Sběr dat probíhal na dálnicích vedoucích do hlavního města. Těžká pracovní zátěž řidičů kamionů působí řidičům řadu zdravotních potíží (vysoký krevní tlak, cukrovka), psychických problémů (podrážděnost,

nespavost, poruchy pozornosti a muskuloskeletální příznaky), špatné stravovací návyky a nadužívání alkoholu a tabáku. Nejčastěji uváděné potíže starších řidičů v nákladní dopravě uvádí následující tabulka (Rodrigues, Avelar, Toledo, Camargos, & Nóbrega, 2018).

Tabulka č. 4 – Nejčastěji uváděné potíže starších řidičů v nákladní dopravě

Table 1 Clinical characteristics of the sample.

Parameters	Subjects (n = 367)
Age (years)	53.0 ± 6.7
BMI (kg/m ²)	28.1 ± 4.4
WC (cm)	96.8 ± 12.5
HR (bpm)	79.7 ± 15.0
Systolic blood pressure (mmHg)	134.8 ± 19.5
Diastolic blood pressure (mmHg)	87.5 ± 14.0
Nocturnal total sleep time (hours)	7.2 ± 1.4
Hypertension (%)	26.4
Diabetes (%)	9.0
Medication use (%)	32.8
Smoking (%)	18.9
Alcohol intake (%)	39.2
Right HGS ^a (kgf)	≤ 20 (42.0%)
Left HGS ^a (kgf)	≤ 20 (43.1%)

^aData expressed as mean ± standard deviation, frequency, or mode (and proportion within set); BMI: body mass index; WC: abdominal circumference; HR: heart rate; BP: blood pressure; HTN: hypertension; HGS: handgrip strength.

Zdroj: Rodrigues et al., 2018

Korejský výzkum provedený na základě dat a dotazníků z průzkumu pracovních podmínek poskytl údaje o 184 profesionálních řidičích nákladních vozidel a jejich problémech se spánkem a stresem v důsledku fyzické a psychické únavy. Všichni respondenti byli muži, z nichž 50 % bylo starších 60 let. Výzkum zkoumal vzájemné vztahy mezi negativní pracovní situací, konfliktem mezi prací a rodinou, problémy související se spánkem a pracovní nespokojeností. Výsledky studie naznačují, že negativní pracovní situace a konflikt mezi prací a rodinou významně ovlivňují problémy se spánkem u řidičů nákladních vozidel. Také problémy se spánkem řidičů kamionů výrazně ovlivňuje jejich

pracovní nespokojenost. Výzkum ukazuje na nutnost aktivní politiky pro starší řidiče nákladních vozidel, týkající se především bezpečnosti a zdraví řidičů (Shin, Jeong, 2020).

Australská retrospektivní kohortová studie, probíhající 12 let, ukázala, že starší řidiči nákladních vozidel jsou sice náchylní k řadě problémů souvisejících s věkem (především pokles smyslových, kognitivních a fyzických dovedností), ale nepředstavují zvýšené bezpečnostní riziko (například zapojení do nehody). Je ovšem nutné podpořit bezpečnost, zdraví a pohodu této ceněné pracovní síly nejen v Austrálii, ale i na mezinárodní úrovni (například delší přestávky v práci nebo kratší pracovní doba) (Newman, Xia, Koppel, & Collie, 2019).

VÝZKUMNÁ ČÁST

5 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 motivaci k výkonu povolání profesionálního řidiče v seniorském věku a také negativa a pozitiva, která jim vykonávání této činnosti přináší. Představím zde problém, který chci vyřešit a položím si otázky, na které chci znát odpověď.

5.1 Výzkumný problém

V teoretické části této práci jsem nastínila vývoj nákladních silničních vozidel a nákladní silniční dopravy, které jsou pro člověka součástí každodenního života. Přemísťování zboží a osob provází lidstvo od samého počátku, a ne jinak tomu bude do budoucna. Spíše naopak, množství přepravy se rok od roku zvyšuje, a to především z důvodu zachování komfortu, pohodlí a bezpečí životů nás všech. Kromě nezanedbatelných výhod s sebou nese nákladní silniční doprava také řadu nevýhod, jedná se zejména o značné znečišťování životního prostředí, hustý, nepřehledný a často nebezpečný provoz na pozemních komunikacích, vznik nových silnic a parkovacích míst včetně vysokých nákladů na jejich opravy, zdravotní potíže spojené s nedostatkem pohybu řidičů, psychické potíže řidičů způsobené vysokým stresem či ekonomické dopady.

Ruku v ruce se zvyšováním množství přepravovaného zboží se zároveň zvyšuje i počet řidičů nákladních vozidel, na které jsou kladeny nemalé požadavky a podmínky, které musí řidič splňovat po celou dobu výkonu povolání. Tyto požadavky se v průběhu času neustále zpříšňují, 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 nákladních vozidel objevují čím dál tím více častěji řidiči vyššího věku. Senioři tvoří mezi profesionálními řidiči nezanedbatelnou část a jsou skupinou, která s sebou nese jistá specifika. Většinou se jedná o řidiče, kteří mají dostatek zkušeností, výborné dovednosti v řízení, nechybí jim odhodlání, jejich jízda je rozvážná, defenzivní a opatrná. Jsou hrdí na své vozidlo, jsou vděční, že mohou být na trhu práce ještě užiteční, prokazují loajalitu ke svému zaměstnavateli, projevují silnou etiku, častěji se poutají bezpečnostním

pásem, méně užívají alkohol a návykové látky, navíc je pro ně řízení nákladního vozidla často i jejich koníčkem a způsobem trávení volného času v seniorském věku. 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 a pracovní uplatnění je pro kvalitu života mnohých seniorů důležitá a nemělo by být starším osobám právo na vykonávání profese řidiče v nákladní silniční dopravě bezdůvodně odpíráno.

Přesto je potřeba se profesionálním řidičům seniorům v nákladní silniční dopravě více 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. A to nejen z pohledu dopadu na bezpečnost provozu a práce, ale také z pohledu jejich osobního života, a především psychického a fyzického zdraví. Toho je možné dosáhnou pomocí mapování vnímání provozu nákladních vozidel a řízení očima seniorů, jejich pohledu a názorů, včetně návrhu na zlepšení jejich postavení a obecné celkové situace v nákladní silniční dopravě.

Člověk je v procesu řízení vozidla a nákladní dopravy klíčový prvek, a proto se lidskému faktoru věnuje řada výzkumů, mapující člověka za volantem z různých úhlů pohledů. Studie zaměřující se na problematiku řízení nákladního vozidla jsem uvedla výše, existuje ale také řada výzkumů, které mapují řízení vozidla řidičem seniorem obecně, například 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.

5.2 Cíle výzkumu

Za cíl práce si kladu zmapování klimatu mezi seniory při řízení nákladního vozidla, nalezení odpovědi na otázku, čím je tato skupina řidičů specifická, zda jsou vhodnou a výhodnou skupinou řidičů, která zaplní mezeru na trhu práce týkající se nedostatku profesionálních řidičů a nebude to na úkor jejich psychického a fyzického zdraví či ohrožení bezpečnosti provozu a práce.

Cílem je rovněž zjistit, co motivuje starší řidiče usedat i ve vyšším věku za volant nákladního vozidla, s jakými pozitivy a negativy se při této práci setkávají, jaké nároky jsou na ně kladeny a co oni sami vnímají jako podstatu toho, že se do kamionu mladí řidiči nehrnou. A to všechno proto, že seniorů za volantem nákladních vozidel velice rychle přibývá, stávají se stále početnější skupinou řidičů na silnicích nejen v České republice, ale také v zahraničí. Myslím si, že je potřeba se jim více věnovat, nejen z důvodu bezpečnosti jich samotných, ale také z důvodu obecné bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, který je stále náročnější a jsou na něho kladeny stále větší a větší nároky.

Důležité je také zjistit, co by v provozu nebo v nákladním vozidle řidiči ocenili, co je omezuje a co by jim pomohlo k vyššímu komfortu a bezpečnosti řízení. Zabývat se budu rovněž významem výkonu povolání profesionálního řidiče v životě seniora, co tím získává a co by ztratil s nemožností usedat za volant nákladního vozidla. Cílem je mapování vnímání provozu vozidel a řízení vozidel očima seniorů, včetně návrhu na zlepšení jejich postavení.

V návaznosti k výše uvedeným cílům je v rámci výzkumu rovněž důležité zjistit, co starší řidiče k řízení nákladního vozidla přivedlo, jak se k němu dostali a zda si dovedou představit, že by dále profesi řidiče nákladního vozidla nevykonávali (čemu by se věnovali a jak hodně by tato skutečnost zasáhla jejich život). Toto zjištění včetně pohledu starších řidičů na současnou situaci v nákladní silniční dopravě, zejména jejich pohledu na dnešní mladé začínající řidiče (a také otázky, zda by se oni sami jako mladí řidiči dnes dali na dráhu profesionálního řidiče kamionu), povede k naplnění uvedených cílů výzkumu spočívajících v celkovém mapování současné situace starších řidičů v nákladní silniční dopravě, včetně přínosů a rizik, které jim vykonávání této pozice přináší.

5.3 Výzkumné otázky

Na základě zmíněné problematiky vztahu mezi řízením nákladního vozidla a profesionálním řidičem seniorem, popsaného výzkumného problému a předložených výzkumných cílů, spočívajících v mapování situace při řízení nákladních vozidel řidiči seniory, jsem si stanovila tyto výzkumné otázky, na které budu v následujícím výzkumu hledat odpovědi:

1. Co motivuje starší řidiče k výkonu povolání profesionálního řidiče?
2. Jaká pozitiva vidí senioři ve výkonu povolání profesionálního řidiče nákladního vozidla ve vyšším věku?
3. Jaká negativa přináší do života seniorů výkon povolání profesionálního řidiče v nákladní silniční dopravě?

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. Podotázky v jednotlivých oblastech uvádím v příloze č. 5 – Schéma polostrukturovaného rozhovoru.

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

6 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 nákladní silniční dopravy a výkon povolání profesionálního řidiče 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 (Miovský, 2006). Toto je typické i pro vnímání výkonu povolání profesionálního řidiče a nákladní silniční dopravy, každý senior vnímá pozitiva a negativa tohoto povolání jinak a také motivace každého staršího člověka je jiná. Odlišné je také řešení různých 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 fenomenologickou metodu, která vede k pochopení psychologické stránky zkušenosti řidiče kamionu. Studie se opírá o názory a postoje současných řidičů nákladních vozidel. Fenomenologie začíná výzkumem identifikovaným zájmem o fenomén, s tím že dochází ke shromažďování dat, která pomohou s popisem jevu tak, jak je všeobecně zažíván. Fenomenologie má silné filozofické kořeny a jedná se o typ výzkumu, který je zaměřen na vědomé, prožité, osobní zkušenosti s cílem poskytnout popis podstaty jevu, který účastníci zažili. Fenomenologický výzkum využívá

účelové vzorkování, které vyžaduje, aby účastníci měli jak zkušenost s fenoménem (v tomto případě výkon povolání profesionálního řidiče nákladního vozidla v silniční nákladní dopravě), tak ochotu tyto zkušenosti popsat (Creswell, 2007).

Velkou výzvou při studiu motivace k výkonu povolání starších řidičů nákladních vozidel z psychologického hlediska je získání přístupu k těmto řidičům seniorům, kteří mají čas se výzkumu zúčastnit, a která vyžaduje introspekci k odhalení pozitiv a negativ výkonu povolání profesionálního řidiče ve vyšším věku. Výzkum se zaměřuje na postojové a behaviorální faktory, zejména vztah k povolání, spokojenost řidiče, bezpečnostní postoje řidiče, hodnocení náročnosti výkonu povolání a podobně, s cílem přispět cennými informacemi k základnímu pochopení situace starších řidičů v nákladní silniční dopravě a jimi vnímaných pozitiv a negativ. A také s požadavkem na další výzkum, který by se hlouběji ponořil do psychologických aspektů, které mohou starší řidiči nákladních vozidel zažít a které mohou být ovlivněny.

7 SBĚR DAT A VÝZKUMNÝ SOUBOR

V této kapitole objasním způsob, jakým byl vybrán výzkumný vzorek pro účely praktické části této práce, popíši charakter výzkumného souboru, místo a způsob sběru dat, metody tvorby, zpracování a analýzu dat. Popíši zde rovněž provedení pilotního šetření a následných úprav v polostrukturovaných interview. V poslední subkapitole zmíním také etické hledisko prováděného výzkumu a ochranu soukromí všech oslovených respondentů v tomto výzkumu.

7.1 Výběr výzkumného vzorku

Povaha požadované cílové skupiny mě vedla k volbě nepravděpodobnostní metody výběru vzorku a po splnění požadovaných kritérií byl oslovený respondent automaticky zařazen do výzkumného vzorku tohoto výzkumu. Výběr probíhal přímo na každoročním pravidelném školení profesionálních řidičů, což mi umožnilo přesně si pohlídat splnění níže uvedených podmínek účasti ve výzkumu. Od účasti přímo na profesním školení jsem si slibovala jejich větší otevřenost, sdílnost, důležitost, pravdivost a vyvarování se pocitu možnosti zneužití informací od jednotlivých řidičů. Profesní školení řidičů jsou dlouhá a každý rok se opakují, takže účast na výzkumu přinesla řidičům zpestření a účast neodmítali.

Byť to nebylo účelem tohoto výzkumu, podařilo se mi oslovit pouze muže. V průběhu prosince, ledna a února se na pravidelných profesních školeních řidičů ve třech oslovených akreditovaných školicích střediscích řidičů neobjevila ani jediná žena, která splňovala níže uvedené podmínky účasti ve výzkumu. Vzorek tedy nebylo možné vyvážit podle pohlaví.

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 60 let,
2. držitelé platného řidičského oprávnění skupiny C (případně CE) a platného profesního průkazu skupiny C (případně CE),
3. aktivní řidiči, kteří se zúčastňují každoročního profesního školení řidičů,
4. vykonávající povolání řidiče v mezinárodní nákladní silniční dopravě.

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 v rámci samostatné výdělečné činnosti nebo se jedná o vozidla zaměstnavatele (v případě zaměstnání na zkrácený či hlavní pracovní poměr nebo dohodu o provedení práce či dohodu o provedení pracovní činnosti). Toto všechno se vyprofilovalo až v průběhu interview a při zpracování a analýze dat umožnilo další zajímavé srovnání.

Jak jsem již výše uvedla, získání respondentů probíhalo přímo na každoročním profesním školení řidičů nákladních vozidel ve třech akreditovaných školicích střediscích, dvě z nich jsou v Havířově a jedno v Ostravě. Na místě byli vybráni řidiči, kterým bylo více než 60 let a řídí nákladní vozidlo v mezinárodní kamionové dopravě. Řidiče vnitrostátní kamionové dopravy jsem vyloučila, protože se pohybují většinou po kratších trasách a nejsou dlouhou dobu mimo domov, řídí menší nákladní vozidla, a tudíž stavět je na roveň s řidiči kamionů v mezinárodní nákladní silniční dopravě by bylo zkreslené a zavádějící. Navíc u domácích řidičů odpadá stres z cizojazyčného prostředí, trávení nocí na lůžku v nákladním vozidle, dlouhodobé stravování mimo domov apod. Ostatní podmínky, držení řidičského a profesního průkazu a aktivní výkon povolání, jsou již předpokladem pro vstup na pravidelné školení.

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 při výkonu povolání profesionálního řidiče, protože to vedlo spíše k hádání a předvádění se před ostatními řidiči ve výkonu a

výdrži, tipování a údaje takto zjištěné jsem nepovažovala za přesné, spolehlivé a relevantní. Navíc při přepočtu uvedeného počtu kilometrů na povolenou pracovní dobu profesionálního řidiče ani nebylo možné uvedené kilometry v daném časovém úseku ujet. Rovněž jsem vypustila údaj týkající se skutečnosti, zda řidič bydlí ve městě nebo na vesnici, protože většina řidičů odpovídala, že to uvést nechce, že je to jedno, protože většinu času tráví v nákladním vozidle. Uvedeného respondenta z pilotního šetření jsem rovněž zahrnula 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 20 profesionálních řidičů seniorů, na kterých se prokázala dostatečná saturace a počet respondentů jsem považovala za vyhovující.

7.2 Popis výzkumného souboru

Kvalitativního výzkumu pro účely této diplomové práce se zúčastnilo 20 respondentů profesionálních řidičů a všichni byli muži. Celkový soubor měl průměrný věk 65,5 let, medián věku byl 64,5 roku, nejnižší věk v souboru byl 60 let a nejvyšší byl 73 let, směrodatná odchylka byla 4,225 let.

Oslovené respondenty jsem si označila postupně tak, jak jsem s nimi interview na pravidelném profesním školení řidičů prováděla a výzkumný soubor tedy tvoří řidiči označení jako Řidič1 – Řidič20.

Průměrný věk získání řidičského oprávnění skupiny C byl 20,7 let, medián věku byl 19 let, nejnižší věk získání řidičského oprávnění v souboru byl 17 let a nejvyšší byl 39 let, směrodatná odchylka byla 5,367 let.

Průměrný počet let držení řidičského oprávnění skupiny C byl 44,85, medián počtu let byl 45 let, nejnižší počet let držení řidičského oprávnění skupiny C 29 let a nejvyšší byl 55 let, směrodatná odchylka byla 6,452.

Průměrná délka výkonu praxe profesionálního řidiče byla 36,7 let, medián byl 37 a směrodatná odchylka 10,602. Nejkratší délka výkonu praxe profesionálního řidiče byl 5 let a nejdelší délka 50 let.

Přehledně uvádím informace jednotlivých respondentů o věku, roku získání řidičského oprávnění skupiny C, věku získání řidičského oprávnění skupiny C, počtu let

držení řidičského oprávnění skupiny C a délce výkonu praxe profesionálního řidiče v tabulce č. 5 – Popis výzkumného souboru.

Tabulka č. 5 – Popis výzkumného souboru

	Věk	Rok získání řidičského oprávnění skupiny C	Věk získání řidičského oprávnění skupiny C	Počet let držení řidičského oprávnění skupiny C	Délka výkonu praxe profes. řidiče
Řidič1	64	1977	19	45	42
Řidič2	60	1993	31	29	5
Řidič3	68	1972	18	50	48
Řidič4	61	1982	21	40	36
Řidič5	73	1967	18	55	40
Řidič6	72	1977	27	45	36
Řidič7	72	1969	19	53	35
Řidič8	72	1969	19	53	50
Řidič9	65	1975	18	47	48
Řidič10	67	1973	18	49	48
Řidič11	69	1992	39	30	30
Řidič12	64	1978	20	44	36
Řidič13	62	1979	19	43	35
Řidič14	68	1973	19	49	38
Řidič15	63	1980	21	42	42
Řidič16	61	1980	19	42	35
Řidič17	65	1974	17	48	35
Řidič18	60	1979	17	43	14
Řidič19	64	1976	18	46	43
Řidič20	61	1978	17	44	38

Následující tabulka přináší přehled dalších sociodemografických údajů o respondentech týkající se nejvyššího dosaženého vzdělání oslovených profesionálních řidičů, způsobu získání řidičského oprávnění skupiny C a informaci o skutečnosti používání starobního důchodu, které budou využity pro srovnání skupin ve výzkumu – Tabulka č. 6 – Další sociodemografické informace o respondentech.

