



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta
Katedra společenských věd

Bakalářská práce

Rodinný život řidičů kamionu

Vypracoval: Jakub Šindelář
Vedoucí práce: Mgr. Marek Šebeš, Ph.D

České Budějovice 2019

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47 b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě – v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Pedagogickou fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejich internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích, dne 11.7.2019

Jakub Šindelář

Poděkování

V první řadě bych rád poděkoval vedoucímu mé bakalářské práce, Mgr. Marku Šebešovi, Ph.D, za jeho trpělivost, cenné rady a připomínky k obsahové stránce. Dále mé rodině, která mi byla vždy oporou. V neposlední řadě také všem mým respondentům za jejich ochotu a účast na rozhovorech.

Anotace

Bakalářská práce se zaměřuje na problematiku sladění rodinného a pracovního života u řidičů nákladní kamionové dopravy. Cílem práce je zmapovat situaci v rodinách řidičů kamionu a zda je možné zharmonizovat jejich pracovní a rodinné povinnosti. V práci je popsána povaha profese, mediální obraz, zdravotní rizika vyskytující se u řidičů kamionu a problematika sladění rodinného a pracovního života. V teoretické části práce je zachycena současná podoba českých rodin a vlivy rodinné a sociální politiky na sladování rodinných a pracovních povinností. Zároveň jsou také popsána zdravotní rizika spojená se sedavým zaměstnáním, kterým profese řidiče z povolání je. V praktické části práce jsou publikovány výsledky z kvalitativního šetření, tedy to, jaké problémy sami řidiči vnímají a jak popisují svoji práci. Z výsledků vyplývá, že je možné sladit rodinný a pracovní život řidičů kamionu. Toto sladění však není dokonalé a rodinné potřeby nejsou plně naplněny. Model rodiny u řidičů kamionu odpovídá rozdělení dělby práce dle genderových rolí, a zvláště péče o dítě není rozdělena mezi muže a ženu rovnoměrně, a to především kvůli dlouhodobé nepřítomnosti muže v domácnosti zapříčiněné povahou práce řidiče kamionu.

Klíčová slova: řidiči kamionu, nákladní kamionová doprava, rodina, rodinný život, práce, odloučení

Annotation

This bachelor's thesis analyzes the work-life balance of truck drivers and aims to examine the lives of drivers' families to determine whether it is possible to balance their personal and work lives. The theoretical foundation of this thesis is based on literary sources, which discuss characteristics of a driver's work as well as work-life balance. The author details the current situation of Czech families with regard to family and social policy of the Czech Republic. Further, the author explains health issues that may result from sedentary work including truck driving. This study was conducted through semi-structured interviews with seven truck drivers of various ages and work practices. In the interviews, drivers express their experiences with work-life balance and consequent family issues. Respondents also spoke about the characteristics and problems of the driver's work. The results indicate to some extent possibility of work-life balance of truck drivers although the balance is imperfect and family needs are not satisfied fully. The family model of truck driver families corresponds to gender role division of labor and especially childcare is not divided between a man and woman equally thanks to a long period of a man away from home caused by characteristics of driver's work.

Keywords: Czech truck drivers, family, family life, estrangement, personal life, work-life balance

OBSAH

<i>Úvod</i>	8
1 Teoretická část	10
1.1 Mezinárodní nákladní přeprava	10
1.1.1 Kamionová doprava v ČSSR.....	10
1.1.2 Mezinárodní kamionová doprava dnes.....	11
1.1.2.1 Doprava jako nástroj globalizace a konzumerismu.....	14
1.2 Povolání řidičů mezinárodní kamionové dopravy	17
1.2.1 Pracovní doba	17
1.2.2 Cesta k povolání řidiče	20
1.2.3 Řidiči nákladní kamionové dopravy v médiích.....	20
1.3 Život v kamionu	23
1.3.1 Ospalost	24
1.3.2 Stres	26
1.3.3 Spojitost sedavé povahy zaměstnání s obezitou.....	28
1.4 Rodinný život	29
1.4.1 Vybrané charakteristiky české společnosti.....	31
1.4.1.1 Vývoj sňatečnosti	32
1.4.1.2 Rozvodovost	33
1.4.1.3 Porodnost, plodnost a potratovost	35
1.5 Rodina a práce v českých rodinách	37
1.5.1 Rodinná politika ČR.....	37
1.5.1.1 Institucionální aktéři rodinné politiky	39
1.5.2 Sladění pracovního a rodinného života	40
1.5.3 Zákonná opatření	46
1.6 Rodina a práce u řidičů nákladní kamionové dopravy	48
1.6.1 Peněžní ohodnocení.....	50

2	<i>Praktická část</i>	51
2.1	Použitý přístup	51
2.1.1	Sběr dat.....	53
2.1.2	Analýza dat.....	54
2.1.3	Respondenti	55
2.2	Výsledky výzkumu	57
2.2.1	Faktory pro volbu profese řidiče nákladní kamionové dopravy.....	57
2.2.2	Rodinný život	59
2.2.2.1	Výchova dětí.....	59
2.2.2.2	Chod domácnosti	62
2.2.2.3	Komunikace s rodinou na cestách	65
2.2.2.4	Rozvod.....	67
2.2.2.5	Hledání partnera	70
2.2.3	Pracovní život.....	71
2.2.3.1	Zdravotní potíže a jiné komplikace	71
2.2.3.2	Temná stránka kamionové dopravy.....	76
2.2.3.3	Proměny profese	79
3	<i>Závěr</i>	84
	<i>Seznam použité literatury</i>	87
	<i>Seznam obrázků</i>	91

ÚVOD

Hlavním důvodem pro výběr tohoto tématu je má osobní zkušenost s životem v rodině řidiče nákladní kamionové dopravy. Můj otec se touto profesí živí prakticky celý můj život, a proto jsem se rozhodl na toto téma vypracovat bakalářskou práci.

Myslím si, že povaha této profese má velký vliv na rodinné vztahy a výchovu dětí. Sám mám osobní zkušenost s tím, kdy se otec vrátil z cest a já ho jako malý nepoznával. Dokonce jsem ho v tu chvíli považoval za cizího. Předpokládám, že podobné situace se odehrávají téměř v každé rodině řidičů kamionu. Moji další motivací byl fakt, že řidiči nákladní kamionové dopravy jsou specifická socioprofesionální skupina, o které se mnoho mluví a slovo „kamionák“ přináší spíše negativní konotace. Rád bych tak přiblížil životy řidičů, kteří žijí téměř bez přestávky v kamionu a domovem jim je, jak řidiči kamionu často říkají, „domov na kolečkách“. Rád bych poukázal na negativní aspekty této práce a vyvrátil tak některé omyly kterých se lidé dopouštějí při popisu této profese.

Teoretická část práce je koncipována na základě odborné literatury zabývající se legislativou mezinárodní silniční dopravy. Dále jsem využil výzkumu řidičů přepravujících náklady mezi Hongkongem a Čínou a zároveň, vzhledem k zaměření mé bakalářské práce na rodinu ve spojitosti s pracovním životem vycházím ze zprávy Ministerstva práce a sociálních věcí, publikace autorů zkoumající povahu českých rodin, data z Českého statistického úřadu a Evropského statistického úřadu. Zároveň jsem využil některé články ze sociologického časopisu či knih zabývající se rodinou a dítětem z pohledu psychologie. V úvodu této části uvádím vývoj kamionové dopravy u nás, následovaný stručným výkladem o legislativním ohraničení délky výkonu, který má sloužit pro čtenáře ilustrativně k tomu, aby si dokázal představit délku pracovního týdne. Poté se věnuji různým komplikacím souvisejícím s prací řidiče. Poté následuje kapitola věnovaná rodině, demografické skutečnosti českých rodin, rodinné politice ČR, sladění rodinného a pracovního života.

V praktické části se soustředím na rodinné soužití, výchovu a ekonomické zajištění rodiny, komunikaci s rodinou, zdravotní problémy a proměnu této profese. Rád bych touto prací odpověděl na otázku, zda je pro řidiče kamionu možné žít kvalitní rodinný život, jaká úskalí profese mohou komplikovat výchovu dětí a zda je vůbec možné sladit tento profesní život s rodinným životem. Praktická část vychází z kvalitativního výzkumu metodou polostrukturovaných rozhovorů s řidiči mezinárodní kamionové dopravy. Při kladení otázek jsem vycházel z osobní zkušenosti, odborné literatury a výzkumů. Zároveň bylo také pracováno s prvními „pilotními“ rozhovory, které pomohly dále rozšířit mé povědomí o zkoumané profesi a přinesly do diskuse velmi důležitá témata, která pomohla zefektivnit následující rozhovory.

Mým cílem není kvantifikovat mé výsledky, ale pouze blíže popsat a vysvětlit problémy vyskytující se v životech řidičů kamionu. Mým hlavním cílem je přijít na to, zda a do jaké míry je možné sladit pracovní a rodinné povinnosti na základě odpovědí respondentů. Vzhledem k nízkému probádání tématu nebylo možné na základě literatury a předchozích výzkumů provést kvantitativní šetření a zjistit tak četnost jevů mezi řidiči mezinárodní kamionové dopravy v České republice. Proto k tématu přistupuji kvalitativně a zaměřil jsem se na výpovědi jednotlivých respondentů, abych tak připravil půdu pro další výzkum rodin řidičů kamion. Doufám, že má práce pomůže podat obraz o tom, čím si někteří řidiči nákladní kamionové dopravy prochází, a že to vždy není o „romantickém cestování“, jak se to na první pohled může zdát.

1 TEORETICKÁ ČÁST

1.1 Mezinárodní nákladní přeprava

Mezinárodní kamionová doprava a ostatní druhy mezinárodní dopravy jsou dnes nedílnou součástí soudobé společnosti a vyspělých ekonomik. Přeprava zboží po celé planetě tak slouží jako nástroj obchodu a globalizace se všemi svými výhodami a nevýhodami. Dříve tomu však nebylo. [Novák 2018: 8]

1.1.1 Kamionová doprava v ČSSR

Například v době socialismu u nás byla chápána doprava jako něco, co je nezbytné a musí být tolerováno. A vztah k dopravě byl takový, že nejlepší obchod je ten, který nepotřebuje dopravu. [tamtéž: 8]

„Na základě tehdejšího pojetí ekonomických zákonů byla přeprava zařazena do tzv. terciální sféry, i když v jiných souvislostech byla, a to někdy i zcela protichůdně, označována za tzv. čtvrtou sféru materiální výroby.“ [tamtéž]

Uchopení přepravy tímto způsobem mělo velmi špatný dopad na ekonomiku nejen u nás, ale v celém východním bloku. Samotná přeprava nebyla brána jako obchod, ale jako jakési nehmotné zboží a zacházelo se s ním jako se službou. Hodnocení výkonu dopravy poté bylo možné pouze skrze přepravené množství zboží a finanční výkon. Zisk tedy nemohl být použit jako měřítko výkonu. Toto pojetí dopravy se však změnilo v 80. letech 20. století. V tomto období se pro mezinárodní dopravu začala používat kalkulační položka přímých obchodních nákladů zahraničí (PONz). Problematikou mezinárodních přeprav se zabývalo pouze oddělení mezinárodních přeprav státních organizací zahraničního obchodu. Ty mohly přepravu objednat buď u státních podniků ČSAD, nebo prostřednictvím několika podniků s oprávněním provozovat silniční dopravu mezinárodně (např. Čechofracht). K nejvýznamnějším změnám došlo až v druhé polovině 80. let, kdy byl změněn přístup k přepravě tak jak ho známe dnes dle strategie UNCTAD, na které se podílela komise OSN a GATT, dnešní WTO. Tato strategie vychází z přístupu o přepravě jako nehmotném zboží a zachází s ní jako se službou komplementární, tedy svázanou s obchodem s hmotným zbožím. Takovýto druh obchodu neexistoval, a proto přišlo národní hospodářství o část zisků. [tamtéž: 8-9]

1.1.2 Mezinárodní kamionová doprava dnes

Abychom mohli povolání řidičů kamionové dopravy pochopit, je důležité vědět, jak tento druh dopravy funguje a jaká jsou úskalí tohoto typu dopravy. Pokud píšete o Mezinárodní kamionové dopravě (dále jen MKD), myslím tím konkrétně soupravy o užitečné hmotnosti nad 3,5 tuny a celkové hmotnosti nad 6 tun. Jsou to ta vozidla, která řadíme do velké mezinárodní silniční nákladní přepravy. Tento typ je jedním z nejprogressivněji se rozvíjejících druhů dopravy a také jedním z největších konkurentů ostatních doprav, a to díky své dostupnosti, rychlosti přepravy a operativnosti. [Novák 2018: 10]



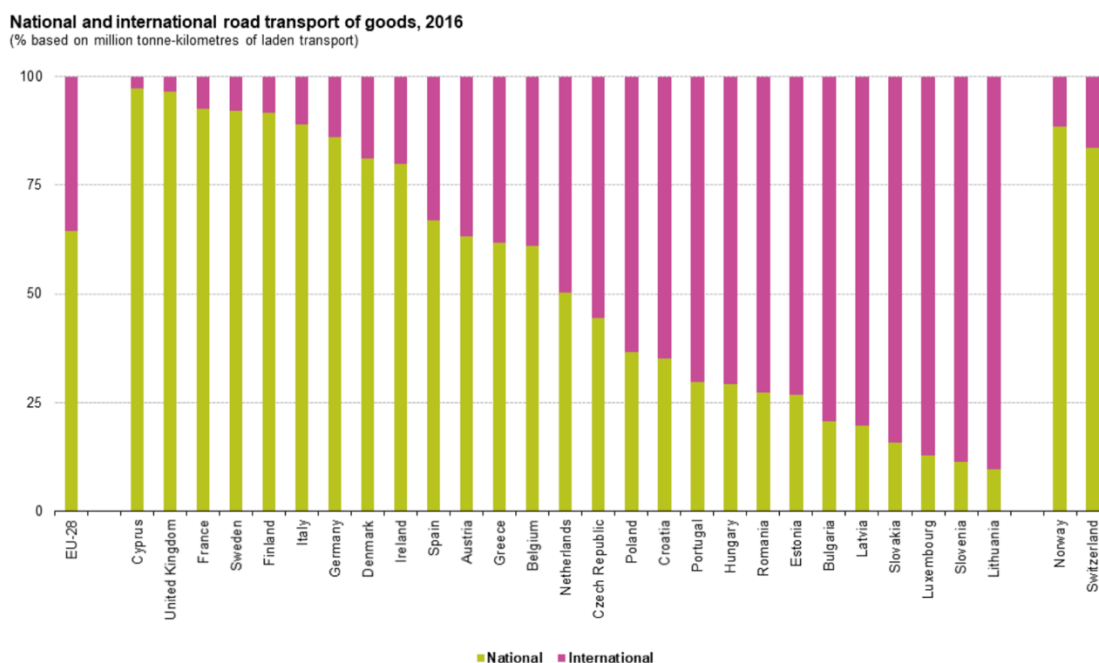
Obr. 1 Kamion zředu. Foto: Josef Šindelář

Evropské statistiky Eurostatu ukazují mezi lety 2016 a 2017 došlo k nárůstu 5 % ve sledovaném údaji Tunokilometr, zkráceně tkm.¹ Rok 2017 byl rekordním, mezi lety 2013-2017 došlo k nárůstu 12 % tkm. Mezi státy Evropské unie došlo mezi lety 2016 a 2017 k nejvyššímu nárůstu tkm u Litvy, Kypru, Řecka a Polska. Největší pokles tkm proběhl v Belgii, České republice, Estonsku a Dánsku. Česká republika ztratila nejvíce

¹ Tunokilometr je jednotka míry, která představuje přepravu jedné tuny zboží (a to včetně balících materiálů a váhy nenaloženého vozidla) přepravovaného po vzdálenosti jednoho kilometru daným dopravním prostředkem.

v tzv. kabotážní přepravě² (-37 %), poté v přeshraniční dopravě (-29 %) a v mezinárodní dopravě (-17 %). Vnitrostátní doprava zaznamenala pouze malý pokles 1.8 %. [Eurostat 2017]

V České republice je stejně jako v EU nejrozšířenějším druhem vnitrostátní přepravy přeprava silniční (73,5 %). Česká republika využívá oproti některým státům EU více železniční dopravu (26,4 %), ale tento druh dopravy má od roku 2007 spíše klesající tendenci. V roce 2016 v EU převažovala především přeprava vnitrostátní, nikoli však v České republice, kde byla ve většině realizována přeprava mezinárodní. Toto je možné vidět na příloženém obrázku číslo 2. [tamtéž]



Obr. 2 Poměr mezi národní a mezinárodní silniční přepravou [Eurostat 2018]

Z celkového nárůstu přepravy lze vyčíst zvýšený objem zboží v oběhu a důležitost nákladní kamionové dopravy v kontinentálním obchodu. Mezi významné partnery mimo EU patří Norsko, které obchoduje převážně se Švédskem, a Švýcarsko, jehož obchodními partnery jsou převážně jeho sousedé. [tamtéž]

Mezi důležité údaje patří pokles kabotáže, přeshraniční a mezinárodní přepravy v České republice mezi léty 2016-2017. Z dlouhodobého hlediska (2008-2018) dle

² Kabotážní přeprava je druh přepravy realizovaný dopravcem umístěným na území jednoho státu přepravující zboží mezi dvěma místy ležící na území jiného státu.

statistik ČSÚ dochází k poklesu přepravených mil. tkm v mezinárodní a kabotážní přepravě. Vnitrostátní přeprava spíše osciluje na hranici 22 000 mil. tkm. Kabotáž, dle údajů z roku 2017, je více než poloviční než v roce 2014. Ve stejném období též došlo k poklesu mezinárodní přepravy o 40 %. Předběžná data z roku 2018 naznačují další pokles celkové mezinárodní dopravy a kabotážní dopravy. [ČSÚ 2019b] Toto může být způsobeno například nedostatkem řidičů. V roce 2018 chybělo v EU 150 000 řidičů. Česká republika není výjimkou, dle slov Vladimíra Starosty, prezidenta sdružení automobilových dopravců, chybí v ČR asi 15 000 řidičů. Podle něj je situace každým rokem horší a práce řidiče kamionu se stává méně atraktivní. Zároveň popisuje, že díky regulacím na evropském trhu jsou řidiči v případě přestupku trestáni vyšší pokutou, přičemž je náročnější než dříve stát se řidičem kamionu, a to už jen kvůli ceně řidičského průkazu stanoveného na hranici 50 000 korun. Dále Starosta zmiňuje, že na počet řidičů profesionálů má velký vliv zrušení vojenské služby, kde spousta lidí získala řidičské oprávnění zadarmo. Některé firmy se kvůli nedostatku řidičů uchýlily k redukci vozového parku anebo se snaží nabírat řidiče z okolních zemí. Dalším problémem je zvyšující se průměrný věk řidičů nejen v ČR, ale i v ostatních státech EU. [Váchal 2019]

„Stavy řidičů se dopravním firmám dlouhodobě nedaří doplňovat, problémy s nedostatkem šoférů se tak prohlubují. Jde o profesi, která je psychicky, ale i fyzicky náročná. Řidiči totiž často pracují v poměrně dlouhých časových turnusech. Navíc s sebou nese poměrně vysokou míru stresu, zodpovědnosti a rizika,“ uvedl Michal Novák z Profesia.cz. Zásadním problémem je zejména výše průměrné mzdy, která je například proti maloobchodu o zhruba 4700 korun nižší.“ Zároveň vše naznačuje, že s největší pravděpodobností se bude nedostatek řidičů zvyšovat. Dle odborových organizací je v současnosti průměrný věk řidiče z povolání 57 let. Situace je špatná i u řidičů autobusů, kde se předpovídá, že do pěti let odejde do penze až jedna třetina řidičů a dopravcům se nedaří nahrazovat odcházející řidiče mladšími. [ČTK 2019]

1.1.2.1 Doprava jako nástroj globalizace a konzumerismu

Efektivitou k nezaměstnanosti

Dostupnost zboží díky masové výrobě a snadnosti přepravy podporuje spotřební styl života. Toto skvěle odráží například švédský výrobce nábytku IKEA nebo fastfoodový řetězec McDonalds, na kterém americký sociolog George Ritzer demonstuje fungování současné společnosti.

„...mcdonaldizace ovlivňuje nejen restaurační byznys, ale také i vzdělání, zaměstnání, cestování, volný čas, stravování, politiku, rodinu a potenciálně i všechny další sektory společnosti.“ [Ritzer 1996: 18]

Ritzer zmiňuje čtyři důležité aspekty: efektivitu, kvantifikovatelnost, předvídatelnost a kontrolu. Efektivnost a rychlost je důležitá pro moderní mobilní společnost. Společnosti se snaží nabízet své služby co nejrychleji a s co nejmenšími náklady. Vše je poté vysoce efektivní. Zároveň zmiňuje, že kvantita se stává novou kvalitou a vše, co je větší anebo je doručeno rychle, musí být automaticky lepší. Zároveň je také zákazník oklamán, že dostává za své utracené peníze více než by si mohl dovolit jinde a ve výsledku tak vlastně vydělá peníze. Důležitým aspektem mcdonaldizace je předvídatelnost. Zákazník již ví, jaké služby dostane a také předem ví, co si objedná. Jako poslední dílek skládačky zmiňuje Ritzer kontrolu, tedy kontrolu zaměstnanců, aby dělali pouze svoji část práce, tedy omezený počet úkonů, a to přesným způsobem a bez chyb. Dále také hovoří o kontrole zákazníků, která kvůli omezenému výběru. [Ritzer 1996: 26-28]

Jak může být doprava, potažmo dopravní podniky, nástrojem globalizace? Velké nadnárodní podniky využívají pracovní místa tam, kde je cena za pracovní sílu pokud možno co nejnižší. [Beck 2007: 11] Velké výrobní firmy si tak najímají přepravce ze zemí, kde bude cena za přepravenou tunu nejnižší. Proto byly v devadesátých letech využívány hojně služby českých, polských a slovenských autodopravců.

Mcdonaldizace zahrnuje globální tok lidí, věcí, míst a informací. Nejde však pouze jen o přepravu jako takovou. Manažeři mcdonaldizovaných společností tak navštěvují své pobočky po celém světě a zároveň mnohem důležitější je tok konzumentů, kterým tyto společnosti nabízejí své produkty a služby a tito konzumenti tyto služby využívají, protože je jim již tato služba dobře známá. Pohyb zboží je zároveň realizován pomocí mcdonaldizovaných přepravců jako je UPS nebo DHL a

zboží tak často procestuje mnoho zemí, než se dostane na místo určení. Tokem míst je myšlen jednotný design, který je buď naprosto stejný nebo má přinejmenším stejné rysy jako v jiných pobočkách na světě. Pobočky McDonalds nebo IKEA jsou tak všude na světě stejné nebo podobné a zákazník má tak pocit, že ví, co má očekávat. Zároveň tok informací vznikající například různými finančními transakcemi, příspěvky na sociálních sítích, a z nich vznikající celosvětové marketingové kampaně a růst na burze akcií zajišťuje globální oběh informací. Mcdonaldizace a globalizace však není pouze o pohybu lidí, věcí, míst a informací, ale také o strukturách. Mcdonaldizované systémy zároveň pomáhají utvářet různé druhy přepravy, řetězců, skladů a transportních systémů, tedy struktury, které urychlují procesy globalizace. [Ritzer 2013:164]

K tomuto jim pomáhá rozvoj technologií, kdy se svět „smršťuje“ a firmy jsou schopny efektivně vyrábět a dopravovat části finálních produktů po celém světě. Zároveň mohou tyto subjekty danit v různých oblastech tak, aby to pro ně bylo výhodné a přelévat tak kapitál ze země, kde se vyrábí do země, kde daní. [Beck 2007: 11]

Doprava je obecně prostředník, který propojuje výrobu, obchod a spotřebu, a proto ji vnímám jako jeden z nejdůležitějších nástrojů globalizace a konzumerismu. Zároveň má četnost dopravních prostředků mnoho negativních dopadů na životní prostředí a lidské zdraví, a to i přes některé vylepšení ekologičnosti spalovacích motorů. Je však nutné podotknout, že zatím nemáme lepší dopravní prostředek pro zásobování nákupních středisek a výrobních hal.