Tabulka č. 6 – Další sociodemografické informace o respondentech

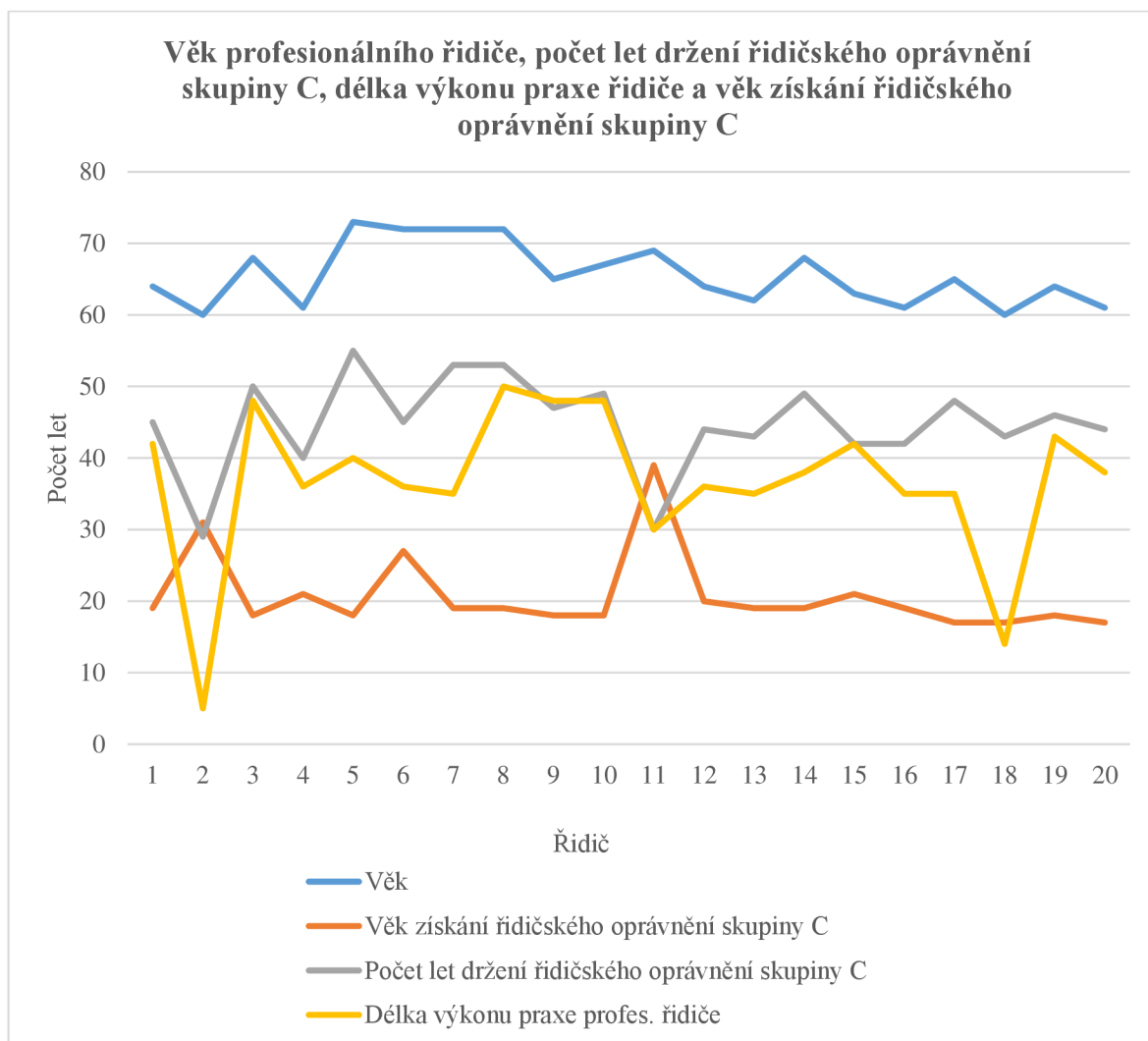
	Nejvyšší dosažené vzdělání	Způsob získání řídičského oprávnění skupiny C	Poživatel starobního důchodu
Řidič1	SOU	armáda	ano
Řidič2	SŠ	zaměstnání	ne
Řidič3	SŠ	armáda	ano
Řidič4	SOU	armáda	ne
Řidič5	SŠ	armáda	ano
Řidič6	SOU	sám	ano
Řidič7	SOU	armáda	ano
Řidič8	SOU	zaměstnání	ano
Řidič9	SOU	škola	ano
Řidič10	SŠ	zaměstnání	ano
Řidič11	SOU	zaměstnání	ano
Řidič12	SOU	škola	ne
Řidič13	SOU	armáda	ne
Řidič14	SOU	armáda	ano
Řidič15	SOU	zaměstnání	ne
Řidič16	SOU	armáda	ne
Řidič17	SOU	škola	ano
Řidič18	SŠ	škola	ne
Řidič19	SOU	zaměstnání	ano
Řidič20	SŠ	armáda	ne

Z hlediska vzdělání byly skupiny nevyvážené. Vzdělání na středním odborném učilišti zakončené výučním listem bez maturity uvedlo 14 řidičů. Středoškolského vzdělání s maturitou dosáhlo 6 mužů.

Řidičský průkaz skupiny C získali řidiči nejčastěji v průběhu vojenské služby, a to v devíti případech. Dalším častým způsobem získání řidičáku bylo u zaměstnavatele pro potřeby výkonu povolání. Čtyři řidiči získali řidičský průkaz na střední škole a jeden řidič si pořídil řidičský průkaz sám.

Z uvedených dvaceti respondentů bylo dvanáct z nich poživateli starobního důchodu a osm z nich zatím ne.

Graf č. 6 – Věk profesionálního řidiče, počet let držení řidičského oprávnění skupiny C, délka výkonu praxe řidiče a věk získání řidičského oprávnění skupiny C



7.3 Metody tvorby dat

V rámci kvalitativního výzkumu této diplomové 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, odbytému, ledabylému či rychlému vyplnění 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. Při volbě nestrukturovaný rozhovor hrozil odklon od požadovaných témat a nemusela bych dostat odpovědi přesně k oblastem, která mě zajímala.

Před samotným započítím interview jsem si dopředu připravila osnovu s otázkami a okruhy, na které jsem se oslovených respondentů dotazovala a potřebovala jsem je zjistit. Soubor otázek pro interview jsem rozdělila do čtyř samostatných oblastí. Před samotným započítím dotazování respondenta jsem se představila, včetně pracovního a studijního zaměření a informovala jsem účastníky o účelu použití získaných informací a způsobu zaznamenávání dat. Dále jsem hovořila o tom, že interview bude rozděleno do čtyř oblastí, z nichž každá poslouží k samostatnému zpracování dat a také k jejich vzájemnému propojení a vyvození závěrů. Před poděkováním za poskytnutí informací prostřednictvím interview jsem respondentovi předala své telefonní číslo a email, aby mě mohli v případě potřeby dotazu zpětně kontaktovat. Vyžádala jsem si rovněž před započítím interview od každého respondenta ústní informovaný souhlas s účastí ve výzkumu, který mi vzhledem k anonymitě výzkumu a obecné povaze získávaných dat připadal dostačující. Náhled připravené osnovy pro interview uvádím v příloze č. 5 – 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 rok získání řidičského oprávnění skupiny C, způsob získání řidičského oprávnění skupiny C, délku výkonu praxe profesionálního řidiče a informaci o případném pobírání starobního důchodu. Uvedení pohlaví se nakonec ukázalo jako zbytečné, protože všichni oslovení byli muži. Před započítím výzkumu ani po pilotním šetření jsem tuto skutečnost nepředpokládala, proto je uvedeno u všech dotázaných.

V druhé části jsem se zaměřila na mapování motivace starších řidičů k výkonu povolání profesionálního řidiče, jak současní senioři vnímají řízení nákladního vozidla, zda by za volant kamionu usedli jako začínající řidiči i dnes a v čem spatřují největší problém pro dnešní mladé začínající řidiče na rozdíl oproti době, kdy řídit začínali oni sami. Zajímalo mě, jak se starší řidiči k řízení nákladního vozidla dostali a co je přivedlo k práci profesionálního řidiče. A také jsem se v souvislosti s motivací k výkonu uvedeného povolání dotazovala na skutečnost, co jiného by řidič vykonával, když by neřídil kamion, čemu

jinému by se věnoval a čím by nahradil čas strávený za volantem kamionu. U první otázky jsem v průběhu interview nabízela možnosti, jak se k řízení nákladního vozidla dostali, například pokračuji v povolání, které jsem vykonával dříve nebo vždycky jsem chtěl řídit nákladní vozidlo či to byla jediná práce, která jim byla nabídnuta, případně je k práci přivedla vidina velkého výdělku či jiných výhod.

Třetí část interview měla za cíl hledat pozitiva výkonu povolání profesionálního řidiče ve vyšším věku. Snažila jsem se zjistit, jak velký význam má řízení nákladního vozidla v jejich životě. Nejdříve jsem ověřovala obecně, jaká pozitiva řidičům seniorům řízení kamionu přináší. Také zde jsem nabízela možnosti například že se nenudí, cítí se užitečný nebo spatřuje přínos ve zlepšení finanční stránky apod. Dále jsem v této části pokládala otázku přímo na osobní pocit a prožívání toho, co se jim na řízení nákladního vozidla nejvíce líbí a co mají nejraději. Poslední otázku v této oblasti jsem směřovala do oblasti sociální opory a zjišťovala jsem, zda řidičovo okolí (jeho rodina, přátelé) schvalují jeho zaměstnání a jaký přínos v tom vidí. Celkově byla tato část zaměřená na osobní vnímání a prožívání řidiče, schopnost zhodnocení situace a nalezení pozitivních stránek a přínosů povolání, které vykonávají. A také jsem se v této části 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 negativa výkonu povolání profesionálního řidiče seniora. Zejména zda v řízení nákladního vozidla spatřují nějaká rizika a zda jim do života přináší určité těžkosti a problémy. Řidičům jsem pomohla nápovědou možných okruhů problémů, například v rovině zdravotní, vztahové či osobní. Vzhledem k předpokladu, že kromě pozitiv, existují i negativa řízení nákladního vozidla, jsem se dotazovala na skutečnost, jakou mají řidiči senioři představu o budoucnosti, jak dlouho si myslí, že budou moci ještě nákladní vozidlo řídit (vzhledem k formálním, zdravotním, psychickým předpokladům) a co si myslí, že bude důvodem ukončení jejich řidičské kariéry. Zda to bude zdraví, okolí, vysoké nároky povolání, ukončení pracovního poměru či jiný důvod. Důležité bylo také zjištění, co starším řidičům při řízení nákladního vozidla nejvíce vadí a co jim jejich práci nejvíce znepríjemňuje. I u této otázky jsem nabízela možnosti například, zda to je neustálý spěch, tlak ze strany zaměstnavatele, stres při řízení, nutné opravy na vozidle, nakládka a vykládka zboží, kontroly ze strany policie a celní správy, používání záznamových zařízení, každoroční povinné školení, zdravotní prohlídky, dopravně-

psychologické vyšetření, samota, nezdravé stravování, nedostatek pohybu, cizojazyčné prostředí, špatná hygiena, nedostatek komfortu, nepravidelná pracovní doba a podobně.

Přirozenou součástí každého interview je pozorování a jakožto doplňková metoda přinesla do výzkumu další informace o jednotlivých respondentech. Drobným omezením byla přítomnost přímo na učebně, kdy bylo ještě dalších cca 10 – 15 řidičů, kteří se rovněž účastnili pravidelného profesního školení řidičů a prostředí tak zcela neumožňovalo se uvolnit, i přesto že jsme si sedli do poslední lavice a vymezili si tak prostor pro rozhovor. Pozorování nebylo ale nosným prvkem výzkumu, proto jsem to neřešila a nechtěla jsem řidiče odvádět do jiné učebny, abychom nebyli středem pozornosti a neodradila tak řidiče od spolupráce. 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 u jednotlivých respondentů přímo na učebně o přestávce v průběhu pravidelného profesního školení řidičů, a to ve dvou akreditovaných školicích střediscích v Havířově a v jednom středisku v Ostravě. Sběr dat jsem zahájila v prosinci pilotním šetřením 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 byly přítomny další osoby, které se rovněž účastnili pravidelného profesního školení. Pro rozhovor jsme si vymezili klidné místo v poslední lavici a využili jsme přestávku v průběhu školení.

Na schůzku s respondentem jsem byla vybavena záznamovým archem, který byl ve stejné podobě jako je přepis strukturovaného interview v příloze č. 6 – Přepis interview s respondentem Řidič1, 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 a rozhovor probíhal přímo na učebně, takže by byl záznam rušen komunikací mezi ostatními účastníky školení. A také jsem nabyla dojmu, že senioři 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. 6 – Přepis interview s respondentem Řidič1.

Průměrná doba trvání jednoho interview se pohybovala kolem 30 minut.

7.4 Metody zpracování a analýzy dat

Zpracování získaných dat jsem zahájila jejich přepsáním z ručně zaznamenané papírové podoby do elektronické formy, abych s nimi mohla dále pracovat, a to např. v počítačovém programu ATLAS.ti a využít ho pak pro následné kódování, vytvoření kategorií a hledání vztahů mezi jednotlivými kategoriemi. Ručně zaznamenaná data nebylo potřeba nijak dále čistit, snažila jsem se je přepsat přesně tak, jak jsem si je při interview zaznamenala, korekturou jsem jen odstranila občasné gramatické chyby a přepisy. Respondentům jsem po ukončení rozhovoru nabídla možnost nahlédnout do poznámek a přečíst si zaznamenaná fakta. Opakovaně jsem si data pročetla a procházela, abych se detailně seznámila s jejich obsahem a informacemi.

Poté jsem hledala 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. Tímto způsobem jsem kodovala všechna získaná data a jednotlivé pasáže jsem označila jednoslovným nebo několikaslovným kódem s cílem vystihnout její podstatu. Při práci jsem používala také tištěnou verzi elektronických záznamů, ve kterých jsem hledala metodou vytvářením trsů hlavní myšlenky a témata respondentů. Ruční práce se získanými

daty, vzhledem k docela malému množství slovního materiálu, byla snadná, přehledná a dokázala nahradit práci s elektronickou formou zpracování získaných dat.

Vytvořené kódy jsem pak spojovala do kategorií, podle toho, jak se podobala jejich společná témata a postupně jsem přistoupila k hledání vztahů mezi jednotlivými kategoriemi. Tuto fázi je možné označit jako axiální kódování. A znovu jsem si pomáhala metodou zaznamenávání tužkou na papíře. Opakovaným procházením a pročítáním získaných dat jsem kategorie a subkategorii měnila a upravovala. K určování hlavních témat jsme se opírala také o techniku vytváření myšlenkových map.

Při zpracování dat bylo posledním úkolem popsat vztahy mezi jednotlivými vytvořenými kategoriemi a ke každé stanovené výzkumné otázce najít hlavní ústřední téma, které se v získaných datech opakovalo a odpovídalo tak odpovědím, které vyslovilo nejvíce respondentů. Tato závěrečná fáze zpracování získaných dat je označována jako selektivní kódování.

7.5 Etické aspekty výzkumu

Všichni oslovení respondenti byli před započítím interview informováni o záměru a cíli výzkumu, kterého se stanou svou účastí součástí. Informovala jsem všechny účastníky o skutečnosti, že poskytují materiál k dalšímu zpracování ve výzkumné části diplomové práce a seznámila jsem je také dále krátce i s obsahem a přínosem této práce a výzkumu. Zároveň jsem respondenty požádala, aby odpovídali pravdivě, nesnažili se vylepšovat odpovědi a sdělili vše podle sebe, svého cítění a prožívání. Vysvětlila jsem respondentům, že žádná odpověď není ani správná ani špatná, jen si chci vyslechnout jejich názor na dané téma. Také jsem účastníky žádala, abychom mohli být u interview sami v poslední lavici na učebně a měli tak alespoň trochu klidné prostředí s co možná nejmenším rušením vnějšími vlivy.

Rozhodla jsem se respondentům nepředkládat písemný informovaný souhlas, sdělila jsem jim jen ústně, že je jejich účast v uvedeném výzkumu zcela dobrovolná a pokud si v průběhu interview rozmyslí, že už nechtějí dále pokračovat, tak je to jejich právo a spolupráci ihned ukončíme. A také kdykoliv po ukončení výzkumu mě budou moci požádat o nepoužití jejich materiálu. Rovněž byli respondenti informováni o skutečnosti, že všechny sdělené údaje budou anonymizovány, a že si veškeré jimi sdělené informace budu ručně zapisovat do připraveného záznamového archu. Po ukončení rozhovoru dostali všichni

respondenti možnost do mnou zaznamenaných poznámek nahlédnout, pročíst si je a ověřit si pravdivost zapsaných dat.

Účastníkům jsem také sdělila, že za poskytnutí jejich odpovědí jim nenáleží žádná finanční ani jiná odměna. Se všemi podmínkami výzkumu všichni oslovení respondenti souhlasili. Všechny informace, které jsem jim sdělila byly pravdivé.

Respondentům jsem předala své telefonní číslo a mailovou adresu a domluvila jsem se se všemi, že pokud budou mít ještě nějaké další otázky k prováděnému výzkumu nebo budou mít zájem o přečtení si konečné verze magisterské diplomové práce, tak mají možnost se se mnou telefonicky domluvit.

Účastníky jsem v průběhu spolupráce 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.

8 PRÁCE S DATY A JEJÍMI VÝSLEDKY

Výše uvedené postupy a metody použiji při práci s nasbíranými daty a ke získání požadovaných výsledků tohoto výzkumu. V této kapitole popíši práci s daty ve členění podle jednotlivých výzkumných otázek. Následně budu pracovat se třemi klíčovými 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.

Pro větší autentičnost použiji u jednotlivých kategorií i doslovné výroky některých respondentů, které budu uvádět v textu kurzívou, protože se jedná o přímé doslovné citace toho, co řekli.

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

8.1 Výzkumná otázka č. 1 – Motivace k výkonu povolání profesionálního řidiče

Oblast motivace k výkonu povolání profesionálního řidiče v mezinárodní silniční nákladní dopravě jsem se snažila prozkoumat pomocí tří otázek, které jsem všem respondentům v průběhu interview položila. Vyhodnocení této oblasti rozdělím rovněž do tří oblastí, které kopírují respondenty zodpovězené otázky a tím zmapuji motivaci řidičů k výkonu povolání profesionálního řidiče, co je k řízení nákladního vozidla přivedlo, čemu jinému by se případně věnovali po ukončení kariéry profesionálního řidiče a také skutečnosti, jak vnímali řízení nákladního vozidla v době, kdy sami řídit začínali a jak ho vnímají dnes z pohledu mladých začínajících řidičů. Zajímavé informace přinesla také doplňková otázka, které přirozeně vyplynula z tohoto okruhu otázek a týkala se faktorů, které jsou, podle současných profesionálních řidičů, největším problémem pro mladé začínající řidiče v nákladní silniční dopravě. Odpovědi na tuto otázku uvádím samostatně až v diskuzi jako zajímavost a doplnění prvního tématu.