Zároveň může honba za efektivitou ceny za přepravenou tunu znamenat riziko nezaměstnanosti či nižšího finančního ohodnocení. Pokud stejnou práci dokáží vykonat řidiči z jiné země za méně peněz než čeští dopravci a řidiči, poté logicky zvolí firma toho dopravce, který je schopný dané zboží přepravit za nižší cenu. Osoba, která ztratí status zaměstnaného přijímá status nezaměstnaného a inferiorního. Nezaměstnaný tak nemůže uplatňovat své potřeby, v čemž mu brání nedostatek finančních prostředků. Úroveň spotřeby je v konzumní společnosti měřítkem životního standardu. Pokud není jedinec, případně rodina, vzhledem k nezaměstnanosti schopna dosahovat určité úrovně životního standardu, poté je v očích ostatních členů společnosti viděna jako podřadná a nepracující. Zároveň nejsou schopni vyjádřit svou úspěšnost v zaměstnání nákupem různých věcí, jako je např. vybavení bytu. I při nákupu jídla volí ty levnější varianty, což má dopad také na rodinu, stejně jako nemožnost zajistit jí lepší ošacení, které je v dnešní společnosti nejvyšší prioritou. Na druhou stranu si však ve většině případů

snaží udržet osobní automobil, který je v současnosti vnímán jako symbol prosperity. V případné dlouhodobé nezaměstnanosti nejsou pak nezaměstnaní schopni obměnit vybavení bytu a šatníku. Ošacení dětí v rodinách nezaměstnaného je nejvyšší prioritou. [Mareš 1994: 75]

„Jak konstatuje Dahrendorf (1990), moderní společnosti jsou společnostmi práce, vybudovanými kolem pracovní etiky a profesionálních rolí. V této kultuře je se zaměstnáním spojeno zařazení člověka do společenského řádu a zaměstnání je klíčem k životním šancím i zdrojem identity a sebevědomí člověka.“ [tamtéž: 77]

Nezaměstnanost má vliv na participaci ve veřejném životě. Lidé se stávají více izolovaní, mají méně příznivý vztah k bydlišti a svým sousedům. V politických názorech jsou nakloněni autoritářství a pravicovým řešením. [tamtéž]

Goffman (1963) chápe stigma jako rozpor mezi tím, čím by jedinec měl být (virtual social identity) a tím, čím skutečně je (actual identity). Každý, u něhož dochází k rozporu mezi těmito dvěma identitami, je stigmatizován. Nezaměstnaný se tedy v očích těch, kteří jsou „normální“, zaměstnaní, jeví jako ten, který selhal. Člověk, který ztratil práci se tak snaží své nezaměstnání skrýt a nejevit se jako outsider. Takto nezaměstnaní předstírají jak před sousedy, příbuzenstvem, a dokonce před vlastní rodinou. [tamtéž: 77-78]

Nezaměstnanost je také spojena s vyšším výskytem sebevražd, ať už dokonaných anebo nedokonaných, tzv. demonstrativních sebevražd. Nedokonaná sebevražda je použita jako extrémní způsob komunikace, kdy ostatní způsoby komunikace selhaly. Masová nezaměstnanost nemá negativní vliv pouze na jedince (dezorganizace, netečnost, nestabilita rodiny, deprese, kriminální chování, pití alkoholu, užívání drog a další destruktivní chování), ale může se projevit dokonce v celé společnosti, například krizí rodin, hodnot a úpadkem úcty k autoritám.“ [Mareš 1994: 78]

1.2 Povolání řidičů mezinárodní kamionové dopravy

Jak vypadá řidič kamionu si asi dokáže každý představit. Ale o podobě jejich povolání se toho mnoho neví. Rozsah a pracovní režim řidiče je však pevně ohraničen, a to v rámci států EU a Švýcarska, Lichtenštejnska, Islandu a Norska nařízením Evropského parlamentu. Pokud se nejedná o státy EU nebo státy spadající pod nařízení Evropského parlamentu, poté se řidiči řídí dohodou AETR. [Novák 2018: 173]



Obr. 3 Pohled na palubní desku. Foto: Josef Šindelář

Pracovní doba

Doba řízení a přidružených prací bývá uváděna jako maximální a doba odpočinku jako minimální. Řidič má dovoleno řídit nepřetržitě maximálně 4,5 hodiny, přičemž denně nesmí překročit maximum 9 hodin. Výjimku tvoří dva dny v týdnu, kdy může jet v tyto dny 10 hodin. Týdně smí řídit maximálně 56 hodin a ve 14 dnech maximálně 90 hodin. Po 4,5 hodinách nepřetržité jízdy je řidič povinen udělat nejméně 45minutovou přestávku. V průběhu jízdy smí řidič provést přestávku, pokud cítí, že by další jízda mohla být nebezpečná, potom musí začlenit alespoň přestávku v trvání 15 minut a poté může pokračovat v jízdě o maximální délce 4,5 hodiny, po níž následuje

další přestávka v délce trvání 30 minut. Řidiči dále kromě přestávek provádějí denní a týdenní dobu odpočinku. [tamtéž: 177]

Tato nařízení se vztahují na přepravu zboží s maximální přípustnou hmotností včetně návěsu a přívěsu překračující 3,5 tuny a na vozidla, které je svou konstrukcí či trvalou úpravou určeno k přepravě více než 9 osob včetně řidiče. Jak už jsem výše zmínil, toto nařízení se vztahuje na přepravu a zároveň také na vozidla registrovaná ve Společenství nebo v zemích, které jsou smluvními stranami, které se zavázaly Dohodou o Evropském hospodářském prostoru. Toto nařízení má velký vliv na bezpečnost dopravy, protože dává práci řád a bariéry, jejichž porušení bývá poměrně tvrdě trestáno. [Nařízení rady a parlamentu EU č. 561/2006]

Denní doba odpočinku

Denní doba odpočinku je povolena trávit pouze ve stojícím voze. Pokud je vozidlo vybaveno lehátkem, je dovoleno trávit denní dobu odpočinku v zaparkovaném vozidle mimo obvyklé místo odstavení vozidla. Denní doba odpočinku se dělí:

- Běžná – min 11 hodin
- Běžná dělená – dvě části, první část minimálně 3 hodiny a druhá část minimálně 9 hodin
- Zkrácená – mezi dvěma týdenními dobami odpočinku. Nejvýše třikrát v trvání minimálně 9 hodin. [Novák 2018: 177, Nařízení rady a parlamentu EU č. 561/2006]

Týdenní doba odpočinku

Řidič je povinen provést tento typ odpočinku po šesti 24hodinových časových úsecích od skončení předchozí týdenní doby. Mezi další povinnosti řidiče patří čerpání běžné týdenní doby odpočinku každý druhý týden. Pokud je vozidlo vybaveno lehátkem, smí řidič trávit zkrácenou týdenní dobu odpočinku v zaparkovaném vozidle.

Druhy týdenních odpočinků:

- Běžná – v době trvání minimálně 45 hodin
- Zkrácená – v době trvání méně než 45 hodin, ale delší jak 24 hodin. Zkrácení oproti běžné době je nutné nahradit připojením k jiné době odpočinku

Práce dvou řidičů se odlišuje v čerpání denního odpočinku. Každý z řidičů je povinen provést denní odpočinek po dobu trvání nejméně 9 hodin. Ostatní limity, které jsem popsal výše, platí i pro práci posádek. Je důležité připomenout, že dobu strávenou za jízdy jako spolujezdec nelze vykazovat jako denní odpočinek, případně jako jeho část, protože se vozidlo pohybuje. Odpočinek lze trávit pouze ve stojícím vozidle. [tamtéž]

Zákazy jízdy v ČR a sousedních státech

Další omezení jízdy vyplývá z nařízení jednotlivých států, kterými řidiči kamionu projíždí. Pro účely této práce budu ilustrovat zákazy v České republice a sousedních státech. Tato omezení jízd jsou dále rozdělena do dvou období, a to prázdninového období a období mimo prázdniny, podobně jako je tomu ve škole. Česká republika v prázdninovém období od 1. 7. do 31. 8. limituje jízdy v pátek od 17. do 22. hodiny, v sobotu od 7. do 13. hodiny a v neděli a během svátků od 13. do 22. hodiny. Během neprázdninového režimu je limitován provoz kamionů pouze v neděli a během státních svátků od 13. do 22. hodiny. V Německu je provoz omezen v prázdninovém režimu pouze v sobotu, a to od 7. do 20. hodiny. Neděle a státní svátky jsou omezeny jak v prázdninovém, tak mimoprázdninovém režimu od půlnoci do 22. hodiny. Omezení v Německu jsou limitující hlavně pro řidiče mezinárodní kamionové dopravy přepravující náklady jak po Německu, tak po celé západní Evropě.³ Řidiče přepravující náklady do jižní Evropy limitují omezení jízdy v Rakousku⁴, kde je zákaz jízdy stejný pro prázdninový a neprázdninový režim, a to v sobotu od 15. hodiny do půlnoci a v neděli a během státních svátků od půlnoci do 22. hodiny. V Polsku jsou mimo prázdninový režim omezení pouze během státních svátků od 8. do 22. hodiny a během prázdninového režimu v pátek od 18. do 22. hodiny, v sobotu od 8. do 14.

³ Omezení v Německu platí pouze pro řidiče vozidel o celkové hmotnosti 7,5 tuny a vyšší. [GOTIR 2019]

U vozidel převyšujících 7,5 t celkové hmotnosti a u vozů nad 3,5 t. Zároveň platí zákaz pro vozidla nad 7,5 t celkové hmotnosti v nočních hodinách od 22 do 5 hodin následujícího dne. [tamtéž]

hodiny a v neděli a během svátků od 8. do 22. hodiny. Toto omezení se dotýká převážně řidičů přepravující zboží do východních států Evropy.⁵ [PČR 2019]

1.2.1 Cesta k povolání řidiče

Jednou z nejčastějších cest k povolání řidiče je přes známé a členy rodiny, kteří se tímto povoláním živí. Často to bývá jeden nebo i oba rodiče, dědeček, přítel nebo kamarád upozorňující na možnosti uplatnění v jejich firmě. Ženy se často rozhodnou k povolání řidičky kvůli svému manželovi nebo partnerovi, který se již živí jako řidič z povolání. V některých rodinách je dokonce tradice žít se jako řidič z povolání. Tito lidé také vidí své možnosti volby jiného povolání jako omezené, protože jaké je to být „kamioňákem“ znají již z dětství od svých rodičů. Někdy je také hlavním důvodem volby vidina snadno vydělaných peněz bez nutnosti mít vystudovaný vyšší stupeň vzdělání. Povolání NKD⁶ vidí jako jedinou možnost obživy, a to i přes to že pracovní doba je dlouhá. [Lively 2010: 38-39]

Na profesionální řidičky ženy byl zaměřený článek na zpravodajském webu Novinky.cz, kde byl publikován rozhovor s řidičkou kamionu. Ta v rozhovoru zmiňuje, že tato práce není rozhodně „*jen pro chlapy*“, ale i tak se však setkává s údivem svého okolí. Jako ženu řidičku kamionu ji však ostatní po prvotním překvapení vnímají pozitivně. Řidičkou kamionu se stala díky tomu, že ji práce fascinovala a zároveň také proto, že se její přítel začal tímto povoláním také živit. Pro změnu povolání ji dále také motivovala možnost vydělat si více peněz než v dosavadním zaměstnání. Dnes jezdí spolu s přítelem a v jízdě se střídají. Takto v tandemu s přítelem, manželem či synem jezdí i jiné její kolegyně. Zároveň řidička popisuje kamion jako „domov na kolech“, ve kterém je jak ložnice, obývací, tak i kuchyně v jednom. [Sotona 2015]

1.2.2 Řidiči nákladní kamionové dopravy v médiích

Řidiči NKD jsou vnímáni jako průzkumníci a dobrodruzi. Často jsou spojováni s představou nezávislosti, volnosti, síly, mužnosti, ale také nezodpovědnosti, alkoholismu, pirátstvím silnic, antisociálního a antisystémového chování apod. Za převážně negativními představami vidím masmédiu, která za tématem „zlý kamioňák“ vidí jednoduchý zisk. Toto dále píší příspěvatelé v internetových diskuzích, aniž by se nad touto tematikou dále zamýšleli. Nenávist k řidičům NKD dále podporuje negativní

⁵ Pouze vozidla a soupravy s maximální přípustnou hmotností vyšší než 12 tun. [tamtéž]

⁶ Zkratkou NKD myslím nákladní kamionovou dopravu obecně, a to včetně MKD (mezinárodní kamionové dopravy).

představa kamionu na silnici jako velkého, čtyřicetitonového monstra zamořujícího životní prostředí a způsobujícího dopravní zácpy.

Toto například popisuje autor Filip Malý ve svém článku „Lesk a bída kamionů“.

„Kamiony a jejich řidiči se netěší právě dobré pověsti. Co chvíli je možné se na stránkách novin dočkat příběhu o spánku za volantem ústícím v řetězovou nehodu na dálnici. Když už nejde o život, je ve hře alespoň uniklá nafta, která zamořila spodní vody na zapadlé vsi. „Ať už se stane cokoli, vina se přikládá vždy řidiči kamionu,“ shodují se snad všichni šoféři.“ [Malý 2019]

Představa o jinakosti a obrovské svobodě je také trochu mylná.

„... z osobnostního hlediska se od běžné populace neliší. Rozdíl je snad jen ve schopnosti odříkat si komfort, kterého stísněná kabina příliš nenabízí, trpělivosti snášet dopravní zácpy a nejrůznější prostoje spolu s nezbytnou odolností proti stresu z honění termínů a zodpovědnosti za čtyřicetitonový kolos naložený drahým zbožím. To vše zadělává na svérázný životní styl, který jde nutně ruku v ruce s trávením dlouhých a osamělých hodin za volantem. Romantiky a svobody je v něm pomálu.“ [tamtéž]

To však neznamená, že řidiči nemají větší svobodu než zaměstnanci továrny nebo kanceláří. I přesto že je vozidlo sledováno 24 hodin denně pomocí GPS, tak jejich vedoucí nemohou vědět, co právě dělají. Mohou nosit oblečení, jaké je napadne, poslouchat jakoukoliv stanici s hlasitostí, jakou chtějí, což by bylo naprosto nemožné v jiných zaměstnáních. [Lively 2010: 70]

Po zadání klíčového slova „kamion“ do webu České televize se objevují převážně negativní zprávy. Ve sledovaném období od 8. ledna do 3. července 2019⁷ je celkem 95 zpráv zobrazujících se pod hledaným výrazem „kamion“. Z toho 6 se netýká kamionové dopravy, 28 zpráv jsem hodnotil jako neutrální. Dále jsem vyhodnotil 61 zpráv jako negativně zabarvené a z těchto zpráv se v titulku nebo v textu objevilo slovo nehoda v 36 případech. Za negativní zprávy jsem považoval ty, ve kterých je řidič aktérem negativního chování. Jde například o titulky: „*Nebezpečný manévr kamionu u*

⁷ Toto období uvádím především proto, že se jedná o dobu vzniku mé práce, a také především kvůli mým respondentům, kteří uváděli, že se od 1.1.2019 objevují o řidičích kamionu v médiích převážně negativní zprávy. Toto ilustruje například uvedený zpravodajský web veřejnoprávní zpravodajské televizní stanice ČT24.

Jablonce...“, *„Do autobusu s dětmi narazil v Benešově kamion...“*, *„Při srážce kamionu s dodávkou na Frýdecko-Místecku zemřeli čtyři lidé“*. V textu se pak objevuje spojování kamionů a vzniku kolon, kamionů a hromadné či smrtelné nehody, kamion, který poničil okolí a také kamion, který prováděl nebezpečný manévr. Za neutrální jsem hodnotil ty zprávy, které měly spíše informační povahu. Šlo o titulky jako: *„Kamiony v levém pruhu: ANO chce trvalý zákaz, KSČM a ODS jen někdy a někde“*, *„Neprojedou. Stát chystá zákaz jízdy kamionů i v neděli dopoledne“* anebo *„Policie našla na DI na Vysočině migranty ukryté v návěsu se dřevem“*.

Na řidiče převážně z Balkánu se zaměřuje web Lidovky.cz.⁸ *„Řidiči jsou zde popisováni jako ti, kteří parkují u krajnic, ve sjezdech či na silničních rozšířeních. Kamiony před čerpací stanicí poblíž Jihlavy „se štosují“ za sebou v odbočovacím pruhu. Nestojí v koloně, nýbrž parkují. Vedle sebe sice nechávají dostatečný prostor k projetí, svou přítomností však – hlavně za tmy – ohrožují ostatní řidiče.“* [Sattler 2017]

„Hlídky dálniční policie řeší tento problém denně. Nejčastěji od úterý do čtvrtka, kdy je na cestách po tuzemských rychlostních silnicích nejvíce kamionistů, a zejména v nočních hodinách. Tedy ve chvíli, kdy kvůli nařízenému odpočinku odstavuje své soupravy převážná část řidičů.“ Ke konci článku se však čtenář může dočíst, že v České republice chybí parkovací místa a kapacita je nedostatečná. Ovšem v článku není popsán důvod přestávek, naopak je jejich počínání hodnoceno jak nebezpečné. O tom, že řidiči dodržují nařízení AETR, ve článku není zmínka. [tamtéž]

⁸ Článek o řidičích z Balkánu uvádím především s přihlédnutím na zvýšené množství těchto řidičů kamionu pocházející z této části Evropy, kde se stává tato profese lukrativní a populární. O přítomnosti a chování řidičů z Balkánu v silničním provozu hovoří také respondenti v praktické části práce.

1.3 Život v kamionu

Řidiči se o svůj kamion starají a pečlivě ho udržují, a to hlavně ze dvou důvodů:

1. Uvědomují si, že s velkým několikatunovým vozidlem je spojena zodpovědnost. Jakákoliv technická závada může zapříčinit přinejmenším zpoždění dodávky nebo může dokonce skončit tragicky. Řidiči také fixují a kontrolují upevnění nákladu, což má velký vliv na bezpečnost přepravy. Správně upevněný náklad zabraňuje působení sil způsobující odlétávání nákladu z vozidla, posouvání a překlápění nákladu na ložné ploše během brždění a průjezdy zatáčkou, případně při jízdě na nerovnostech. V ČR je za náklad primárně odpovědný řidič. To je uvedeno v zákoně číslo 361/2000 Sb.⁹ [Novák 2018: 198]
2. Kamion je jejich domov, jak oni říkají „domov na kolečkách“, a proto se o tento domov velmi pečlivě starají. Jsou velmi hákliví na nepořádek v kabině, protože kabina zahrnuje v terminologii budov jejich kancelář, obývací pokoj, jídelnu i ložnici.

V interiéru je lůžko, malá lednička, rádio. Často zde také řidiči mívají televizi nebo dokonce malou mikrovlnku. V dnešní době již mnoho řidičů vozí laptop, a proto již pro ně není nutné mít ve voze televizi. Po stranách kamionu jsou uzavíratelné úložné prostory, kde mají řidiči uložené nádobí, koření, různé hrnce, vařič. Venku často vaří a tyto úložné prostory slouží jako kuchyně. Úložné prostory je možné vidět na obrázku číslo 4 na straně 24.

O životě v kamionu promluvila řidička v rozhovoru pro web zdopravy.cz. Pro toto povolání se rozhodla, když jí vyrostly děti a chtěla dle jejích vlastních slov udělat zásadní změnu ve svém životě. Řidička nespatřuje rozdíl mezi výkonem muže a ženy v tomto povolání. Je schopna si sama i složit zboží a dodává: „*Ženy za volantem kamionu už podle mě není taková exotika...*“ Zároveň také nespatřuje problém s hygienou, protože většinou jsou všude sprchy na klíč pro jednoho anebo jsou rozdělené dle pohlaví. Dle jejích slov se neobává o osobní bezpečnost. [Šindelář 2018]

⁹ Zákon o provozu na pozemních komunikacích.



Obr. 4 Pohled na kamion z boku. Foto: Josef Šindelář

1.3.1 Ospalost

Důvody jsou mnohé. Nekvalitní spánek z důvodu spánkové apnoe vede ke zvýšení nehodovosti u řidičů osobních automobilů, avšak výsledky vlivů apnoe na nehodovost řidičů z povolání byly neprůkazné. [Häkkinen, Summala 2000: 3] Příčinou nehodovosti řidičů NKD tedy může být zvláště z důvodu nedodržování AETR.

„Nedodržování regulací maximální doby jízdy je v kamionové dopravě běžné převážně kvůli těsným termínům doručení. V rozhovorech s 2000 řidiči kamionu alespoň 51 % překročila dobu jízdy o více než jednu hodinu.“ [tamtéž: 1]

Přibližně polovina řidičů na dlouhé vzdálenosti potvrdila problémy s udržením pozornosti. V kontrolní skupině B 57 % řidičů pocívalo největší únavu mezi 15. a 18. hodinou dopoledne. Ze všech řidičů se 11 % účastnilo nehody z důvodu únavy a mikro spánku. Takto odpověděli častěji starší řidiči na dlouhé vzdálenosti a zároveň zmínili, že mají výrazně více nehod během volna z důvodu únavy. Dále také zmínili, že se u nich častěji vyskytují situace, kdy těsně uniknou nehodě. Zároveň byla také u řidičů zaznamenaná výrazná obezita. [tamtéž: 3-4]

V průměru účastníci výše zmíněné studie spali 7 hodin a 12 minut, což koresponduje s odhadem nutného spánku k udržení pozornosti následující den za volantem. Většina řidičů zároveň nezmínila potíže s usínáním, ale 30 % řidičů zmínilo,

že se v průběhu noci budí i tři po sobě jdoucí noci. Zároveň přibližně stejné procento respondentů zmínilo problémy s chrápáním. Osm procent respondentů z řad řidičů na dlouhé vzdálenosti zmínilo respirační poruchy. Na Epworthorské škále spavosti se přibližně 10 % řidičů na dlouhé vzdálenosti umístilo na hodnotě 11 a výše. Pět z těchto řidičů dosáhlo kritérií pro klasifikování spánkové apnoe, tedy velmi hlasité chrápání alespoň tři noci v týdnu, respirační poruchy alespoň jednu noc v týdnu a hodnota vyšší než 10 na Epworthorské škále spavosti. [tamtéž: 4-5]

Obstrukční a centrální apnoe

Apnoe je název pro spánkovou poruchu, kdy dochází k přestávkám v dýchání. Rozlišujeme dva druhy, a to obstrukční a centrální. K obstrukční apnoe dochází v případě překážky v horní cestách dýchacích často díky uvolněným svalům v hrdle, které způsobí uzavření, nebo částečné uzavření hrdla. Bránice však zůstává funkční. Druhým typem je centrální apnoe, která je způsobena tím, že mozek neposílá ve spánku signály tělu k pravidelnému dýchání. Během těchto mezer v dýchání se nepohybuje bránice a dýchací svaly v oblasti hrudi. Zároveň také existuje apnoe, které kombinuje oba typy. [Mendelson 2017: 110]

Důsledky tohoto nedostatečného dýchání během spánku jsou pokles kyslíku vázaného na krevní destičky a nárůst oxidu uhličitého, který způsobuje probouzení v průběhu noci. Toto vede k nespavosti, ospalosti, únavě, sexuálními obtížím a hypertenzi. Obstruktivní apnoe se nejčastěji objevuje ve středním věku. V lehčí formě se objevují u 9 procent žen a 24 procent mužů. Tato míra se postupem věku vyrovnává. Frekvence tohoto onemocnění je častější u lidí trpících obezitou, diabetem a vysokým tlakem. Centrální apnoe je častější u lidí středního a vyššího věku. Studie nepotvrdily, že by se tento druh apnoe objevoval u jednoho pohlaví častěji. Zvláštním typem centrální apnoe je Cheynesovo-Stokesovo dýchání, které je typické u kongestivního srdečního selhání a projevuje se následným nárůstem a poklesem dýchání. [tamtéž]

Lidé trpící obstrukční apnoe si často stěžují na ospalost, únavu, sníženou sexuální výkonost, malou motivaci, problémy s pamětí a výkyvy nálad. Zároveň je také typická obezita, větší obvod krku a probouzení se v průběhu spánku. Řidiči trpící spánkovou apnoe se také stávají 2x až 13x častěji účastníky dopravních nehod. Zároveň také lidé trpící obstrukční apnoe popisují jako obtížné řešit myšlenkové úlohy a svou práci obecně dopsat do konce. V psychologických testech lidé obtížněji udrželi

bdělost a pozornost, objevovala se větší chybovost a zpoždění kognitivního myšlení a zhoršení absorbovat a vybavit si myšlenku. Tato porucha se často léčí maskou, do které je přiváděn vzduch a kterou má člověk trpící obstrukční apnoe nasazenou během spánku. Zároveň se tato nemoc léčí chirurgickými zákroky, medikací a elektrickou stimulací nervů. [tamtéž: 115-116]

1.3.2 Stres

Řidiči kamionu zažívají stres z různých důvodů, které mohou řidiče zatěžovat. Může to být zátěž spojená s výkonem profese jako je jízda v noci, městem, neznámou trasou či těsně před skončením pracovní doby. Dále řidiče stresuje jízda v dopravních špičkách, kolonách, nevhodných cestách a při nevhodných klimatických podmínkách. Také přítomnost agresivních účastníků silničního provozu, pocity při delším odloučení od rodiny, neshody s dispečerem, nedostatečná jazyková výbava, časová tíseň a další mohou řidiči způsobovat zátěž. [Kopečková 2015: 30-35]

„Stres je komplexní psychofyzilogickou reakcí, která se na psychické úrovni projevuje pocitem nadměrného zatížení či ohrožení duševní a tělesné pohody.“
[Vágnerová 2010: 347]

Stres přímo souvisí s uvědoměním si zahlcení událostmi, které jsou subjektivně obtížně zvládnutelné a výsledkem toho je kognitivní a emoční nejistota. Toto prožívání má kognitivní, emoční a motivační aspekty. Vnímání stresu je u každého člověka odlišné, protože ne každý člověk reaguje na zátěž stejným způsobem. [tamtéž: 347-348]

Osobnostní rysy a dovednosti ovlivňují vnímání, hodnocení a zpracování nejrůznějších stresových situací. Nárůst úzkosti a dezorientace ve vlastních pocitech je spojen s akutním stresem. Stresová situace může navozovat distres, tedy pocity spojené se strachem, smutkem, zlostí a ohrožením. Tyto stavy jsou považovány za těžko zvládnutelné. Naopak stresová situace může navodit pozitivní eustres, který pomáhá člověka vybudit k lepšímu výkonu. Na tomto se podílí bazální emoční hodnocení. Hodnocení a coping ovlivňuje emoční inteligence, která také předurčuje rozsah a kvalitu strategií na zvládnání emocí. Ta pomáhá chránit před nadměrnou úzkostí a pocity bezmocnosti. [tamtéž: 349-352]

Rozvoj různých strategií zvládnání stresu odráží vývoj společenských a ekonomických změn na počátku století a je založený na procesu individuálního posouzení, které umožní jedinci vybudovat si spojitost mezi stresory v práci,

pociťovaným stresem a následným copingem. Jedna ze strategií jak se orientovat a vyrovnat se se stresem je skrze víru. Tento způsob strategie je typický zaměřením na emoční stránku reflektující pozitivní myšlení a osobnostní rozvoj. Víra hraje roli v životě jednotlivce jako prostředek hledání významu, kontroly a spirituality za účelem usnadnění sociální soudržnosti a životní transformace a otevřenosti k nové zkušenosti, která člověka posune dále. „Když jsem se zeptal, jak se vyrovnali s nejvíce stresovou situací, tak spoustu z nich zmínilo víru jako hlavní prostředek“ [Cooper, Dewe 2017: 143-146]

Dale Carnegie také doporučuje vzdálit se od místa, kde stres vzniká, a to fyzicky anebo psychicky. Stačí se jít projít, vzdálenost nemusí být veliká, což umožní mozku odpočinout si. Zároveň můžeme od místa stresu uniknout pomocí denního snění, kdy si vystresovaný jedinec snaží vybavit pozitivní obrazy, například v přírodě. Zároveň je také možné si představit minulé úspěchy, a to umožní zvýšit morálku a může také přinést řešení problému, který se podobá současnému. Dále je možné se zbavit stresu pomocí fyzického uvolnění. Toto může zahrnovat různá jógová, aerobní, ale zároveň i dechová cvičení. Je také dobré zajít si po práci zaběhat, zaplavat nebo se jet projet na kole. I humor umožní uvolnit mysl od stresu, protože i smích je v podstatě dechové cvičení. [Carnegie 2011: 88-90]

Kolektivní práce, kdy se jedinec v případě nějakého problému může zeptat kolegy, jak by tento problém řešil, umožní efektivněji vyřešit problém a předejít tak stresu z nemožnosti vyřešit problém. Zároveň pokud oba nenajdou řešení, neleží tolik váha neúspěchu a zahanbení na jednotlivci. Převážně v západních zemích jsou pracovní skupiny složeny z příslušníků různých kultur a ty mohou mít jiné strategie řešení problémů a stresu. Nevýhodou kolaborace je možný vznik nového stresoru, a to je kolektivní přetížení v pracovních skupinách zaměřených na výkon který může mít za výsledek a v případě nerovných pracovních pozic s tím související vylévání si stresu na podřízených. Avšak je třeba zmínit, že při pracovním úspěchu členové sdílejí nadšení a účinek takového úspěchu má velký vliv na snížení stresu. [Cooper, Dewe 2017: 150-152]

1.3.3 Spojitost sedavé povahy zaměstnání s obezitou

Škodlivost sedavého způsobu práce je dnes znovu objevenána. Zmínky o škodlivosti sedavého zaměstnání je možné sledovat již v roce 1700, kdy italský lékař Bernardino Ramazzini publikoval svoji knihu (lat.) *De Orbis Artificum Diatriba*. Vyzoroval, že ševci, krejčí a ženy, které vyšívaly, trpí zdravotními problémy souvisejícími s jejich sedavým povoláním. Tato povolání dával do kontrastu s poslíčky, kterým se díky jejich aktivnímu povolání vyhýbaly zdravotní problémy ševců a krejčích. Ramazzini doporučoval, aby se ti, kteří se žijí sedavým zaměstnáním, věnovali v době volna cvičení a tak vyvážili negativní důsledky jejich povolání. [Zhu, Owen 2017: 298]

Mezi dalšími, kteří si všimli neblahých účinků sedavého zaměstnání, byl doktor Jeremy Morris s kolegy, kteří dali do spojitosti sedavý způsob zaměstnání a koronární srdeční onemocnění. V jejich studii dávají do kontrastu profesi řidiče patrového autobusu, který 90 % svého času v práci stráví sezením a průvodčího, který je neustále na nohou a obchází cestující. Koronární srdeční onemocnění je dle nich u řidiče autobusu dvojnásobné oproti aktivnímu průvodčímu. [tamtéž]

Owen se spolupracovníky zkoumal zdravotní a psychické komplikace ve spojitosti s nedostatkem střední a těžké práce. Dlouhé sezení definované jako druh aktivity s malým výdejem energie spojují s obezitou, diabetem, snížením tolerance glukózy a rezistencí na inzulin. Dále vyzorovali, že dospělí stráví denně v průměru 60 % času sezením. Takový podíl denního sezení ohrožuje i ty, kteří vykonávají 150 a více minut střední a těžké práce týdně. [tamtéž]

Church a jeho kolegové poznamenali, že mezi léty 1960 a 2010 došlo k nárůstu sedavé práce z 15 na 23 %, zároveň vzrostl podíl lehké práce z 37 na 57 %. Naopak k poklesu došlo u středně těžké práce. Odhadovaný efekt je snížení energetického výdeje o 100 kalorií denně, což vede k větší průměrné váze. Typický den sedavého zaměstnance je takový, že po vydatném spánku vstane, usedne k snídani, poté jede autem do práce, kde sedí například u počítače, sedí dále i během obědu. Po obědě následuje opět práce u stolu a po práci jede domů autem. Večeři tráví opět u stolu a než usne dívá se na televizi. Podobně nízkou fyzickou aktivitu vykazují i řidiči kamionu. [tamtéž: 298 a 303]

1.4 Rodinný život

V této kapitole se věnuji rodině, rodinnému životu a vlivům na klima, výchovu dětí a ekonomickou situaci rodiny.