1. Kategorie: Okolnosti zahájení kariéry

Skutečnosti a okolnosti, které přivedly oslovené řidiče k výkonu povolání profesionálního řidiče byly velmi různé. U některých se jednalo o jeden faktor, který rozhodl, u jiných to byla souhra více faktorů, které je k povolání přivedly. Jejich výčet uvádím níže. Ze všech vyslechnutých odpovědí od jednotlivých řidičů jsem vytvořila tyto subkategorie:

Vysněné povolání (5)

Čtvrtina oslovených řidičů uvedla, že si vždy přáli stát se profesionálním řidičem v mezinárodní nákladní silniční dopravě a výkon tohoto povolání je jejich splněným snem. Ve třech z pěti případů se jednalo o řidiče, kteří získali řidičské oprávnění skupiny C při výkonu povinné vojenské služby, povolání řidiče se od té doby věnují a nevykonávali v průběhu života žádné jiné povolání. Jeden z řidičů (Řidič13) například uvedl: *„Vždycky jsem chtěl řídit nákladní auto. Naučil jsem se to na vojně a nikdy mě nenapadlo, že bych dělal něco jiného než sedět za volantem nákladáku.“* Anebo Řidič20 řekl: *„Jsem vyučený automechanik, vždycky jsem chtěl řídit nákladní auto, je to můj koníček.“*

První, co se naskytlo (5)

V této subkategorii respondenti uvedli, že jim byla práce profesionálního řidiče nabídnuta, žádnou jinou nabídku práce neměli, tak ji přijali a zůstali u toho až do teď. Většina z nich uvedla, že si na toto povolání zvykli a nechtěli zaměstnání změnit. Toto tvrzení uvedla rovněž čtvrtina oslovených řidičů.

Dobrý výdělek (5)

V této subkategorii se čtvrtina respondentů shodla, že je k povolání profesionálního řidiče v mezinárodní silniční nákladní dopravě přivedla možnost dobrého výdělku, který se jim jinde nenabízel. Z tohoto důvodu zaměstnání přijali a zůstávají v jeho vykonávání dodnes. Například Řidič8 uvedl: *„Na vojně jsem se naučil nákladák řídit, mám sice maturitu, ale jako řidič jsem si v devadesátých letech přišel na pěkné peníze ... a pak jsem u toho už zůstal.“*

Povinná vojenská služba (2)

Na rozdíl od předchozích subkategorií, tato nedopadla již tak jednoznačně a skutečnost, že právě povinná vojenská služba byla motivací k výkonu povolání řidiče nákladního vozidla, uvedli dva z oslovených řidičů. Uvedli, že se s řízením nákladního vozidla poprvé setkali na povinné vojenské službě, získali zde řidičský průkaz a u toho už také zůstali. Řidič4 se vyjádřil slovy: „*Jezdil jsem na vojně, a tak jezdím i po vojně. Nějak mi ten nákladák přirostl jako mladému vojákovi k srdci, tak jsem u toho řízení zůstal.*“ Anebo Řidič1: „*Po vojně ... co jsem měl dělat, mám jen výuční list, na šachtu se mi nechtělo a jediné co jsem uměl bylo kroutit volantem v nákladáku.*“

Jiné okolnosti (3)

Od řidičů zazněly ještě další okolnosti, jak se k řízení nákladního vozidla dostali. Bylo to například převzetí (zdědění) profese po otci či zahájení podnikatelské činnosti v dopravě po revoluci, anebo se jeden z řidičů dostal k povolání přes zemědělství, kde pro něho časem již nebylo uplatnění, a protože uměl řídit velké stroje, tak přešel k povolání profesionálního řidiče v mezinárodní nákladní silniční dopravě.

2. Kategorie – Alternativní činnost

V této oblasti jsem požádala respondenty o odpověď na otázku, čemu by se v životě věnovali, kdyby už neřídili nákladní vozidlo, zda by se vůbec věnovali nějaké jiné práci nebo by zůstali doma a odpočívali. Zajímala mě rovněž skutečnost, zda si vůbec dokáží představit, že by již za volantem nákladního vozidla neseseděli a pracovní kariéru profesionálního řidiče by ukončili.

Odchod do důchodu (8)

Dotázaní respondenti v této subkategorii viděli jako jedinou možnost, co by dělali, kdyby se už nevěnovali řízení kamionu, odchod do důchodu. Nevěnovali by se už jinému povolání, zůstali by doma s rodinou a věnovali by se maximálně tak svým koníčkům. V šesti z uvedených případů se jednalo o řidiče, kteří v životě nevykonávali jinou práci než řízení nákladního vozidla a k tomuto povolání se dostali buď hned po vojně, anebo bylo jejich vysněným povoláním.

Výkon jiného povolání (8)

Další významnou subkategorii, která se v kategorii Alternativní činnost vyskytla, byla možnost výkonu jiného povolání. Ne všichni oslovení řidiči, byť bylo všem přes šedesát let a mnozí již jsou poživateli starobního důchodu, žijí s představou, že by po ukončení výkonu profese profesionálního řidiče zůstali doma. Jejich budoucí vidina je taková, že se ještě budou věnovat jiné činnosti a zůstanou stále pracovní aktivní. Jeden z osmi řidičů v této subkategorii, konkrétně pětadesátiletý Řidič17 uvedl: *„Dělal bych mechanikovi, jsem vyučený automechanik, to mě vlastně přivedlo k řízení nákladáku. Řidičák na kamion jsem si udělal na škole a pak jsem se tomu věnoval. Na cestě jsem si vždycky všechno opravil sám. Tak bych si dál přivydělával jako automechanik. Baví mě to. A řízení k tomu má blízko.“*

Nedovedu si to představit (4)

Subkategorie týkající se možnosti či nemožnosti výkonu jiného povolání uzavírají řidiči, kteří si uvedenou skutečnost nedovedli představit a vůbec nemají jasno v tom, co by nastalo po ukončení jejich profesionální řidičské kariéry. Jeden ze čtyř řidičů, kteří si tuto situaci nedovedli představit uvedl, že nad tím nikdy nepřemýšlel a že opravdu neví, zda by se věnoval něčemu jinému nebo zda by zůstal doma a užíval si „důchodcovského nicnedělání“. Konkrétně Řidič16 řekl: *„Já vám ani nevím, vůbec nemám čas nad tím přemýšlet, jsem v jednom kole. Můj otec řídil až do smrti, tak to budu mít asi taky tak ...Důchodcem doma být nechci. A dělat něco jiného? Nikdy jsem nedělal nic jiného. Všichni chlapi u nás v rodině jsou řidiči.“*

3. Kategorie – Analýza dnešní situace

Touto oblastí jsem zakončila mapování motivace řidičů k výkonu povolání profesionálního řidiče v mezinárodní nákladní silniční dopravě, a to dotazem na skutečnost, zda by se současní řidiči nákladních vozidel i dnes, když by stáli na počátku své pracovní kariéry, stali profesionálními řidiči a jaký by byl důvod tohoto rozhodnutí. Tímto jsem se snažila řidiče naladit na srovnání situace v nákladní dopravě dnes a v době, kdy s řízením oni sami začínali a jako doplňkovou otázku jsem se zajímala o faktory, ve kterých vidí největší problém pro mladé začínající řidiče. Tyto zjištěné faktory uvedu samostatně až v diskuzi, protože přímo nesouvisí s kategorií motivace řidičů k výkonu povolání profesionálního řidiče a spíše se jedná o vyjádření jejich názoru a postoje k tomuto faktu.

V této kategorii se opakovaly nejčastěji tyto odpovědi:

Vybral bych si jiné povolání (10)

Převážná většina respondentů v této subkategorii se přiklání k možnosti, že kdyby si mohli dnes vybrat, zda se stanou profesionálním řidičem v mezinárodní nákladní silniční dopravě anebo si zvolí jiné povolání, tak se přiklonili k možnosti výkonu jiného povolání. Řidiči uváděli například – Řidič5: *„Dnes bych si vybral jinou práci. Řidičem kamionu bych se nestal. Dělal bych třeba nějakou vedoucí funkci.“* Anebo Řidič14: *„Profesionálním řidičem bych se nestal. Je to velký tlak na výkon, hustá doprava. Radši bych se věnoval něčemu jinému.“* Také Řidič17 uvádí: *„Ne, nestal. Jsou tu pořád nějaké změny v předpisech a na silnicích je to džungle a chaos.“*

Stal bych se i dnes profesionálním řidičem (8)

Další významná subkategorie, která se v kategorii Analýza dnešní situace objevila, byla skutečnost, že velká část dnešní profesionálních řidičů by se i dnes stala znovu na startu své pracovní kariéry profesionálním řidičem v mezinárodní silniční nákladní dopravě. Jeden z řidičů konkrétně uvádí (Řidič7): *„Ano, i dnes bych se stal řidičem kamionu. Vždycky jsem chtěl řídit a práce je mi celý život koníčkem a neměnil bych ji ani teď.“*

Nevím (2)

Poslední subkategorie zahrnuje řidiče, kteří se nedokázali rozhodnout, zda by se i v dnešní době, za dnešních podmínek a v dnešní situaci na pozemních komunikacích, znovu stali profesionálními řidiči v mezinárodní silniční nákladní dopravě. Například Řidič2 konstatoval: *„Možná ano, možná ne, opravdu nevím ... má to svá pozitiva i negativa ... k řízení jsem se dostal až v zaměstnání, šéf mi zaplatil řidičák, jezdím jen 5 let, ale jestli bych do toho šel jako mladý, to nevím ...“* Druhý řidič uvedl: *„No nevím, řídím už více než 40 let, mám zkušenosti, ale dneska začínat? V takovém chaosu na silnici? To fakt nevím a mladým to vůbec nezávidím, ani se nedivím, že se jim do toho moc nechce. Kdysi to byl Pan řidič, ale dneska se už na to tak nehledí ... dneska je to spíše podřadné zaměstnání, žádná prestiž v tom není ...“*

Tabulka č. 7 – Subkategorie a kategorie: Motivace k výkonu povolání profesionálního řidiče

MOTIVACE K VÝKONU POVOLÁNÍ PROFESIONÁLNÍHO ŘIDIČE	
Subkategorie	Kategorie
<i>Vysněné povolání (5)</i> <i>První, co se naskytlo (5)</i> <i>Dobrý výdělek (5)</i> <i>Povinná vojenská služba (2)</i> <i>Jiné okolnosti (3)</i>	1. kategorie: Okolnosti zahájení kariéry
<i>Odchod do důchodu (8)</i> <i>Výkon jiného povolání (8)</i> <i>Nedovedu si to představit (4)</i>	2. kategorie: Alternativní činnost
<i>Vybral bych si jiné povolání (10)</i> <i>Stal bych se i dnes profesionálním řidičem (8)</i> <i>Nevím (2)</i>	3. kategorie: Analýza dnešní situace

8.2 Výzkumná otázka č. 2 – Pozitiva výkonu povolání profesionálního řidiče

I tuto oblast jsem zkoumala pomocí tří otázek, které jsem všem osloveným respondentům položila a vyhodnocení provedu rovněž ve třech oblastech, které odpovídají položeným otázkám a tím zmapuji pozitiva výkonu povolání profesionálního řidiče, spočívající především v přínosech, které jim povolání přináší. Dále v činnostech, které mají na řízení nákladního vozidla nejraději. A také ve skutečnosti, zda jim rodina a okolí schvaluje výkon jejich povolání a cítí z jejich strany podporu v činnosti, kterou vykonávají nebo naopak jsou na všechno sami.

1. Kategorie: Přínosy do života

Snad každý profesionální řidič vnímá výkon svého povolání jinak. Určitě se najdou situace, které jsou složité a neoblíbené, ale na druhé straně je možné najít pozitiva a přínosy, které jim povolání přináší a proč u něho, mnohdy velmi dlouhá léta, zůstávají. Většina řidičů neuvedla jen jeden přínos, ale dokázali jich zmínit v interview více. Za největší přínosy výkonu povolání profesionálního řidiče v mezinárodní silniční nákladní dopravě označili řidiči tyto:

Peníze (10)

Bez ohledu na věk, vzdělání, délku výkonu povolání a otázku pobírání či nepobírání starobního důchodu, se polovina řidičů shodla na skutečnosti, že největším přínosem, které jim výkon povolání do života přináší, jsou peníze. Například Řidič20 odpověděl: *„Už kdysi to byl velmi dobrý výdělek, a i dnes se dají vydělat pěkné peníze. A navíc mi to přináší ještě poznávání nových lidí, nejsem aspoň sám, a hlavně vidím nové a nové krajiny.“*

Koníček, zábava (7)

Pro sedm z oslovených dvaceti řidičů je výkon jejich povolání zároveň jejich koníčkem. Řízení nákladního vozidla jim kromě jiného přináší také zábavu a nevidí v tom jen práci, i když mnozí z nich uvádějí zároveň jako přínos také finanční stránku.

Cestování a poznávání nových lidí (5)

Do této subkategorie jsem zařadila odpovědi oslovených respondentů, kteří odpovídali, že pro ně je největším přínosem vykonávaného povolání především cestování, poznávání nových krajín a poznávání nových lidí. Jeden z řidičů se označil dokonce za turistu a přiznal, že vlastně díky povolání cestuje zadarmo. Jednalo se konkrétně o Řidiče17, který uvedl: *„Přínosem je to že poznám hodně států. Jsem turista. Rád cestuji a občas vezmu i manželku. Moc se jí nelíbí, že se pořád toulám sám, tak ji čas od času vezmu s sebou, ať taky něco vidí a nezávidí mi, že se potuluji po Evropě, občas si někde zastavím, vykoupu se v moři nebo se projdu po zajímavém velkém městě, něco ji koupím. A ona musí být sama doma u plotny ...“*

Cítím se užitečný (5)

Významnou subkategorii tvořili profesionální řidiči, kteří jako největší přínos svého povolání uvedli užitečnost toho, co dělají. Ve všech pěti případech se jednalo o řidiče, kteří řídí celý život, řidičský průkaz na nákladní automobil získali už jako velmi mladí a od té doby se tomuto povolání věnují. Většina z těchto pěti řidičů vzala tuto práci kvůli výdělku nebo to bylo první co se jim naskytlo a kdyby už nemohli řídit, tak by se ve většině případů věnovali jiné pracovní činnosti a nezůstali by neaktivní. Příkladem může být Řidič7, který řekl: „*Nenudím se. Co bych dělal doma. Cítím se užitečný. Nedokážu nic nedělat, stejně bych si něco našel ... třeba bych jen něco převážel na šachtě. Jsem vyučený horník, ale nikdy jsem to nedělal ...*“

2. Kategorie – Oblíbené aktivity

Pozitiva vykonávání povolání profesionálního řidiče v mezinárodní silniční nákladní dopravě spočívají nejen ve vnímaných přínosech této profese, ale také ve skutečnosti, zda si řidiči dokáží při práci najít i své oblíbené činnosti. Zajímaly mě aktivity, které prožívají pozitivně, mají je rádi, těší se na ně a přinášejí jim za volantem radost. Nejčastěji se objevovaly tyto oblíbené aktivity:

Poznávání nových míst (6)

Oslovení respondenti připustili, že se mnohdy řízení nákladního vozidla stává také dovolenou a jejich oblíbenou činností za volantem je poznávání nových míst. Někteří z nich dokonce prozradili, že si čas od času dovolí koupání v moři, procházku po městě či nákup suvenýrů pro své blízké a známé. Například Řidič8 připouští: „*Pořád poznávám nová místa po Evropě, pořád se něco mění, buduje. Mám to rád. Jsem vlastně už padesát let na dovolené.*“

Svoboda (5)

Profesionální řidiči na svém povolání oceňují a velmi je baví svoboda, kterou jim řízení přináší. Někteří řidiči spojují svobodu i s určitou mírou soukromí, nemusí se s nikým dělit, nemají pořád někoho vedle sebe, jsou sami sebou, mají prostor pro sebe a své myšlenky. Řidič5 konkrétně řekl: „*Co mám na řízení nejraději? No, přece tu svobodu. Jen jedu a jedu, sám, krajinou.*“

Pohoda (4)

Profesionální řidiči v odpovědích na tuto otázku zmiňovali, že mají na řízení nejraději pohodu, kterou jim práce přináší. Uváděli, že mají k dispozici většinou novější vozidla, vybavena různými moderními bezpečnostními prvky, které jim přinášení do řízení velké pohodlí a mohou se na ně spolehnout.

Adrenalin, rozmanitost (4)

Na rozdíl od řidičů, kteří na řízení nákladního vozidla oceňují především pohodlí a soukromí, se našli i takoví, kteří naopak mají na řízení raději vzrušení, adrenalin, různorodost činností a také to, že se při práci nenudí, pořád se něco děje, pořád něco řeší. Řidič11 uvedl: *„Mám rád tu rozmanitost, není to jednotvárná práce, pořád se něco děje, jezdím různě, nakládám, vykládám, sleduji provoz. A je mi dobře, v kabině mám teplo, a to je nejdůležitější.“* Anebo ostřejší slova Řidiče4: *„Je to adrenalin, a to se mi líbí. Podívejte se na tu džungli a chaos na silnici.“*

Samotné řízení (2)

Dále respondenti uváděli, že jejich oblíbenou činností je samotné řízení vozidla. Jeden z řidičů, kterého samotné řízení vozidla baví je v profesionální branži docela „nováček“, přesto že řidičské oprávnění skupiny C vlastní už 29 let, tak se profesionálnímu řízení nákladního vozidla v mezinárodní nákladní silniční dopravě věnuje teprve 5 let. Konkrétně se Řidič2 vyjádřil: *„Rád řídím vozidlo. To řízení mám nejraději. Vozidlo mám nové, dobře vybavené, moderní, pohodlné. Rád prostě držím ten volant v rukách.“*

Nevím (1)

Mezi oslovenými respondenty se našel také řidič, kterého uvádím jako samostatnou subkategorii, které nedokázal na otázku odpovědět. Jednalo se o Řidiče18, které uvedl: *„Na to nedokáži odpovědět. Opravdu nevím.“* Jednalo se o řidiče, který přešel za volant nákladního vozidla z původního povolání v zemědělství, kde se věnoval mechanické práci strojů a zařízení. Povolání profesionálního řidiče se věnuje 14 let, i přesto že řidičské oprávnění má již 43 let. Povolání řidiče vykonává hlavně kvůli penězům a dokáže si představit, že by dělal jinou práci.

3. Kategorie – Sociální podpora

Důležitou oblastí týkající se mapování motivace k výkonu povolání profesionálního řidiče je sociální podpora řidiče ze strany jeho okolí, především manželky, dětí, vnoučat, ale také kamarádů, známých a kolegů. Sociální podporu vnímají řidiči obecně jako velmi důležitou v motivaci k výkonu povolání a pokud by ji neměli, zvažovali by změnu zaměstnání.