Rodina je instituce, která má různé podoby, a to v závislosti na průběhu dějin, kulturních a geografických odlišnostech apod. Její podoby se mohou lišit i v rámci jednoho státu. Na odlišnosti rodin se podílí příslušnost jedinců k určité společenské vrstvě. Zároveň je to skupina osob, která obsahuje dospělé i děti. Dospělí členové jsou odpovědní za výchovu dětí, a to je její hlavní funkce. Tuto skupinu spojuje manželství, adopce dítěte anebo pokrevní svazek. Rodina má však i jiné funkce jak vychovávací, a to už jen proto, že vzdělávací funkce je přenesena na školy, tedy instituce poskytující vzdělání potažmo média, která jsou dnes nedílnou součástí života a také se významně podílejí na vzdělání. Rodiny dnes již nejsou samostatnou jednotkou a některé její funkce jsou přeneseny na společnost, je to například péče o nemocné, staré a postižené v nemocnicích a jiných institucích. [Sedláková 2009: 33]

Věra Kuchařová a Olga Nešporová ve stati věnované české rodinné politice vymezuje sedm základních funkcí rodiny, a to: 1. funkci náboženskou, 2. právní, 3. ochrannou, 4. ekonomickou, 5. socializační, 6. reprodukční a 7. kulturní. Tyto funkce jsou navzájem provázané a vzájemně se ovlivňují a změna v jedné funkci může ovlivnit druhou. Autorky zmiňují osvobození rodiny od funkce náboženské a funkce právní. Funkce 3-7 však zůstaly zachovány dodnes. Ochranné funkci můžeme rozumět obecně jako ochraně členů rodiny, například dětí, před nebezpečím, úrazy a sociálně patologickým jednáním. Ekonomickou funkcí je myšleno to, že rodina využívá peněz ke spotřebě, přičemž s penězi společně hospodaří. Funkce socializační je částečně přejata školskými institucemi, avšak socializace dítěte v rámci rodiny je důležitá, protože umožňuje předávat hodnoty a normy chování, které jsou pro rodinné prostředí unikátní. Reprodukční funkce v posledních deseti letech ustupuje a vzrůstá počet plánovaných mimomanželských dětí. Výskyt mimomanželských porodů však neznamená ztrátu reprodukční funkce, spíše to mění definici toho, co nazýváme rodina se závislými dětmi. Zároveň je třeba do této definice připojit rodiny tvořené pouze jedním rodičem. I přes oslabování jednotlivých funkcí zažívá kulturní funkce nárůst, který souvisí s rozvojem volného času a volnočasových aktivit, ústupem ostatních funkcí a zároveň také rozvojem služeb poskytovaných moderní společností. Rodina se tak stává spotřební jednotkou. [Kuchařová, Nešporová 2017: 5]

I přes veškeré ztráty funkcí a proměnlivost je rodina nejstabilnější součástí společnosti. Rodina umožňuje jedinci socializovat se, tedy osvojit si normy a hodnoty společnosti, ve které žije. Zároveň pomáhá začleňovat se do ostatních sociálních skupin, učí se sociálním rolím a komunikaci s ostatními členy společnosti. [Sedláková 2009: 33-34] Jde tedy o socializaci, která společným žitím ve fungující domácnosti předává sociální hodnoty a zároveň se primárně věnuje reprodukci. Toto zahrnuje i nesezdané páry s dětmi a jiné formace, avšak vyřazuje to bezdětné páry bez ohledu na manželský svazek. [tamtéž: 4-5]

Fungující rodina je obecně instituce, která umožňuje v dostatečné míře zajistit ty funkce, které nejsou standardně dostupné jiným způsobem. Jednotka se chová v nejlepší zájmu dětí a rodiče se podílejí na jejich ochraně, výchově a socializaci. Zároveň je schopna ekonomicky pokrýt vlastní náklady a potřeby. Ze sociologických výzkumů stále vyplývá, že česká společnost stále vnímá nukleární rodinu jako ideální soužití, tedy muže, ženu a dvě děti. Toto odpovídá i reálnému chování ve společnosti, i když přibližně polovina narozených dětí se rodí mimo manželství, ale v prvním roce života žije s oběma rodiči. Děti se rodí do nesezdaných soužití převážně matkám s nižším vzděláním a z ekonomicky slabších regionů. Zároveň plodnost u vdaných žen je vyšší než u žen svobodných. Co se týče nesezdaných otců, tak ti se do péče o děti zapojují výrazně méně než ženatí muži. Nebiologičtí otcové se v péči o děti zapojují častěji než nesezdaní otcové. [tamtéž: 5-6]

Lze souhlasit se Sedlákovou, že ženy již nejsou tolik závislé na výdělcích mužů a mohou se realizovat v pracovní a veřejné sféře. Zároveň roste názorová a hodnotová neshoda mezi staršími a mladšími generacemi. Důležitou hodnotou pro současnou rodinu je emocionální podpora, mezigenerační solidarita a ekonomická výhodnost. [Sedláková 2009: 35] *„Navíc od 90. let 20. století výrazně stoupá riziko rozchodu nesezdaných soužití (obecně, nejen u párů s dětmi). Vznik neúplné rodiny pak má téměř vždy za následek pokles příjmů a životní úrovně.“* Nesezdané soužití má v případě tradičního pojetí muže živitele a matky pečovatelky velké riziko, protože v případě rozchodu není ani jeden z partnerů chráněn právními institucemi jako je tomu v manželství. Při soudobé míře rozvodovosti se ukázala nutnost zabývat se dopady na děti. Projevily se negativní důsledky praxe, kdy je dítě svěřeno jednomu rodiči. Na první pohled ideální řešení střídavé péče může fungovat pouze v případě blízkého bydliště u navštěvované školy. Dále je také důležitým faktorem povaha rozvodu a příznivost chování k dětem po rozvodu a případné odborné pomoci. [Kuchařová,

Nešporová 2017: 6] Zároveň je rozvod velká proměna a rodiče se tak musí adaptovat na nové životní role. Z matek se stávají samoživitelky a otcové většinou ztrácí možnost častého kontaktu se svými dětmi. V současné době jsou totiž děti v klasickém modelu předávány matkám. [Křížiková, Maříková, Vyhlídalová 2012: 209-210]

Střídavá péče není v České republice tolik rozšířena. Střídavá péče znamená, že dítě tráví určitou dobu u každého rodiče pod podmínkou výchovné způsobilosti obou rodičů, jejich zájmem, zájmu dítěte a zachováním školní docházky a mimoškolních aktivit. Ve většině případů (v roce 2009 více než 85 %) bylo však dítě svěřeno matce a muži zastávali roli hlavního živitele, tedy dle tradiční dělby genderových rolí. Podíl dětí ve střídavé péči roste, protože jsou do střídavé péče započítávány i nesezdané páry. [tamtéž: 210-211]

1.4.1 Vybrané charakteristiky české společnosti

V České republice dle údajů Českého statistického úřadu k 1.1. 2019 žilo téměř 11 milionu obyvatel z toho 5 244 000 mužů a 5 405 000 žen. Průměrný věk u mužů byl 40,9 let a u žen 43,7 let. V posledních letech klesá podíl osob ve věkové kategorii 15-64 let, a to převážně k nástupu početně slabé generace z 90. let a odchod silných generací z této věkové kategorie. Toto má za následek významný nárůst osob starších 65 let v české společnosti. Zároveň klesal až do roku 2008 počet dětí mladších 15 let, a to kvůli výraznému vlivu odkládání rodičovství na pozdější věk. V současné době je nejpočetnější skupina dětí od 5 do 9 let věku. Tato skupina je nejvýznamnější složka dětské populace. Tyto změny v české společnosti se projevily stárnutím české populace a od roku 2006 je seniorská část populace silnější než dětská v roce 2015. Na stárnutí populace má kromě nízké úrovně porodnosti také vliv úroveň úmrtnosti. [Kuchařová a kol 2017: 27-28]

Nejčastější příčinou úmrtí u žen i mužů jsou nemoci oběhové úrovně a rakovinové onemocnění. Zároveň je nejen v České republice, ale i celosvětově udržována nízká úroveň kojenecké úmrtnosti. Vše výše zmíněné také ovlivnila například ekonomická krize a na ni reagující státní opatření, kdy byly sníženy výdaje na sociální a rodinné dávky. Rodinná politika státu je především legislativní a koncepční a má mít nadresortní povahu, avšak spolupráce jednotlivých resortů se zatím nepodařilo dosáhnout. Zároveň také nebyla vyjasněna role obcí a krajů v rodinné politice a není jí věnovaná dostatečná pozornost, ač je na místní úrovni klíčová. Očekávání od rodinné politiky se mění, nicméně společným požadavkem ve všech etapách rodinného cyklu je

podpora v oblasti bydlení a finanční podpora z důvodů zvýšených výdajů na péči o nezletilé děti. [tamtéž: 27-28]

1.4.1.1 Vývoj sňatečnosti

Změna životních preferencí mužů, žen a párů od 90. let jinak nazýváme obdobím druhého demografického přechodu s významným vlivem na českou společnost. Jde především o změnu hodnotového systému na pluralitní, přisuzování vyšší priority individuálním cílům a zájmům. Zároveň také došlo k výrazné změně v ekonomice, kdy se společnost začala setkávat s nezaměstnaností, vyššími nároky v zaměstnání, rostoucí propastí příjmů a s tím spojeným snížením životní úrovně u nízkopříjmových rodin. Počty sňatků od 90. let s výjimkou drobných výkyvů mezi lety 2004-2008 klesaly až na minimum v roce 2013 a od té doby dále stoupají.¹⁰ Zároveň se také zvyšují počty svobodných snoubenců, což je dané zejména odkladem vstupu do manželství ve mladším věku a tento odklad se pak ve vyšším věku nekompensuje a zároveň to má za následek růst průměrného věku při prvním sňatku. Do počtu se také promítá vstup do druhých a dalších manželství. Přibližně každá čtvrtá nevěsta a ženich vstupují do manželství jako rozvedená/ný nebo ovdovělá/lý. [Kuchařová a kol 2017: 30-31]

„V roce 2017 se již čtvrtým rokem v řadě meziročně zvyšovala také sňatečnost rozvedených, relativně o něco výrazněji než sňatečnost svobodných. V roce 2017 by při setrvání měř sňatečnosti rozvedených podle délky trvání manželství uzavřelo další manželství 42,5 % rozvedených mužů a 40,8 % rozvedených žen.“ [ČSÚ 2018: 19]

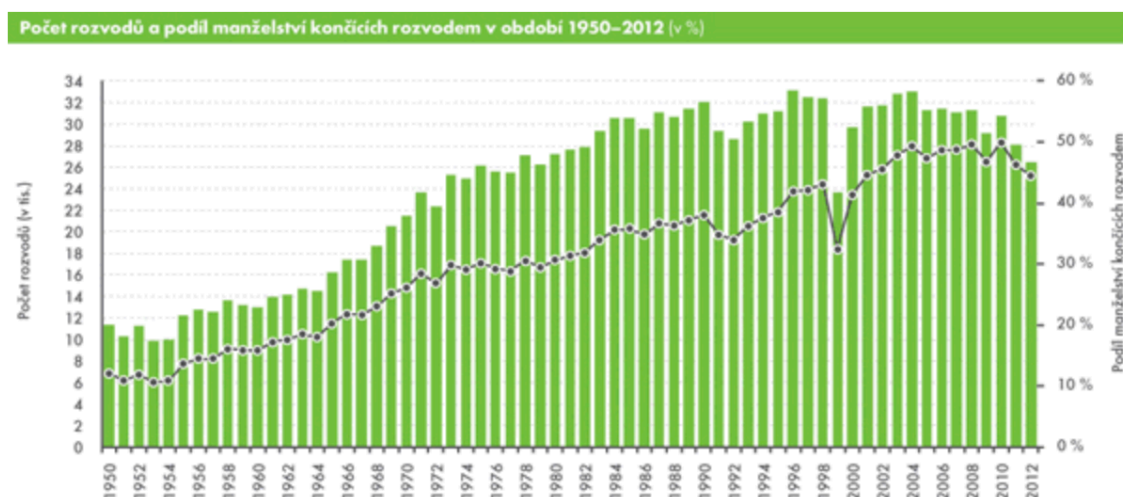
Ukazatel	2007	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Prvosňatečnost (%): muži	64,5	53,2	51,4	53,1	55,1	56,2	57,6
ženy	71,1	60,6	59,0	60,8	62,4	64,3	65,4
Průměrný věk při 1. sňatku: muži	31,2	32,3	32,3	32,3	32,4	32,2	32,2
ženy	28,6	29,6	29,8	29,8	29,8	29,9	29,8
Podíl svobodných mužů (%) ve věku: 25	91,3	94,7	94,9	94,8	94,2	93,9	93,6
35	48,0	60,0	61,6	60,4	59,2	58,1	57,2
45	37,0	48,5	50,2	48,6	47,0	45,6	44,4
Podíl svobodných žen (%) ve věku: 25	78,3	86,6	87,5	87,3	86,5	85,9	85,3
35	36,3	47,3	49,4	47,9	46,8	45,4	44,3
45	30,0	40,3	42,0	40,2	38,7	37,0	35,8

Obr. 5 Sňatečnost svobodných mezi lety 2007-2017 [ČSÚ 2018]

¹⁰ V roce 2017 bylo uzavřeno 52 567 sňatků oproti roku 2013 kdy bylo uzavřeno 43 499 sňatků. [ČSÚ 2018: 15]

1.4.1.2 Rozvodovost

V prvním pololetí roku 2013 dle Českého statistického úřadu podala v 64 % případů žádost o rozvod žena. Dále 56 % rozvedených manželů pečovalo o nezletilé dítě a v 6 % šlo o rodiny s třemi a více dětmi. Celkem tak rozvod rodičů poznamenal 12,3 tisíce dětí. Nejvíce rozvodů bylo v pátém a šestém roce manželství a rozvodovost u manželství, která trvala méně než pět let, byla 18 %. Maxima rozvodovosti bylo dosaženo v roce 2010, kdy 50 % manželství končilo rozvodem. [ČSÚ 2019a] Návrh na rozvod podává nejčastěji žena a to se nezměnilo ani po doplnění kategorie, kdy oba partneři podávají návrh společně. Jako nejčastější příčina rozvratu je parnery označována rozdílnost povah, názorů a zájmů, udávají to dvě třetiny párů. Tato příčina nemá závislost na délce trvání manželství. [Kuchařová a kol 2017: 32-33]

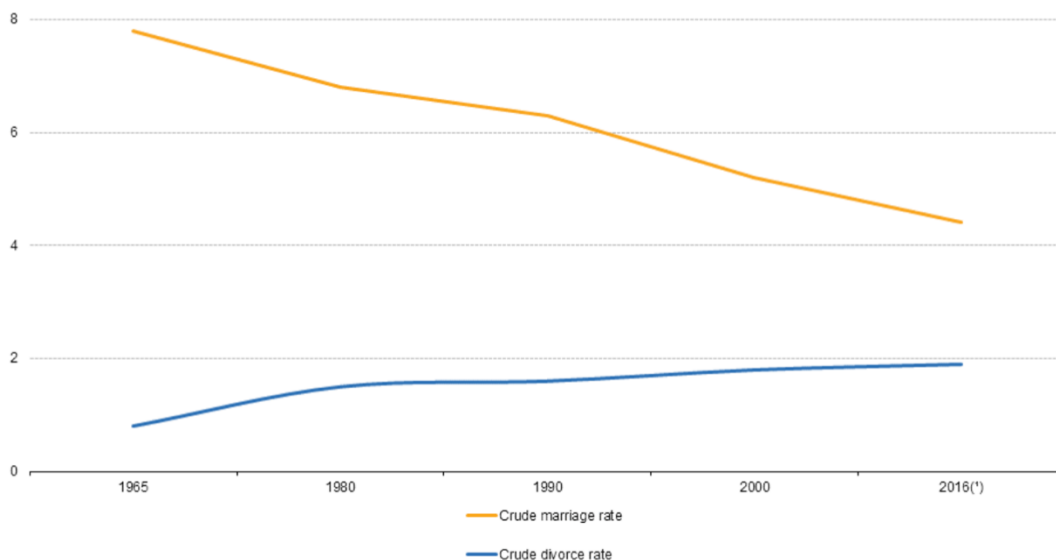


Obr. 6 Počet rozvodů a podíl manželství končících rozvodem v období 1950-2012 [ČSÚ 2019a]

Růst rozvodovosti zapříčinila změna sňatku jako takového od slíbení věrnosti před bohem ve společenskou smlouvu dvou zúčastněných stran. Dříve byla nezrušitelnost sňatku dána funkcí rodiny jako ekonomické jednotky a kontinuální správu majetku ohrožovala vysoká úmrtnost. Toto se však změnilo díky proměně ve společnosti, když stále více lidí začalo pracovat v placených zaměstnání. Zároveň byl také omezen vliv rodičů na své děti vzhledem k nemožnosti uplatnit na ně svou ekonomickou moc. [Možný 2006: 12-13]

Další proměna rozvodovosti proběhla v 60. letech 20. století, kdy byla potřeba flexibilního zaměstnance, který je ochoten se přizpůsobit firmě a v případě potřeby se i přestěhovat, případně pokud je nezaměstnaný, tak se přestěhovat za práci. [tamtéž: 13-14] V období od roku 2000 do roku 2011 došlo ke snížení podílu rozvádějících se manželů s nezletilými dětmi a ta od té doby osciluje na úrovni 57 %. Toto je zapříčiněno nízkou plodností a zvýšením počtu rozvodů u déle trvajících manželství, kdy jsou děti již dospělé. Dlouhodoběji klesá podíl rozvádějících se rodičů s jedním dítětem a nárůst rozvodů dvoudětných párů. [Kuchařová a kol 2017: 31]

Crude marriage and divorce rates, EU-28, 1965–2016
(per 1 000 inhabitants)



Obr. 7 Hrubá sňatečnost a rozvodovost v EU mezi roky 1965-2019 [Eurostat 2019]

Vzhledem k zvyšující se rozvodovosti a snižující se sňatečnosti se zvyšuje podíl dětí narozené mimo manželství. V roce 2016 bylo v zemích EU narozeno 42,6% dětí mimo manželství, tedy u partnerů žijících spolu, avšak bez partnerského svazku a také u žen bez partnerů. V roce 2017 se v některých státech EU narodilo více mimomanželských dětí než dětí manželských. Šlo o Francii (59,9 %), Bulharsko (58,9 %), Estonsko, Slovinsko, Portugalsko, Švédsko, Dánsko a Holandsko. V České republice bylo narozeno v roce 2017 49% dětí mimo manželství. Od roku 2000 je tak zaznamenán nárůst dětí narozených mimo manželství z 27,3 % v roce 2000 na 42,6 % v roce 2016. [Eurostat 2019]

1.4.1.3 Porodnost, plodnost a potratovost

„Počet živě narozených dětí vzrostl čtvrtým rokem po sobě a v roce 2017 dosáhl 114,4 tisíce. Úroveň úhrnné plodnosti meziročně narostla z 1,63 na 1,69 dítěte na jednu ženu, přičemž specifické míry plodnosti rostly téměř v každém věku. Průměrný věk matky při narození prvního dítěte zůstal třetí rok po sobě na hodnotě 30,0 let. Podíl živě narozených dětí mimo manželství opět meziročně vzrostl a dosáhl 49,0 %.“ [ČSÚ 2018: 27]

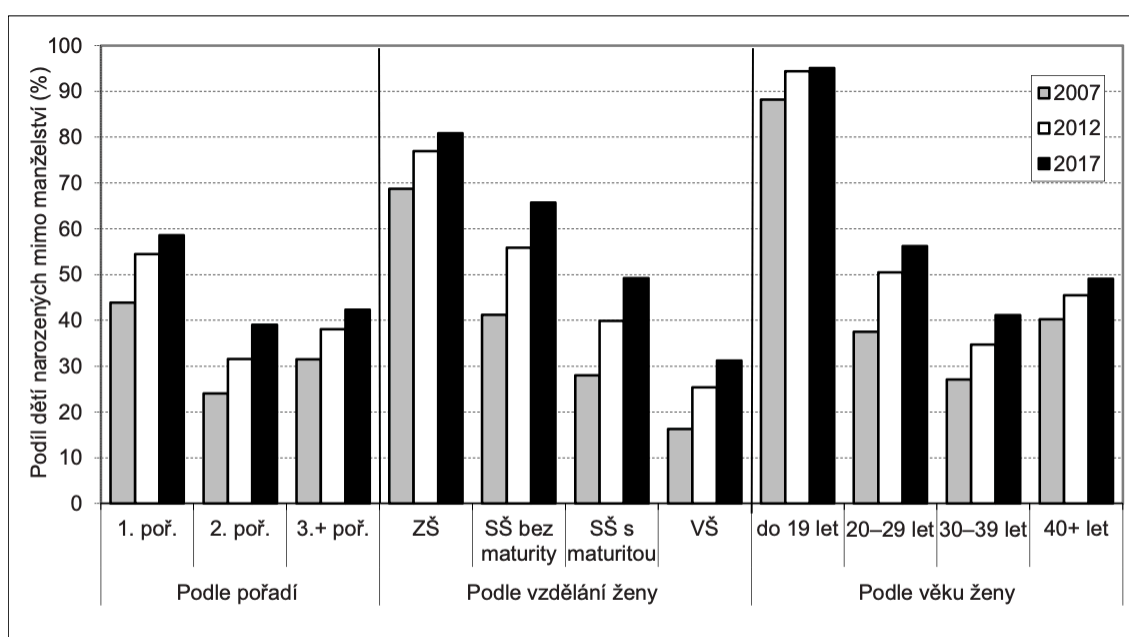
Narodilo se (živě) 58 671 chlapců a dívek, což odpovídá poměru typickému pro vyspělé země, tedy 105,3 chlapců na 100 dívek. Počet mrtvě narozených meziročně poklesl z 420 na 384. V níže uvedené tabulce je znatelný velký skok mezi mrtvě narozenými mezi roky 2007 a 2012, protože došlo ke změně definice mrtvě narozeného dítěte. Podíl mrtvě narozených dětí z 1000 všech porodů poklesl na 3,3 ‰ což je nejnižší hodnota od roku 2012 jak je možné vidět na obrázku číslo 8. [tamtéž]

	2007	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Narození celkem	114 947	108 955	107 117	110 252	111 162	113 083	114 789
Mrtvě narození	315	379	366	392	398	420	384
Živě narození	114 632	108 576	106 751	109 860	110 764	112 663	114 405
v tom: chlapci	58 475	55 536	54 702	56 410	56 817	57 837	58 671
dívky	56 157	53 040	52 049	53 450	53 947	54 826	55 734
Porody celkem	112 605	106 952	105 310	108 547	109 519	111 396	113 181
v tom: jednočetné	110 285	104 957	103 518	106 853	107 889	109 719	111 585
dvojčat	2 298	1 987	1 779	1 683	1 617	1 667	1 584
trojčat	22	8	12	11	13	10	12
čtyřčat	-	-	-	-	-	-	-
paterčat	-	-	1	-	-	-	-
Podíl vícečetných porodů (%)	2,1	1,9	1,7	1,6	1,5	1,5	1,4

Obr. 8 Narození 2007-2017 [ČSÚ 2018]

Počet dětí narozených mimo manželství se mezi roky 2016 a 2017 mírně zvýšil, na 49 %. Nejvíce znatelná byla tato změna u dětí druhého pořadí následované dětmi třetího a vyššího pořadí. U prvorozených dětí došlo pouze k nepatrnému zvýšení. [tamtéž] Jak zmiňuje Kuchařová, s rostoucím počtem dětí narozených mimo manželství nestoupá zastoupení dětí, u kterých by chyběly údaje o otci. Data z roku 2015 uvádí, že pouze u 8 % narozených dětí chyběly údaje o otci a v případě narození dítěte mimo manželství šlo o 17 % případů. [Kuchařová a kol 2017: 33] Tento trend klesá, v roce 2017 nebyly údaje o otci vyplněny u 7 % všech živě narozených dětí a u dětí mimo manželství v 15 %. [ČSÚ 2018: 31]

Ženy se základním nebo nižším vzděláním neměly v roce 2017 vyplněny položky u otce v 38 % případech živě narozených mimomanželských dětí a s rostoucí úrovní vzdělání klesá tento podíl až na 6 % u vysokoškolsky vzdělaných matek. Mezi další vlivy na uvedení údajů o otci patří věk matek. Vyšší čísla byla zaznamenána u matek ve věku 19 let a u matek mladších (v roce 2017 šlo o 46 %), zatímco u matek ve věku 25-29 a 30-34 let, kdy dochází nejčastěji k reprodukci, se tato míra pohybovala lehce nad hranicí 10 %. Výrazné zastoupení bylo i u matek dětí třetího a vyššího pořadí. [tamtéž]



Pozn.: Od roku 2015 se na hlášení o narození rozlišuje i vyšší odborné vzdělání matky, avšak z důvodu srovnatelnosti delší časové řady je zde skupina matek s touto úrovní vzdělání zařazena ke středoškolskému vzdělání s maturitou.