V kategorii mapující sociální podporu se objevovaly nejvíce tyto odpovědi:

Ano, okolí povolání schvaluje (15)

Do této subkategorie patří tři čtvrtiny oslovených profesionálních řidičů, kteří vyslovili souhlas s tím, že jejich nejbližší okolí jim jejich náročné povolání schvaluje. Nejčastěji tato odpověď korelovala s odpovědí, že jako největší pozitivní přínos do života jim řízení kamionu přináší peníze nebo užitečnost. Uvedu jako příklad odpověď Řidiče10, který řekl: *„Ano, to víte, že mi to schvalují. Dělán to celý život, nic jiného neumím, baví mě to, nemudím se, a navíc se cítím ještě potřebný a užitečný.“*

Nic jiného jim nezbývá (4)

Pětina respondentů připustila, že zcela stoprocentní podporu ze strany svého okolí nemají a že je to tak půl na půl, ano i ne. Například Řidič14 si postěžoval: *„No, už si zvykli, ale žena pořád nadává. Mě to ale baví, dělám to skoro celý život a nejvíce se těším, když si dám na fajront pivo.“* Také Řidič15 vyslovil určité obavy: *„Manželka není zrovna nadšená, mě to řízení ale baví a vydělám si pěknou korunu, jinde bych to nedostal.“*

Ne, nesouhlasí s tím, co dělám (1)

Mezi oslovenými dvaceti profesionálními řidiči v mezinárodní nákladní silniční dopravě se našel jen jeden jediný, který uvedl, že mu jeho okolí neschvaluje povolání, kterému se věnuje a nemá tudíž žádnou sociální oporu v tom co dělá. Konkrétně se jednalo o šedesáti devítiletého muže, který se vyučil automechanikem a k řízení nákladního vozidla se dostal ve svých třiceti devíti letech díky zaměstnání, kterému se věnuje dodnes. Řízení kamionu je pro něho zároveň koníčkem a nejvíce má na něm rád pohodu za volantem a rozmanitost práce.

Tabulka č. 8 – Subkategorie a kategorie: Pozitiva výkonu povolání profesionálního řidiče

POZITIVA VÝKONU POVOLÁNÍ PROFESIONÁLNÍHO ŘIDIČE	
Subkategorie	Kategorie
<i>Peníze (10)</i> <i>Koníček, zábava (7)</i> <i>Cestování a poznávání nových míst (5)</i> <i>Cítím se užitečný (5)</i>	1. kategorie: Přínosy do života
<i>Poznávání nových míst (6)</i> <i>Svoboda (5)</i> <i>Pohoda (4)</i> <i>Adrenalin, rozmanitost (4)</i> <i>Samotné řízení (2)</i> <i>Nevím (1)</i>	2. kategorie: Oblíbené aktivity
<i>Ano, okolí povolání schvaluje (15)</i> <i>Nic jiného jim nezbyvá (4)</i> <i>Ne, nesouhlasí s tím, co dělám (1)</i>	3. kategorie: Sociální podpora

8.3 Výzkumná otázka č. 3 – Negativa výkonu povolání profesionálního řidiče

Poslední oblast provedeného interview s oslovenými respondenty se rovněž skládala ze tří částí, pomocí kterých jsem zjišťovala negativa spojená s výkonem povolání profesionálního řidiče v mezinárodní silniční nákladní dopravě. Zajímaly mě především těžkosti a problémy, které jim povolání do života přináší, které oni sami prožívají negativně, jsou pro ně psychicky náročné a vnímají je jako omezení při své práci. Dále jsem zjišťovala, co jim na práci profesionálního řidiče nejvíce vadí, jaké činnosti vykonávají za volantem neradi, co

jim brání ve spokojenosti s prací. Poslední část byla proto zaměřena na jejich budoucí představu o výkonu povolání řidiče, co si myslí, že bude důvodem ukončení jejich pracovní kariéry, jakou časovou představu mají a zda vůbec nějakou představu mají.

1. Kategorie: Těžkosti a problémy

Většina řidičů v této kategorii připustila, že jim řízení nákladního vozidla určité problémy do života přináší, ať podobě fyzických či psychických potíží. Tyto těžkosti většinou prožívají negativně, při výkonu jejich povolání jim vadí a rádi by je překonali. Nejčastější odpovědi byly:

Zdravotní potíže (11)

Tato odpověď nezaznívala jen jako problém s určitou částí těla, ale také zde řidiči zmiňovali jako prvotní problém únavu, kterou následuje vznik určitých konkrétních fyzických potíží. Například Řidič14 si postěžoval: „*Mám problémy s bolestí zad a kloubů, již to trvá dlouho a myslím si, že to mám z toho nákladáku. Člověk jen sedí a sedí, je unavený, pořádně si odpočinout nejde. Na té palandě v autě se pořádně spát nedá, a tak se jen přemáhám a převaluji.*“

Žádné (5)

V této subkategorii uvádím řidiče, kteří nepocítují nebo nevnímají žádné problémy či potíže, které by jim řízení nákladního vozidla působilo, a to ani fyzické, ani psychické. Na nic si nestěžují. Šedesáti devíti letý Řidič11 s třicetiletou praxí, pro kterého je řízení koníček a má rád pohodu za volantem, uvedl: „*Ne, žádné těžkosti mi má práce nepřináší. Mám sice nějaké potíže, ale nepřipisuji to řízení nákladního auta. Jsem zdravý a spokojený, pokud by mě něco moc štvalo nebo ničilo, tak s ježděním seknu.*“

Stres (3)

Významným a negativně prožívaným problémem pro část řidičů je stres, se kterým se těžko vyrovnávají, nepříznivě ho vnímají a přináší jim do života nepříjemnosti. Například Řidič20 řekl: „*Nepříjemný je pro mě hlavně ten stres. Přenáší se mi to pak i do soukromého života, jsem podrážděný, nevrlý. Za volantem pořád řeším, kde zaparkuji, kdy udělám přestávku, na nic nesmím zapomenout. A pak na to myslím i doma.*“

Vztahové problémy (2)

Někteří z oslovených řidičů se svěřili se vztahovými problémy, které jim řízení nákladního vozidla a s tím spojený specifický životní styl, přináší. Potíže ve vztazích mají negativní dopad do jejich života, trápí je, často musí volit mezi prací a rodinou a vzniká tak v jejich prožívání rozpor a nutnost volby. Řidič15 se svěřil těmito slovy: *„Řízení mám rád, ale manželka mi to neschvaluje. Začaly mě před časem bolet záda, ona to připisuje tomu nákladáku a hádáme se kvůli tomu. Nechce, abych jezdil, mrzí mě to, mám ji i kamion moc rád.“*

2. Kategorie – Neoblíbené aktivity

V druhé části oblasti negativa výkonu povolání profesionálního řidiče v mezinárodní silniční nákladní dopravě jsem se dotazovala na aktivity a skutečnosti, které jim při výkonu povolání nejvíce vadí, co nemají rádi a kazí jim příjemný dojem z jejich práce a které je odrazují od pokračování v kariéře profesionálního řidiče. V této části interview se většina respondentů hodně zamýšlela a působili sklesleji. Cítila jsem z toho, že se v průběhu své práce často setkávají se situacemi, kdy musí změnit své obvyklé, zažitě, nabyté chování a přizpůsobit se něčemu novému či nečekanému.

Spěch a stres (14)

Převážná část oslovených respondentů uvedla, že jim při řízení nákladního vozidla nejvíce vadí spěch a tlak, který je na ně vyvíjen ze strany zaměstnavatelů i odběratelů. Spěch je často přivádí do stresujících situací, jsou to nové či nečekané události, se kterými se musí rychle a správně vyrovnat a toto řidiče nebaví. Oceňují spíše pohodu a rozvahu za volantem.

Špatná situace na pozemních komunikacích (8)

Druhou nejčastěji uváděnou odpovědí na otázku, co řidiče na jejich práci nebaví, byla špatná situace na pozemních komunikacích a nutnost se těmito zhoršeným podmínkám neustále přizpůsobovat. Zazníval často odpovědi typu: nebaví mě ta bezohlednost řidičů, vadí mi zácpy na silnicích a špatná průjezdnost, nemám rád hustý provoz a rozbité komunikace.

Kontroly (7)

Další významnou a negativně prožívanou aktivitou pro řidiče jsou časté a mnohdy nepřiměřené kontroly na pozemních komunikacích ze strany Policie ČR či Celní správy. Část řidičů hovořila dokonce až o určité šikaně ze strany kontrolních úřadů. Řidiči tuto skutečnost vnímají a prožívají velmi negativně, žijí ve strachu z další kontroly a neradi se kontrolám podrobují. Řidič1 zmiňuje: „*Kontroly, které mě zdržují, to mi vadí. Nikdy nevím, kde číhají a co budou chtít. Někdy musím zaplatit pokutu a pak rychle spěchat, abych to dohnal, a to mě nebaví.*“

Vysoké nároky povolání, psychotesty, školení (4)

Stejně nepříznivě jako kontroly, spěch, stres a špatný stav na pozemních komunikacích, prožívají řidiči také vysoké nároky povolání profesionálního řidiče. Spočívají především v pravidelných každoročních školeních řidičů, podrobení se dopravně psychologickému vyšetření či velké množství evidence, kterou řidič musí vést a znát. Například sedmdesát tří letý řidič řekl: „*Psychotesty a školení mi vadí. Už jsem starší a nebaví mě sedět celý den na učebně nebo na vyšetření. To mi na té práci vadí a je toho čím dál víc. Pořád to zpříšňují. Nedělá mi to dobře.*“

Samota (3)

Určitá část řidičů připustila, že je pro ně obtížné překonat samotu za volantem, a především samotu při trávení povinných přestávek a odpočinků, kdy jsou daleko od domova a od svých blízkých. Nemožnost návratu do místa bydliště a vzdálenost rodiny prožívají řidiči značně negativně. Často na ně doléhá smutek, beznaděj, prázdnota a sklíčenost. Řidič3 se světil: „*Spěch, kontroly policie a samota. Ta samota mi na práci vadí nejvíc. Jezdím opravdu rád, ale tu samotu jsem nikdy nepřekonal. Jsem pár dnů pryč a všichni mi chybí, hodně mě to trápí.*“

3. Kategorie – Vyhledky do budoucnosti

Na rozdíl od předchozí kategorie, která mapovala současné negativní dopady výkonu povolání profesionálního řidiče nákladního vozidla do jejich života, a to jak fyzických, tak psychických v podobě neoblíbených činností za volantem a také problémů a těžkostí, se v poslední kategorii této oblasti zaměřím na pohled do budoucna. Řidičů jsem se zeptala,

jakou mají představu o délce vykonávání profese řidiče a co by případně mohlo být příčinou ukončení jejich pracovní kariéry. Při interview vyjádřili většinou tyto obavy:

Zdravotní důvody (9)

Podobně jako v případě první kategorie této oblasti interview zkoumající negativní dopady výkonu povolání profesionálního řidiče, se i v této kategorii na prvním místě příčin ukončení kariéry umístili zdravotní důvody. Téměř polovina řidičů uvedla jako důvod k odchodu z pracovní kariéry právě zdravotní příčiny. Většina oslovených řidičů ve vyšším věku připustila přítomnost zdravotních potíží, které jim jejich povolání přináší, tudíž často také jako důvod k ukončení kariéry vidí zmiňované zdravotní důvody. Například Řidič6 uvedl stručně: „*Dokud mi to zdraví dovolí.*“

Nástup do starobního důchodu (5)

Nástup do starobního důchodu jako důvod k ukončení profesionální dráhy řidiče nákladního vozidla uváděli nejčastěji řidiči, kteří v první oblasti interview uvedli, že kdyby už nemohli řídit kamion, tak by se už další činnosti nevěnovali a zůstali by v důchodu. Tato skupina řidičů taky korespondovala s tím, že uvedení řidiči zatím ve starobním důchodu nejsou.

Ještě pár let (4)

V této odpovědi respondenti nevyjadřovali konkrétní fyzické či psychické důvody ukončení pracovní kariéry, ale chtěli by řídit, dokud to půjde. Tři ze čtyř řidičů v této subkategorii uvedli časový horizont jeden až dva roky, jeden z řidičů uvedl pět let. Všichni řidiči uvádějící tuto opověď jsou již v současné době poživatelé starobního důchodu a pracovní aktivní zůstávají z důvodu pocitu vlastní potřebnosti a užitečnosti.

Nesplnění podmínek (2)

Dva z oslovených řidičů vidí konec své kariéry v nezvládnutí požadavku, které na ně povolání klade. Netýká se to jen podmínek formálních, ale hlavně požadavků psychických. Stres, tlak, sledování, kontroly a specifický životní styl jsou pro některé řidiče dlouhodobě neúnosné.

Tabulka č. 9 – Subkategorie a kategorie: Negativa výkonu povolání profesionálního řidiče

NEGATIVA VÝKONU POVOLÁNÍ PROFESIONÁLNÍHO ŘIDIČE	
Subkategorie	Kategorie
<i>Zdravotní potíže (11)</i> <i>Žádné (5)</i> <i>Stres (3)</i> <i>Vztahové problémy (2)</i>	1. kategorie: Těžkosti a problémy
<i>Spěch a stres (14)</i> <i>Špatná situace na pozemních komunikacích (8)</i> <i>Kontroly (7)</i> <i>Vysoké nároky povolání, psychotesty, školení (4)</i> <i>Samota (3)</i>	2. kategorie: Neoblíbené aktivity
<i>Zdravotní důvody (9)</i> <i>Nástup do starobního důchodu (5)</i> <i>Ještě pár let (4)</i> <i>Nesplnění podmínek (2)</i>	3. kategorie: Vyhledky do budoucnosti

9 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 práce si kladu zmapování klimatu mezi seniory při řízení nákladního vozidla, nalezení odpovědi na otázku, čím je tato skupina řidičů specifická, zda jsou vhodnou a výhodnou skupinou řidičů, která zaplní mezeru na trhu práce týkající se nedostatku profesionálních řidičů. Cílem je rovněž zjistit, co je motivuje usedat i ve vyšším věku za volant kamionu, s jakými pozitivy a negativy se při této práci setkávají, jaké nároky jsou na ně kladeny a co oni sami vnímají jako podstatu toho, že se do kamionu mladí řidiči nehrnou. A to všechno proto, že seniorů za volantem nákladních vozidel velice rychle přibývá, stávají se stále početnější skupinou řidičů na silnicích nejen v České republice, ale také v zahraničí. Myslím si, že je potřeba se jim více věnovat, nejen z důvodu bezpečnosti jich samotných, ale také z důvodu obecné bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, který je stále náročnější a jsou na něho kladeny stále větší a větší nároky.

Pro tvorbu dat jsem zvolila metodu polostrukturovaného rozhovoru, který jsem realizovala s 20 respondenty přímo na pravidelném každoročním profesním školení řidičů v akreditovaných školicích střediscích v Havířově a v Ostravě. Jednalo se o řidiče starší 60 let, kteří jsou držiteli platného řidičského oprávnění skupiny C (případně CE), platného profesního průkazu skupiny C (případně CE), vykonávání povolání řidiče v mezinárodní nákladní silniční dopravě a jsou aktivními řidiči, kteří se zúčastňují každoročního profesního školení řidičů. Kvalitativního výzkumu pro účely této diplomové práce se zúčastnilo 20 respondentů profesionálních řidičů a všichni byli muži. Celkový soubor měl průměrný věk 65,5 let, nejnižší věk v souboru byl 60 let a nejvyšší byl 73 let. Další zjištěvanou skutečností by věk získání řidičského oprávnění skupiny C, který byl v průměru 20,7 let, nejnižší věk získání řidičského oprávnění v souboru byl 17 let a nejvyšší byl 39 let. Průměrný počet let držení řidičského oprávnění skupiny C byl 44,85, nejnižší počet let držení řidičského oprávnění skupiny C 29 let a nejvyšší byl 55 let. Zajímala mě také průměrná délka výkonu

praxe profesionálního řidiče, která byla 36,7 let, nejkratší délka výkonu praxe profesionálního řidiče byla 5 let a nejdelší 50 let. Z hlediska vzdělání byly skupiny nevyvážené. Vzdělání na středním odborném učilišti zakončené výučním listem bez maturity uvedlo 14 řidičů. Středoškolského vzdělání s maturitou dosáhlo 6 mužů. Řidičský průkaz skupiny C získali řidiči nejčastěji v průběhu vojenské služby, a to v devíti případech. Dalším častým způsobem získání řidičáku bylo u zaměstnavatele pro potřeby výkonu povolání. Čtyři řidiči získali řidičský průkaz na střední škole a jeden řidič si pořídil řidičský průkaz sám. Z uvedených dvaceti respondentů bylo dvanáct z nich poživatelů starobního důchodu a osm z nich zatím ne.

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.

9.1 Výzkumná otázka č. 1 – Co motivuje starší řidiče k výkonu povolání profesionálního řidiče?

V teoretické části této práce jsem popsala povolání profesionálního řidiče v mezinárodní silniční nákladní dopravě jako povolání výrazně individualizované, které vyžaduje značnou samostatnost, nezávislost na ostatních a spoustu času stráveného o samotě. Specifika této profese nejsou právě tím, co starší lidé vyhledávají a není to proto prototyp ideálního zaměstnání pro seniory. Přesto se s řidiči seniory v nákladních vozidlech setkáváme a budeme setkávat čím dál častěji, a to především díky světovému demografickému vývoji a dalším okolnostem. Motivace starších řidičů k výkonu povolání řidiče se liší od motivace mladých lidí vstupujících do oboru dopravy. Armstrong, Stephen (2015) vidí motivaci jak nalezení faktorů, které ovlivňují zaměstnance. Pozornost by se podle něj měla zaměřit na stimuly, odměny a v neposlední řadě na práci, kterou lidé vykonávají. Mladé řidiče motivuje k výkonu povolání především vidina slušného výdělku a svoboda. Starší řidiče motivuje spíše pocit užitečnosti či potřebnosti a vylepšení finanční situace v důchodovém věku.

První výzkumná otázka se týká pohledu starších řidičů na výkon povolání profesionálního řidiče jednak ve vyšším věku, ale také u mladých řidičů. Rozdílný přístup k profesi mladších a starších řidičů dokládají otázky týkající se skutečnosti, jak se současní starší profesionální řidiči k povolání dostali, také zda by se dnes stali řidiči nákladního

vozidla a co by dělali, kdyby už řídit nemohli. Díky tomu je možné provést analýzu situace, především motivace k práci, v nákladní dopravě dříve a dnes.

Stejně jako ukazují statistické údaje o stále narůstajícím počtu profesionálních řidičů seniorů v mezinárodní silniční nákladní dopravě, tak i oslovení respondenti potvrdili tuto skutečnost. Většina řidičů se k řízení nákladního vozidla dostala buď na povinné vojenské službě nebo v rámci studia na střední škole či v zaměstnání. Což dnes není typické. Dnes se kromě možnosti získat řidičský průkaz při studiu, nabízí ještě alternativa absolvování rekvalifikačního kurzu prostřednictvím Úřadu práce či zaměstnavatele nebo možnost pořídit si řidičské oprávnění ve vlastní režii. Potvrzuje to i ředitel společnosti Institutu silniční dopravy ČESMAD Bohemia Tomáš Bicera (5. ledna 2018), který za růstem průměrného věku profesionálních řidičů v nákladní silniční dopravě vidí neexistenci vlastního učebního oboru, ztrátu armády jakožto významného zdroje připravených řidičů a složitou a drahou dostupnost tohoto oboru zájemcům. Ve výzkumu respondenti také potvrdili skutečnost obtížného zahájení kariéry řidiče a velkých nároků povolání, které mnoho mladých řidičů od této práce odrazuje.

Starší řidiče k výkonu povolání motivuje především skutečnost, že je jim práce zároveň také koníčkem, plní si tím svůj sen, cítí se být potřební a užiteční, pokračují v činnosti, kterou dělali celý život a jsou na ni zvyklí a v neposlední řadě také vylepšují svou finanční situaci. Toto potvrzuje také (2008), která za hlavní motivaci starších osob pro setrvání v pracovním procesu uvádí například potřebu udržení sociálního statusu, uchování společenské prestiže, zájem o profesní aktivitu, zachování určitého životního stylu, zabránění poklesu životní úrovně, potřebu sociálního kontaktu či strach z izolace apod. Na to navazuje dále otázka výkonu případné alternativní činnosti. V této oblasti je to u starších řidičů půl na půl. Polovina řidičů vidí svou budoucnost po skončení s povoláním profesionálního řidiče v jiné pracovní činnosti a druhá polovina by celkově ukončila svou pracovní kariéru nástupem do starobního důchodu. Významnou roli při rozhodování o pokračování v řidičské praxi či jejím ukončení hraje Brouwerovo víceúrovňové hodnocení kompetence pro řízení (2002, in Obriot-Claudel, Gabaude, 2004) zahrnující řidičské dovednosti, schopnosti řídit a řidičské chování.

Dnešní situaci na pozemních komunikacích jakožto významný faktor ovlivňující výkon povolání profesionálního řidiče vnímají současní starší řidiči jako mnohem náročnější, zodpovědnější a více stresující než v době, kdy oni sami řídit začínali. Převážná

část oslovených starších profesionálních řidičů v mezinárodní silniční nákladní dopravě by si dnes, kdyby stáli na počátku své pracovní kariéry, již povolání řidiče nevybrala. Jen třetina řidičů uvedla, že mají řízení nákladního vozidla rádi, je to jejich splněný sen a zároveň koníček, takže by si i dnes tuto profesi zvolili. Náročnost práce profesionálního řidiče a neochotu mladých řidičů zahájit kariéru profesionálního řidiče vidí zejména v nezkušenosti, stresu, odloučení od rodiny, hustém provozu, velkém papírování, vysokých vstupních nákladech, zodpovědnosti, nezodpovědnosti, slabé finanční strance a velké rozmanitosti pracovních úkolů. Potvrzuje to rovněž závěrečná zpráva aktivity 3a projektu Společných postupem sociálních partnerů k přípravě odvětví na změny důchodového systému týkající se řidičů mezinárodní kamionové dopravy, podle které jsou největším problémem vysoké nároky na zvládání stresu, potíže v partnerských vztazích a vztazích s dětmi, dopad na zdraví a zdravý životní styl, nároky na kvalifikaci a přípravu, negativní obraz pozice pro veřejnost a v neposlední řadě odměňování. (Lorencová, Weinholdová, Stern, 2016). Vysoké nároky profese řidiče nákladního vozidla vedou k fyzickému a emočnímu vyčerpání, které pak způsobují nezájem mladých řidičů o výkon tohoto povolání, odlivu zaměstnanců z této oblasti, zvyšování průměrného věku řidičů apod. (Kemp, Kopp, Kemp, 2013). Vysoké nároky zjištěné ve výzkumu mezi starším řidiči nákladních vozidel v rámci této práce korespondují s příčinami nedostatku řidičů na trhu práce, které Kleprník a Talácko (2019) doplňují ještě o stále se zvyšující množství zboží k přepravě, nebezpečí na pozemních komunikacích, časté kontroly na silnicích, vysokou kriminalitu páchanou na odpočívajících řidičích v odstavených kamionech či šikanu řidičů.

Celkově je možné v této výzkumné otázce potvrdit, že profesionální řidiči senioři v mezinárodní nákladní silniční dopravě vnímají rozdíl mezi současnou situací v odvětví ve srovnání s dobou, kdy oni sami řídit kamion začínali. Změnu vidí jednak v motivaci k výkonu povolání a také v pozitivích a negativích, které profese řidiče nákladního vozidla přináší. Zároveň starší lidé vnímají změny i u sebe a jsou si jich vědomi.

9.2 Výzkumná otázka č. 2 – Jaká pozitiva vidí senioři ve výkonu povolání profesionálního řidiče nákladního vozidla ve vyšším věku?

V předchozí kapitole jsem si ověřila, že senioři sami vnímají současnou situaci na pozemních komunikacích jako rozdílnou oproti době, kdy sami řídit nákladní vozidlo

začínali. Dokazují to i statistiky neustále se zvyšujícího počtu provozovaných nákladních vozidel, množství přepraveného zboží a počtu aktivních profesionálních řidičů v kamionové dopravě.

I přes vysoké nároky výkonu povolání profesionálního řidiče v mezinárodní nákladní silniční dopravě, dokázali oslovení starší řidiči najít mnoho pozitiv a oblíbených činností, které jim jejich práce přináší. Pozitiva ve vykonané činnosti viděli senioři s pozitivně zaměřenou copingovou strategií ke stárnutí směřující ke zlepšování či udržení funkčnosti a fyzické, mentální a sociální kapacitě člověka. Jedná se o jeho vědomou volbu založenou na předchozím sklonu k aktivitám, která se ve stáří projevuje jako provádění rozmanitých aktivit, péči o zachování sociálního zázemí, uplatňování denních rituálů, pěstování zálib či snahu o zdravý životní styl (Čepelka, 2021). Víceméně výše uvedené potvrdili i oslovení respondenti, kteří ve výzkumu prováděného v rámci této magisterské práce jako nejčastější pozitiva, která jim výkon povolání profesionálního řidiče ve vyšším věku přináší, uvedli finanční prostředky k udržení či zlepšení vlastní sociální úrovně, dále také zálibu či zábavu ve vykonávané činnosti, která je pro ně zároveň koníčkem. Objevovaly se rovněž pozitiva v podobě možnosti cestování a poznávání nových lidí, jakožto důvod k zachování kontaktu s jinými lidmi, udržení přehledu o dění v okolí i ve světě, sledování trendu vývoje nákladních vozidel apod. Význam rodiny s věkem stoupá, síla vztahů se ve stáří nijak nemění, proto jsou i ve stáří lidé ohroženi sociální izolací či emoční nebo podnětovou deprivací. V neposlední řadě také pozitivní vnímání vlastní užitečnosti a potřebnosti, které jsou pro starší osoby velmi důležité. Aktivizovaný starý člověk může mít významný přínos nejen pro druhé, ale také sám pro sebe a slnit tak podmínku úspěšného stárnutí. Zároveň je ale nutné, aby aktivizace starých lidí plně respektovala jejich individuální možnosti i přání – důležité je pomoci jim nalézat motivaci pro vytváření krátkodobých i dlouhodobějších cílů, umožnit jim prožít zážitky úspěchu a posilovat jejich sebeúctu (Langmeier, Krejčířová, 2013).

Ruku v ruce v pozitivně vnímanými přínosy, které vykonávání povolání profesionálního řidiče v mezinárodní silniční nákladní dopravě starším řidičům přináší, jdou také oblíbené aktivity kladně působící na řidiče a přinášející jim radost a uspokojení k prováděnou činností. Skutečnost, že je člověkem určitá aktivita prožívána kladně, má významný motivační účinek, který je pro starší řidiče obzvláště důležitý. *„Pokud jde o pracovní aktivitu, zůstávají mnozí lidé až do vysoké věku plně aktivní ve svém povolání, jiní přejímají úkoly sice odlišné, ale neméně potřebné“* (Bühlerová, in Langmeier, Krejčířová,

2013, 211). Zajímala jsem se tedy o aktivity, které řidičům seniorům přinášejí při řízení nákladního vozidla radost a jsou jejich oblíbenými aktivitami. Nejčastěji zaznívaly odpovědi týkající se možnosti poznávat nové země, pocit svobody a soukromí v kabině nákladního vozidla a s tím související pohoda při řízení vozidla. Někteří starší řidiči oceňují samotné řízení nákladního vozidla či rozmanitost vykonávané práce. Víceméně každý z oslovených starších řidičů dokázal říci alespoň jednu pozitivně prožívanou činnost při výkonu svého povolání. Znovu také zde je možné nalézt provázanost s motivačními faktory starších profesionálních řidičů k pokračování v zaměstnání, mezi které Dudová (2008) řadí především příležitost navštívit zahraničí, svobodu, být „svým pánem“, strach z nepotřebnosti a nedůležitosti, útěk před nudou, volnost pracovní doby, nemuset se ohlížet na ostatní a také finanční vylepšení.

V této práci se zabývám mapováním motivace a dopadů výkonu práce profesionálního řidiče v mezinárodní silniční nákladní dopravě na řidiče. Oblast přínosu pro společnost a ekonomiku nechávám stranou, nechci ale opomenout jednu důležitou oblast v životě každého člověka, a o to více v životě staršího pracujícího člověka, a tou je sociální opora. Sociální opora hraje v tomto případě významnou motivační roli a je významným faktorem, který setrvání na pozici řidiče a také pozitivní vnímání pracovní aktivity, ovlivňuje. Tři čtvrtiny oslovených řidičů seniorů nákladních vozidel vnímají dostatek sociální opory ve svém okolí. Skutečně prožívají pocit, že jsou v jejich okolí osoby, na které se mohou spolehnout, kterým na něm záleží a má pro ně velkou hodnotu. Tito řidiči jsou si jisti, že kdykoliv se dostanou do složité situace, která bude znamenat zvýšený nárok na vyrovnání se s touto situací, budou se moci opřít o osoby ve svém okolí, kteří jsou připraveni mu potřebou oporu kdykoliv poskytnout. Uplatňuje se zde nárazníkový model jako ochrana proti možným škodlivým vlivům způsobených touto situací a uplatňuje se ve stresových situacích, které jsou spojeny s negativním afektem, jakou jsou pocity beznaděje nebo ztráty sebehodnoty, které přichází v reakci na neschopnost řešit danou situaci. Účinek pak spočívá v přehodnocení situace na základě skutečnosti, že nám bude poskytnuta pomoc. Důležitý je také model přímého účinku v podobě pravidelných pozitivních emočních prožitků, které poskytují ochranu před prožitky negativními (Cohen, Wills, 1985).

Celkově můžeme z této části provedeného výzkumu dovodit, že i přes vysoké nároky, které jsou na staršího řidiče vykonávajícího povolání profesionálního řidiče v mezinárodní nákladní silniční dopravě kladeny, si dokáže mnoho z řidičů najít oblíbené

činnosti v této práci, vnímají velké množství přínosů a pozitiv, které jim povolání do života přináší a působí to na ně motivačně. A to všechno umocňuje skutečnost, že se oslovení řidiči cítí ve své profesi podporováni svým okolím, prožívají a vnímají sociální oporu své rodiny, blízkých a přátel, což jim pomáhá zvládat náročné situace za volantem nákladního vozidla. Tento fakt dokazují také další studie a výzkumy na podobná témata týkající se seniorů za volantem nákladních vozidel. Za důležité považují fakt, že i lidé ve vyšším věku řídit rádi a pracovní aktivity za volantem se nevzdávají.

9.3 Výzkumná otázka č. 3 – Jaká negativa přináší do života seniorů výkon povolání profesionálního řidiče v nákladní silniční dopravě?

V předešlých kapitolách jsem se věnovala mapování motivace starších řidičů k výkonu profese profesionálního řidiče v mezinárodní silniční nákladní dopravě, a to v přední řadě skutečností, co je k uvedenému povolání přivedlo, zda mají představu o jiných alternativních činnostech v případě ukončení kariéry řidiče a co vnímají jako největší problém pro současné začínající mladé řidiče nákladních vozidel. Dále jsem se zajímala o pozitivní stránku činnosti profesionálních řidičů, zejména o otázku, co jim do života uvedené povolání přináší, jaké aktivity mají ve své práci nejraději a zda jim jejich okolí zaměstnání schvaluje. Ověřila jsem si, že mezi staršími řidiči nákladních vozidel si mnoho z nich plní svůj sen, jejich práce je jim zároveň koníčkem a na svém povolání profesionálního řidiče vidí mnoho pozitivních věcí a vnímají mnoho přínosů do svého života, a to nejen pro sebe, ale také pro své okolí. Nelze ale také zcela opomenout opačnou stranu mince, a tou jsou negativní stránky vykonávání povolání profesionálního řidiče a s tím spojené činnosti, které řidiči vykonávají neradi. S tím souvisí také otázky určité představy o budoucnosti ve smyslu pokračování ve vykonávané profesi či její ukončení. Poslední část této práce se tedy zaměřuje na zkoumání negativně vnímaných problémů a potíží, které do života seniorů povolání řidiče přináší, včetně neoblíbených činností spojených s uvedeným povoláním a orientací se starších řidičů nákladních vozidel v budoucnu.

Zjistila jsem, že starší řidiči vidí rozdíl v řízení nákladních vozidel dnes a dříve, a také mi v první části poslední kategorie výzkumu potvrdili, že existují určité problémy či potíže, které jim řízení vozidla působí. Jak je výše v teoretické části uvedeno, jsou negativně vnímané faktory povolání často důvodem k ukončení kariéry či důvodem ke změně profese.

Pokud řidič dlouhodobě řídí nákladní vozidlo a řízení ho nebaví či se setkává s řadou zátěžových situací, se kterými si nedokáže poradit a ani nemá ve svém okolí osoby, které by mu pomohly, ztrácí brzy motivaci, zájem, dělá chyby, riskuje při řízení, je frustrovaný, vystresovaný, ohrožený syndromem vyhoření, dostává se do bludného kruhu a jedinou cestou, jak z něho vystoupit, je opuštění stávajícího povolání. Za nejčastěji vnímaný negativní důsledek povolání označili starší řidiči zdravotní komplikace v podobě bolesti zad, potíží se spánkem, bolestí hlavy a rychlou unavitelností. Toto potvrzuje také Horáková (2020), která uvádí, že působící stresory mají negativní důsledky na psychickou stránku řidičů a s tím související kvalitu řízení. Především se jedná o únavu, která přispívá k řadě krátkodobých efektů jako redukováná bdělost, nevyrovnané řízení, vzrušivost, fyzický diskomfort, ale také řadě dlouhodobých důsledků, například malá duševní pohoda či nedostatečné pracovní uspokojení. A to všechno vede k velkému množství fyzických symptomů, což potvrdili také oslovení respondenti výzkumu v této práci. Navíc uvedli, že ke zhoršení jejich zdraví přispívá také délka a množství pracovních směn, nedostatečné vybavení vozidel, malý komfort při řízení, nedostatek přípravy, potíže s dopravní infrastrukturou, nemoci, rodinné záležitosti a přepravovaný náklad. Dalším častým negativním důsledkem vnímaným oslovenými řidiči nákladních vozidel je řidičský stres, který jak jsem výše uvedla, negativně ovlivňuje psychickou a potažmo i fyzickou stránku řidiče. V tomto případě záleží na copingovém stylu při řízení, který jim umožňuje se s nenadálými situacemi adaptivně vyrovnat či přehodnotit situaci, případně se zaměřit na zvládnutí úkolu. Volí-li řidič maladaptivní coping, může dojít k narušení jeho psychické rovnováhy, viditelným změnám v jeho chování a prožívání, které mohou mít dopad na bezpečné a správné jednání řidiče, vyhodnocení změn v provozu, snížení pozornosti či stupně soustředění. A v neposlední řadě jsou výrazně negativně prožívaným aspektem vztahové a rodinné potíže, na které si profesionální řidiči nákladních vozidel stěžovali. Jednak je problém na straně řidiče, který tráví mnoho času mimo domov a mimo dosah svých blízkých, čehož mnoho řidičů lituje, přináší jim to smutek, stesk a touhu vrátit se domů. A na druhé straně je problém na straně osamělé rodiny, která touží po blízkosti rodinného příslušníka, dávají mu to najevo a s výkonem jeho povolání nesouhlasí. Řidič senior pak vnímá nedostatek sociální opory ze strany své rodiny a je se svou prací nespokojený, demotivovaný a psychicky vyčerpaný.

V druhé oblasti této kategorie výzkumu jsem se zaměřila na negativně vnímané aktivity, které musí řidiči zvládnout, činí jim potíže a výkon jejich povolání jim znesnadňují především po psychické stránce. Tři čtvrtiny oslovených profesionálních řidičů v seniorském věku považují za nejvíce negativní aspekt své práce stres a spěch, o kterém jsem se zmínila již výše v oblasti vnímaných potíží, které řidičům řízení vozidla do života přináší. Dále řidičům vadí bezohlednost ostatních řidičů a špatná situace na pozemních komunikacích (zácpy, špatná průjezdnost, hustý provoz, špatný technický stav pozemních komunikací). Tato skutečnost koresponduje s výsledky výzkumu provedeného v USA, které ve výsledku přinesl shodu, že starší řidiči kamionu projevují silnou etiku, odhodlání, řídí vozidlo bezpečně, mají vynikající dovednosti v řízení, méně často užívají alkohol, méně často porušují pravidla provozu vozidel a častěji používají bezpečnostní pásy (Duke, Guest, Boggess, 2010). Z toho lze vyvodit, že takové chování a jednání vyžadují i od ostatních řidičů a odlišné chování je jimi negativně vnímáno. S tím souvisí také problematika častých a náročných silničních kontrol ze strany Policie ČR nebo Celní správy. Uvedené kontroly jsou pro řidiče vysoce stresující, jednak ze strachu z udělení finanční pokuty, zabavení dokladů či vozidla, ale také velkého zdržení, které následně řidiče o to více stresuje při dohánění časové ztráty. Další skutečností, kterou řidiči na výkonu povolání profesionálního řidiče rádi nemají, je samota. Samota je staršími lidmi vnímána silně negativně. „*Stejně jako v dětství je člověk i ve stáří více ohrožen sociální izolací či emoční nebo podnětovou deprivací*“ (Langmeier, Krejčířová, 2013, 209). Starší řidiči nákladních vozidel tráví o samotě v kabině mnoho času a o to více se sociálního vyloučení a nedostatku kontaktu obávají. Stesk po rodině při dlouhých cestách či strach z osamocení jsou ve stáří častým důvodem ukončení pracovní aktivity a nástupu do starobního důchodu, kdy si mohou své rodiny a blízkých užívat více než když jsou pracovně aktivní. Poslední z uvedených zátěžových faktorů při řízení nákladního vozidla, uvedli starší řidiči nákladních vozidel vysoké nároky povolání (psychotesty, lékařské prohlídky, výměny profesních a řidičských průkazů apod.). Mnoho z nich se obává, že právě nesplnění povinných podmínek je bude stát pracovní místo a dojde tím k nedobrovolnému ukončení jejich řidičské kariéry.