Obr. 9 Podíl živě narozených mimo manželství v % (2007-2017) [ČSÚ 2018]

Úhrnná plodnost v roce 2017 dosáhla hranice 1,69 dítěte na jednu ženu. Nejvyšší hodnota úhrnné plodnosti byla zaznamenána v roce 1992 a tato hodnota v posledních letech roste s meziročním nárůstem 0,06 dítěte. V roce 2017 se také zvýšila čistá míra reprodukce¹¹, a to oproti hodnotě 0,787 v roce 2016 na hodnotu 0,816 vlivem zlepšení úmrtnostních poměrů u žen v reprodukčním věku a také větší plodnosti. [tamtéž]

Potratovost každoročně klesá a každý rok tak dosahuje historického minima (nebo to alespoň vývoj naznačuje). Toto je způsobeno snižováním umělého přerušování

¹¹ Čistá míra reprodukce je vyjádření počtu živě narozených dívek na jednu ženu, které se při úrovni plodnosti a úmrtnosti dožijí věku svých matek při porodu. Hodnota 1,0 znamená, že se matce narodí v průměru jedna dcera, která se dožije věku její matky při porodu. [ČSÚ 2018: 31]

těhotenství. Avšak kvůli zvyšování průměrnému věku matky dochází k nárůstu samovolných potratů vzhledem k nárůstu rizik zdravotních komplikací v průběhu těhotenství. Počet samovolných potratů vzhledem k individuální povaze jednotlivých těhotenství kolísá. Pokles počtu umělých přerušeni však souvisí také se širší nabídkou a využíváním moderních forem antikoncepce. [Kuchařová a kol 2017: 33] Zároveň za snížení umělých přerušeni těhotenství může kvalitnější osvěta a správné načasování těhotenství na pro rodiče přijatelnějšího období. Podíl umělých přerušeni ze zdravotních důvodů osciluje na hranici 20 %. Četnost potratů je také dána rodinným stavem. Od roku 2011 jsou nejčetnější potraty svobodných žen, zatímco předtím byly četnější interrupce u vdaných žen. Naopak potraty vdaných a rozvedených žen zaznamenaly výrazný pokles. Ženy se základním a nižším vzděláním tvořily v roce 2017 nejpočetnější skupinu s 75,8 % umělých přerušeni ze všech potratů. [ČSÚ 2018: 38-39]

1.5 Rodina a práce v českých rodinách

1.5.1 Rodinná politika ČR

Situace ve světě a u nás je co se týče rodinné politiky odlišná svým zaměřením. Skandinávské země jsou považovány za pro rodinně orientované, kdežto rodinná politika České republiky preferuje model matky na dlouhé mateřské dovolené a muže, který zajišťuje rodinu ekonomicky. Díky takto nastavené rodinné politice u nás nalezneme nejdelší rodičovskou dovolenou v Evropě. Dlouhá rodičovská dovolená je spojena s nízkým příspěvkem a nízkým počtem institucí starajících se o děti do tří let. Takto nastavený systém neumožňuje volbu využití jiného modelu rodičovské dovolené do tří let věku dítěte. Matky se tak stávají ekonomicky závislé na svých partnerech a nejen matky, ale i jejich partneři si nemohou přizpůsobit poměr mezi prací a péčí o dítě. [Křížová, Vohlídalová 2009: 35]

Od roku 2014 však rodinná politika nabývá na důležitosti a nutnosti formulovat rodinnou politiku a zajistit ji na rovině institucionální, legislativní a odborné. Tato instituce by měla systematicky spolupracovat s ostatními rezorty, propojit instituce z veřejného, občanského, ale i komerčního sektoru. Institucionální roli nyní zastává resort práce a sociálních věcí a jeho úlohou je vytvářet strategie na řešení všech sociálních problémů ovlivňující život rodin. Zároveň se také podílí na utváření podmínek nutných k vzniku strategií a jejich plnění. Legislativní úroveň je nutná k utváření a novelizování starých právních norem, které umožňují realizaci opatření

prospěšných pro rodiny, jako jsou například úpravy v daňové oblasti, sociální bydlení, anebo zajištění služeb pro funkční rodiny a prevenci a řešení problémů disfunkčních rodin. Dále má na úrovni odborné propojovat poznatky s různými vědeckými obory a umožnit dialog odborníků z praxe a vědních oborů. V roce 2015 vznikl za takovýmto účelem při Ministerstvu práce a sociálních věcí orgán Odborné komise pro rodinou politiku, jehož úkolem je zhodnocení současného stavu podpory rodin a vytvoření návrhů opatření s cílem zlepšit postavení rodiny ve společnosti s ohledem na demografickou, sociální a ekonomickou situaci. [Kuchařová a kol. 2017:13]

Rodinná politika také musí respektovat závazky plynoucí z legislativních norem v rámci EU či OSN. Konkrétními příklady mohou být dvě úmluvy: 1. Úmluva o právech dítěte, která má být dodržována jak na úrovni státu, tak na úrovni rodiny.¹² 2. jde o Listinu základních práv Evropské unie. Ta stanovuje právo soukromého a rodinného života.¹³ Dále rodinou politiku ovlivnily cíle Evropské unie stanovené na summitu v Barceloně v roce 2002. Cíli summitu v Barceloně bylo odstranění překážek, které zabraňují účasti žen na pracovním trhu a zároveň přizpůsobení nabídky zařízení zajišťující péči o děti poptávce tak, aby v roce 2010 byly tyto služby zajištěny pro nejméně 90 % dětí ve věku od 3 let do začátku školní docházky a alespoň 33 % dětí do 3 let. Cílů však nebylo dosaženo, a proto byly znovu zařazeny mezi prioritní cíle s plněním k roku 2020. Situace ve Velké Británii, Maltě, Itálii, České republice a sousedními státy ČR byla neuspokojivá a byla jim dána doporučení. Šlo konkrétně o daňové zvýhodnění pro druhého vydělávajícího z domácnosti a tím mu umožnění vstupu na trh práce a zavedení cenově dostupných služeb péče o děti, převážně pro děti do tří let. „*V českém právním řádu jsou otázky týkající se rodiny, zejména v oblasti vzájemných práv a povinností jejich členů, majetkových vztahů v rodině, vyživovací povinnosti a bydlení, nově zakotvené v občanském zákoníku, který vstoupil v platnost 1.1.2014 a nahradil předchozí zákon o rodině*“ [tamtéž: 13-14]

¹² Na úrovni rodiny jde například o odstranění diskriminace, nejlepší zájem dítěte, právo na život, přežití a rozvoj a respekt k názoru dětí.

¹³ Například právo uzavřít manželství a založit rodinu. Dále stanovuje, že na rodinu se vztahuje právní, hospodářská a sociální ochrana a znemožňuje propuštění z důvodu mateřské a rodičovské dovolené.

1.5.1.1 Institucionální aktéři rodinné politiky

Jak už bylo výše naznačeno, stát hraje ústřední roli ve vytváření a realizaci rodinné politiky v oblasti koncepční a normotvorné. Pro úspěšnou realizaci rodinné politiky je nutné zapojení hlavních rezortů jako je rezort práce a sociálních věcí, školství, mládeže a tělovýchovy, zdravotnictví, financí a rezortu pro místní rozvoj. Cílem komplexní rodinné politiky je pomoc a podpora rodin v různých stádiích rodinného cyklu a co se týče její komplexnosti, tak se nesmí omezovat pouze na politiku jí nejbližší, tedy sociální. Česká republika nemá na rozdíl od ostatních zemí instituci na vládní úrovni. Doposud je hlavním hybatelem Ministerstvo práce a sociálních věcí, a to převážně díky chápání vazby rodinné politiky na sociální politiku, což je zužující pojetí. Mezi další významné role státu v rodinné politice je prevence, a to ve smyslu zajišťování lidských práv. [tamtéž: 15]

Zároveň je uplatňován princip subsidiarity, při kterém jsou respektovány pravomoci organizačně nižší úrovně, včetně jejich schopností a kompetentnosti k efektivnosti vzhledem k blízkosti místních správ a samospráv k občanům a jejich rodinám. Stát ve vztahu ke komunální politice zastává převážně roli informační, koncepční a metodickou. Snaha státu motivovat nižší samosprávné celky k realizaci prorodinných opatření je několik, ať to jsou různé soutěže, anebo dotace pro nestátní neziskové subjekty. [tamtéž: 16]

Tato blízkost lidem a rodinám umožňuje lépe reagovat na místní a regionální specifika méně invazivními nástroji. Kraje tak zastávají pět úloh při realizaci rodinné politiky: 1. reprezentace kraje či obce při jednání na centrální úrovni, 2. aktivní vytváření konceptů regionální rodinné politiky, 3. koordinace obcí a dalších místních aktérů rodinné politiky, 4. organizace prorodinných aktivit a spoluúčast na nich a 5. informování obcí o situaci rodin a prorodinných opatřeních v regionu. Jde tedy hlavně o to iniciovat prorodinné aktivity, informovat a zároveň čerpat podněty od občanů a poté reagovat na jejich potřeby. Rodinná politika je také realizovaná pomocí místních aktérů, jako jsou nestátní neziskové organizace, zaměstnavatelé, školské a vzdělávací instituce, církev, různé veřejné i soukromé subjekty a zároveň samotné rodiny. [tamtéž: 17-18]

1.5.2 Sladění pracovního a rodinného života

Sladění pracovního a rodinného života je problém po celém světě a nezaměřuje se tak pouze na Severní Ameriku a Evropu a Asii. Lidé tak mohou v průběhu noci odpovídat na pracovní emaily či rozebírat osobní věci přes telefon v práci. Tato provázanost je možná už jen díky pokroku v moderních technologiích. Ovšem neměl by se člověk doma věnovat rodině, či odpočinku a v práci pouze práci? Autor James Claw ve své knize přirovnává život k symfonii, která má stejně jako život začátek a konec a různé nástroje, které mohou hrát společně či hraje pouze určitá část nástrojů. Celkový dojem z koncertu je poté příjemný. Zároveň říká, že lidský život nemá různé nástroje, ale má různé sféry a to: fyzické, intelektuální, emocionální, spirituální, sociální, rodičovskou, manželskou, politickou, profesní, finanční atd. Pokud budou tyto sféry provázány, tak celkový výsledek bude podobně jako u symfonie výborný, příjemný, inspirující. Pokud však tyto sféry nejsou provázány, výsledek bude mrzutý a vyčerpávající a celkově nedobry. Život si lze také představit jako kolo, například u automobilu. Toto kolo je rozděleno na stejně velké díly dle životních sfér. Ke každé životní sféře poté připneme závaží dle toho, kolik dané věci věnujeme času. Pokud některé věnujeme času než jiným, bude kolo nevyvážené a sféry, u kterých je nejméně či žádné závaží trpí nejvíce. Proto můžeme být například úspěšní ve finanční a profesní sféře, ale emocionální, spirituální či rodičovská a manželská může strádat. [Clawson 2010: 4-8]

Britská socioložka Cathrine Hakim zabývající se faktory ovlivňující uplatnění na pracovním trhu považuje za zásadní 2. polovinu 20. století, kdy došlo v západních společnostech k významným změnám, které dovolily ženám více se rozhodovat o svém směřování. Vznik nových pozic, které nevyžadují těžkou práci, jako jsou práce v kancelářích a službách umožnilo zaměstnat i ty ženy, které nechtějí pracovat na plný úvazek. Zároveň zdůrazňuje zrovnoprávnění žen a mužů ve společnosti a dostupnost kvalitní antikoncepce.

Hakim zároveň rozděluje ženy do 3 skupin:

- a) Ženy orientované na domov, jejichž cílem je zůstat v domácnosti a starat se o děti i za cenu ztráty pracovní pozice. Uvádí, že takovýchto žen je 20 %.
- b) Ženy adaptivní, jejichž životní priority se mohou měnit vzhledem k věku a příležitostem na pracovním trhu. Tato skupina žen je podle Hakim nejpočetnější (60 %).
- c) Poslední skupinu žen (20 %) tvoří ženy orientované na práci a kariéru.

Muže rozděluje na 2 skupiny, kdy majoritní skupinu mužů (60 %) tvoří muži orientovaní na ekonomický výkon a práci. Práci a rodinu obě dvě genderové skupiny považují za podobně důležitou. Ženy při hledání práce vyhledávají spíše stabilitu zaměstnání a užitečnost pro společnost, kdežto muži se soustředí na samostatnost, finanční ohodnocení, rozhodovací pozice. Obě dvě pohlaví považují za důležitou možnost volbu dne, kdy se chtějí vzdělávat či pracovat. [Křížová, Vohlídalová 2009: 38]

Ženy hledající práci jsou znevýhodněny, protože se u nich počítá s odchodem na tříletou rodičovskou dovolenou, proto je kvůli sociálně-politickému nastavení nevýhodné zaměstnat ženu. Řešením by mohlo být zavedení flexibilních opatření, která by umožňovala přizpůsobení práce tak, aby umožňovala kombinovat práci s rodinou. [tamtéž: 45-46]

Evropské státy s nejvyšší porodností mají také nejvyšší participaci žen na trhu práce. Tato skutečnost je jedním ze zdrojů snah podporovat větší zapojení žen na pracovním trhu a jedním ze způsobů, jak tohoto dosáhnout, je umožnění jak ženám, tak mužům sladit pracovní a rodinný život tak, aby člověk nemusel volit mezi dvěma oblastmi a mohl se uspokojivě uplatnit v obou sférách. Data z Českého statistického úřadu potažmo Evropského statistického úřadu za rok 2015 dokládají, že zaměstnanost žen ve věku 15-64 let je nižší (62 %) než u mužů (78 %). Muži v ČR dosahují vysoké zaměstnanosti ve věkové kategorii od 25 do 59 let (zaměstnanost nad 90 % od 30 do 54 let), ženy mají zaměstnanost nižší a k hranici 90% zaměstnanosti se přibližují v kategorii 45-49 let. U žen ve věku 30-34 let nastává pokles zaměstnanosti jako důsledek mateřské a rodičovské dovolené, ale také zároveň nedostupnosti částečných úvazků či finančně dostupných služeb péče o nejmenší děti. Je však nutné podotknout, že ženám s dětmi vzniká dřívější nárok na odchod do důchodu v závislosti na počtu dětí.

Naopak k nárůstu zaměstnanosti došlo u žen s nejmladším dítětem ve věku 3-5 let a v roce 2014 dosáhla zaměstnanost těchto žen 73 %. Tento nárůst je uváděn do souvislosti se změnou čerpání rodičovské dovolené a dobrovolným zkrácením rodičovské dovolené. [Kuchařová a kol. 2017: 101]

Aby se rodiče mohli lépe věnovat výchově dětí, mohla by pružná pracovní doba být prostředkem, pomocí kterého by rodiče mohli spolurozhodovat o tom, jaké dny budou trávit na pracovišti. V české společnosti však stále převažuje neflexibilní pracovní doba, tedy taková pracovní doba, ve které je přesně určený začátek a konec pracovní směny. Podle výzkumu českého statistického úřadu z roku 2005 mělo v České republice 79 % pevně stanovenou pracovní dobu a 11 % mužů a 10 % žen má pružnou pracovní dobu. [Křížová, Vohlídalová 2009: 46]

„Podle výzkumu Proměny 2005 má pevně daný začátek i konec pracovní doby přes 57 % rodičů dětí do 18 let, přes 34 % jich má možnost ovlivnit alespoň částečně svou pracovní dobu, necelých 9 % dotázaných rodičů pak pracuje bez pevného pracovního rozvrhu podle potřeb zaměstnavatele. [tamtéž: 47]

Muži-otcové disponují častěji flexibilnější pracovní dobou než ženy-matky, ale také zastávají častěji pozice, ve kterých se musí podřít potřebám zaměstnavatele. 70 % matek vykonává neflexibilní pracovní dobu oproti 45 % otců. Toto je dáno odlišnou povahou ženské a mužské práce. Pro bezproblémové zkombinování pracovního a rodinného života je důležitý stabilní pracovní rozvrh se změnami, které jsou oznámeny předem. Volnost pracovní doby je také dána především kvalifikacemi a praxí. Flexibilní pracovní dobu lze rozdělit do několika typů, kdy některé jsou příznivější pro sladění pracovního a soukromého života. Nejpříznivější je typ, kdy rodič určuje svoji pracovní dobu, ale pracovní rozvrh je pevně daný delší dobu dopředu. Tento typ je zastoupen u 8 % rodičů, a to jak matek, tak otců spíše s vyšším vzděláním. Přesto je nejvíce zastoupen muži mezi 45. a 54. rokem života. Spadají sem vědecktí a odborní pracovníci, vedoucí a řídicí pracovníci. Otcové v tomto typu práce odpracují v průměru o 7 hodin více (47 hodin) než matky. Tento typ je více zaměřený na kariéru a předpokládá, že určitou svobodu během týdne si pracovník odpracuje o víkendech. Nejstabilnějším a nejrozšířenějším typem práce je práce s neflexibilní pracovní dobou, která je zastoupena v 45 % všech rodičů, z toho více matek, 58 %, oproti otcům. Toto je dáno vyšším zastoupením žen v nižší administrativě, pomocných profesích, službách a obchodech. Jsou zde ale také zastoupeni nekvalifikovaní pracovníci a velice zřídka se v tomto typu

práce objevují vysokoškolsky vzdělaní jedinci. Nižší volnost tohoto pracovního typu je však vyvážena nižším počtem odpracovaných hodin v týdnu, a to 42,5 hodin týdně u mužů a 40 hodin týdně u žen. Práce a volný čas je pevně vymezen, a tak zaměstnanec může trávit volno relaxací, péčí o domácnost a děti. [tamtéž: 47-49]

Naopak nejméně zastoupeným typem práce je práce přímo determinovaná potřebami zaměstnavatele, přičemž pracovní rozvrh je přesně určený dopředu. Tento typ práce je zastoupen na jedné straně u těch nejvíce vzdělaných a na druhé straně u lidí s nižším typem vzděláním. Do této kategorie spadají vědečtí a odborní pracovníci, dělníci, zemědělci a lidé se základním vzděláním. Další kategorie práce nerozhodují o své pracovní době ani není jejich pracovní rozvrh naplánován. Takto uspořádanou pracovní dobu má 16 % dotázaných rodičů. Tato kategorie je zastoupena převážně muži, protože je tento typ rozdělení pracovní doby nejčastěji zastoupen mezi profesemi řemeslníků a obsluhy strojů. Je také nejvíce zastoupen mezi muži do 35 let a nedává dobré šance na úspěšné zkombinování profesního a rodinného života. Kategorie taktéž nevhodná pro kombinaci s rodinným životem je zastoupena převážně mezi muži, a i když pracovník může volně nakládat s pracovní dobou, tak pracovní rozvrh mají stanoven na poslední chvíli. Nejčastěji můžeme tento typ zpozorovat u vedoucích a řídicích pracovníků a lidí s nejvyšším vzděláním. Tento typ je nevhodný kvůli časové náročnosti, kdy otcové odpravují až 49 hodin týdně a matky 43 hodin týdně. [tamtéž: 47-49]

Dle Kuchařové se otázka harmonizace rodiny a práce týká nejen rodin, ale také jednotlivců v různých fázích rodinného cyklu, je však nutné neopomenout další části rodinného života, jako je péče o domácnost, osobní život zahrnující další vzdělávání, osobní zájmy a koníčky jedince. Otázku kombinace rodinných a pracovních závazků však neřeší pouze rodiny s nezletilými dětmi, ale také bezdětní jedinci či páry nebo starší rodiče po odchodu dětí z domácnosti či senioři. Kombinace rodiny a práce a její povahy souvisejí s trendem v sociální politice ČR a proměna je od 90. let značná. V 90. letech byl kladen důraz na re-familializaci, jinými slovy na přenesení péče především dětí předškolního věku do rodin. Toto mělo vliv na posilování genderově nevyvážené dělby rolí v rodinách. Je však nutné podotknout, že v každé společnosti dochází k uspořádání rodinných rolí ve vztahu k živitelství, kariéře a péče o děti a domácnost. Toto je ovlivněno nejen individuálními představami o ideálním uspořádání, ale také společenskými normami, momentální životní situací (počet a věk dětí, úplnost rodiny, dostupnost výpomoci ze strany širší rodiny, péče o další členy rodiny), finančními a

materiálními podmínkami, nabídkou flexibilních pracovních míst a služeb péče o děti a dospělé nesoběstačné osoby a dále také opatřeními sociální a rodinné politiky. „*Nesoulad mezi normami a strukturálními podmínkami na jedné straně a mezi individuálními preferencemi a praktickým na straně druhé, se může projevat negativně, mj. nízkou zaměstnaností žen a/nebo i nízkou fertilitou.*“ [Kuchařová a kol. 2017: 101]

Ke značnému posunu k lepšímu došlo díky umožnění větší flexibility čerpání rodičovského příspěvku a rodičovské dovolené. Tyto opatření umožňují ovlivňovat strategie sladování rodiny a práce v rodinách s předškolními dětmi. Využívání částečných pracovních úvazků se zvýšilo pouze nepatrně, a to i navzdory rostoucí poptávce a i přes to, že předpisy zaměstnavatele v tomto ohledu nijak neomezují, a naopak umožňují pracovněprávní vztahy individualizovat. Dále se zlepšuje nabídka služeb denní péče o děti do tří let věku, avšak někteří autoři se shodují, že ještě nedošlo k úplnému uspokojení potřeb českých rodin. Je však nutné zmínit, že došlo k výraznému posunu k lepšímu, co se týče sladění práce a rodiny v posledních 25 letech, a to díky strukturálním a institucionálním proměnám. Dle šetření Výzkumného ústavu práce a sociálních věcí zvládá pouze polovina rodičů s nezletilými dětmi sladit pracovní a rodinné povinnosti. S přibývajícím věkem dětí ubývá počet případů, kdy rodiče preferují rodinu na úkor práce. Rodiče zaměstnaní na částečný úvazek cítí, že zvládají rodinné povinnosti na úkor práce, a tedy nevyjadřují snazší harmonizaci obou složek. Samostatně výděleční a zaměstnanci to cítí přesně naopak, tedy zvládají pracovní povinnosti na úkor rodiny. Zároveň jsou také značné rozdíly mezi úplnými a neúplnými rodinami. Osamělý rodič má větší problémy se sladěním složky pracovní a rodinné a zvládá práci a rodinu spíše napůl. Častěji zvládá spíše rodinné povinnosti na úkor pracovních povinností. Respondenti z úplných rodin (především muži) zvládají pracovní povinnosti na úkor rodiny. [tamtéž: 104]

Dělba rolí v rodině mezi mužem a ženou zaznamenala drobný posun v postojích české společnosti, která je rozdělena téměř rovnoměrně mezi preferenci tradičního modelu dělby rolí v rodině, tedy muž živitel, který vydělává peníze a žena která má méně náročné povolání a pečuje, a preference egalitárního modelu, kdy se oba partneři podílejí na živitelství i péči o domácnost téměř rovnoměrně. Preference egalitárního modelu roste u žen s vyšším dosaženým vzděláním. Ti, kteří preferují model tradiční dělby práce se přiklánějí spíše k finanční podpoře než opatření, které by usnadňovalo vstup na trh práce a flexibilitu genderových rolí. Dle šetření Otcovská 2015 se

představy rodičů mírně posunuly k preferenci egalitárního modelu, tedy participujícího otce. Dnešní rodiče oproti rodičům dotazovaným v letech 2005 a 2006 se zřetelněji přiklánějí k autonomii rodin v zabezpečování vlastních potřeb, například díky cenově dostupnější péči o děti a usnadňování vstupu matek na trh práce. Podobné postoje reflektuje i zjištění Centra pro výzkum veřejného mínění z roku 2016. Dle jejich výsledků si většina společnosti myslí, že by oba partneři měli mít možnost se dále vzdělávat, udržovat společenské kontakty a koníčky a zároveň se rovnoměrně dělit o domácí a rodinné povinnosti. Zároveň však zůstávají ve společnosti tendence některé role dál rozdělovat dle genderu, kdy opravy a finanční zabezpečení je často přisuzováno mužům a vaření a péče o děti spíše ženám. [tamtéž: 105]

U matek předškolních dětí i rodičů starších dětí převládá preference modelu dělby rolí, kdy se oba rodiče podílejí rovnoměrně na povinnostech v rodině a zároveň se věnují svému zaměstnání a přispívají do rodinného rozpočtu. *„Dotázanými rodiči není zpochybňována schopnost pracující matky vytvořit ‚vřelý vztah a pocit bezpečí‘ pro děti stejně jako matkou v domácnosti, a současně je jako rovnocenný hodnocen význam práce v domácnosti a péče o rodinu v porovnání s výdělečnou činností. Současně rodiče malých dětí silně nesouhlasí s tím, že by jakákoli forma nerodinné péče mohla plně nahradit péči rodiče o děti do tří let.“* Způsob sladování se lišil v šetření Rodina, zaměstnání a vzdělání z roku 2006 podle pohlaví a méně dle momentální životní situace. Ženy dávaly přednost rodině před prací a muži byli rovnoměrně rozděleni na ty, kteří upřednostňují rodinu před prací, práci před rodinou a ty, kteří preferují rovnoměrné rozložení. Samoživitelky jsou svojí povinností zabezpečit rodinu nuceni věnovat se oběma sféram současně. Svobodné ženy naopak upřednostňovaly práci. Z dlouhodobého hlediska však všechny skupiny, kromě manželů po odchodu dětí z domu, chtěly pracovat tak, aby měly dostatek času na rodinu a vyšší výdělek spojený s větším úsilím v práci pro ně nebyl lákavý. Toto bylo častější u žen než u mužů. Autoři studie popisují, že ti, kteří se chystají mít děti, případně děti mají, touží po tom věnovat se více rodině oproti starším lidem, kteří už svoji povinnost splnili anebo se připravují na důchod. [tamtéž: 105-107]

Dle šetření Péče 2013 a Otcovská 2015 vyšlo najevo, že u rodin s předškolními dětmi v praxi převládá model matky pečující o děti a otce živitele. U rodin se staršími dětmi je sice rozdělení rovnoměrnější, ale muži i tak tráví více času výdělečnou činností a ženy s dětmi v domácnosti. Zároveň muži tráví více času svými koníčky a zájmy. Obdobné je i zjištění sociologického šetření „Jak Češi tráví čas?“ z roku 2016 u rodin,

kde děti již opustily domácnost. Je to z důvodu, že do domácích povinností je započítána i tzv. neplacená práce pro rodinu, kterou provádí člen rodiny v průběhu dne. Subjektivně vnímaná spokojenost soužití v domácnosti vychází stejně u obou pohlaví. Ženy by však rády věnovaly méně času domácnosti. Míra spokojenosti s rozdělením úkolů pevně svázaných s péčí o děti mezi partnery se mírně liší. Ženy častěji než muži vyjadřovaly nespokojenost. Zároveň jak muži, tak ženy zmínili, že museli své současné zaměstnání přizpůsobit potřebám rodiny, ať už kvůli péči o děti, či o jiného člena rodiny nebo z finančních důvodů. S rostoucím věkem se rozdělení povinností mezi partnery vyrovnává. Na finanční stránky rodiny zaměřené šetření Příjmy a výdaje rodin s dětmi z roku 2015 ukázalo jako důležitou výpomoc ze strany širší rodiny na sladování práce a rodiny a zároveň na vycházení s příjmy. „Širší rodina se tak nejintenzivněji ‚mobilizuje‘ ve fázích rodinného života, kdy nukleární rodina z objektivních důvodů obtížněji než jindy zvládá uspokojit své potřeby...“ Pomoc od širší rodiny ve formě péče o děti je nejčastější u rodin s nejmladším dítětem do sedmi let věku dítěte a celkově všechny formy pomoci jsou intenzivnější v neúplných rodinách, kde je zvládání rodinných a pracovních povinností těžší z důvodů časové a finanční krize. [tamtéž: 107-108]