Velice úzce s otázkami negativně vnímaných dopadů do života profesionálních řidičů seniorů a neoblíbených aktivit při řízení kamionu korespondovala jejich vize o výkonu povolání do budoucna. Téměř polovina oslovených respondentů uvedla, že příčinu ukončení jejich pracovní kariéry vidí ve svém zdravotním stavu. Nezdravý životní styl, nepohodlí,

stres, únava, vysoké nároky, spěch a mnoho dalších fyzických a psychických faktorů způsobujících zhoršování zdravotního stavů řidičů nákladních vozidel. Oni sami toto vnímají, uvědomují si změny v psychickém i fyzickém zdraví a obávají se, že právě špatný zdravotní stav bude znamenat konec jejich pracovní kariéry. Za další významný faktor znamenající konec výkonu povolání profesionálního řidiče označili oslovení nástup do starobního důchodu. Týkalo se to mladších respondentů, těsně nad hranicí 60 let, kteří zatím nejsou v důchodovém věku. Pro starší osoby je důležitá vyváženost činností, které vykonávají a nadměrná jednosměrná pracovní aktivizace pro ně může být nevhodná. Je důležité, aby si zachovali dostatečnou šíři zájmů, udrželi se v aktivitě, ale zároveň v rovnováze s nezbytným odpočinkem, uspořádali si život podle svého dřívějšího zaměření tak, aby zahrnoval jak fyzickou, tak duševní činnost, byli stále otevřeni novým poznatkům a usilovali o adaptaci na nové požadavky, udržovali si pozitivní přátelské vztahy a navazovali také nové vztahy, pomáhali při výchově dětí, měli potěšení z dobrých věcí, které život dosud dává, a plně si jich užívali. Důležité také je, aby se vyhýbali emočně rozrušujícím situacím, zvládali situace s moudrostí, která vyplývá z nezávislosti na okamžitých událostech a z pohledu na život v jeho celku (Langmeier, Krejčířová, 2013). V souvislosti se zvyšujícím věkem si mnoho z řidičů uvědomuje, že konec jejich pracovní kariéry může být způsobem nesplněním požadovaných podmínek pro výkon povolání řidiče. Podmínky spočívají především v držení řidičského oprávnění skupiny C, profesního průkazu a každoroční pravidelné školení řidičů, lékařské posudky a dopravně-psychologické vyšetření. Z tohoto pohledu jsou na řidiče kladeny stále přísnější normy a mnoho z oslovených řidičů se obává jejich nevyhovění.

Dotázaní řidiči senioři mi potvrdili mou domněnku a většina z nich uvedla, že usedají za volant s radostí, motivací k výkonu práce a často je pro ně práce také celoživotním koníčkem. Tato emoce převládala u mužů, kteří si užívají samotné řízení vozidla, svobodu, pohodu a poznávání nových míst a osob. U respondentů se objevily taky prožitky vnímané negativně, například samota, stres, spěch, bezohlednost ostatních řidičů či časté silniční kontroly. Ani toto jim ale nebere vítr z plachet a ve většině uvedených případů jsou odhodláni pokračovat v činnosti, dokud to bude možné.

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 více než deset let pohybuji mezi profesionálními řidiči

nákladních vozidel v mezinárodní silniční nákladní dopravě, poslouchám jejich názory, problémy i zkušenosti či rady. Podařilo se mi potvrdit, že řidiči, kteří začínali svou profesionální řidičskou kariéru před cca třiceti či čtyřiceti lety, vnímají dnešní provoz na silnicích odlišně, než tomu bylo dříve a zahájení kariéry profesionálního řidiče vnímají jako náročnější ve srovnání s dobou, kdy začínali svou kariéru oni sami. Řidiči vnímají změny nejen v provozu na pozemních komunikacích, ale i na sobě s narůstajícími roky jejich života, uvědomují si, že jim způsobují komplikace při řízení nákladního vozidla a jsou významným nebezpečím ohrožujícím ukončení jejich pracovní kariéry. Zároveň jsou za dopravní mobilitu a pracovní aktivitu rádi a jen těžko by hledali alternativy výkonu povolání.

9.4 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 prováděla přímo na pravidelném každoročním profesním školením řidičů a po splnění požadovaných kritérií byli respondenti automaticky zařazeni do výzkumného vzorku. Pravidelná profesní školení řidičů často sama vedu, proto mohli být dotázání ovlivněni tím, že mě znají z předchozích školení, vědí, v jakém pracovním odvětví se pohybují a odpovědi na některé otázky mohly být zkresleny tím, že mi chtěli vyhovět, chtěli se mi zalíbit, vylepšit sami sebe nebo si mysleli, že mají takhle odpovědět. Dalším důvodem možné nerepresentativnosti výzkumu je nízký počet respondentů a jejich sběr pouze v jednom kraji v České republice, jejichž sbírání jsem ukončila v okamžiku saturace, kdy mi již další oslovení nepřinášeli žádné nové informace. To mohlo být způsobeno tím, že si dotázání jsou velmi podobní, mají stejné zaměstnání, plní stejné povinnosti, pohybují se ve stejném okruhu kolegů a pracovního prostředí, žijí v podobných podmínkách, mají podobné zájmy, jsou přibližně stejně zaměřeni, také přibližně stejně staří, pohybují se podobně jako já v oblasti dopravy a přidružených odvětvích a všichni z nich jsou dosud pracovní aktivní.

Druhý limit, který mohl ovlivnit výsledky výzkumu, je má vlastní výzkumná nezkušenost s prováděním interview s oslovenými 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 první otázky ve třetí oblasti výzkumu: Přináší Vám řízení nákladního vozidla do života nějaké těžkosti? Způsobuje Vám nějaké problémy? Pokud si respondent nevěděl

rady a nevěděl, kterým směrem se má otázka ubírá, tak jsem mu nabízela možnosti: problémy například zdravotní, vztahové osobní a podobné. Tímto jsem mohla jeho odpověď zkusit, protože si respondent jednu nebo dvě odpovědi vybral a dál už nad vlastními možnostmi neuvažoval. Dalším možným nedostatkem plynoucí z vlastní nezkušenosti s prováděním výzkumu může být skutečnost, že jsem na začátku interview požádala respondenty, aby na otázky odpovídali krátce a snažili se vyjádřit to podstatné, na co se dotazují. Tím jsem se ochudila o jejich širší rozprávání se o uvedeném tématu, které mohlo přinést další zajímavé odpovědi a postřehy do výzkumu. Tématům jsme se věnovali jen úzce a povrchně, abychom naplnili podstatu položené otázky, ale neměli jsme širší prostor pro nalezení souvislostí a hlubší zamyšlení se nad tématem.

Třetí limit souvisí rovněž s osobou dotazované vidím 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 zvládnou 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 v motivaci k provádění výzkumu po podobné téma z důvodu obecně celosvětového trendu stárnutí lidstva a také neustále se zvyšující poptávce po přepravě zboží po světě. Přínosné to může být pro organizace a společnosti, které zaměstnávají starší řidiče v nákladní dopravě, 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 není jim dopad výkonu tohoto povolání do života starších řidičů lhostejný.

Praktickým přínosem této práce je nastínění přínosů a rizik zaměstnání seniorů na pozici profesionálního řidiče v silniční nákladní dopravě, a to jednak z pohledu dopadů na jejich psychický a fyzický život, tak také z pohledu dopadů na bezpečnost provozu a bezpečnost práce.

Myslím si, že přínosem může být i pro samotné seniory, kteří jsou pracovně aktivními profesionálními řidiči v mezinárodní silniční nákladní dopravě a kteří se o problematiku řízení vozidla zajímají a mají tím možnost srovnat svůj vlastní pohled s pohledy přibližně stejně starých řidičů nákladních vozidel. Práce jim může být námětem k zamyšlení, či radou k řešení určitých potíží nebo námětem ke zvážení účasti v podobném výzkumu.

Přínos vidím také v možnosti blíže poznat zákulisí výkonu povolání profesionálního řidiče pro osoby, které řidiče obklopují a tvoří jeho nejbližší okolí. Mají tak možnost seznámit se s jejich profesí z jiného pohledu. Řidiči často o radostech a strastech, které při vykonávání svého povolání prožívají, nechtějí hovořit. Svou zvyklí být v kabině nákladního vozidla sami a do svého pracovního soukromí nepustí jen tak někoho.

Určitou devizou může být tato práce také pro osoby pečující o starší osoby, které již nejsou pracovně aktivní. Mohou například srovnat život seniora pracovně aktivního a neaktivního. Anebo jim může být námětem o čem si povídat o bývalým profesionálním řidičem nákladního vozidla.

A neposlední řadě bych ráda tuto práci použila inspiraci při práci se staršími profesionálními řidiči v mezinárodní silniční nákladní dopravě. O poznatky z této práce doplním své prezentace ke školení a další materiály, které ve výuce a na seminářích používám. 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 starších řidičů za volantem nákladního vozidla v mezinárodní nákladní silniční dopravě 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 výkonu, a především dopadů výkonu povolání profese profesionálního řidiče zasloužila větší pozornost a hlubší prozkoumání z různých úhlů pohledu. A to hlavně k přihlédnutí ke stále zvyšujícímu se trendu zaměstnávání starších řidičů v sektoru dopravy a s tím souvisejícím neustále se zvyšujícím průměrným věkem profesionálních řidičů nákladních vozidel vyplývající z trendu stárnutí obyvatel na celém světě. Stálo by jistě za srovnání, jak vidí sebe jako profesionální řidiče v mezinárodní nákladní silniční dopravě samotní senioři a jak se na ně dívají například zaměstnavatelé, organizace aktivní v dopravě, akreditovaná školicí střediska, 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.

10 ZÁVĚR

Cílem této práce je zmapování klimatu mezi řidiči seniory při řízení nákladního vozidla, nalezení odpovědi na otázku, čím je tato skupina řidičů specifická, zda jsou vhodnou skupinou řidičů, která pomůže vyplnit mezeru na trhu práce týkající se nedostatku profesionálních řidičů a nebude to na úkor jejich psychického a fyzického zdraví či ohrožení bezpečnosti provozu a práce. Cílem je rovněž zjistit, co motivuje starší řidiče usedat i ve vyšším věku za volant nákladního vozidla, s jakými pozitivy a negativy se při své práci setkávají, jaké nároky jsou na ně kladeny a co oni sami vnímají jako podstatu toho, že se do kamionu mladí řidiči nehrnou. A to všechno proto, že seniorů za volantem nákladních vozidel velice rychle přibývá, stávají se stále početnější skupinou řidičů na silnicích nejen v České republice, ale také v zahraničí. Myslím si, že je potřeba se jim více věnovat, nejen z důvodu bezpečnosti jich samotných, ale také z důvodu obecné bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, který je stále náročnější a jsou na něho kladeny stále větší nároky. Zabývala jsem se rovněž významem výkonu povolání profesionálního řidiče v životě seniora, co tím získává a co by ztratil s nemožností usedat za volant nákladního vozidla. V souvislosti s výše uvedenými cíli je důležité zjistit, co starší řidiče k řízení nákladního vozidla přivedlo, jak se k němu dostali a zda si dovedou představit, že by dále profesi řidiče nákladního vozidla nevykonávali (čemu by se věnovali a jak hodně by tato skutečnost zasáhla jejich život). Největší význam z celé práce pro mě ale měla část týkající se pohledu starších řidičů na současnou situaci v nákladní silniční dopravě, zejména jejich pohledu na dnešní mladé začínající řidiče (a také otázky, zda by se oni sami jako mladí řidiči dnes dali na dráhu profesionálního řidiče kamionu).

K naplnění tohoto cíle jsem si stanovila tři výzkumné otázky, pomocí kterých jsem se snažila vytyčené oblasti popsat a zachytit nejvýznamnější problematické body, které pozitivně či negativně ovlivňující psychický stav řidičů seniorů nákladních vozidel v mezinárodní nákladní silniční dopravě. Výzkumné otázky se týkaly analýzy motivace starších řidičů k výkonu povolání profesionálního řidiče nákladního vozidla, dále seniory pozitivně vnímaných přínosů výkonu povolání profesionálního řidiče a poslední oblast se týkala negativně vnímaných potíží a problémů, které aktivním seniorům přináší do života výkon profese profesionálního řidiče kamionu.

Na základě zpracovaného kvalitativního výzkumu v oblasti motivace starších řidičů k výkonu povolání profesionálního řidiče v mezinárodní silniční nákladní dopravě je možné potvrdit, že mezi hlavní motivační faktory starších řidičů v setrvání v povolání je splnění si vlastního snu; pocit užitečnosti a potřebnosti; výkon práce, která je jim zároveň koníčkem; pokračování v práci, kterou vykonávali celý život; poznávání nových míst a lidí, zachování důležitého sociálního kontaktu a povědomí o dění ve světě; a v neposlední řadě také finanční motivace vylepšující jejich komfort a pohodlí ve vyšším věku. V případě opuštění současného povolání by polovina z oslovených seniorů nastoupila do starobního důchodu a druhá polovina seniorů by se věnovala jiné aktivitě, protože si nedovedou představit, že by zůstali nečinní. Přestože je většina oslovených seniorů spokojená s vykonávanou prací, hodnotí současnou situaci na pozemních komunikacích a v dopravě jako mnohem náročnější, zodpovědnější a více stresující než v době, kdy oni sami řídit začínali. A mnozí z nich připustili, že kdyby dnes stáli na počátku své pracovní kariéry, tak by si povolání řidiče nákladního vozidla nevybrali a věnovali by se jiné pracovní činnosti. Náročnost této profese vidí ve vysokých nárocích na profesi, spěchu, stresu, únavě, zodpovědnosti, odloučení od rodiny, dopadu na zdraví, špatné pověsti povolání, nebezpečí na silnicích a velké rozmanitosti pracovních úkolů.

V oblasti pozitivně vnímaných přínosů výkonu povolání profesionálního řidiče dotázaní uvedli, že za hlavní kladné aspekty své práce považují zálibu a zábavu ve vykonávané činnosti; možnost cestování a poznávání nových míst a lidí; sledování trendu vývoje nákladních vozidel; vylepšení rodinného rozpočtu přispívajícího k udržení či zlepšení vlastní sociální úrovně apod. Pozitivně vnímané aspekty práce do velké míry korespondují s motivačními faktory pro setrvání ve vykonávané profesi. A také korespondují s nejoblíbenějšími aktivitami řidičů seniorů v mezinárodní nákladní silniční dopravě, za které oslovení označili pocit soukromí a svobody v kabině nákladního vozidla, pohoda a klid při řízení, „být svým pánem“, útěk před nudou, možnost poznat cizí krajiny či radost ze samotného řízení většinou moderního kamionu. Jako významný faktor pro výkon profese profesionálního řidiče ve vyšším věku označili řidiči senioři nutnost podpory svého okolí. Tři čtvrtiny oslovených řidičů potřebují vnímat a vnímají dostatek sociální opory u svých blízkých. Zbývající část řidičů uvedla, že podporu a oporu ve svém okolí nemá. Toto koresponduje s negativní odpovědí těchto řidičů na otázku, zda by se po ukončení kariéry

profesionálního řidiče věnovali něčemu jinému a také s negativní odpovědí na otázku, zda by se znovu stali řidiči z povolání, kdy dnes stáli na počátku své pracovní kariéry.

I přesto, že řidiči senioři nákladních vozidel dokázali na svém povolání najít mnoho pozitivně vnímaných skutečností, vnímají na druhé straně některé aspekty práce řidiče s přibývajícím roky života pro seniory jako složitější. Usedají sice za volant rádi a často, ale vysoké nároky tohoto povolání jim do života přinášejí určité negativně vnímané emoce a problémy. Za nejčastěji vnímaný negativní důsledek povolání označili starší řidiči zdravotní komplikace v podobě bolestí zad, potíže se spánkem, bolesti hlavy a rychlou unavitelnost. Dalším vnímaným negativním dopadem je řidičský stres, který záporně ovlivňuje jak psychické, tak fyzické zdraví řidiče. Starší řidiče nákladních vozidel také trápí vztahové a rodinné potíže způsobené značným množstvím času stráveného mimo domov, touha po blízkých a stesk po domově. Skutečnost negativně vnímaných dopadů do života profesionálních řidičů seniorů se odrazila také v okolnostech, které řidiči při své práci nemají rádi a komplikují jim výkon povolání. U převážné většiny řidičů se jednalo o stres a spěch, samotu, bezohlednost ostatních řidičů na silnicích, špatný stav pozemních komunikací, vysoké nároky práce a časté i neúměrné kontroly ze strany Policie ČR a Celní správy. Negativně vnímané dopady povolání řidiče včetně nepopulárních aktivit při řízení vozidla úzce souvisí s vizí současných řidičů do budoucna. Téměř polovina oslovených respondentů uvedla, že příčinu ukončení jejich pracovní kariéry vidí v svém zdravotním stavu. Nezdravý životní styl, nepohodlí, stres, únava, vysoké nároky, spěch a mnoho dalších psychických a fyzických faktorů způsobuje zhoršování zdravotního stavu starších řidičů nákladních vozidel, což oni sami vnímají, uvědomují se změny v psychickém i fyzickém zdraví a obávají se, že právě špatný zdravotní stav bude znamenat konec jejich kariéry.

Celkově lze tedy říci, že i přes měnící se podmínky na pozemních komunikacích a v dopravě, jsou starší profesionální řidiči v mezinárodní nákladní silniční dopravě početnou a významnou skupinou, která má svá specifika, ale do budoucna můžeme očekávat, že jich bude na silnicích přibývat, budeme je vídat v kabinách kamionů čím dál častěji a této skutečnosti bude potřeba přizpůsobit nejen nákladní vozidla či podmínky provozu vozidel, ale také pohled ostatních řidičů i neřidičů na ně samotné. A v neposlední řadě bude také důležité pravidelně a důkladně zkoumat dopady výkonu povolání řidiče starším člověkem do jeho života, včetně pozitiv a negativ, která jim práce přináší. Nebude stačit se zajímat jen o to, kolik dopravních nehod způsobili, zda jsou zdravotně a psychicky způsobilí, zda

absolvovali každoroční školení, ale bude nutné zaměřit se více na jejich psychickou stránku, na to, co při řízení vnímají a prožívají a jak to dopadá na ně samotné a jejich okolí. Starší řidiči nákladních vozidel si moc dobře uvědomují své limity a o to více bezpečnějšími, ohleduplnějšími, zodpovědnějšími a loajálnějšími řidiči jsou. A navíc jsou při výkonu své práce naplňováni pocitem potřebnosti a užitečnosti, což je pro mě hlavní motivací a pozitivním přínosem do života. Neměli bychom tedy tuto skupinu řidičů vnímat automaticky jakou součást velké skupiny profesionálních řidičů nákladních vozidel, protože se svým přístupem k práci, svou motivací a tím, co pro ně práce znamená, od ostatních mladších řidičů kamionu výrazně liší.

11 SOUHRN

Potřeba přemísťovat zboží provází člověka od pradávna. Společně s přemísťováním obyvatel a osídlováním nových území, bylo zapotřebí přepravovat s sebou i nemalé množství materiálů. Od vynálezu kola v Mezopotámii uplynulo již více než 5 500 let a přeprava za tu dobu prošla překotným vývojem. Došlo nejen ke zmodernizování přepravních prostředků, ale také rozšíření druhů přepravy.

Významnou roli v přepravě hraje nákladní silniční doprava, kterou můžeme definovat jako: *„činnost spjatou s cílevědomým přemísťováním hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií“* (Nákladní doprava, nedat.). Nákladní silniční doprava zastává v životě člověka několik rolí, od přemísťovací, stimulační, substituční, sociálně stabilizační až po komplementární (Výhody a nevýhody jednotlivých druhů doprav, nedat.). Počet registrovaných nákladních vozidel také v ČR stále roste a bez dopravy se neobejdeme, ani dnes ani v budoucnu. Je pro společnost a ekonomiku zásadní. Mobilita je významná jak pro trh, tak pro životní úroveň obyvatelstva, který umožňuje využívat svobodu cestování a přemísťování zboží, užívat si komfortu a dostupnosti.

Důležitým faktorem v nákladní silniční dopravě je člověk, na kterého jsou v oblasti dopravy kladeny velké nároky. Stále lepší technika nákladních vozidel a omezené lidské možnosti na sebe naráží a řidiči musí ve velmi krátkém období zlepšovat své schopnosti a dovednosti. Obliba silniční přepravy roste, roste množství přepraveného zboží po silnicích, a s tím ruku v ruce roste také potřeba řidičů. V návaznosti na celosvětový trend stárnutí populace, stárne také populace pracovní a doprava není výjimkou, již dnes se průměrný věk profesionálního řidiče v nákladní silniční dopravě v ČR blíží hranici 60 let.

Mezi formální podmínky, které musí profesionální řidič nákladního vozidla splnit, patří držení řidičského oprávnění skupiny C, profesní průkaz, lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, dopravně-psychologické vyšetření s kladným výsledkem, každoroční pravidelné profesní školení řidičů, kontroly ze strany Policie ČR a Celní správy, znalost techniky a konstrukce nákladních vozidel, administrativní zdatnost či orientace v místě apod. Nelze zapomenout také na celou řadu duševních, fyzických,

postojových a behaviorálních předpokladů pro řízení vozidel. Jedná se o vnímání a smysly řidiče (především zrak), schopnost zpracování informací v určitý okamžik, osobnost řidiče, emoce a postoje řidiče, psychické a další poruchy a také jeho zkušenosti (Šucha, 2019). Řízení nákladního vozidla a pohyb po pozemních komunikacích znamená pro řidiče velkou mentální zátěž, která souvisí s dodržováním pravidel provozu, tendencí k rizikovému řízení, řízení pod vlivem alkoholu a návykových látek apod. A k tomu je potřeba ještě přičíst fakt, že jsou řidiči nákladních vozidel vystavováni zplodinám pohonných hmot, tělesným vibracím, přenášením břemen, těžké zátěži, stresu, nepravdělnému stravování a nevhodnému spánkovému režimu, který vede k větší nemocnosti řidičů (obezita, diabetes mellitus, bronchitida, plicní emfyzém, rozvoj akutní a chronické ischemické choroby srdeční). Tento specifický životní styl řidičů nákladních vozidel je odpovědný za civilizační choroby, které pak ovlivňují pracovní výkon řidiče, ale na druhé straně mají řidiči v důsledku své profesní zátěže jen omezenou možnost ovlivnit svůj životní styl (Kikalová, Bendová, Slavíček, 2014).

Vysoké psychické, fyzické a formální nároky povolání mají za následek, že se mladí řidiči se do této profese zrovna nehrnou, řidiči středního věku jsou zabydleni v jiných zaměstnáních, předsudky odrazují od usednutí za volant ženy, a tak můžeme v kabinách nákladních vozidel vídat stále častěji starší řidiče. Jednou z příčin je být řidičský stres, jakožto zátěž, která souvisí s řízením vozidla a vede k nutnosti se s ní vyrovnat, což může mít negativní vliv na prožívání a chování řidiče (Horáková, 2020). Zdá se, že právě starší řidiči zvládají řidičský stres lépe, umí s ním pracovat, znají relaxační techniky, jsou opatrnější, klidnější, znají své potřeby, znají zásady duševní hygieny, zvládají emoce, naslouchají svému tělu, jsou všímavější apod. Další příčiny můžeme vidět například v nedostatku řidičů na trhu práce, trendu stárnutí pracovní populace, vysokým formálním nárokům povolání (řidičský průkaz, profesní způsobilost řidič, dopravně-psychologické vyšetření, lékařský posudek apod.), velké finanční zátěži při vstupu do povolání, nízké prestiži povolání pro mladé řidiče, špatném finančním ohodnocení práce, specifickém životním stylu atd.

Stárnutí je proces přirozený, nezvratitelný a velmi individuální. Je ovšem neodmítkovatelné, že stárnutí způsobuje úbytek kognitivních a exekutivních funkcí, zhoršený zdravotní stav a užívání léků. Všechny tyto faktory mohou ovlivnit řízení motorových vozidel v rovině osobní, ale také v rovině profesní. I přesto najdeme ve

stárnoucí pracovní populaci v ČR desetitisíce profesionálních řidičů starších 60 let. Jedná se o seniory, kteří se rozhodli setrvat v povolání buď dobrovolně, anebo pod tíhou okolností. Mezi hlavní motivační faktory pro pokračování či vstup do povolání profesionálního řidiče v nákladní silniční dopravě jsou strach z nepotřebnosti a nedůležitosti, útěk před nudou, svoboda, „být svým pánem“, nemuset se ohlížet na ostatní, volnost pracovní doby, možnost navštívit zahraničí, pokračování v zaměstnání vykonávaného před důchodem, vylepšení finanční situace apod. (Dudová, 2008). Motivační faktory k výkonu povolání profesionálního řidiče řidičem seniorem úzce korespondují s pozitivně vnímanými přínosy do života seniorů, ke kterým můžeme dále ještě přidat výkon práce, která je seniorovi zároveň koníčkem; získání nových přátel a společníků; budování nových vztahů a zabránění sociální izolace; získání nových sociálních rolí; zvýšení sociálního statusu; smysluplné vyplnění času; získání nových životních cílů; orientace na budoucnost apod. Kromě pozitivních stránek je nutné zmínit také negativa, která výkon povolání profesionálního řidiče starších řidičům přináší. Jedná se především o dopad na manželský a rodinný život, samota, stres, spěch, nedostatek pohybu, nezdravé stravování, nepravidelný denní a noční cyklus, nehodovost, zhoršení zdravotního stavu, specifický životní styl, alkoholismus, gamblerství apod.

Praktická část této práce se rovněž týkala profesionálních řidičů seniorů v nákladní silniční dopravě. Provedla jsem kvalitativní výzkum formou polostrukturovaných rozhovorů se 20 respondenty. Jejich výběr proběhl formou nepravděpodobnostní metody výběru vzorku přímo na každoročním pravidelném školení profesionálních řidičů ve dvou akreditovaných školicích střediscích v Havířově a jednom akreditovaném školicím středisku v Ostravě. Účastnit se výzkumu mohli muži a ženy starší 60 let, kteří jsou držiteli platného řidičského oprávnění skupiny C a platného profesního průkazu skupiny C, dále jsou aktivními řidiči, kteří se zúčastňují každoročního profesního školení řidičů a vykonávají povolání řidiče v mezinárodní nákladní silniční dopravě.

Po zjištění základních sociografických údajů, jsem se v první části zaměřila na analýzu motivace starších řidičů k výkonu povolání profesionálního řidiče nákladního vozidla. Mezi hlavní motivační faktory starších řidičů v setrvání v povolání je splnění si vlastního snu; pocit užitečnosti a potřebnosti; výkon práce, která je jim zároveň koníčkem; pokračování v práci, kterou vykonávali celý život; poznávání nových míst a lidí, zachování důležitého sociálního kontaktu a povědomí o dění ve světě; a také finanční motivace

vylepšující jejich životní úroveň ve vyšším věku. V případě ukončení pracovní kariéry by polovina z oslovených seniorů nastoupila do starobního důchodu a druhá polovina seniorů by si vyhledala jinou pracovní činnost, protože nechtějí být nečinní. Většina oslovených starších řidičů je spokojená s vykonávanou prací, přesto hodnotí dnešní situaci na silnicích a v dopravě jako náročnější, zodpovědnější a více stresující než v době, kdy oni sami jako řidiči začínali. Mnozí z nich dokonce připustili, že kdyby se měli dnes rozhodnout, zda se stanou řidičem z povolání, tak řeknou ne a věnují se jinému zaměstnání. Náročnost povolání řidiče a nezájem mladých řidičů o tuto profesi spatřují ve vysokých nárocích na profesi, spěchu, stresu, únavě, zodpovědnosti, odloučení od rodiny, dopadu na zdraví, špatné pověsti povolání, nebezpečí na silnicích a velké rozmanitosti pracovních úkolů.

V druhé části výzkumu se mi podařilo vytyčit pozitivně vnímané přínosy výkonu povolání profesionálního řidiče. Hlavními kladnými aspekty práce jsou, dle oslovených řidičů, záliba ve vykonávané činnosti; možnost cestování a poznávání nových míst a lidí; sledování trendu vývoje nákladních vozidel; vylepšení rodinného rozpočtu přispívajícího k udržení či zlepšení vlastní životní úrovně apod. Pozitivně aktivity do velké míry korespondují s motivačními faktory pro setrvání ve vykonávané profesi. A také korespondují s nejoblíbenějšími aktivitami řidičů seniorů v mezinárodní nákladní silniční dopravě, za které oslovení označili pocit soukromí a svobody v kabině nákladního vozidla, pohoda a klid při řízení, „být svým pánem“, útěk před nudou, možnost poznat cizí krajiny či radost ze samotného řízení většinou moderního kamionu. Podporu ze strany svého okolí označili starší řidiči kamionu za významný faktor pro výkon jejich povolání. Tři čtvrtiny oslovených respondentů vnímají dostatek sociální opory u svých blízkých. Zbývající část řidičů se svěřila, že oporu ve svém okolí nemá. Koresponduje to s negativní odpovědí těchto řidičů na otázku, zda by se po ukončení kariéry profesionálního řidiče věnovali něčemu jinému a také s negativní odpovědí na otázku, zda by se znovu stali řidiči z povolání, kdy dnes stáli na počátku své pracovní kariéry.

Význam negativně vnímaných negativních dopadů povolání do života seniorů jsem se rozhodla hlouběji prozkoumat ve třetí části této práce. Za nejčastěji vnímaný negativní důsledek povolání označili starší řidiči zdravotní komplikace v podobě bolestí zad, potíže se spánkem, bolesti hlavy a rychlou unavitelnost. Dále je to řidičský stres, který záporně ovlivňuje jak psychické, tak fyzické zdraví řidiče. Trápí je také vztahové a rodinné potíže způsobené značným množstvím času stráveného mimo domov, touha po blízkých a stesk po

domově. Skutečnost negativně vnímaných dopadů do života profesionálních řidičů seniorů se odrazila také v okolnostech, které řidiči při své práci nemají rádi. Jednalo se o stres a spěch, samotu, bezohlednost ostatních řidičů na silnicích, špatný stav pozemních komunikací, vysoké nároky práce a časté i neúměrné kontroly ze strany Policie ČR a Celní správy, které převážně části řidičů komplikují výkon povolání. To vše úzce souvisí s vizí současných řidičů do budoucna. Téměř polovina oslovených respondentů uvedla, že příčinu ukončení jejich pracovní kariéry vidí v svém zdravotním stavu. Nezdravý životní styl, nepohodlí, stres, únava, vysoké nároky, spěch a mnoho dalších psychických a fyzických faktorů způsobuje zhoršování zdravotního stavu starších řidičů nákladních vozidel, což oni sami vnímají, uvědomují se změny v psychickém i fyzickém zdraví a obávají se, že právě špatný zdravotní stav bude znamenat konec jejich kariéry.

Ve výzkum jsem se potýkala s určitými limity. Jednalo se o zkreslení zvoleným způsobem výběru respondentů a také jejich celkovým počtem. Projevila se také nezkušenost dotazující s prováděním interview a následným zpracováním a vyhodnocením dat. Celkově lze shrnout, že i přes náročné podmínky na pozemních komunikacích a v dopravě, jsou starší profesionální řidiči v mezinárodní nákladní silniční dopravě početnou a významnou skupinou, která má svá specifika. Do budoucna jich bude na silnicích přibývat, budeme je vidat v kabinách kamionů čím dál častěji a této skutečnosti bude potřeba přizpůsobit nejen nákladní vozidla či podmínky provozu vozidel, ale zbavit se mýtů a předsudků ostatních účastníků silničního provozu vůči starším řidičům v nákladních vozidlech. Velký význam bude mít také pravidelné a důkladné zkoumání dopadů výkonu povolání řidiče starším člověkem do jeho života, včetně pozitiv a negativ, která jim práce přináší. Nedostatečný je zájem jen o to, kolik dopravních nehod způsobili, zda jsou zdravotně a psychicky způsobilí, zda absolvovali každoroční školení, ale bude nutné zaměřit se více na jejich psychickou stránku, na to, co při řízení vnímají a prožívají a jak to dopadá na ně samotné a jejich okolí. Starší řidiči kamionů si moc dobře uvědomují své limity a o to více bezpečnějšími, ohleduplnějšími, zodpovědnějšími a loajálnějšími řidiči jsou. Svým přístupem k práci se od ostatních, převážně mladších řidičů, výrazně liší. Při výkonu své práce jsou naplňováni pocitem potřebnosti a užitečnosti, což je pro mě hlavní motivací a pozitivním přínosem do života.

LITERATURA

1. Armstrong, M., Stephen, T. (2015). *Řízení lidských zdrojů. Moderní pojetí a postupy*. Praha: Grada Publishing a.s.
2. Bayam, E., Liebowitz, J., Agresti, W. (2005). Older drivers and accidents: A meta analysis and data mining application on traffic accident data. *Expert Systems with Applications* 29(3), 598-629. <https://doi.org/10.1016/j.eswa.2005.04.025>
3. Bicera, T. (5. ledna 2018). *Možnost řešení nedostatku profesionálních řidičů nákladní a autobusové dopravy*. Získáno 2. prosince 2021 z <https://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=14230>
4. Budský, R. (nedat.). *Řidič a spolujezdec v osobním automobilu*. Získáno 3. února 2020 z <https://seniorbeznehod.cz/bezpecnostni-rizika/ridic-a-spolujezdec/>
5. Cempírek, V. (19. června 2012). *Dopravní politika EU a význam dopravy*. Získáno 20. listopadu 2021 z <https://logistika.ekonom.cz/c1-56166920-dopravni-politika-eu-a-vznam-dopravy>
6. *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>
7. Cohen, S., Wills, T. A. (1985). Stress, social support, and the buffering hypothesis. *Psychological Bulletin*, 98(2), 310-357. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.98.2.310>
8. Creswell, J. W. (2007). *Qualitative Inquiry & Research Design. Choosing Among Five Approaches. Second Edition*. Získáno 6. února 2022 z https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/55010759/creswell_Qualitative_Inquiry_2nd_edition-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1644141712&Signature=EreAhzPIAdnGjI7M0AeoACjWJozkhD0eYGOmzTJkp8cpH9z8KkKwnf8T9f6zrbag
9. Čepelka, O. (2021). Aktivita seniorů ve třetím věku. In *Sborník příspěvků 5. gerontologické mezioborové konference*, (17-30). Získáno 22. února 2022 z https://konferencestarnuti.cz/files/Starnuti_2021_sbornik.pdf#page=17
10. Da Silva - Júnior, F. P., De Pinho, R. S. N., De Mello, M. T., De Bruin, V. M. S., & De Bruin, P. F.C. (2008) Risk factors for depression in truck drivers. *Social*

- Psychiatry and Psychiatric Epidemiology* 44(2009), 125-129.
<https://doi.org/10.1007/s00127-008-0412-3>
11. *Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050*. (nedat.). Získáno 20. listopadu 2021 z https://amsp.cz/wp-content/uploads/2020/10/Dopravn%C3%AD-politika-%C4%8CR-pro-obdob%C3%AD-2021-2027-s-v%C3%BDhledem-do-roku-2050_MAT.docx
 12. *Druhy a kategorie silničních vozidel*. (nedat.). Získáno 9. listopadu 2021 z https://www.skola-auto.cz/wp-content/uploads/2017/09/Druhy_a_kategorie_silnicnich_vozidel.pdf
 13. Dudová, R. (2008). *Nové šance a rizika: Flexibilita práce, marginalizace a soukromý život u vybraných povolání a sociálních skupin*. Získáno 30. ledna 2022 z https://www.researchgate.net/profile/Radka-Dudova-2/publication/40395112_Nove_sance_a_rizika_flexibilita_prace_marginalizace_a_soukromy_zivot_u_vybranych_povolani_a_socialnich_skupin/links/554726750cf23ff71686ff8d/Nove-sance-a-rizika-flexibilita-prace-marginalizace-a-soukromy-zivot-u-vybranych-povolani-a-socialnich-skupin.pdf
 14. Duke, J., Guest, M., Boggess, M. (2010). Age-related safety in professional heavy vehicle drivers: A literature review. *Accident Analysis & Prevention* 42(2), 364-371. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.09.026>
 15. Ferjenčík, J. (2010). *Úvod do metodologie psychologického výzkumu*. Praha: Portál.
 16. Fiala, Z. (2013). *Společenské a rodinné problémy profesionálních řidičů*. (Bakalářská práce). Získáno 3. prosince 2021 z file:///C:/Users/U%C5%BEivatel/Downloads/BP_Zdenek_FIala_2013_Archive.pdf
 17. Hamido, S., Hamamoto, R., Gu, X., & Itoh, K. (2021). Factors influencing occupational truck driver safety in ageing society. *Accident Analysis & Prevention*, 150 (2021), 1-7. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2020.105922>
 18. Hilton, M. F., Staddon, Z., Sheridan, J., & Whiteford, H. A. (2009). The impact of mental health symptoms on heavy goods vehicle drivers' performance. *Accident Analysis & Prevention* 41(3), 453-461. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.01.012>
 19. 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>

20. Horáková, M. (2020). Stres u profesionálních řidičů se zaměřením na řidiče autobusů, preventivní opatření a protistresové programy. *E-psychologie*, 14(1), 39-54. <https://doi.org/10.29364/epsy.365>
21. Kemp, E., Kopp, W. S., Kemp, C. E. Jr. (2013). Examining the Influence of Role Stressors and Emotional Exhaustion on Organizational Commitment and Identification in Professional Truck Drivers. *Journal of Business Logistics* 34(1), 33-45. <https://doi.org/10.1111/jbl.12008>
22. Kikalová, K., Bendová, M., Slavíček, O. (2014). Vybrané aspekty životního stylu řidičů nákladní dopravy. *Pracovní lékařství* 66(1), 12-19. Získáno 15. ledna 2022 z <https://eds.s.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=4&sid=624c83aa-d68f-4f35-bc04-42fe0422a6f4%40redis>
23. Kleprlík, J., Talácko, V. (2019). Možnosti řešení nedostatečného počtu profesionálních řidičů. *Perner's Contacts*, 9(1), 81 – 93. Získáno 30. listopadu 2021 z <https://pernerscontacts.upce.cz/index.php/perner/article/view/403/253>
24. Kompier, M. (January 1996). *Bus Drivers: Occupational stress and stress prevention*. Získáno 30. ledna 2022 z https://www.researchgate.net/publication/239590359_Bus_drivers_Occupational_stress_and_stress_prevention
25. Kramný, P. (2016). *Získávání a stabilizace zaměstnanců na pozici řidič silniční kamionové dopravy ve společnosti TQM holding s.r.o.* (Diplomová práce). Získáno 30. listopadu 2021 z https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/67895/KramnyP_Ziskavani_A_Stabilizace_PL_2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y
26. Křivohlavý, J. (2009). *Psychologie zdraví*. Praha: Portál.
27. Langmeier, J., Krejčířová, D. (2013). *Vývojová psychologie*. Praha: Grada Publishing.
28. Large, R. O., Breitling, T., Kramer, N. (2015). Drivers Shortage and Fluctuation: Occupational and Organizational Commitment of Truck Drivers. *Supply Chain Forum: An International Journal* 15(3), 66-72. <https://doi.org/10.1080/16258312.2014.11517352>
29. Lay, M. (2013). A history of freight transport prior to the modern truck. *International Conference of Heavy Vehicles HVParis 2008*, (35-47). [10.1002/9781118557464.ch2](https://doi.org/10.1002/9781118557464.ch2)