1.5.3 Zákonná opatření

Opatření rodinné a sociální politiky má značný vliv na možnosti rodin kombinovat pracovní a rodinné povinnosti. Současný systém sociálního zabezpečení a pracovního práva v ČR je zaměřen převážně na rodiny s nejmenšími dětmi. Konkrétně lze mluvit o mateřské a rodičovské dovolené, dávkách peněžité pomoci v mateřství, rodičovského příspěvku a ošetřovného. [tamtéž: 109]

Mateřská dovolená a rodičovská dovolená

Těhotné ženy mohou šest až osm týdnů před termínem porodu nastoupit na mateřskou dovolenou v délce trvání 28 týdnů či 37 týdnů v případě vícečetného porodu a zaměstnavatel je dle zákona povinen jejich nepřítomnost omluvit. Po skončení mateřské dovolené může: a) nastoupit zpět do práce a zaměstnavatel je povinen je umístit zpět na jejich původní pracovní pozici a pracoviště a pokud to není možné, tak je možné je zařadit dle platné pracovní smlouvy; b) pouze malá část žen se po porodu navrácí na pracoviště a nastupují na rodičovskou dovolenou. Důvodem pro preferenci rodičovské dovolené jsou nevhodné podmínky pro skloubení práce s péčí a též vlastní přání pečovat celodenně o nově narozené dítě. V době mateřské dovolené je matce vyplácena peněžité pomoc v mateřství a případně od sedmého týdne po porodu smí mateřskou dovolenou od ženy převzít otec dítěte nebo manžel matky a čerpat peněžitou pomoc v mateřství. [tamtéž: 109]

Na rodičovskou dovolenou nastupuje většina matek v ČR, a to v délce vlastní volby, nejdéle však do čtyř let věku dítěte (do roku 2018 pouze 3 roky). Délka období ovlivňuje rychlost vyplácení.¹⁴ Rodičovskou dovolenou může čerpat i otec dítěte od momentu jeho narození a také mohou čerpat oba dva rodiče současně ovšem jeden bez nároku na hmotné zabezpečení, zdravotní pojištění a dávky. Rodičovskou dovolenou je možné přerušit a opět nastoupit, například v případě nástupu do zaměstnání. Toto lze však učinit pouze se svolením a zaměstnanci nevzniká nárok na návrat na stejné pracovní místo jako v případě mateřské dovolené, ale zároveň zaměstnavatel nemůže jednostranně změnit pracovní místo či bezdůvodně ukončit se zaměstnancem pracovní poměr. Výzkumný ústav práce a sociálních věcí ve svém šetření narazil na skutečnost, že v českých rodinách čerpají rodičovskou dovolenou převážně matky, a to většinou minimálně do dvou, nejčastěji do tří let věku dítěte. Zároveň se neukázalo, že by ten, kdo pobírá rodičovskou dovolenou, zkracoval dobu celodenní péče u druhého dítěte. V šetření se také ukázal vliv vzdělání, kdy vysokoškolačky a ženy s maturitou tráví o několik měsíců méně na rodičovské dovolené než u žen s nižším vzděláním. [tamtéž: 109-110]

¹⁴ „Nárok na rodičovský příspěvek má rodič, který po celý kalendářní měsíc osobně, celodenně a řádně pečuje o dítě, které je nejmladší v rodině, a to až do vyčerpání celkové částky 220 000 Kč, nejdéle do 4 let věku dítěte. V případě, že nejmladším dítětem v rodině jsou 2 a více dětí narozených současně, má rodič nárok až na vyčerpání celkové částky 330 000 Kč.“ [MPSV 2019]

1.6 Rodina a práce u řidičů nákladní kamionové dopravy

Povaha práce řidiče má velký vliv na partnerské soužití a výchovu dětí. To je spojené s častou nepřítomností řidičů doma. Toto povolání je složitě slučitelné s rodinným životem. Zaměstnavatel požaduje po řidičích vysokou flexibilitu, a to díky náročnému časovému rozložení pracovního týdne podle vzdáleností, které musí „děláci za volantem“ zvládnout. [Sedláková 2008: 73]

Je tedy jasné, že tuto práci vykonávají převážně muži, kteří jsou v rodinách často viděni jako ti, co živí rodinu a správa domácnosti a výchova dětí je tedy odkázána na ženy. Partneři řidičů kamionu se proto musejí naučit vypořádat se s častou nepřítomností svých partnerů. Osvojí si tak dokonale multitasking, tedy uvařit, vyprat, uklidit, udělat s dětmi úkoly, vyměnit žárovku, opravit poličku, dojít se psem na procházku a provést drobné opravy na automobilu.¹⁵

Tento dopad ještě zhoršuje skutečnost, že většina dnešních rodin není ekonomicky odkázána na jednoho pracujícího, ale na dva pracující. Ještě složitější situaci mají ženy řidičky, které jsou odkázány na výchovu dětí jejich partnery a příbuznými. Vzhledem k dlouhé a nepravidelné pracovní době je pro řidičky těžké se práci déle věnovat. [Lively 2010: 128–129]

Mnoho řidičů také nemá vzhledem k některým státním svátkům a zákazům jízdy možnost dostat se domů na dostatečně dlouhou dobu, jak by si přáli. Často jsou tak nuceni přejet hranice státu do určité hodiny a to mnohdy nezahrnuje bezpečnou jízdu a dodržování předpisů. To se ale neděje vždy výhradně za účelem, aby se dostali domů, ale také aby se dostali včas na vykládku. Řidič se tak dostává do stresu, je nervózní a pod tlakem a toto se poté může promítnout do rodinného soužití.

„...v podstatě se člověk snaží dodržovat to, co má jo, jako. Né že by prostě, prostě jel tak, aby usínal za volantem nebo něco takovýho. To jako nehrozí tohle. [...] Já vám to řeknu takle. Když byste mela opravdu dělat tech osum hodin denně, tak.. tak do Marseille dojedete za štrnáct dní, jo a to si nemůže nikdo dovolit.“ [Sedláková 2008: 77]

Solidarita a týmová práce mezi řidiči (muži) na cestách se promítá i do rodinného života. Toto vede k snahám o větší participaci na výchově dětí a domácích

¹⁵ Tyto příklady jsem uvedl, protože taková je má osobní zkušenost s životem v rodině řidiče kamionu.

pracích. Za vyšší participaci také může uvědomění, že i jejich partnerky pracují a neměly by být na výchovu a domácí práce samy. [Lively 2010: 134]

Proč se tedy řidiči živí touto profesí, pokud jim to přináší stres, komplikované soužití s rodinou? Pro řidiče je lákavá svoboda plynoucí z volné pracovní doba.

„Ráno vstanu, já nevím, v šest, vyjedu a cítím, že se mi chce spát, takto prostě v osm hodin zase zapáchnu na parkoviště, na dvě hodiny si du lehnout a a je mi úplně jedno jestli se tam někde v kanceláři u nás stavijou na hlavu proč nejedu. Prostě se mi chce spát, tak to někde nerozbiju...“ [Sedláková 2008: 78]

Na základě výzkumu, zkoumajícího vliv profese řidiče kamionu na manželské a mimomanželské vztahy řidičů přepravující náklady mezi Hong Kongem a Čínou došli autoři k tomu, že více než dvě třetiny řidičů nevnímají žádnou změnu v partnerském vztahu předtím a poté, než začali pracovat jako řidiči kamionu. Pouze 14 % přiznalo, že se jejich vztah zhoršil a 16 % zaznamenalo zlepšení. Dvě třetiny respondentů pracují jako řidiči na hranicích s Čínou déle než 5 let a více než polovina (55 %) je mimo domov více než 11 dní v měsíci. Dvě třetiny nezaznamenaly žádnou změnu v komunikaci s rodinou a zbylých 32 % naopak pociťuje dopad jejich zaměstnání na rodinnou komunikaci. Zároveň polovina respondentů zmínila, že četnost rodinných večerů poklesla. Zajímavý je výsledek, že jedna čtvrtina zaznamenala zlepšení partnerského vztahu po zkušenosti s mimomanželským vztahem, což může být dáno tím, že se respondenti mohli cítit vinní, a tak se více snažili o zachování manželství. [Fung, Wong, Tam 2009: 241,243]

Zároveň 26 % řidičů přiznalo „druhou ženu/ přítelkyni“ v Číně a 17 % řidičů přiznalo, že v posledních 6 měsících navštívili prostitutku. Jediná korelace mezi kvalitou partnerského života a pracovními podmínkami byla doba jejich cesty do Číny (ne četnost, ani cíl cesty). Korelace mezi pracovními podmínkami a četností rodinných večerů a kvalitou komunikace v rodině nebyla výrazná, vliv na toto byl silně ovlivněn mimomanželským vztahem. Ti, kteří navštěvovali prostitutky, pociťovali problém v komunikaci s rodinou a partnerským vztahem. Zároveň téměř jedna třetina považovala za přijatelné mít mimomanželský vztah a pro 46 % řidičů je to toto nepřijatelné, 18 % si nebylo jisto. Dvě třetiny považovalo za neakceptovatelné, aby jejich žena měla milostnou aféru. (12 % by to akceptovalo, 23 % si nebylo jisto) Většina (83 %) by nedovolilo mít svým manželkám mimomanželský vztah, a téměř 2 %

řidičů by to akceptovalo, i když by u sebe považovali za nepřijatelné mít mimomanželský vztah. [tamtéž: 241-242]

1.6.1 Peněžní ohodnocení

Mnoho řidičů také zmiňuje jako přidanou hodnotu tohoto povolání příležitosti navštívit cizí země, i když poté mnohdy dodávají, že z cizích zemí vidí převážně silnice, dálnice a průmyslové zóny. Nejčastěji ale řidiči zmiňují, že nejdůležitějším faktorem pro výběr profese byly peníze, které si mohou vydělat. Samotná mzda není tak vysoká, ale řidičům jsou také vypláceny diety, na které mají nárok ze zákona, pokud pracují v zahraničí v rozmezí od 35 do 50 eur na den. Diety by měly pokrýt náklady na stravování, ale většina řidičů si schovává alespoň část diet a stravují se převážně z předvařených jídel a potravin nakoupených doma. [Sedláková 2008: 79-80]

Často se také firmy uchylují k nekalým praktikám a zaměstnancům tak dají oficiálně menší mzdu a stranou jim dají ještě neoficiální mzdu. Toto jim umožňuje za zaměstnance platit nižší sociální a zdravotní pojištění, což v dlouhodobém hledisku řidiče poškozuje. Například pokud řidič bude žádat o půjčku, onemocní anebo pokud ztratí práci. [tamtéž: 80]

Peněžní ohodnocení tak působí jako růžové brýle při výběru profese řidiče, ale po čase přichází vystřízlivění. Peníze jsou vykoupeny i přes zdánlivou volnost nesvobodou a nespravedlivým ohodnocením a nemožností podílet se kvalitně na chodu domácnosti. Toto však není jako u některých vrcholných manažerů vyváжено sociálním statutem a uznáním ze strany zaměstnavatelů. Ohýbáním a vlastním výkladem pravidel jsou přímo poškozeni ti, kteří jsou důležitým článkem tržního systému. Jak zmiňuje Sedláková: „...omezená či nefungující ochrana zaměstnanců, oslabuje vyjednávací pozici řidičů na pracovním trhu, ti si nemohou klást podmínky a účinně se bránit...“ [tamtéž: 79-81]

„Situaci nedostatku řidičů pak rozhodně nepomáhá v Česku zakořeněná praxe výplaty mzdy řidičům prostřednictvím diet. Řidiči, kteří jezdí pravidelně do zahraničí, tak dostávají od zaměstnavatele minimální mzdu a pak zákonem přiznané diety, které ovšem vůbec nemají být součástí mzdy. Řidiči si sice takto mohou přijít na nadprůměrný plat, ale kvůli minimální mzdě jsou znevýhodněni v případě zdravotních potíží, ztráty zaměstnání anebo při spoření na důchod.“ [Logistika 2017]

2 PRAKTICKÁ ČÁST

K výzkumu jsem zvolil metodu rozhovorů a jejich následnou analýzu. Hlavním cílem bylo zjistit, jaké rodinné a pracovní problémy řidiči zažívají a jaké jsou jejich strategie na zvládnání výchovy potomků, domácích prací, a odloučení od dětí a partnerek.

2.1 Použitý přístup

Při výběru přístupu jsem zvažoval kvantitativní metodu, ale od tohoto jsem brzy ustoupil z důvodu nevhodnosti vzhledem k tématu mé práce. Kvantitativní dotazník by mi nepomohl nahlédnout do života řidičů kamionu tak, jak to dokáže právě rozhovor. Nebylo by tak možné porozumět do hloubky problémům, které řidiči nákladní kamionové dopravy zažívají v pracovním procesu, odloučením od domova a problémech ve vztazích a výchově dětí.

Cílem nebylo položit všem respondentům identické otázky, ale pomocí metody polostrukturovaného rozhovoru získat bližší vhled do problematiky. Právě tento vhled není možné získat v literatuře, protože na téma řidičů nákladní kamionové dopravy nebylo mnoho napsáno, a ještě méně o problému sladění jejich pracovního a rodinného života. Zároveň mi rozhovory umožnily získat informace, které bych byl schopný získat i pomocí kvantitativního dotazníku. Jak jsem již výše zmínil toto téma je slabě probádané. Je třeba hledat spojitosti mezi jednotlivci a celkem. Zároveň není důležité obsáhnout velké množství respondentů tak, jako u kvantitativního způsobu. Není až tolik důležité konkrétní číslo, ale jak často a proč se daný jev vyskytuje. Je tedy třeba analyzovat jinými postupy než při kvantitativním přístupu. Tudiž nejde mluvit o nějakých pevně daných kategoriích do kterých získaná data řadíme. Jde spíše o hledání vztahů mezi jednotlivými výpověďmi respondentů, které jsou dále logicky řazeny do popisných celků. V analýze je možné používat výsledky z textů, rozhovorů a pozorování. Důležité je nezačít kvalitativní data kvantifikovat! [Šedová, Švaříček 2007: 13-16]

Cílem rozhovorů je porozumět pohledu samotných aktérů na jejich situaci, tudíž jak oni sami prožívají všednosti každodenní reality, jejich chování a jeho významu v jím přirozeném prostředí. Na významy událostí je možno nahlížet ze dvou pohledů. Emic, tedy perspektivy, která zachycuje význam událostí z pohledů jedince, a etic, tedy z pohledu jiné skupiny. Je také důležité zaměřit se na používaný jazyk. Příslušníci

jiných kultur, subkultur, ale i profesních a zájmových skupin, používají jiný jazyk, nebo používají různé slangové výrazy. Proto je nutné do tohoto jazyka proniknout, aby bylo možné těmto skupinám lépe porozumět. Toto nám pomůže lépe rozklíčovat pohnutky v nejrůznějších sociálních interakcích, které ani sami aktéři nejsou schopni vysvětlit. Zároveň je důležitá vysoká subjektivní účast badatele, která je důležitá pro pochopení skutečnosti. Také je podstatné si uvědomit, pro jaký kolektiv je výzkumná zpráva určena. Klíčové je vžití se nejen do života zkoumaných subjektů nutné pro pochopení zkoumaných jevů, ale také do uvažování budoucích čtenářů. Volba metodologického přístupu přímo podmiňuje výslednou podobu získaných výsledků. Je na badateli, aby přesně definoval výzkumný problém a základní výzkumnou otázku a na základě toho zvolil vhodnou metodu výzkumu. Volba kvalitativní metody by tedy neměla být prvním krokem. [tamtéž: 18-22]

Pro kvantitativní výzkum je základním principem výběr jasně definovaných proměnných a sledování jejich rozložení v populaci. Důležitá je znalost proměnných a zjištění jakým způsobem se proměnné k sobě vztahují. Oproti tomu podstatou kvalitativního výzkumu je sběr dat bez počátečních znalostí základních proměnných. Není také předem stanovena hypotéza a výzkum není závislý na předchozích teoriích jiných badatelů. Hlavním cílem je do hloubky prozkoumat určitý jev a poskytnout, co nejvíce možných informací. Výsledky z kvalitativního výzkumu je možné vztáhnout pouze na zkoumaný vzorek a v žádném případě by se neměly vztahovat na celou společnost či skupinu. Pro kvalitativní výzkum je tedy typický výběr tématu, analýza a interpretace dat a publikování závěrů výzkumů. Nelze tedy vnímat kvantitativní a kvalitativní výzkumy jako soupeřící přístupy, či jeden lepší jak druhý. Lze je spíše vnímat jako rozdílné přístupy s rozdílnými výsledky a je na badateli, aby zvolil vhodný přístup. Zároveň je možné kombinovat oba přístupy a získat tak to nejlepší z každého přístupu. [tamtéž: 22-27]

2.1.1 Sběr dat

Jedním ze základních způsobů sběru dat jsou rozhovory. Na pokládané otázky očekáváme smysluplné odpovědi. Tento vztah otázka-odpověď je běžný v každodenním životě, a proto někteří sociologové říkají, že žijeme v 'Interview society'. Ač se to může zdát nelogické tak sběr dat o životech lidí je z historického hlediska poměrně nová záležitost. Ačkoliv je pravda, že lidé odjakživa komunikují a zajímají se o životy druhých, což odlišuje lidi od ostatních živých bytostí. [Marvasti 2004: 14-15]

Respondentům byly v rámci rozhovorů kladeny otázky týkající se základních informací o délce jejich praxe, vzdělání, zda žijí v partnerském svazku a mají-li děti. Další otázky směřovaly na povahu jejich práce a způsob komunikace s rodinou, posléze jsem reagoval na odpovědi respondentů.

Co ale odlišuje rozhovor mezi jedinci a moderním výzkumným rozhovorem je založené na třech předpokladech. A to, jak Gubrium a Holstein zmiňují, na demokratizaci názorů, dualitu badatele a respondenta, a obraz respondenta jako nositele informací. Výrazem demokratizace názorů myslí Gubrium a Holstein to, že názor každého člověka na této planetě je právoplatný a součet těchto názorů by měl dát nezpochybnitelný obraz o realitě ve společnosti. S tímto by mnoho lidí souhlasilo, ale uvažovali bychom jinak pokud bychom zvážili, že může existovat malá skupina informovanějších a s větším vhladem do problematiky. Potom by byl sběr velkého množství dat zbytečný. Proto někteří kvantitativní sociologové sbírají informace od lidí s větší znalostí o zkoumaném jevu jako základ zdroje jejich výzkumu. [tamtéž:15-16]

Zároveň jsou také během výzkumného rozhovoru zformovány dvě odlišné role, a to role badatele a zkoumaného subjektu. Badatel je vedoucí diskuze a ptá se na otázky na které od respondenta očekává pravdivou odpověď. I když se toto zdá velmi logické, tak vzhledem ke kulturním zvyklostem, mentálnímu onemocnění, intoxikaci apod., může být realita trochu jiná. Respondent je vnímán jako zdroj informací, který může být díky správně položené otázce povzbuzen povědět více, nebo informaci vůbec nepředat. Tato praxe předpokládá, že respondent je limitován pouze na odpovídané otázky a dále se neangažuje, pouze badatel může z tohoto respondenta „vyčerpat“ informace. Zároveň pokud se zeptáme na otázku, na kterou lze odpovědět pouze ano-ne, tak lze zvážit, zda může být názor zkoumaného subjektu ovlivněn genderem badatele a případně prostředím. Představitelé pozitivistické sociologie by toto zvážili, ale vnímali by toto ovlivnění spíše jako důkaz kvality dat jejich rozhovoru. [tamtéž: 16-17]

Pro účely výzkumu byl zvolen polostrukturovaný rozhovor. Měl jsem předpřipravený set vytipovaných tematických okruhů, který sloužil pouze jako osnova. Mezi základní okruhy patřily otázky na délku praxe, zdravotní problémy, komunikaci s kolegy a rodinou, partnerský život a případné problémy.

Vlastní rozhovory probíhaly v podstatě stejně, ale pokládané otázky byly spíše reakce na odpovědi respondentů. Před každým rozhovorem byly účastníci seznámeni se všemi relevantními informacemi a byli poučeni o právu odmítnout účast ve výzkumu. Poté jim bylo k podpisu předáno prohlášení a souhlas účastníků s jejich zapojením do výzkumu. Zároveň byli dotázáni, zda si přejí změnit jméno. Veškeré rozhovory byly nahrávány a následně přepsány. Během rozhovoru jsem zároveň byl připraven zaznamenat si skutečnosti, které by nemohly být zaslechnutelné na nahrávce.

„...nemůžeme se spoléhat na to, jak si pamatujeme rozhovory. Na paměť se můžeme většinou spolehnout, když chceme obecně popsat a shrnout co různí lidé povídali. Nemůžeme si však pamatovat nebo poznamenat to, jak daný člověk dělá přestávky, kdy se nadychuje a zároveň není možné zapamatovat si rozhovor více lidí.“
[Silverman 1999: 161]

2.1.2 Analýza dat

Analýza probíhala metodou kódování. Všechny prepisy rozhovorů jsem vytiskl a postupně přiřazoval krátké značky. Cílem bylo rozřadit jednotlivé části (jevy) do pojmů tak jak to popisuje například A. Strauss a J. Corbin:

„Otevřené kódování je část analýzy, která se zabývá označováním a kategorizací pojmů... Během otevřeného kódování jsou údaje rozebrány na samostatné části a pečlivě prostudovány, porovnáním jsou zjištěny podobnosti a rozdíly a také jsou kladeny otázky o jevech údajů reprezentovaných.“ [Strauss, Corbin 1999: 43]

Tyto pojmy je tedy nutné seskupovat do větších kategorií a zredukovat tak počet různých kategorií na co nejmenší a přesto výstižný. Umístění jevů v kategoriích je třeba neustále přehodnocovat, zda nejsou příbuzné spíše k jiné kategorii.

„Jakmile jsme v údajích identifikovali určité jevy, můžeme pojmy seskupovat kolem nich. Tím snížíme počet objektů, s nimiž budeme muset pracovat. Proces seskupování pojmů ... nazýváme kategorizace. [Strauss, Corbin 1999: 45]

2.1.3 Respondenti

Z deseti dotázaných řidičů bylo ochotno se zúčastnit výzkumu celkem sedm. Základní informace o respondentech jsou dostupné níže. Ze sedmi respondentů žije pět v partnerském vztahu, z toho čtyři v sezdaném. Z těchto pěti respondentů byli dva rozvedeni. Ze všech respondentů, byl pouze jeden, který nemá aktivní partnerský vztah ani děti z předchozího partnerského vztahu.

Řidič č.1: Jiří

Řidič Jiří má dvě děti a žíví se jako řidič kamionu pět let. Začal pracovat z důvodu zájmu o automobily, finanční ohodnocení ale také hrálo roli. Nechtěl by se vzdát role řidiče, ale pokud by v budoucnu chtěl trávit více času s rodinou, tak by přemýšlel o nákladní dopravě po území České republiky.

Řidič č.2: Karel

Řidič Karel je svobodný. Práci řidiče kamionu se žíví dva roky a pro tuto práci se rozhodl hlavně kvůli penězům, aby splatil dluhy. V rozhovoru se vyjádřil o problematice stresu a hledání partnera jakožto řidič kamionu. Přál by si jednou najít partnerku, která by respektovala jeho profesi.

Řidič č.3: Pavel

Řidič Pavel je rozvedený, má dvě děti z předchozího manželství. K práci řidiče kamionu se dostal kvůli dluhům. Hlavním důvodem rozvodu byla jeho častá nepřítomnost doma vzhledem k povaze profese řidiče kamionu. Po splacení dluhů by uvažoval o změně profese, případně by rád jezdil kratší trasy, aby mohl trávit více času s dětmi. V rozhovoru zmínil problémy se stresem.

Řidič č.4: Petr

Řidič Petr je čtyřiapadesátiletý rozvedený muž. Má dvě dcery z minulého manželství. Momentálně žije s přítelkyní. Jeho hlavní motivace pro volbu této profese byly peníze. Má vystudovanou střední zemědělskou školu a jako řidič kamionu se živi dvacet šest let. Rád by se viděl se svými dcerami častěji.

Řidič č.5: Roman

Řidič Roman je vystudovaný zedník. Profesi řidiče kamionu vykonává již třicet let. Momentálně jezdí v Německu a převáží odpad. Je podruhé ženatý a má celkem čtyři děti, z toho dvě ze současného manželství. Současná žena se živi jako řidička autobusu. Momentálně přemýšlí, že by také přešel a stal se řidičem autobusu.

Řidič č. 6: Stanislav

Řidič Stanislav je šedesátiletý ženatý muž. Vystudoval strojní průmyslovou školu a má dvě dospělé děti. Jako řidič z povolání se živi dvacet osm let. Poslední dva roky se živi jako řidič autobusu. Za svou kariéru prošel od traktorů, přes tetry, kamiony Iveco, až po autobus ve společnosti FlixBus. Dle něj je stabilita rodiny řidiče kamionu dána z velké části manželkou, která pomáhá držet rodinu po hromadě.

Řidič č.7 Václav

Řidič Václav je dvašedesátiletý ženatý muž vystudovaný jako opravář zemědělských strojů. Má dvě děti. Začínal jako řidič na vojně, poté jako řidič autobusu, ale vzhledem k neshodám se zaměstnavatelem ohledně vhodnosti vozidla pro danou autobusovou linku zanechal práce řidiče autobusu v ČSAD. Následně nastoupil jako řidič kamionu také v ČSAD. Práci řidiče z povolání vykonává již čtyřicet let. Momentálně je doma na nemocenské dovolené kvůli potížím přímo spojeným s vykonáváním práce řidiče.

2.2 Výsledky výzkumu

2.2.1 Faktory pro volbu profese řidiče nákladní kamionové dopravy

„Já jsem chtěl bejt vždycky řidičem, to bylo moje přání. Prostě od mala jsem si přál být řidičem...“ (Stanislav)

Pro některé řidiče nebylo finanční ohodnocení důležitým faktorem při rozhodování o volbě profese. *„Ne, neřešil jsem ho. Já jsem jako nikdy moc neřešil kolik za to bude, ale hlavně aby mě ta práce bavila. A mě to bavilo. A moje velké přání bylo, když jsem začínal, mít tady zaparkovaný kamion a jet v pondělí do Anglie. A prostě ta finanční stránka byla až na druhej, ale nedokázal bych třeba dělat, já nevím, horníka, nebo malovat výkresy baráku. To si přála moje mamka, ale i kdyby za to bylo x peněz, mě by to asi nebavilo a asi bych to ani nechtěl.“ (Stanislav)*

Někteří řidiči zmiňovali, že finanční ohodnocení hrálo svojí roli, ale také pro ně byl nejdůležitějším faktorem zájem o automobily. *„Tak samozřejmě taky, jo. Ale spíš ten volant, no. Provoz, volant, auta a ve finále potom to došlo k tomu, že cizina, že jo. Podíváš se někam, kde normálně se nepodíváš. Když na to nemáš.“ (Jiří)*

„... vzhledem k tomu, v čem jsme vyrůstali my, že třeba ti rodiče neměli tolika peněz, tak jsem chtěl ty děti dostat do jiný fáze, než jsem vyrůstal já. Takže samozřejmě ta finanční odměna tam v tom roli hrála určitě velkou jako. Ale to že mám rád auta, jezdím rád, to jako je jasný.“ (Jiří)

Vztah k autům byl důležitý také pro řidiče Václava. O jeho cestě ke kamionu se podělil s nadšením: *„Tak já to jako třeba měl od mládí. Já už když jsem byl malý, ještě jsem chodil... Otec jezdil s traktorem v JZD jo, a to už mě ten volant jako držel. [...]to bylo moje životní to, jenom šofér, jo. Řídit, řídit, volant, to bylo moje. No, a tak jsem už jo, jak jsem v patnácti už, jako když jsem mohl na pionýra, hned jsem si udělal řidičský průkaz na pionýra. Učil jsem se v STS v Soběslavi. Tam jsme dělali řidičský průkaz na motorku v těch sedmnácti a na traktor. Tak hned zase když jsem mohl udělal jsem si tohle, jak mi bylo osmnáct, tak jsem zase si dělal řidičský průkaz na nákladní auto. Mě to jako bavilo, toleto bylo moje a jak jsem mohl k volantu. No a na vojně jsem se taky dostal k šoféřině. No a jak jsem přišel z vojny, tak jsem šel rovnou do ČSAD. To bylo snad už vrozené, že mě už od malinka ten volant mě táhl.“ (Václav)*

Vztah k autům více či méně vyjádřili všichni řidiči, ale ne pro všechny byl vztah k automobilům ten rozhodující faktor pro volbu této profese. Ovšem pro některé byly nejdůležitější peníze. „*Jasně. Protože já jsem byl vyučený v zemědělství a nebyly tam žádný peníze. Já jsem si v zimě, hlavně v zimě, nic nevydělal a byli jsme doma za pár korun. Nestačilo nám to ani na nájem na sídlišti. Řekl bych ze sta procent ty peníze byly šedesát až pětadesát procent motivace.*“ (Petr)

„*Já se za to nestydím, mně to jako nevádí vůbec. Byli jsme v krizi. Paní dělala za málo, já jsem dělal za málo a viděl jsem to jako dobrou cestu po revoluci to začalo se rozjíždět a bylo to dobře placený. Tenkrát na tu dobu. Já jsem první výplaty měl okolo dva a dvaceti tisíc a já jsem v družstvu měl dva tisíce pět set nebo tři tisíce, když byly prémie.*“ (Petr)

O proměnlivosti postoje k profesi řidiče kamionu se řidič Roman vyjádřil takto: „*No, když jsem začínal, tak jsem to dělat chtěl to mě to bavilo, lákalo a čím dál tím víc už to byly jen peníze. Já k tomu nemám žádný jako vztah, jak jsou někteří to šperkujou a mají to rádi. Já ne.*“ (Roman)

„*...a druhá věc je že po třiceti letech už ani nic jiného neumím.*“ (Roman)

Pro některé byla profese řidiče kamionu východisko z tíživé situace. „*Byl jsem mladej a blbej a půjčil jsem si peníze a pak jsem za to zaplatil. Spadnul jsem do, vyhlásil jsem bankrot a tím pádem, jak jsem brousil, tak jsem tam chodil věčně věků na šichty na víc, a ještě jsem měl melouchy. Z melouchu jsem dělal zahradničinu. Takže jsem byl ještě v oboru ale furt to nestačilo. Furt jsem měl málo, abych měl něco pro sebe a tady prostě jsem zaplatil, co jsem potřeboval. Vlastně diety, co jsem měl, tak ty jsem měl konečně pro sebe.*“ (Karel)

Na otázku, zda šlo hlavně o to splatit dluhy vzápětí odpověděl takto: „*Přesně. Ale moje motivace byla to, že mě baví strašně řídit. Já, když jsem dělal toho brusiče a měl jsem volno, tak jsem rozvázal kluky, kamarády, kamarádky po diskárnách. Odvezl jsem je a zase přivezl. To jsem zase dělal jako co mi dali to mi dali. Já jsem to prostě dělal proto, že mě baví řídit. A to je vlastně to, co mě tady drží. Kdyby mě měly držet peníze, tak v Čechách nejsem.*“ (Karel)

Toto si vysvětluji tím, že v tíživé situaci řidič Karel hledal lukrativnější práci, aby mohl splatit dluhy. S největší pravděpodobností lze říci, že kdyby neměl zájem o automobily a v místě jeho bydliště by se objevila lukrativnější pracovní nabídka tak by se s největší pravděpodobností k řízení kamionu nedostal. Lze tedy říci, že profese řidiče kamionu byl pouze nástroj ke splácení dluhů a hlavním faktorem při výběru povolání pro něj byl zájem o řízení a automobily.

Podobnou situaci jako Karel popsal i řidič Pavel. Nejdříve na otázku, co ho přivedlo k profesi řidiče kamionu odpověděl jednoslovně „*dluhy*“ a že existence dluhů byl důležitým faktorem pro volbu profese. „*No hele jakoby asi z větší části jo. Já jsem předtím makal ve fabrice a půjčil sem si prachy, a tak nějak jsem to nezvládl a potřeboval jsem víc. Ale na kamionce se dají vydělat docela rozumný peníze. Ale tak řízení mi nevadí a auta mám docela rád.*“ (Pavel)

Respondenti také naznačili, že pro ně byla při výběru povolání zkušenost z vojny, případně vyučení jako opravář zemědělských strojů anebo práce se stroji ve fabrice. Celkově jsem u všech respondentů zaznamenal nadšení technikou obecně. Zároveň také řidiči zmiňovali, že pro ně bylo lákavé i cestování po světě.

2.2.2 Rodinný život

2.2.2.1 Výchova dětí

Výchova dětí je v rodinách dotázaných řidičů kamionu vždy na partnerkách. Vzhledem k nepřítomnosti otců kamionáků v domácnosti tak veškerá příprava do školy a dělání úkolů spadá na matky a širší příbuzné. Otcové pouze příležitostně vypomáhají o víkendech. Z výpovědí řidičů však nelze říci, že by bylo pravidlem, aby s výchovou pomáhali každý volný víkend. Zároveň respondenti uváděli, že děti hlavně v mladším věku, intenzivně vnímají nepřítomnost otce v domácnosti. Dále uváděli, že si uvědomují, že veškerá výchova dětí je na manželce.

Řidič Jiří uvedl, že se manželka se synem učí každý den a on vypomáhá o víkendu. Zároveň mu však přítelkyně nenaznačila, že by měl profese řidiče kamionu zanechat. „*No, tak jsou věci, který úplně manželka nezvládá jako jsou třeba věci z matiky tak to samozřejmě dělám já dá se říct o víkendu. Málo kdy ale jo. Jako převážně je to na manželce, nebo na ženě no ona ještě není manželka, ale převážně je to na ní. Převážně všechno obstarává jakoby ona, co se dětí týče teda.*“ (Jiří)

„Hele neříkala. Ona mě do toho netlačí, nechává mě jakoby v té práci. Nechává mi jakoby volnou ruku. Prostě když chci jet, jedu třeba na víkend a vím o tom, a tak se rozhoduju sám, jestli pojedou tu práci, kterou mi dají, anebo nepojedu. [...]spíš se jako domlouváme, než že bychom měli nějaký rozpory v tom, ale domluvíme se vždycky. Říkám, jsme spolu dostatečně dlouho na to, abychom prostě věděli kam, kde jsou nějaký meze toho, jak se prostě k tomuhle stavit. Jako důležitý je se prostě domluvit, jak říkám prostě. Znáš spousta případů, kdy to ta ženská nevydržela a neříkám že to vydrží věčně, ale pět let to drží. Říkám vždycky jsme se domluvili. Prostě když jsem chtěl jet, jel jsem a když jsem nechtěl, tak jsem to odpískal.“ (Jiří)

V této části rozhovoru zdůraznil řidič Jiří důležitost komunikace s přítelkyní přispívající ke stabilitě rodiny, hlavně kvůli preferenci rodiny před prací. Později se také zmínil, že jeho dědeček se živil jako řidič nákladní dopravy a že ho to pravděpodobně ovlivnilo. Má další otázka směřovala, zda bude vést svého syna k tomu, aby se stal řidičem kamionu. *„No, ono je to jako docela těžký na tohle odpovědět, kam směřovat syna. Jako sám víš, jak to ty děti potom mají. Přejde puberta a tohle to škola. Bude chtít nějaký zaměření a půjde si stejně kam chce. Jako úplně ho nedonutíš někam. Jako když se šprajcne, tak se šprajcne. Je to dítě žejo, ale jako nepovedu ho k tomu asi, když prostě uvidím že ne, tak ne. Jako tlačit ho do toho určitě nebudu. Ale zase z mého pohledu na druhou stranu si říkám, spousta mladých lidí vychodí jednu, dvě, tři, čtyři vysoký školy, má maturitu a pak si jde stoupnout za pokladnu v McDonaldu. Za patnáct tisíc. Tak prostě ať mi někdo vysvětlí, na co ty školy tyhle ty vysoký by měl mít, když si pak sedne za dvacet do kanclu žejo.“ (Jiří)*

Také pro něj je důležité naplánovat si a zvážit kdy přijet domů. Na základě toho, jak to v rozhovoru popsal, jsem usoudil, že je pro něj lepší přijet druhý den odpočatý a tím tak přispět k rodinné pohodě. *„Když se vracíš na pátek a jedeš devět hodin, jako já třeba teď jsem vyjížděl ve dvě ráno, vracel jsem se domů, přijel jsem ve dvě odpoledne. A vím, že bych to nedojel, tak co je pro tebe v tu chvíli lepší. Zastavit, udělat tu pauzu a dojet, já nevím, třeba plácnu ty tři hodiny druhýho dne. Přijedeš v sobotu ráno, ale přijedeš vyspalej, že jo. Nemaikal jsi celej den, takže budeš úplně v klidu, budeš mít náladu na děti, jo, na to něco doma udělat, a to je pro tebe lepší než to honit v ten pátek, kdy seš, deset hodin řídíš, dvanáct nebo třináct hodin na nohou a přijedeš domů, já nevím, ve tři, ve čtyři odpoledne a seš úplně knockout. Tak teď, co je lepší, musíš zvážit jakoby, jestli přijedeš domů být unavenej, protivnej, vykoupat se a jít spát, anebo to odložit, přijet v sobotu ráno v klidu, vyspalej a akorát si dát s dětma snídani. Ty jsou*

překvapení, že si doma. Je třeba vždycky zvážit, co je lepší pro tebe.“ (Jiří) Obdobné strategie volí i ostatní řidiči ze stejného důvodu jako Jiří.

To, jak vnímaly děti, že táta není doma a zároveň jak mu pomohla profese k umožnění vzdělání svých dětí, popsal řidič Stanislav: *„Hele jako trošku si to určitě uvědomovaly, protože ty jiný rodiny měly toho tátu víc, ale zase do budoucna to přineslo takovej ten vztah jakože trošku vzácnější, že jsme se na sebe víc těšili a trošku ta větší práce s tou rodinou byla na Vladce, která vlastně souhlasila s tím, že jsem dělal práci, kterou jsem měl rád, která mě bavila a i to přineslo třeba pak ve výsledku nějaký to finanční zhodnocení, že ta rodina se jako, bych řekl, zabezpečila, že pak, když šly ze středních škol na vysoký, tak že jsme jim mohli oboum vlastně jakýkoliv vzdělání, jaký si přály.“ (Stanislav)*

Zároveň také zmínil že byl důležitý kontakt dětí s ostatními rodinami řidičů kamionu: *„A hlavně třeba u nás to bylo i daný tím, že vlastně můj brácha dělá stejnou práci, jezdil s kamionem 20 let. Další bratranec jezdí s kamionem taky teďkon 20 let. [...] Takže i ta rodina, když se scházela, tak ty děti věděly že prostě i ti druzí tátové i když jsme se kamarádili s vašima, že to není úplně až takovej extrém, že v těch rodinách je spousta kterých fungujou v tom dobrom i když ten táta třeba odjíždí přes ten tejden pryč.“ (Stanislav) Dále o tom, zda by si přál, aby jeho syn byl řidičem kamionu. *„Ne, přál jsem si třeba, kdyby šel na automobilní průmyslovku a zabezpečoval třeba, já nevím, diagnostikou aut, nastavování motoru a takovýhle a když jsme byli v Budějovicích se kouknout, tam je vlastně čtyřletý obor, tak jsem vlastně cítil, že ho to nepobralo. Nepobralo ho to od začátku a pak si vybral vlastně [...] šel na ty zabezpečovací systémy, na tu informatiku do Tábora a dneska Honza je inženýr a je spokojenej.“ (Stanislav)**

O tom, že nemohl prožít důležité události s dětmi se zmínil řidič Pavel: *„Jo, hlavně ona. Tak já byl pryč. Jako by o víkendů jsem se snažil, ale když přijedeš třeba v pátek odpoledne, tak si jdeš lehnout a vidíš je až ráno třeba. Takže něco doma opravíš, složíš třeba skříňku, a tak. No a pak si chvilku pohraješ s dětma, já nevím, zeptáš se co přes týden. Jako ale nejsi s nima. Vlastně jsem neviděl ani besídku ve školce. Hlavně ten starší mi teď často říká o tom, jestli třeba půjdeme spolu na fotbal a já prostě vím, že se nevrátím, protože tou dobou budu ještě třeba příklad stát v Německu.“ (Pavel)*

Výchova dětí, dle výpovědí respondentů, koresponduje s modelem muže živitele a ženy, která se stará o výchovu dětí. Takto to bylo převážně u rodin s mladšími dětmi. S rostoucím věkem dítěte se rodina posouvá spíše k egalitárnímu modelu rodiny. Péče a rodinné povinnosti však nejsou rozděleny rovnoměrně, což odráží současnou situaci v českých rodinách. Respondenti i přes to, že peněžní ohodnocení už není takové, jaké bývalo v poměru k cenám zboží, uznávají, že jim pomáhají finančně zajistit potřeby rodiny, vzdělání, ale i nejrůznějších koníčků a jsou schopni si tak zvednout životní standart.

2.2.2.2 Chod domácnosti

Vzhledem k tomu, že řidiči nejsou mnohdy i několik týdnů doma, je jejich možnost obstarávat chod domácnosti, jako jsou drobné opravy, placení účtů za elektřinu, plyn, nájem, a podobně, silně ovlivněna. Proto jsou téměř pokaždé tyto činnosti převedeny na partnery a případně příbuzné, či známé. Důležitá je také míra samostatnosti a zručnosti partnera či příbuzného. Zároveň je také důležité si uvědomit, že řidiči nemohou v případě nečekané události být rodině nablízku. Toto vše přináší větší zátěž na rodinné příslušníky.

Zároveň veškeré opravy a nákup a dopravu nového vybavení zařizuje žena. Výpovědi respondentů se rozdělovaly partnerky na dvě skupiny dle míry samostatnosti a zručnosti provádět drobné opravy a úpravy domácnosti. „*I to objednávala do bytu žena. (mluví o opravách v domácnosti) Když bylo třeba v bytě cokoliv udělat, a já bych to rozumově, nebo umělecky nezvládal tak to objednala ... nějakou opravu, co se stalo, nebo nějaký nový vybavení to většinou dělala ona.*“ (Petr) Na otázku, zda exmanželka něco sama opravila, se vyjádřil takto: „*Na to nebyla moc. Ona byla na zahrádku a byla na vaření, ale nebyla na to, aby vzala do ruky šroubovák moc jako.*“ (Petr)

„*Samozřejmě když třeba umřel tchán a bylo třeba zařizovat věci okolo pohřbu, to se stalo někdy 2006, nebo 2005, jestli si vybavuju. No, tak holt jsem nezařídil nic a všechno bylo na paní a na tchýni, ty to musely vyběhat. Pohřeb a nějaký ty věci okolo toho, vybrat nějaký ty věci, co se vybírají. Když to řeknu blbě, včetně toho vlastního pohřbu jo, a potom nějakou tu hostinu pro pozůstalý, tak když jsem, jako že jsem to mohl zařídit já a lepší i třeba, tak jsem to nemohl dělat, žejo, nebyl jsem doma. Já se vrátil a byl jsem rád, že jsem ten pohřeb v jednu hodinu absolvoval a v noci jsem odjížděl pryč zase, jo.*“ (Petr) Na otázku, zda si uvědomoval, že jeho nepřítomnost přinášela větší nápor na ženu, odpověděl takto: „*Určitě, no. Svým způsobem jo, no. Ale*

nikdy jsem to nedostal sežrat. Na tom, že spolu nejsme, nemá vinu moje práce.“ Na podotázku, zda toho nelitoval, že se žíví jako řidič kamionu odpověděl: „No nelitoval. Asi většinou ne. Já jsem s tím byl smířenej, že to tak bude.“ (Petr)

Řidiči v delším manželství zmiňovali, že jejich manželky, ale také děti jsou smířeni s tím, že jejich manžel/otec není často doma. Ovšem zmiňovali, jak při delším odloučení dojde ke stesku, a to převážně u menších dětí. Stabilita rodiny se zdá být dána převážně tím, jak jsou ženy schopny zvládat nepřítomnost muže a jak jsou schopné se s různými nástrahami života vypořádat. Toto potvrzovali i respondenti. *„No, asi jo, jinak je to. Samozřejmě to záleží na obou, ale jsou hodně samy ...“ (Roman)* Na otázku, zda je důležité, aby manželky řidičů kamionu byly samostatné, odpověděl takto: *„Žena si vymění klínovej řemen v autě, všechno. Tady ta se naučila se o sebe postarat. To jo no, opravdu musí bejt.“ (Roman)*

Zároveň je do chodu domácnosti možno zapojit širší rodinu a ulehčit tak zátěži ženy. Respondenti také využívají služeb kamarádů v případě, že jsou na cestách a problém není schopen řešit nikdo ze širší rodiny. *„Jo, dělal jsem to o těch víkendech, prostě i třeba za pomoci já nevím bráchy nebo našich, protože my jsme tady zezačátku bydleli všichni. Takže zase na tu údržbu toho baráku a tu práci okolo jsme těch lidí měli víc.“ (Stanislav)*

„...velká rodina to snáž zvládne. Každěj udělal kousek tý práce. A ta velká práce jako třeba řezání dříví to se nechávalo na ty víkendy, když jsem byl doma.“ O zvládání problémů, které kvůli vzdálenosti nemohl opravit sám, se podělil s těmito slovy: *„...není situace, která vyžaduje okamžitý řešení. Jasný, když třeba by došlo k nějakýmu technickýmu problému na baráku, přestala by téct voda, nebo něco takového. Tak to jsem dokázal přes kamarády, jakože kamarád přijel, opravil to, že ten barák mohl fungovat. To je třeba v našich podmínkách nejzásadnější věc. Musí téct voda a jít proud. A tyhle ty věci jsme měli obstaraný přes kamarády.“ (Stanislav)*

Zapojení širší rodiny a kamarádů by mohlo být klíčové v případech kdy jsou řidiči mimo domov déle jak měsíc. Je však možné některé věci manželky naučit, pokud disponují vyšší mírou samostatnosti a zručnosti.

„Jezdili jsme to nějak víc jak půl roku skoro tři čtvrtě roku tejdén co tejdén jsme jezdili z Bratislavy do Španělska do Pampelony. Tejdén co tejdén se to točilo ve dvojce. To jsem na kamionce začínal. To se nemusely ještě být takový dlouhý pauzy. Přijeli v sobotu ráno a v neděli večír jsme odjížděli a ta pauza stačila. No, a to jako tři čtvrtě roku tejdén to tejdén, to už jsem říkal manželce tak ještě tě naučím lézt do studny, aby sis vyměnila koš, když ti nepoteče voda a už si budeš dělat všechno, protože to jsem si jako doma neškrtl.“ (Václav)

„To už bylo tři čtvrtě roku opravdu všechno na ní. Je fakt že ten víkend tu sobotu jsme přijeli, tu jednu noc jsem byl doma v tejdnu, jinak celej tejdén pryč, ale to bylo tři čtvrtě roku. Ono pak ten kšeft nějak padl, zkrátka se to přestalo jezdit. No, ono to bylo i dobře, že jsme se na to už i těšili, aby to skončilo.“ (Václav)

Některé věci řidiči nechávají až na návrat z cest.

„No, hele řešíme to spíš tak, že to všechno řeším až když přijedu. Ale ona je jako by relativně šikovná, takže ona všechno jako by co se týče domácnosti zvládne sama a zbytek až když přijedu no. Jako spousta známejch pomáhá tak je tady kolega, vlastně její brácha tak ten jezdí taky u nás a ten, když je doma on tak pomůže on a opačně no.“ (Jiří)

Jak jsem již jsem zmínil na začátku této podkapitoly, nepřítomnost řidiče doma neumožňuje plně se angažovat jak ve výchově dětí, tak na chodu domácnosti. Charakter práce řidiče kamionu předurčuje rodinu k nukleárnímu modelu rodiny, kdy muž je živitel rodiny a jeho hlavní role je výdělek peněz a na ženu je odkázán chod domácnosti a výchova dětí. Tento model více, či méně ovlivňuje možnosti ženy ucházet se na trhu práce o takový typ zaměstnání, kde si ženy nemohou volit poměr mezi prací a péčí o dítě. Tomuto nepřispívá ani rodinná politika České republiky. Rodiny řidičů kamionu pak mohou být odkázány na pomoc příbuzných, pokud se žena chce realizovat na trhu práce.

Pokud se například zdravotní stav partnera, či příbuzného zhorší nabízí se možnost omezit či změnit práci tak, aby mohl řidič trávit více času doma, případně změnit práci úplně. „...byl jsem málo doma a děda začal mít zdravotní problémy, a tak nějak jsem to začal přehodnocovat už třeba tak, že nechci se vzdát ježdění, ale ubral jsem toho zahraničního ježdění, že jsem se sice vrátil do Comettu jezdit s autobusem a jsem každý den doma. Jsem tady po ruce a zájezdy jezdím jenom občas. Ta doba přišla, bych řekl, až po tom, když se nám obě děti vdaly a oženily a Vladka tady zůstala sama a začal nám trochu zdravotně klampírovat děda. I jsem jako už cítil taky, že ty peníze byly vždycky příjemná věc, ale pro mě to nebylo až tak rozhodující a zjistili jsme, že už tolik nepotřebujeme. Že třeba neumřeme jako milionáři, ale že si budeme žít z nižšího platu a že nám to stačí.“ (Stanislav)

Respondenti se shodli na tom, že na cestách nepřemýšlí nad tím, že by se doma mohla stát nějaká tragická událost, či že by je mohla opustit partnerka. Někteří však přiznali, že je občas taková myšlenka napadne, a to převážně při delší stereotypní jízdě na dálnici. V rámci duševního zdraví se tak snaží na podobné věci nemyslet. Zároveň si ani tolik nepřipouští, že by se jim mohlo na cestách něco stát. Také zmínili, že až budou starší, tak by byli rádi více doma. Takto uvažují i kvůli tomu, že už nebude třeba finančně zabezpečovat děti a celkově by řidiči rádi trávili více času doma. Řidiči by byli ochotni vzdát se mezinárodní kamionové dopravy a jezdit vnitrostátně či pouze přeshraničně, nebo začít jezdit s autobusem. Část respondentů však také poznamenala, že někteří řidiči to mají přesně opačně a rádi by jezdili více a byli méně doma.

2.2.2.3 Komunikace s rodinou na cestách

Respondenti nejčastěji využívají ke komunikaci s rodinou telefonní hovory a SMS zprávy. Sociální sítě a video hovory využívají spíše mladší respondenti. Řidiči také zmiňují vyšší dostupnost prostředků komunikace. Možnosti a cena komunikace napříč kontinentem je mnohem levnější a s rodinou je možné komunikovat kdekoliv, což dříve nebylo možné, protože mobilní telefon nebyl mezi řidiči rozšířen a na čerpacích stanicích bývala pouze telefonní budka.

„No, tak když nemám čas, tak třeba smsky, ale jinak se snažím alespoň zavolat přes telefon. Ale občas i Skypuju, tak člověk ty děti alespoň vidí...“ (Pavel)

„Dřív, no, někde budku, kartu a zavolat ještě k sousedům a ti mi jí zavolali, no to bylo komplikovaný. Dneska samozřejmě internet, dneska to funguje přes Facebook, přes Skype, přes WhatsApp si voláme několikrát denně.“ (Roman)

Možnosti komunikace dle respondentů umožňují udržovat stabilnější vztah s rodinou. *„No já myslím, že jo, že jak s dětma, tak manželkou přes tohle můžu komunikovat a nic to nestojí, takže dobrý. Dřív to bylo samozřejmě za prvé to stálo peníze a zadruhé byl to problém. Je to rozhodně lepší, než to bejvalo.“ (Roman)*

„Messenger, Skype, video hovory. Ne, samozřejmě když jedu, tak to nejde používat jo, takže máš v autě Bluetooth a třeba dvě hodiny telefonuješ. Jo, tak když někde zastavím na pauzu, udělám někde třeba víkend, tak video hovor, messenger, cokoliv. Cokoliv je momentálně online dostupný.“ (Jiří)

Někteří řidiči však komunikaci přes internet nevyužívají. *„Ne, přes internet nikdy jsme jako moc nekomunikovali. Přes telefon jsme si zavolali nebo poslali esemesku.“ (Stanislav)* Na otázku, zda cítil potřebu vidět rodinu alespoň na obrazovce během video hovoru byla odpověď takováto: *„Asi ne, protože musím říct, že mě tohle jako moc nebaví sedět u toho počítače a koukat na ten počítač. Ne, takovou myšlenku kolegové zkoušeli, ale já jsem se s tím nějak nepotkal. Necítil jsem tu potřebu.“ (Stanislav)*

„Já jsem se rozváděl 2007 a tou dobou jsme ještě takových vymožeností moc neměli, takže spíš jenom po telefonu no. Když se něco stalo, tak jsme byli domluvení, že pokud nebude nic závažného, takže krátkou esemeskou dám vědět, kdy se vrátím, nebo jak to probíhá, nebo že je všechno v pořádku. A že bysme měli nějaký rozhovory třeba jsou chlapi, kteří maj pětadvaceti minutovej rozhovor. Já jsem to takovýhle věci nikdy nezažil, protože tenkrát o penězích to taky bylo ten telefon. Telefon dneska, to jsou nastavený tarify třeba mezi sebou zdarma řidiči, jo. Tenkrát se to platilo všechno z mojí kapsy. To, co jsme provolali, jsme provolali a když bych [...] ještě jsem měl jenom služební telefon. Tak když bych to provolal navíc, tak to byly dardy tehdy ty peníze za ty pohovory. Takže jsem jí říkal: „Hele já ti během tejdne zavolám, nebo ti dám potom vědět, když se vracíme.“ (Petr)

„Já vzhledem k tomu, že jsem technickéj antitalent, tak jako mám třeba tablet, mám třeba emailovou adresu, ale abych se přiznal tak ji nerad používám, protože mám problémy to vůbec to vyvolat. Navíc si svůj email dodneška nepamatuju ani pořádně z hlavy.“ (Petr)

„...s rodičema přes telefon, občas tam zajedu. S prarodičema, když jezdím okolo, tak je vždýcky vytroubím, to mám povinnost, aby věděli, že jsem v pořádku, když jedu tam i když jedu zpátky.“ (Karel)

Jedním z důvodů čtenějšího využití telefonních hovorů a SMS zpráv může být nutnost větší technické zdatnosti pro efektivní používání sociálních sítí, emailu a video hovorů. Starší respondenti také zmínili, že ke komunikaci s rodinou necítí potřebu video hovorů. Toto si vysvětlují většinovým poměrem respondentů ve věkové hranici nad 35 let. Dle slov respondentů není problém se zadarmo dostat na internet díky dostupné Wi-Fi na každém větším parkovišti. Řada z nich vozí notebook, tablet či smartphone, proto ani nedostupnost zařízení pro komunikaci po sociálních sítích a obecně po internetu není důvodem proč řidiči tento způsob komunikace nevyužívají.