30. *Lidé v dopravě*. (nedat.). Získáno 6. března 2022 z <https://www.cdv.cz/nabidka-promesta-a-obce/lide-v-doprave/>
31. Lorencová, H., Weinholdová, E., Štern, P. (2016). *Řidič mezinárodní kamionové dopravy. Závěrečná zpráva*. Získáno 2. prosince 2021 z https://ipodpora.odborny.info/dms/soubory/index?file=17-Zaverecna_zprava_vcetne_priloh_Ridic_MKD_KA03_20191009102629.pdf
32. Matthews, G. (1996). Individual Differences in Drivers Stress and Performance. *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting*, 40(12), 579-583. <https://doi.org/10.1177/154193129604001205>
33. 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>
34. *Metody výzkumu*. (nedat.). Získáno 5. února 2020 z <http://www.fsps.muni.cz/emuni/data/reader/book-8/04.html>
35. Metz, D. (April 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)
36. Miovský, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada Publishing.
37. *Nákladní doprava*. (nedat.). Získáno 9. listopadu 2021 z https://cs.wikipedia.org/wiki/N%C3%A1kladn%C3%AD_doprava
38. Newman, S., Xia, T., Koppel, S., & Collie, A. (2019). Work-related injury and illness among older truck drivers in Australia: A population based, retrospective cohort study. *Safety Science* 112(2019), 189-195. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2018.10.028>
39. Obriot-Claudel, F., Gabaude, C. (2004). *The Driver Behaviour Questionnaire: A French study applied to elderly drivers. Proceedings of the ICTTP*. Získáno 30. ledna 2022 z https://www.researchgate.net/profile/Catherine-Gabaude/publication/237501805_The_Driver_Behaviour_Questionnaire_A_French_study_applied_to_elderly_drivers/links/0f31753c6a10dca263000000/The-Driver-Behaviour-Questionnaire-A-French-study-applied-to-elderly-drivers.pdf
40. *Poptávka po řidičích roste, zájem je však stále menší. Uchazeče odrazují vysoká odpovědnost a nízké mzdy*. (26. února 2019). Získáno 19. prosince 2021 z

- <https://logistika.ekonom.cz/c1-66496180-poptavka-po-ridicich-roste-zajem-je-vsak-stale-mensi-uchazece-odrazuji-vysoka-odpovednost-a-nizke-mzdy>
41. Prockl, G., Teller, Ch., Kotzab, H., & Angell, R. (2017). Antecedents of Truck Drivers' Job Satisfaction and Retention Proneness. *Journal of Business Logistics* 38(3), 184-196. <https://doi.org/10.1111/jbl.12156>
 42. *Přehled stavu vozového parku*. (25. října 2021). Získáno 20. listopadu 2021 z <http://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#rok=2021&mesic=9&kat=stav&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp>
 43. Rieger, K. (2007). *Ekonomická psychologie*. Praha: Grada Publishing a.s.
 44. *Ročenka dopravy*. (nedat.) Získáno 9. listopadu 2021 z https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2020/rocenka/htm_cz/cz20_420600.html
 45. Rodrigues, L. F. S., Avelar, G. G., Toledo, J. O., Camargos, E. F., & Nóbrega, O. T. (2018). Sleep profile, clinical variables, and working hours in elderly and middle-aged long-haul truck drivers. *Geriatr Gerontol Aging* 12(2), 2447 – 2123. DOI: 10.5327/Z2447-211520181800034
 46. *Řidič kamionu*. (nedat.) Získáno 4. prosince 2021 z https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%98idi%C4%8D_kamionu
 47. *Řidič nákladní autobusové dopravy*. (2017). Získáno 22. listopadu 2021 z <https://www.nsp.cz/jednotka-prace/ridic-nakladni-dopravy>
 48. Řiháček, T., Hytych, R. (2013). *Metoda zakotvené teorie*. Brno: Muni Press.
 49. Shattell, M., Apostolopoulos, Y., Collins, C., Sönmez, S., & Fehrenbacher, C. (2012). Trucking organization and mental health disorders of truck drivers. *Taylor & Francis Online* 33(7), 436-444. <https://doi.org/10.3109/01612840.2012.665156>
 50. Shin, D. S., Jeong, B. Y. (2020). Relationship between Negative Work Situation, Work-Family Conflict, Sleep-Related Problems, and Job Dissatisfaction in the truck drivers. *Sustainability* 12(19), 8114. <https://doi.org/10.3390/su12198114>
 51. Slavík, J. (2016). *Současné trendy stárnutí populace ve světě*. (Diplomová práce). Získáno 30. listopadu 2021 z file:///C:/Users/U%C5%BEivatel/Desktop/PSYCHOLOGIE/Diplomov%C3%A1%20opr%C3%A1ce/Slavik_Soucasne_trendy_starnuti_populace_ve_svete.pdf
 52. Solomon, A., Doucette, T. J., Garland, E., & McGinn, T. (2004). Healthcare and the long haul: Long distance truck drivers – a medically underserved population.

- American Journal of Industrial Medicine* 46(5), 463-471.
<https://doi.org/10.1002/ajim.20072>
53. *Statistiky držitelů ŘP*. (3. května 2021). Získáno 20. listopadu 2021 z
[https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-\(1\)/Poskytnute-informace/Statistiky-drzitelu-RP?returl=/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-\(1\)/Poskytnute-informace](https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-(1)/Poskytnute-informace/Statistiky-drzitelu-RP?returl=/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-(1)/Poskytnute-informace)
54. Suchan, P. (2012). *Dopravně-psychologické aspekty rozhodující pro výběr a práci profesionálních řidičů* (Diplomová práce). Získáno 20. listopadu 2021 z
https://is.muni.cz/th/e4og3/Diplomova_prace_Suchan.pdf
55. Svátková, J. (2010). Řízení motorových vozidel u seniorů. *Medicina pro praxi*, 7(11), 437 – 439. Získáno 4. prosince 2021 z
<http://www.solen.cz/pdfs/med/2010/11/09.pdf>
56. Šucha, M. (2019). *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme? A co s tím můžeme dělat*. Praha: NLN, s.r.o.
57. Švandová, K. (nedat.). *Auta ve škole. Historie*. Získáno 29. ledna 2020 z
http://autaveskole.jaknahmyz.cz/historie_automobilismu
58. Thorová, K. (2015). *Vývojová psychologie. Proměny lidské psychiky od početí po smrt*. Praha: Portál s.r.o.
59. 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
60. Urbánek, V. (4. října 2021). *Nedostatek řidičů trucků není jen britským problémem. V celé Evropě jich chybí až 400 000*. Získáno 4. prosince 2021 z
<https://www.kurzy.cz/zpravy/612401-nedostatek-ridicu-trucku-neni-jen-britskym-problemem-v-cele-evrope-jich-chybi-az-400-000/>
61. Vágnerová, M. (2008). *Vývojová psychologie*. Praha: Karolinum.
62. Váchal, A. (25. ledna 2019). *Evropě chybí 150 000 řidičů kamionů. V Česku za nedostatek může i zrušení povinné vojenské služby*. Získáno 30. listopadu 2021 z
<https://archiv.hn.cz/c1-66447520-evrope-chybi-150-000-ridicu-kamionu>
63. *Vyhláška č. 31/2001 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o řidičských průkazech a o registru řidičů*. (2001) Získáno 6. února 2022 z
<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-31>

64. *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>
65. *Výhody a nevýhody jednotlivých druhů dopravy.* (nedat.). Získáno 20. listopadu 2021 z <https://studijni-svet.cz/vyhody-a-nevyhody-jednotlivych-druhu-dopravy/>
66. *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>
67. *Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.* (2001). Získáno 21. listopadu 2021 z <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247#cast5>
68. *Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.* (2000). Získáno 9. listopadu 2021 z <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>
69. Zaoral, A., Havlíčková, D., Horáková, M., Lehnerová, J., Seitzl, M., Šucha, M., ... Žižalová, I. (2010). *Manuál doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel.* Získáno 21. listopadu 2021 z https://is.muni.cz/el/fss/podzim2019/PSYn5400/um/dianostika_a_terapie/Manul_final_v6_19_1_2011-1.pdf

PŘÍLOHY

Seznam příloh:

1. Abstrakt v českém jazyce
2. Abstrakt v anglickém jazyce
3. Vzor řidičského průkazu a profesního průkazu skupiny C a CE
4. Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel
5. Schéma polostrukturovaného interview
6. Přepis interview s respondentem

Příloha č. 1

Abstrakt bakalářské práce

Název práce: Problematika řízení nákladních vozidel řidiči seniory

Autor práce: Ing. Bc. Michaela Zuczková

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

Počet stran a znaků: 233 323

Počet příloh: 6

Počet titulů použité literatury: 69

Abstrakt: Práce se věnuje problematice řízení nákladních vozidel staršími profesionálními řidiči v souvislosti s trendem stárnutí pracovní populace a dalšími faktory. Teoretická část práce se dělí do tří kapitol vymezující nákladní silniční dopravu, požadavky na řidiče, vzájemný vztah seniorů a nákladních vozidel, motivaci k výkonu povolání řidiče a pozitivní i negativní dopady do života staršího člověka. Výzkum mapuje motivaci seniorů k setrvání na pozici profesionálního řidiče, výhody a nevýhody výkonu povolání. Kvalitativní design přinesl data z 20 polostrukturovaných interview s aktivními profesionálními řidiči nad 60 let v mezinárodní nákladní silniční dopravě. Výsledky ukazují, že hlavní motivací pro výkon povolání řidiče je splnění si snu, koníček, užitečnost, potřebnost, pokračování v dřívější práci, poznávání světa a lidí a finanční motivace. Pozitivně vnímají pocit soukromí a svobody, pohodu, klid, „být svým pánem“ či útěk před nudou. Negativně prožívají zhoršování zdravotního stavu, řidičský stres, spěch, samotu, bezohlednost, špatný stav silnic, vysoké nároky práce a časté kontroly. Většina řidičů chce ve své práci zůstat, řídí rádi a cítí se užiteční.

Klíčová slova: profesionální řidič, senior v nákladní dopravě, řízení ve vyšším věku, dopady řízení na život seniora, předpoklady seniorů pro řízení kamionu

Příloha č. 2

Abstract of thesis

Title: The issue of driving trucks to senior drivers

Author: Ing. Bc. Michaela Zuczková

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

Number of pages and characters: 233 323

Number of appendices: 6

Number of references: 69

Abstract: The thesis deals with the issue of driving trucks by senior professional drivers in connection with the aging trend of the working population and other factors. The theoretical part of the thesis is divided into three chapters, which define road freight, requirements for drivers, the relationship between seniors and trucks, motivation to pursue the profession of driver and positive and negative impacts on the lives of older people. The research maps the motivation of seniors to remain a professional driver, the advantages and disadvantages of performing a profession. Qualitative design brought data from 20 semi-structured interviews with active professional drivers over 60 years in international road freight. The results show that the main motivation for the driver's profession is to fulfill a dream, hobby, usefulness, need, continuation of previous work, getting to know the world and people and financial motivation. They perceive positively a feeling of privacy and freedom, well-being, peace, "being their master" or an escape from boredom. They experience a negative deterioration of their health, driving stress, rush, loneliness, ruthlessness, poor road conditions, high work demands and frequent inspections. Most drivers want to stay in their jobs, like to drive and feel useful.

Keywords: professional driver, senior in road freight, driving in old age, impacts of driving on the life of a senior, preconditions of seniors for truck driving

Příloha č. 4

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. 5

Schéma polostrukturovaného interview

I. Demografické a osobní údaje

1. Pohlaví?
2. Věk?
3. Nejvyšší dosažené vzdělání?
4. Rok získání řidičského oprávnění skupiny C?
5. Způsob získání řidičského oprávnění skupiny C (armáda, škola, zaměstnání, sám)?
6. Délka výkonu praxe profesionálního řidiče?
7. Pobíráte starobní důchod?

II. Mapování motivace k výkonu povolání profesionálního řidiče

1. Můžete mi popsat, jak jste se k řízení nákladního vozidla dostal(a) a co Vás přivedlo k práci v mezinárodní nákladní dopravě (pokračuji v povolání, které jsem dělal dříve; vždycky jsem chtěl řídit nákladní auto; bylo to jediná práce, která mi byla nabídnuta; dobrý výdělek)?
2. Co byste dělat, kdybyste neřídil nákladní vozidlo? Dovedete si představit, že byste už kamion neřídil? Věnoval byste se jiné práci?
3. Kdybyste byl dnes na počátku pracovní kariéry, stal byste se profesionálním řidičem nákladního vozidla? Proč? V čem spatřujete největší problém pro mladé začínající řidiče?

III. Pozitiva výkonu povolání profesionálního řidiče

1. Jaká pozitiva Vám řízení nákladního vozidla do života přináší (peníze, nenudím se, cítím se užitečný)?
2. Co máte na řízení nákladního vozidla nejraději?
3. Schvaluje Vaše okolí (rodina, přátelé) Vaši práci?

IV. Negativa výkonu povolání profesionálního řidiče

1. Přináší Vám řízení nákladního vozidla do života nějaké těžkosti? Způsobuje Vám nějaké problémy (zdravotní, vztahové, osobní)?

2. Jak dlouho byste chtěl ještě řídit nákladní auto a co si myslíte, že bude důvodem ukončení Vaší pracovní kariéry (zdraví, okolí, vysoké nároky, ukončení pracovního poměru)?
3. Můžeme mi říci, co Vám na Vaši práci nejvíce vadí (spěch, kontroly Policie, školení, zdravotní prohlídky, samota)?

Poznámka: Záznam z pozorování

Příloha č. 6

Přepis interview s respondentem

I. Demografické a osobní údaje

1. Pohlaví? *Muž.*
2. Věk? *64 let*
3. Nejvyšší dosažené vzdělání? *Střední odborné učiliště.*
4. Rok získání řidičského oprávnění skupiny C? *1977*
5. Způsob získání řidičského oprávnění skupiny C (armáda, škola, zaměstnání, sám)?
Armáda.
6. Délka výkonu praxe profesionálního řidiče? *42 let*
7. Pobíráte starobní důchod? *Ano.*

II. Mapování motivace k výkonu povolání profesionálního řidiče

1. Můžete mi popsat, jak jste se k řízení nákladního vozidla dostal(a) a co Vás přivedlo k práci v mezinárodní nákladní dopravě (pokračuji v povolání, které jsem dělal dříve; vždycky jsem chtěl řídit nákladní auto; bylo to jediná práce, která mi byla nabídnuta; dobrý výdělek)?
Řídit jsem začal po vojně a pak jsem u toho už zůstal. Jezdím už čtyřicet dva let. Všechny řidičáky jsem si udělal na vojně. Jsem už v důchodu, mohl bych být doma, ale to to dobrý přivýdělek, tak u toho ještě chvíli asi zůstanu.
2. Co byste dělat, kdybyste neřídil nákladní vozidlo? Dovedete si představit, že byste už kamion neřídil? Věnoval byste se jiné práci?
Zůstal bych už v důchodu. Jinou práci bych si nehledal. Mám řízení kamionu rád, proto si tím přivydělávám, ale kdybych už nejezdil, tak už zůstanu s manželkou doma.
3. Kdybyste byl dnes na počátku pracovní kariéry, stal byste se profesionálním řidičem nákladního vozidla? Proč? V čem spatřujete největší problém pro mladé začínající řidiče?
Asi bych si vybral raději jiné zaměstnání. Dneska to už není takové jednoduché jako dříve. Dnes bych do toho, být mladý, už nešel. Je to náročné.

Mladí mají problém hlavně s tou nezkušeností. Nás to na vojně dva roky učili, byli jsme vyježdění. Jim ta praxe chybí, pak jsou ve stresu a nezvládají to.

III. Pozitiva výkonu povolání profesionálního řidiče

1. Jaká pozitiva Vám řízení nákladního vozidla do života přináší (peníze, nenudím se, cítím se užitečný)?

Abych Vám řekl pravdu, dělám to spíše pro peníze. Řidičů je málo, tak to může dělat kdokoliv. To mi přináší pocit, že jsem ještě potřebný a užitečný, to vnímám pozitivně a potřebuji to. Říkám Vám to, jak to je.

2. Co máte na řízení nákladního vozidla nejraději?

Nejraději mám tu pohodičku. Vezmu si s sebou všechno, co potřebuji, ani Vám nebudu říkat co všechno. Manželka mi nachystá jídlo, oblečení a zbytek věci si posbírám sám. Připravím si papíry a jedu si v klidu.

3. Schvaluje Vaše okolí (rodina, přátelé) Vaši práci?

Ano, schvalují. Manželka ani děti nemají nic proti. Vnoučata už jsou větší, tak to s nimi zvládne manželka. Je to její koníček. Já mám kamion a ona vnoučata, tak to máme vyrovnané. Také jsem s nimi moc rád a každou chvíli s nimi si užívám.

IV. Negativa výkonu povolání profesionálního řidiče

1. Přináší Vám řízení nákladního vozidla do života nějaké těžkosti? Způsobuje Vám nějaké problémy (zdravotní, vztahové, osobní)?

Trochu zdravotní. To víte, už nejsem nejmladší, tak je to i věkem. Jen to dlouhé sezení a málo pohybu mi nedělá dobře, jsem na to sice za ty roky zvyklý, ale narostlo mi břicho a z toho mě bolí záda. Působí to na mě špatně i psychicky, bojím se, že se to bude zhoršovat a už to dlouho nevydržím.

2. Jak dlouho byste chtěl ještě řídit nákladní auto a co si myslíte, že bude důvodem ukončení Vaší pracovní kariéry (zdraví, okolí, vysoké nároky, ukončení pracovního poměru)?

Ještě bych to viděl tak na pět let, déle už to asi nedám. Je toho čím dál, tím náročnější, pořád něco zpřísňují a přidávají. A ještě si chci na stáří trochu užít rodinu, at' vědí, že mají dědu.

3. Můžeme mi říci, co Vám na Vaši práci nejvíce vadí (spěch, kontroly Policie, školení, zdravotní prohlídky, samota)?

Kontroly, které mě zdržují, to mi vadí. Nikdy nevíte, kde číhají a co budou chtít. Někdy musím zaplatit pokutu a pak rychle spěchat, abych to dohnal, a to na tom nebaví.

Poznámka: Záznam z pozorování

Oslovený respondent byl při rozhovoru hodně uvolněný, byl dobře naladěný, chtěl mi toho spoustu sdělit, usmíval se, byl ochotný komunikovat, slabě gestikulovat rukama a nakláněl se ke mně, abych dobře rozuměla. Hovořil velmi klidně, volil spíše kratší věty, snažil se odpovídat více méně přesně na to, co jsem se ptala a občas situaci dál rozváděl. Seděl klidně, spokojeně a mluvil spisovně s občasným použitím hovorových slov.