Řidič Stanislav také zmínil roli telefonu ve výchově. Telefon mu pomohl informovat se o situaci doma a zapojit se do rozhodnutí. *„...ale zase už díky telefonům, tak jsme to tak nějak prožívali, si myslím, jako společně i když já trochu na dálku.“*

2.2.2.4 Rozvod

O detailech rozchodu s partnerem se semnou podělil jak řidič Pavel, tak řidič Roman a Petr. Jejich rozhod přímo souvisel s výkonem profese a nedostatkem času stráveného s rodinou. Ani u jednoho řidiče se partnerka nezmínila, že by měli profese zanechat a trávit více času s rodinou. U řidiče Pavla jsem na důvody rozvodu narazil při otázce, kdo se staral o chod domácnosti. *„Prostě jsem nebyl doma, a tak to bylo na ní, no a její brácha občas pomohl. No a potom si našla kamaráda, no. Už ji to prostě asi nebavilo bejt na všechno sama. No, to už bude skoro čtyři roky. No, a hlavně kvůli klukům jsme se snažili to nějak zvládnout, takže jsem se snažil bejt víc doma, no víš jak.“* Později dodal: *„No, tak jako by vydrželo to tak půl roku, ale prostě je to těžký, jako někdy ti to prostě nevyjde a seš doma málo. A pak jsme se rozvedli. (Pavel)*

Na otázku, zda mu někdy bývalá žena řekla, aby práce zanechal odpověděl: „*Hele jako zezačátku ne. Ke konci toho manželství jo, ale tak co já bych mohl dělat. Jít do fabriky a domu nepřinést nic. To není jenom jídlo, ale taky se musíš nějak oblíkat a dětem něco k Vánocům a takhle. To prostě nejde nic nekoupit.*“ (Pavel)

Většina respondentů se shodla na tom, že četnost rozvodů u řidičů kamionu je velmi častá a není to nic neobvyklého. Zároveň vysokou rozvodovost dávali do spojitosti s častou nepřítomností doma. „*Taky si myslím, že je u těch řidičů taky hodně známá věc, že se hodně rozváděj. Že hodně procent těch kluků zůstane nakonec žít s někým úplně jiným, nebo že zůstanou sami, hlavně ti starší. A to, že ta rozvodovost, to si myslím že to má s tou prací jako něco společného. No, to je ono. Ten čas strávenej mimo tam hraje jako hodně roli.*“ (Petr)

O svůj životní příběh se řidič Petr podělil po mé otázce, zda ve vysoké rozvodovosti hraje dlouhé odloučení od rodiny. „*No určitě, protože ta ženská je tam pořád sama. Tak jako to fungovalo u mě. Dokud byly děti malé a bylo třeba se s nima učit a dělat s nima třeba úkoly do školy, odvést do školy, zajistit jim obědy a podobná starost s nima se večer třeba něco naučit, tak ta paní byla vytížená. Ale pak, když bylo holkám sedmnáct, osmnáct, jedna školu skončila a druhá byla v posledním roce gymnázia, tak najednou toho volného času pro tu paní bylo dost. S dětma už se neučila, známky jim kontrolovat nemusela. Do školy je nevozila. No a pak ten volnej čas záleží, jak ta ženská využije. Moje paní to chvilku vydržela a pak ho využila tak, že si našla jiného kamaráda, který k nám chodil domů. No a pak přišel rozvod žejo. To tak bývá u těch řidičů, no. Měla toho času tak dost, že postupně člověk, který ze začátku neví nic a všichni okolo to věděj a dozví se to jako já poslední. Jako ten největší blbec.*“ (Petr)

„*A hlavní vina, která zazní z jejich úst je ta, že když si tady pořád nebyl, tak mě to tady samotnou potom nebavilo a tady to jsem potřebovala tady udělat a ty si tady nebyl a támhleto jsem potřebovala zařídit a on mi to zařídil, on byl ke mně hodnej. A najednou je to jedna s jednou a jsou to dvě. A jedna jsou tři a jedna jsou čtyři a pak je to dohromady je konec. A takhle někteří řidiči končej. Hodně řidičů takhle si myslím.*“ (Petr)

Na otázku, zdali by byl ochotný dělat jinou práci, aby mohl být více doma, byla odpověď řidiče Petra takováto: „*No, mohl bych ji dělat. Mně to nevadí. Mně nevadí manuální práce, ale zase by to muselo bejt tak, že už bych třeba domů nepřivezl tolik peněz vydělanejch. [...] Dělal bych třeba ve firmě, kde by mi platili sedmnáct tisíc čistýho. A teď je otázka, jestli by se to taky líbilo té paní, když si mezitím zvykla na jiný peníze, no. Je otázka, když ženskéj domů budete nosit osm let čtyřicet čtyři tisíc, pak ji po osmi letech najednou řeknete, no teď ti budu nosit dvacet. A musíš s tím vyjít. [...] můžu dojíždět do Sezimáku do Kovosvitu, nebo můžu dojíždět a dělat v Bechyni v keramičce, kde se vyrábějí záchodový a umyvadlový sety, pisoáry a já můžu na té lince klidně dělat. Mně ta práce nevadí. Ale jde o to, že jsem ženatej a mám doma nějakou paní. Ta paní má doma na starosti vedení domácnosti a ona mi řekne: ‚No heled, to tam asi budeš dělat za míň, ne?‘ Já řeknu ano. A žena na to: ‚Tak to ne to já bych nevyšla. To by nám nevyšlo na splácení. Za to bysme nemohli tajhle třeba holka chce jít na vysokou školu do Prahy a za jaký peníze ona tam bude platit tu kolej, a to učení jako.‘ A je problém v penězích.“ (Petr)*

„*To není jenom o tom, že ten řidič by byl línej a nebavilo by ho nic jinýho, než točit volantem. Já si myslím, že ten problém bude spíš v tom, že ta práce třeba pokud nejsem vyloženě bankovní poradce, nejsem vyloženě nějakej finanční makléř, tak samozřejmě nebudu nikdy dělat tady třeba manuální práci na soustruhu, nebudu nikdy dělat za čtyřicet pět tisíc. Ale musím počítat s tím, že ji budu dělat třeba za dvacet tři. Což je polovička jo. No tak to doma nadnesu. Jsem málo doma a nelíbí se ti, že tady nejsem. Tady je třeba plno oprav, já tady nejsem a nadáváš na mě. Tak já tu práci změním a budu tady každý den s tebou, ale všechno má své, no.“ (Petr)*

Důvod rozvodu byl podobný i u řidiče Romana. „*Našla si chlapa jinýho. Byl jsem málo doma.“* Dále na otázku, zda to byl ten hlavní důvod a zda je to běžné mezi řidiči kamionu, odpověděl: „*Byl. Naprosto. Velmi často, bych řekl.“* Zároveň také potvrdil, že mu bývalá žena nikdy nenaznačila, aby byl více doma. Na otázku, zda ho tato zkušenost nějak poznamenala, odpověděl: „*Ne. Jako holky se, no, prostě mi je nechtěla ani půjčovat. Já jsem o ně nebojoval, takže jsem se s nima nestýkal vůbec. No, ona pak nějak začala fetovat, nakonec jí děti vzaly, takže jsem se s nima zase dal dohromady takže dobrý. Nepoznamenalo, ne, vůbec.“ (Roman)*

Zde je možné vidět, že hlavním důvodem rozvodů u řidičů kamionu je nedostatek času stráveného s rodinou. Zda je příčinou i něco jiného není možné ověřit, protože výše zmínění řidiči uvedli pouze tento důvod. Zároveň uvedli, že by neměli problém dělat jinou práci, ale zároveň zmínili, že by za jinou práci přinesli méně peněz a že by to k chodu rodiny tak, jak jsou její členové zvyklí, nemuselo stačit. Respondenti se nezmínili, že by jejich bývalá partnerka v průběhu manželství podotkla něco o pocitech odloučení a nedostatku mužovy přítomnosti v domácnosti. Rozdíl mezi partnerkami řidičů ze stabilních rodin a z rodin, kde došlo k rozpadu manželství, vidím především v partnerkách, zda jsou schopny pochopit úskalí této profese a zároveň v nedostatku komunikace o problémech mezi oběma partnery. Respondenti si neuvědomovali chyb ze své strany, a proto je zde neuvádím.

2.2.2.5 Hledání partnera

Hledání partnera je pro řidiče kamionu složité, už jen pro to, že jsou velmi málo přítomni doma. Oba dva svobodní respondenti shledávají složité najít si partnera.

Řidič Pavel: *„Hele, měl jsem, ale je to těžký si nějakou vůbec najít. Nejsi doma, a to víš, když s tou ženskou nejsi dýl, tak pro to nemá moc pochopení, že s ní třeba nemůžeš jít do kina, a tak. Prostě to nevydrží. Ono celkově i nějakou tu partnerku najít je dost těžký, když nejsi doma. Sice seženeš nějakou přes aplikaci, ale to je většinou takový na chvílku, víš jak. Momentálně hele ani nikoho nehledám.“*

Řidič Karel také povyprávěl o tom, jak je pro něj těžké najít partnera pro život. *„No, je to samozřejmě těžký. To jako čas nemáš. Když přijedeš, tak seš rád, že seš doma. Občas si někam zajdeš na pivo, a to je tak všechno a pak zase jedeš, že jo. Případně dovolená, tak s kamarády někam vyrazit, a to je tak asi všechno. Jako na to, abych chodil támhle někam a hledal nějakou do novýho života, tak to taky není snadný. Samozřejmě jsem hledal, ale přes aplikaci, že jo, přes internet. Jinak jako já čas na to nemám. No, občas, když je volno, když je někde zábava, tak tam zajdu, ale co tam člověk potká za ženský, že jo. To jako je o ničem. Čas na to vůbec není. Je to horší, no. Hlavně horší je to udržet. O to víc, že ne každá to podporuje, ne každý to nevdá. Na začátku říká, že ji to nevdá a pak tě pošle stejně do prdele. Najde si něco jiného. No, to je furt takhle dokola. No, momentálně to takhle mám teď, no. Našel, papá, našel jinou a zase papá.“* (Karel)

Dále dodává, že by se práce kvůli partnerce nevzdal a momentálně ani nehledá partnerku. „*Jsou na světě lidi, kteří to podporují a buď si teda ten člověk... Každý má svoji práci. Já nekecám do jeho práce on nebude kecat do mé práce. Když to nedokáže pochopit, tak proč být spolu. Hele, když ta druhá strana bude mít tu práci ráda a já budu říkat vyser se na ní máš tam málo peněz, nebudeš tam chodit. To je to samý, jako kdyby mi řekla seš furt v prdeli, jdi do fabriky. Já bych ji řekl já do fabriky v životě nejdu. [...]* Já jsem momentálně ve stádiu, že prostě tolikrát zklamáný, že na nějaký ženský můžu...takhle. Já jsem teď řekl vlastně, že se uzavřu a ženskou nechci ani vidět. Akorát mě obíraly o prachy, a to se mi nelíbilo. Žádná úcta ke mně nebyla. Když jsem měl volno, chtěl jsem být s nima a to bylo špatně. Člověk ani neví co má dělat v tom případě.“ (Karel)

Pro respondenty je velice těžké dostat příležitost k navázání kontaktu s potencionální partnerkou vzhledem k jejich nízkému výskytu v místě bydliště. Zároveň oba dva respondenti zmínili, že nemají dobré zkušenosti s hledáním partnerky v restauračních zařízeních či pomocí aplikace v chytrém telefonu. Aplikace sice respondentům pomohla domluvit si schůzky, ale setkali se s tím, že druhá osoba vůbec nepřišla a pokud přišla, tak schůzka nebyla úspěšná. V případech, kdy došlo k navázání vztahu, bylo obtížné vztah udržet a ze zkušeností respondentů nebyl jejich vztah dlouhotrvající. Zároveň také zmiňovali, že je důležité, aby jim práci partner nerozmlouval a respektoval jejich volbu povolání. Zde je shoda s respondenty v manželském, či partnerském vztahu, kteří se shodli, že stabilita rodiny je dána z velké části právě druhým partnerem.

2.2.3 Pracovní život

2.2.3.1 Zdravotní potíže a jiné komplikace

„...je to stress prostě.“ (Roman)

Sedavá povaha práce, mnohdy studená strava, stres, nedostatek spánku, vystavení nebezpečným látkám a hluku, nadměrná konzumace alkoholu a kávy a kouření cigaret zvyšuje pravděpodobnost výskytu zdravotních komplikací. Na zdravotní problémy jsem se zeptal dotázaných řidičů.

Řidič Roman: „*No, máme pupky. Myslím, že většina šoférů, jako. Ale nějaký nemoce, to nemám. Jo, furt sedíme, nehýbeme se. To je vidět, ne? Ale jinak ne ani záda*

[...] nic.“ Na otázku, zda jel někdy bez řádného odpočinku odpověděl takto: „*Ne! Já jsem si vždycky šel lehnout. Fakt.*“ Dále však dodává, že takto to nemají všichni řidiči a velkou roli v tom hraje i zaměstnávající firma. „*Ne, ne, ne! Někdo se nechá, prostě ... pojeděš nebo ti strhnu peníze, vyhodím tě. Tak jede, no. Ne, nejsou takový všichni. Někdo se nechá zlanářit. To bude tak půl na půl. Někdo je prostě ovlivnitelný. Nechá se. Když musím, tak musím. Nic nemusíš!*“

Zároveň se řidič Roman podělil o příběh: „*No, může usnout samozřejmě. Nebo, no, to jsem taky zažil, že se prostě mu šouplo v tom autě, tady od Tollingera chlap. V Anglii vjel do protisměru a schválně boural do aut. Prostě mu normálně šouplo. On snad byl dva roky zavřenej.*“

Řidič Karel má zdravotní komplikace spojené převážně z předchozího zaměstnání. Zmiňuje, že se mu zhoršil zrak, ale dle jeho názoru za to částečně může dědičnost. „*Jediný, co se mi zhoršilo tak byl zrak. Ale tak to máme v rodině, že máme všichni brejle. Ale jako jinak zdravotní stav se mi nijak nezhoršil. Já jsem přestal kouřit, teda. Přestal jsem kouřit a přibral jsem.*“ Zároveň později dodal, že pokud by se mu zdravotní stav zhoršil, byl by ochotný práci zanechat.

Řidič Petr o vlivech jeho stravovacích návyků na zažívání: „*Ten žaludek už není takový, jako u zdravého člověka, protože turek kafe piju. No, mně to je jedno, ale nejradši mám turka. Ten lógr sám o sobě není dobrý. Cigarety samozřejmě taky nejsou dobrý. Rychlý jídlo, většinou studený taky není dobrý. A lunchmeaty ohřívány na omastku taky nejsou dobrý. Takže za těch x let se mi stane, že mám takovej tejdén, kdy každé den mě třeba pálí žáha. Vemu si nějaký prášek, abych vůbec spal, protože to cítím na sobě, jako že. No, to je tak jediný, co mám za problém. Jinak nemám jako žádný problém.*“ Rychlé jídlo má řidič Petr nejčastěji, když nestíhá dojet na vykládku. „*Nó, potom z toho můžou bejt tydlety problémy, který mám já se žaludkem.*“

Řidič Stanislav na otázku, zda se u něj projevily nějaké zdravotní problémy související s výkonem profese: „*Asi určitě. Velká neduha je prostě nadváha. Břicho, paže, hrával jsem hokej. Dneska už to nejde. Jinak jiné zdravotní potíže, zaplat' pánbůh, nemám. Akorát to, že jsem od tý kulatý lopaty, jak se říká přibral.*“ K otázce, zda se u něj vyskytují potíže s páteří, či klouby se Stanislav vyjádřil takto: „*Hele, tak nějak jako všichni. Úplně ne na 100 % ale taky záleží na tom věku. Prostě jak šel ten věk, taky je*

třeba si uvědomit, že už nejde to, co šlo, že člověk prostě musí trošku víc přemýšlet, když chce něco zvednout, nebo něco udělat, jestli to to tělo ještě dá, nebo jestli na tu práci musí jinak, nebo třeba zavolat už někoho, aby mu pomohl. Žádný velký zdravotní problémy, takový ty klasický, jako to jsem měl, ale že bych měl nějaký zásadní s páteří, krevním tlakem nebo se srdíčkem, to jsem neměl“

Řidič Václav, který je momentálně v pracovní neschopnosti, popisuje důvody svých zdravotních potíží. *„Před dvaceti lety, nebo je možný že už je to třicet, krční páteř, A to je od sezení. Dřív ty ertáky, je to neodpérováný, dneska už je to jiný, protože dřív to mlátilo, všechno tlouklo. Tak krční páteř.“* (Václav)

„...doktorka říká: ‘vy byste měl změnit povolání.’ No já povídám, no změnit povolání a co budu, když mě brní ruce. No, tak jsem to hodil za hlavu. Ted’ brní čím dál víc. Ted’ už i když vlezu do auta a sednu si za volant tak musím chvíli jako cvičit, takhle, než ty ruce se srovnají a ta páteř do nějaký polohy.“ (Václav)

„A to jako páteř šoférů, to má každý druhý. Ted’ko ještě ke všemu už od nového roku marodím, jo. A mám vyjetou plotýnku, nebo dvě lépe řečeno, no z toho sezení. [...] když lezete po konstrukci musíte to kurtovat. No, chvátáte, tak nejdete na konec návěsu slézt po schůdkách. Skočíte dolů, vyskočíte nahoru, zase skočíte. To je při tom několikrát skáчете sem, tam a když to děláte celej život tak ta páteř trpí. A už jenom to, že sedíte, že jste zpocený, jo a ted’ vyskočíte ven no, když jdu jenom za stromeček, tak nebudu si brát bundu, vyskočím. To všechno trpí a ted’ se mi to projevilo.“ (Václav)

„S autobusem, tam to bylo trošku lepší, člověk tam přeci jenom o tý pauze mohl vyběhnout ven. Ale ted’ na tom kamionu, čtyři hodiny sedím, půl hodiny, nebo třičtvrtě hodiny na oběd. Tak zase jíte, nebudete stát někde při jídle, takže zase sedím a pak zase čtyři hodiny jedu, a to je furt dokola. A den po dni, a to se furt jenom sedí“ (Václav)

Nejen obezita tak, jak popisují v kapitole zabývající se spojitostmi mezi obezitou a sedavým povoláním, ale i problémy s páteří, mohou být způsobené dlouhodobým sezením. Ovšem řidiči kamionu nemohou podobně jako úředníci v kanceláři kdykoliv vstát a projít se, případně pracovat ve stoje u tzv. standing desk.¹⁶ Někaké potíže s páteří byly patrné téměř u všech respondentů, i když žádné problémy nepřiznali. Na respondentech bylo patrné, že se během rozhovorů protahovali, měnili polohu na židli, občas například vstali a při usedání a vstávání si povzdychli. Toto by mohlo být způsobeno i špatným spánkem, přeležením páteře, nastydnutím či jinými mně neznámými skutečnostmi. Považuji však za velice nepravděpodobné, že by se výše popsané chování vyskytlo právě v den konání rozhovorů.

Řidič Pavel pocítuje stres a problémy se zády: *„Jasný. Člověk se furt stresuje. Nestíháš na nakládku, vykládku a snaží se to tam dorvat. Pak tě někdo vybrzdí, nebo tě seřve dispečer. No, tak během jízdy jíš různé věci a po jízdě si dáš pár piv třeba. No, takže tloustneš. No a jak furt sedíš, tak taky, no. Ted' jsem marodil měsíc se zádama, prostě člověk seskočí z tahače a lupne mu v zádech a už se nemůžeš pořádně hnout. Ale to má hodně řidičů, prostě ti trochu třeba nastydnou záda a je to, no. No a to jídlo, to je prostě špatný.“*

Další příčina problémů se zády byla z vlastního zavinění. Na tomto se řidiči shodli, nebo alespoň na moji otázku, zda se jim něco podobného stalo, souhlasně pokývali. Často je to zaviněno tím, že si řidiči chtějí ušetřit čas v případě, že opakovaně nalézají a slézají z návěsu či tahače. Zároveň také došlo ke shodě, že když řidiči nemají možnost odskočit si na toaletu, tak si v případě nutnosti odskočí u krajnice, a ne vždy se oblečou. A touto pohodlností se tak u nich mohou objevit komplikace s pohyblivostí a bolestí zad.

„Ten řidič musí bejt srovnanej, ale v dnešní době to jde strašně těžko, protože na silnicích jsou takoví magoři, že ten řidič musí bejt opravdu s nervama fakt obrněnej. Nemůže ho to rozhodit, protože potom po cestě, za těch devět hodin, co člověk jede, tak by zabil půl lidí v těch autech. Ale ne tím, že by do nich naboural, ale tím, že by je vytáhl a zbil by je. Protože co voni dokážou udělat za chyby, ať je to řidič kamionu, ať je to řidič v osobáku, ať je to motorista nějakéj jinej. To je jakýkoliv účastník provozu.“

¹⁶ Standing desk je označení pro pracovní stůl který je svým pevným rámem uzpůsoben pro práci ve stoje, případně je možné pracovní desku polohovat do různé výšky dle potřeby.

Nekoukaj na značky, to vůbec nereagujou. Táhle máš třeba osmdesát, jede padesát. Příklad že táhle má dát přednost, nedá přednost, jede furt. Nezajímá ho to. Jedeš po hlavní on je na vedlejší a vidí kamion, tak mu tam vjede, proč ne. Kamion zastaví, jede pomalu. Ale to, že váží čtyřicet tun, tak to už asi nevidí, že to nezastaví na pěti metrech jako osobák. Což si ti řidiči vůbec neuvědomují...“ (Karel)

Dotazovaní nejčastěji zmiňovali problémy se zažíváním, které je spojené s hektickou povahou práce a s tím přidruženou nemožností dodržování samosprávy. Nedostatek pohybu a již zmíněná strava vede u řidičů k problémům s pohybovou soustavou či nadváhou, která může v pozdějším věku vyvolat další přidružená onemocnění. Zároveň se u respondentů z povahy práce projevují pocity stresu. Tento pocit je zapříčiněn chováním ostatních účastníků silničního provozu, či nedodržením stanovených termínů, nebo konflikt s nadřízeným. Řidiči se však nemají čas se stresem vyrovnat například pomocí fyzické aktivity, jako je jízda na kole či plavání. Krajní případ stresu tak může být například ten, který uvedl řidič Roman. Proto je třeba, aby se řidiči vyrovnávali se stresem, ovšem jakým způsobem s ním bojují se respondenti nezmínili.

Zároveň řidiči zmiňovali ospalost, kterou zažívají převážně z nedostatku spánku například kvůli vedle stojícímu vozu s chlazeným nákladovým prostorem. Právě tento „chladák“, jak řidiči tento vůz nazývají, vydává kvůli nutnosti zchladit nákladový prostor silný hluk, na který jsou řidiči tohoto vozu zvyklí, ale ostatní řidiče tento hluk budí. Dále se cítí ospale i při dlouhých cestách na dálnici, kdy je jízda často stereotypní a rádio, dle jejich slov, hraje pořád to samé. Proto si řidiči pouštějí za jízdy různé audioknihy, nebo jako řidič Karel různé seriály, které již zná, a tak mu stačí pouze zvuk. Řidiči také zmiňovali, že z dlouhého sezení jim otékají nohy.

2.2.3.2 Temná stránka kamionové dopravy

Nákladní kamionová doprava je převážně business, ve kterém jde především o peníze. Náklad se převáží ze státu do státu. Toto je výsledkem dlouhodobého procesu globalizace s jasným dopadem na životní prostředí, i přes ekologické nařízení evropské unie na ekologičnost dopravy, jako je například emisní norma Euro 6 z roku 2014.

„Papír ze Švédska sem, vyložíš, naloží se papír veze se zpátky. Běžný dneska. To je fakt běžný. Železo sem, tam, sem, tam. To se dělá. To se dělá často. Ted' už to ne, protože mám takovou specifickou práci, ale dělá se to. Až člověk žasne.“ (Roman)

„Vozili jsme jeden stroj ze Švýcarska sem a tam, z Olomouce do Švýcarska, pořád dokola. Ten jeden stroj se pořád vozil. Oni na tom, že jo, tak nějak, prostě jde nějak o DPH. Oni to jakoby dovezou do Olomouce, tam tenkrát jako by opravovali ten stroj, zrekonstruovali a zase zpátky a takhle se vozil furt a nikdo se ho ani nedotkl. Takže, no, kraviny. Mléko vozí, támhle ještě když jsem byl na Jihotransu, mléko se vozilo do Itálie nevím proč, no. Jenom příklad. Oni taky maj mléko. Maj krávy.“ (Roman)

„Naše firma vozí támhle z Naurotu z Německa, tam jsou velký lisy, tam mačkají nějaký plechy. Je to k autům. Dávají to do glitterboxů. Do takový plechový bedny, nebo drátěný bedny. Od nás tam jezdí dvě auta denně. Tam se to naloží, já tam občas vypomáhám třeba tak když jedu zpátky z Německa něco, takže tam zajedu pro to. Veze se to sem do Planý. Tady už na to čekají jako dravci. Rozeberou si to. A jde to zase do nějakých lisů. Se tam něco přihne, nějaký automat tam něco přivaří, nebo nějakou matku, nebo šroubek, nebo něco se tam udělá. Zase se to hodí do bedny, a to už zase přijede auto a ted' zase už to čekají a to se zase veze támhle, nebo támhle. Tam zase to buď stříkají, nebo něco přivaří, přihnou, než to přijde do té automobilky, tak to projede půl Evropy.“ (Václav)

„To má někdo spočítané dobře. Ale kde je potom ta ekologie, to všechno, kdyby se to udělalo a vezlo se to pár kilometrů někde. Je jasné že se to neudělá na místě úplně všechno, ale tak těch výfukových par a všeho bude méně. Já nevím, no. Ale to je tak se vším. Dneska neupečou v Táboře v pekárnách chleba, když jim nepřivezou z Holandska k tomu nějaký (přísady), naše auta tam taky jezdí denně jeden nebo dva. Kolikrát dvakrát v tejdnu se veze z Holandska kamion plný nějakých těch možnejích z té Zelandie tady do Malšic nějaký zboží. To taky jezdíme docela dost často. Kluci co jedou z Anglie, tak dost často tam zajiždej do té Zelandie. Od Kafky tam jezdí mrazák tejdne.“

Tam to, kdyby nepřijeli ty auta, tak snad pekárny ani neupečou chleba. Protože to je plnej kamion nějaký pytlíky, nebo v kbelíkách něco.“ (Václav)

„Ono dřív se kšeftovalo s železem. To se vozilo od nás do Německa. Tam nám sebrali štítky a dali si na to svoje a vydávali to za svoje.“ (Václav) Na měnění štítků jsem se zeptal řidiče Romana. *„Hm. Železo jsme takhle vozili. Tady se to naložilo, jeli jsme do Německa, tam si vyměnil štítky a jel si zase do Polska vyložit.“* (Roman)

Zde lze vidět shodu, kdy převážně starší šoféři vyzorovali neekologičnost některých přeprav a zároveň závislost některých provozoven na výrobky z jiných států. Z globálního volného trhu profituje všechny strany včetně přepravců, ovšem dopad na životní prostředí vzhledem k zbytečné přepravě zboží z jedné země do druhé vznáší otázku, zda se to skutečně vyplatí. V krátkodobém hledisku měreno penězi určitě, ovšem z dlouhodobého hlediska je to dle mého názoru plýtvání zdroji, znečišťování ovzduší. Ovšem jak již zmiňuji v kapitole o dopravě jako nástroji globalizace, zatím nemáme lepší způsob, jak přepravovat zboží přímo na místo určení.

Zároveň řidič Roman vyjádřil nespokojenost s tím, jak některé firmy využívají diety, do kterých přidají bonusy tzv. „bokem“ *„Takže řidič kamionu, kterej má měsíčně tři sta hodin, má plat patnáct tisíc, tak to je něco špatně. Takže oni to přehoděj do diet, z čehož neplatěj daně, žejo. A řidič má malý marození, když je nemocnej, malej důchod, vydělává jako uklízečka z Ukrajiny, která uklízí někde. Stát přichází o peníze na daních. A řidič jako by ten balík peněz má, ale říkám, nemá žádněj základ na marození, když marodí. Já jsem marodil půl roku a bral jsem devět tisíc. To je špatně.“* (Roman)

Zde řidič Roman zmínil problém, který sice jiní respondenti nezmiňovali, ale připadá mi důležité ho zde uvést a zároveň v teoretické části uvádím zdroj, který o problematice hovoří velmi podobně, jako jej popisuje řidič Roman. Vidina peněz, pokud si řidič ušetří diety, je lákavá, avšak v případě zdravotních obtíží, nebo odchodem do důchodu, dojde k vystřízlivění. Zároveň také uvádění minimální mzdy a vyplácení části mzdy s dietami ještě více poškozují řidiče.

Další problém, se kterým se řidiči setkávají, jsou pokusy o krádež paliva, nákladu, či pokusy o vniknutí do prostorů řidiče a nákladu. „*No už mi vyloupl zámek a šel dovnitř, akorát se nasvítí světla, to je Iveco na to dobrý, že když se odcvakne zámek, tak se nasvítí všechna světla v kabině. No a já jsem zrovna nějak huř spal, nu tak když se to nasvítilo, tak mi bylo hned jasné, že se odcvakl zámek, že někdo tam jde. Vždycky se zamýkám, když tohle to je samozřejmé, když tam spím a no tak jsem jako na něj trošku čekal, no tak jsme se nějak přetahovali o dveře a von potom zjistil, že jako nespím, tak jako vycouval. Odešel, protože on čekal, že budu spát, že mě to nezbudí.*“ (Václav)

„*To jsou spíš takoví, kteří potřebují něco ukrást, aby tadyhle měl na drogu, nebo něco, já nevím, peníze. Právě ti jdou po těch notebookách a to, že když se šofér nezbudí, tak on tam vlezl. Ty mají většinou na palubce notebook, telefon a všechno takový, tak tam šáhne a vezme to a jde pryč no.*“ (Václav)

Mnohem častější jsou dle řidičů krádeže paliva, či naříznutí plachty, tak aby se mohli podívat, jaký náklad řidič veze. V případě, že jde o něco lukrativnějšího, jako je elektronika, tak si daný člověk vyřízne díru větší, aby mohl náklad ukrást. Ke krádežím paliva a rezerv často dochází i mezi řidiči samotnými. Řidiči to interpretují tak, že si tito lidé snaží přivydělat, či si dělají navzájem naschvály. Někteří řidiči s tímto chováním spojují řidiče z Polska a někteří říkají, že je to ve své podstatě jedno a že pokud člověk nechytí daného člověka při činu, tak je těžké to někomu dokázat. I tak si však respondenti snaží vybrat osvětlené parkovací místo v okolí českých a slovenských řidičů. Palivo také, dle slov respondentů, kradou místní, kteří mají nádrž v dodávce a palivo do ní přečerpají, když řidič spí. „*V Polsku mi vzali hodně, tenkrát mi tam vzali [...] a to jsem stál na pumpě taky a asi čtyři sta litrů.*“ (Václav)

I ve spojitosti s migrační krizí je také velmi časté, že někdo vstoupí do nákladového prostoru a veze se tak „na černo“. Tito lidé se tak snaží dostat neoprávněně přes hranice do různých států. „*Normálně. Přišel jsem na ně vždycky sám. Nikdy mi nenašli. Já jsem to vždycky věděl. Takže jsem je vyhodil, nebo jsem jim řekl že tam někdo je. Že mi tam vlezli. Jednou mi na něj přišli sami, mě budili policajti ve Francii, že to mám otevřít, že tam mám lidi. Já jsem jezdil leta u Jihotransu do Anglie. Takže tohle jsem zažil několikrát.*“ (Roman)

I přes to, že někteří řidiči zažili i opakovaně přítomnost cizího člověka v nákladovém prostoru, tak si nepřipouští, že by to mohlo být nebezpečné. Ovšem zároveň upozornili na to, že jsou vždy na pozoru, kdyby se situace kolem vyhoštění člověka z nákladového prostoru změnila k horšímu. Zároveň také vnímají jako bezpečnostní riziko současnou migrační krizi a konkrétně zmiňovali stanové město v blízkosti přístavu v Calais (fr. Jungle de Calais) a jemu podobná.

2.2.3.3 Proměny profese

„No, hodně se proměnila. Ale kdybych jako měl rozhodnout teď, tak bych do toho asi nešel. Protože dřív to bylo všechno jenom to, že třeba jsme jeli po republice někam, něco se nám rozbilo a kdekoliv do ČSAD mohli jsme zajet a všude nás přivítali. Všude nám všechno opravili a nikdo se nesháněl po nějakých penězích, to se všechno vyfakturovalo. Dneska je všechno o penězích, nikdo vás nikam nepustí. Jak nezašustíte rovnou penězma, tak s vámi ani nikdo nemluví. A dneska je to úplně někde jinde. Sice je to snazší zase v té komunikaci. Nebyly tyhle ty telefony, GPSky, všude jste se musel ptát, doptat, jak co hledat, to je dneska snazší, ale dneska je to jako někde jinde.“ (Václav)

Řidiči se shodují, že jejich pozice, alespoň co se týče ve firmě, je lepší, než kdysi byla. Je to hlavně z důvodu nízkého počtu řidičů kamionu. *„Dřív práce nebyla, takže když si člověk otevřel držku, tak tě vyhodili. Dneska když jim řekneš, že odejdeš, tak si přetrhnout, abys to neudělal. Jsou prostě ohleduplnější k tím řidičům. Bezpochyby!“ (Roman)*

Za negativní proměnu považují respondenti úpadek komunikace a soudržnosti mezi řidiči. Někteří to dávají do souvislosti s příchodem nových řidičů a jiní zase s přítomností technologií na konzumaci digitálních obsahů. Respondenti se také shodují, že řidič nováček se často dostal k řízení kamionu kvůli lákavé výši příjmu a postrádá to, co vás nenaučí v autoškole, a to být partákem na cestách.

„Dřívávějc jsme třeba přijeli na parkoviště, tak ti lidi se sešli. Češi koukali, kde na parkovišti stojí Čech tak k sobě nějak, jo. Sedlo se, dalo se pivo, nebo nějaký jídlo, nebo něco. Jen tak se hovořilo, nebo když se dělal víkend, tak to. Dneska každý přijede, zatáhne firhaňky, pustí notebook a hotovo. Jako s kolegama z práce, to se bavím normálně, ale co se sejdem náhodně na parkovišti, to ne. Málo kdy se trefí, že přijde a pohovoří. Každý jenom zatáhne firhaňky a kór ti mladí. Starej pes jako jsem já, tak já ten notebook ani sebou nevozím, nebo nějak tomu neholduju, takže chodím tak nějak po

tom parkovišti, nebo tak nějak pohovořím, ale ti mladí většinou si zavřou firhaňky a celý den je pomalu nikdo nevidí.“ (Václav)

O úpadku kolegiality hovoří také řidič Petr: „Když tam přijde mladý kluk, který je dva a dvacet let a má rok praxe třeba teprve za sebou, to znamená že jezdí krátce, tak pokud to nemá schovaný v sobě, tak z něj nikdy žádný extra slušný asi už nebude. Vždycky to bude dělat jenom kvůli tomu, že tam se dá vydělat, ale kolegialita se nedá očekávat taková, jako to bývalo kdysi v těch dobách, když se tady začínalo dělat. Dneska ti čtyřicet let a výš si myslím, že jsou ještě lidi, kteří pořád v sobě mají kus poctivosti a slušnosti schovaný, a to je těch, když mu bude pět a dvacet, tak to jsou už kluci, kteří jsou ta jiná generace.“ (Petr)

„Podle mě dřív, když jsem třeba začínal, abych se dostal jezdit ven, prostě ty lidi musely být daleko kvalitnější než teď. Museli toho daleko víc, nechci se jako chválit, nebo vytahovat, nebo předvádět, to vůbec ne, ale prostě řekl bych, že jsme toho museli víc umět a mít v sobě daleko větší pokoru a chuť učit se od tich starších, protože to dneska není. To, že by se dneska mohl od někoho staršího učit, to se postupem doby jako vlastně bych řekl každý chce jenom vydělávat, tak se to ztratilo. Ty, když si se učil od někoho tak je jasný, že si ten výkon nepodal tak velký jako ten člověk, který už to znal, ale tím, že jsem jezdil se starými chlapy a díval jsem se jim na ruce, na nohy, bral jsem v potaz i jejich názory, prostě v hlavě jsem si probíral jejich rozhodnutí, jak bych to třeba udělal já, to mi strašně pomohlo. A to dneska prostě není. Dneska přijde mladý kluk a oni mu dají auto a jed', nějak se zeptej, nějak jed'. My jsme, když jsme začínali, nebyly žádný telefony a takový, takže jsme se scházeli na hranicích, na celnicích, na nakládkách a od těch starých chlapů jsme se učili. A bylo to strašně dobře!“ (Stanislav)

„Je to čím dál tím horší! Víc aut. Víc nervů. A lidi jsou hodně agresivní a myslím hodně do toho ten Balkán, že ti řidiči z Balkánu jsou naprosto bezohlední. Tak to je hodně špatný, si myslím. No tak samozřejmě ty auta jsou dneska. To se nedá srovnat vůbec s tím, co bylo a je teď. Pohodlí, jsou klimatizace, lednice, mikrovlnky, takže to je určitě lepší, to zase jo.“ (Roman)

„Hm, technika kráčí kupředu, tak se máme líp a líp vlastně, no. Ale určitě to není jako tady, když seš v obejváku. To je jasný, že jo.“ (Petr)

„Teď hodně začínají jezdit Ukrajinci, Rumuni, Bulhaři a celkově ten Balkán. No a ti prostě dělají za mň ale ta kvalita tam není, dle mě, taková. Ale prostě asi to stačí,

no. Kdybych si měl stoupnout vedle Rumuna anebo Němce na parkovišti, tak si asi stoupmu vedle Němce, protože ten s největší pravděpodobností nebude chlastat, rvát a dělat bordel. Jo, ze zkušenosti to mám prostě vyzkoušené, že jak je více Balkánců vedle sebe, tak bude večer rachot a já se nevyspím. A to nic proti nim. Říká se, že kradou, ale plachtu vám může naříznout jak Němec, tak Polák, Čech, Slovák anebo Balkánec a výsledek je stejný.“ (Pavel)

„Ta kolegialita už tady není. Bývaly doby, kdy mě předjel jiný kamion, a protože to bylo v noci, tak aby se bezpečně zařadil přede mě, tak já jsem mu dálkovými světly zamrkal, to znamená, že už může předjet, on se přede mě zařadil a poděkoval mi blinkrem. No dneska to nedělá nikdo. Dneska jezdí spousta Rumunů, Bulharů, Rusů, Litevců, všelijakých Jugoslávčů, a to je taková hoňička voničom, prostě, ještě by člověka vytlačili z dálnice a poděkovat za něco... Vůbec ne. Ale starý chlapi tohle to dělávali. Nebrali toho druhého jako konkurenci na silnici, brali ho jako kamaráda, kterému se může stát, nebo kterému se stalo to, co se může stát i mně. Bych řekl, že dneska na sebe ty lidi zvlášť. Jak pokračuje doba, tak je to od dětí až po těch dospělých prostě ta konkurence. Oni všichni berou navzájem toho druhého jako konkurenci spíš, než jako kamaráda, no.“ (Petr)

„Nemůžu se spolehnout ani na to, že vedle mě někdo zastaví, aby měl startovací kabely. Hele třeba já ráno spím, je v noci mínus jedenáct, tak musím topit, běží mi lednička, a ještě jsem třeba zapomněl, já nevím, na té elektrice v těch dvanácti nebo dvaceti čtyř voltech, jsem něco zapomněl vypnout, no a ráno vemu za klíček a nenastartuju. Teď tam mám dva kábly, jako že já je vozím, ale stane se mi, že jsem řidič, který je nemá. Dneska, když von někoho osloví a může to být osm lidí po sobě, tak každý mi řekne já chvátám, já nikam, já nemám čas. I když ty kabely v tom autě má. To ti řekne já kabely nemám, stejně chvátám, mám vykládku. Už ti dneska nikdo moc nepomůže, no. No, když je to člověk z jiný firmy tak snad pomůže. Ale vidím espézetku ze Zlína a vidím espézetku z Hradce Králový a nemůžu počítat s tím, že dneska přijde někdo a bude ochotný mi tamhle pomoci nadzvednout rezervu, abych jí dal do koše proraženou. Tak to tam lopotím se s tím sám. Bývaly časy, kdy mi někdo pomohl vyměnit celý kolo, a ještě mi tam tu rezervu dal, než já jsem ho stačil utáhnout.“ (Petr)

„...ta kolegialita tam asi úplně není, jak by měla být. Asi bychom se měli trochu sjednotit a no pomáhat ani ne, spíš se vyvarovat takových těch věcí co, teďka mají řidiči

v oblíbě, že jako dělají naschvály, třeba tě nenechá předjet, nebo takovýhle. A dřív to asi bylo jiný.“ (Jiří)

Budoucí vývoj profese vidí řidič Roman takto: *„Nebude to nikdo chtít dělat. Už teď vozej řidiče odevšad. Nikdo to nebude chtít dělat. Nechce už teď. Budou v autech Ukrajinci a všechno možný. Nevím, jestli je to dobře anebo špatně. Tak to asi bude.*“ (Roman)

Řidiči se shodují, že technický pokrok proměnil výkon profese k lepšímu, avšak někteří si uvědomují pokles kolegiality a zároveň vyjádřili obavy z budoucího zájmu o české řidiče. Vzhledem k rozvoji kamionové dopravy v oblasti Balkánu a bývalých zemí sovětského bloku je menší zájem o řidiče českých firem, protože obyvatelé těchto zemí jsou schopni práci vykonat za méně peněz. Zároveň také řidiči poukazovali na bezohlednost těchto řidičů a také zmiňovali že proti řidičům z těchto států nemají žádné předsudky a pouze konstatují skutečnost, kterou zažívají na cestách. Zde je vidět spojitost s článkem webu lidovky.cz kde se autoři věnují přítomnosti balkánských řidičů na silnicích. Agresivní řidiči způsobují šoférům stres a jde tedy faktor zátěže tak, jak jsem to již naznačil v teoretické části práce. Zároveň zájem o levnější přepravu od dopravců z těchto zemí by do budoucna mohl vést k nezaměstnanosti řidičů, ale i technických pracovníků u českých dopravců. Pokud toto skutečně nastane, bude to znamenat nárůst delší, či kratší nezaměstnanosti a dále sociální a ekonomické potíže pro rodiny řidičů kamionu. Řidiči se shodli, že pokrok techniky znamenal usnadnění práce díky technologickému pokroku a jsou schopni ji vykonávat méně kvalifikovaní řidiči. Tím ovšem nemysleli to, že by ji vykonávali stejně kvalitně. Pro řidiče je kvalitní řidič ten, který byl dobře zaučený a má praxi. Toto je pro ně ještě důležitější, pokud by s daným řidičem měl jet ve dvojici.

„Řidičák stojí, nevím kolik, šedesát nebo sedmdesát tisíc. Psychotesty, zkoušky všelijaký, nevím, co všechno. Času tam, zodpovědnost. Nevím, kdo by to chtěl dělat dneska. Dřív to bylo trochu v tom, já nevím, nějaká romantika. Člověk se někam podíval. Jo, když končili komunisti. Dneska každý jde, kam chce. Nevidím žádný výhody.“ (Roman)

Proměna komunikace mezi řidiči, stejně jako to bylo naznačeno u komunikace s rodinou, zaznamenala významný posun do online světa. Z dřívější komunikace po vysílače a společným trávením času na konci pracovního dne se přešlo k rozšíření

mobilních telefonů mezi řidiči a zároveň zlevnění mobilních služeb a přenosů dat. Zároveň od spuštění sociální sítě Facebook docházelo mezi řidiči k postupnému nárůstu využívání této služby. Postupně, dle slov respondentů, se vytrácela komunita a soudržnost na parkovištích, a i přes to, že nevymizela úplně, tak značně ubyla. Zároveň vznikly různé diskusní skupiny a stránky právě na výše zmíněné sociální síti. Zde je možné se informovat o situaci na silnici a případných nejasnostech. Zároveň zde řidiči sdílejí fotografie z cest. Uzavřená skupina „Kamionaci, kamionacky a vsichni ostatni ridici - info, rady, pomoc,“ založena 13. července 2012, čítá 12 662 členů. Podobných skupin je více. Je zde také stránka zaměřena na nabídku volných pracovních míst čítající 16 000 členů. Řidiči však zmiňují, že sociální sítě při komunikaci s kolegy z práce využívají minimálně a raději preferují telefonní hovor či SMS které mají mezi sebou díky firemním tarifům zadarmo.

3 ZÁVĚR

Povaha práce řidiče kamionu je dle výpovědí respondentů náročná ať po fyzické, tak psychické stránce. Respondenti si nejčastěji stěžovali na problémy se zažíváním, obezitou, problémy s pohybovou soustavou a také pocity stresu. Toto je dáno sedavou povahou zaměstnání a také nedostatkem spánku, hektickým nastavením termínů a s tím spojeným vynecháváním jídla a následným dojídaním na konci pracovního dne. Zažívací problémy jsou také způsobeny konzumací silné kávy, alkoholu a kouřením či rychlým jídlom. Dále se řidiči cítí vystresovaní z každodenních situací, které se vyskytují na cestách. Toto je způsobeno nerespektováním technických vlastností vozidla a neohleduplností ostatních účastníků silničního provozu. Problémy se zády jsou jednak zapříčiněny celodenním sezením za volantem a zároveň také vlastním zaviněním. Z důvodů časové tísně však není zcela možné negativními dopady profese na zdraví řidičů nákladní kamionové dopravy překonat například fyzickým cvičením bez ovlivnění výkonu přepravy.

Respondenti také zmínili své osobní zkušenosti s kriminální činností na parkovištích, která je páchána na odstavených kamionech ať už v podobě krádeží paliva a nákladu, či vniknutí do prostorů vozidla. Dále také řidiči zmínili praktiky, kdy je náklad několikrát převážen mezi různými státy, a falzifikace země původu výrobku. Převážně starší řidiči reflektovali změny v profesi řidiče z povolání ať po technické, tak personální stránce. Technický vývoj umožnil snazší zvládnutí profese, avšak někteří respondenti v souvislosti s tím zmiňovali klesající kvalitu nových řidičů a pokles kolegiality. Za nekolegiální vnímali někteří řidiče z Balkánu či východu Evropy. Respondenti se obávali postupného zániku českých řidičů kamionů z důvodů finančně lukrativnější nabídky přepravy ze strany řidičů a přepravců z Balkánu a bývalých zemí SSSR. Dále také zmiňovali celkově malou lukrativnost profese řidiče z povolání. Toto potvrzuje současná situace na pracovním trhu a zároveň dlouhodobé statistiky, podle nichž dochází k úbytku mezinárodní přepravy a kobotážní přepravy a také nedostatku řidičů v českých firmách. Zároveň také jeden respondent zmínil zkušenost se skutečností vyplácení části mzdy v dietách, což má vliv na výši renty v pracovní neschopnosti a důchodovém věku. Existenci této praxe potvrzují zdroje v teoretické části práce.

Volba povolání byla pro většinu respondentů předurčena zájmem o automobily a techniku obecně. Zároveň však respondenti neskrývali motivaci pro volbu profese na základě možnosti vydělat si více peněz, než které by si mohli vydělat v případě práce v jejich vystudovaných oborech. Profese řidiče kamionu je tak pro některé respondenty východisko jak se dostat z finančních obtíží v případě, že nestíhají splatit půjčené peníze. Dostatečné finanční ohodnocení je také jedním z faktorů, který je zvažován v případě, že chtějí řidiči kamionu tuto profesi opustit ať už z rodinných, či z jiných důvodů.

Nejen rozvedení řidiči zmiňovali četnost rozvodů u řidičů kamionové dopravy. Dle jejich slov je nejčastějším důvodem jejich častá nepřítomnost doma. Zároveň se však bývalé manželky před rozpadem manželství nezminily, že by si přály, aby byl muž více doma a případně změnil povolání. Dále také respondenti zmiňovali, že případný nižší výdělek by pak nemusel stačit na pokrytí rodinných nákladů. Rozvedení respondenti také poznamenali, že ještě před rozvodem si jejich bývalá partnerka našla nového partnera, který jí mohl být v případě potřeby více nablízku.

Model rodiny řidičů kamionu je spíše nukleární, kdy má muž roli živitele, tedy toho, kdo vydělává peníze, a žena se stará o chod domácnosti, výchovu a péči o děti. Není však výjimečné, aby oba rodiče měli podobný příjem a uplatňovali své přání a potřeby na trhu práce. Péče a chod domácnosti je tak rozdělen mezi oba partnery, avšak je důležité zmínit, že kvůli časté nepřítomnosti partnera-řidiče je rozdělena nerovnoměrně. Toto se tak partner-řidič snaží více či méně vyrovnat v době přítomnosti v domácnosti. Někteří respondenti se také přiznali, že v minulosti ať jednou či vícekrát porušili nařízení AETR za účelem dřívějšího příjezdu domů, avšak odmítali, že by toto nařízení porušili z důvodů pracovní povinnosti. S pokrokem a rozšířeností moderních technologií komunikace však nejsou řidiči na cestách odříznuti od situací doma. Díky telefonním hovorům a online video hovorům je možné se informovat a být informován rodinou a prožívat rodinný život a výchovu dle slov řidiče Stanislava „...*spolu, i když trochu na dálku*“. Možnost komunikace s rodinou uváděli respondenti jako důležitý prvek zvládnutí odloučení od rodiny, ale zároveň řidiči podotýkali, že jim to neumožňuje vynahradit nepřítomnost na školních besídkách či narozeninách svých dětí apod. Výchova dětí a chod rodiny je, jak jsem již výše zmínil, převážně na manželce nebo partnerce řidiče. Zároveň je však také zapojena širší rodina, kdy bratr, sestra, matka či otec jednoho z partnerů pomáhá s péčí o děti a s chodem domácnosti. Nezřídka také vypomáhá kamarád řidiče, a to převážně s technickými problémy v domácnosti.

Svobodní respondenti zmiňovali obtížnost v hledání partnera. Problém shledávali především v nedostatku času. Vzhledem k méně četnému a krátkému výskytu v místě bydliště tak respondenti vnímali nedostatek příležitostí k nalezení partnerky. Zároveň respondenti zmiňovali, že když už naváží kontakt, tak je těžké si partnerský vztah udržet ať už kvůli nemožnosti být s partnerkou častěji, či kvůli netoleranci k povaze práce. K úspěšnému navázání vztahů řidiči častěji využívají seznamovací aplikace. I přes to pak jejich vztahy v častých případech nejsou dlouhodobé, a to z výše zmíněných důvodů. Dle slov respondentů není ale tak obtížné vztah navázat jako si ho udržet.

Sladit rodinný a profesní život je do jisté míry možné, avšak nedochází k plnému uspokojení rodinných potřeb. Jde tak o nedokonalé sladění těchto dvou sfér života a pro harmonizovaný rodinný život z výpovědí respondentů vyplývá, že stabilita a spokojenost rodiny je dána mírou akceptace a porozumění ze strany partnerky. Vzhledem k nepřítomnosti otců v domácnosti je uspokojování potřeby přítomnosti blízké osoby jak ze strany partnerek, tak dětí nedostatečné, a to převážně u akcí s nepřesunutelným termínem. U akcí s přesunutelným termínem konání, jako je oslava narozenin dítěte, je potřeba přítomnosti blízké osoby na dané akci naplněna, jelikož datum konání je možné přizpůsobit pracovním povinnostem řidiče. Za zásadní též považují nemožnost být nablízku rodině v případě úmrtí blízké osoby, což způsobuje větší psychický tlak na pozůstalého a dále také nemožnost pomoci s vyřízením úředních záležitostí s odchodem blízkého člověka. Respondenti uváděli, že kromě někoho, s kým by si za cesty mohli povídat, a soukromého sociálního zařízení kamionu, jim nejvíce chybí právě rodina.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Odborná literatura

BECK, U. *Co je to globalizace?: omyly a odpovědi*. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury (CDK), 2007. Sociologická řada. ISBN 978-80-7325-123-9.

CARNEGIE, D. *Jak překonat starosti a stres*. Praha: Práh, 2011. ISBN 978-80-7252-320-7.

CLAWSON, G. *Balancing your life: executive lessons for work, family and self*. Hackensack, NJ: World Scientific, 2010. ISBN 978-9812839060.

DEWE, P., COOPER, C. *Work stress and coping: forces of change and challenges*. Los Angeles: SAGE, 2017. ISBN 978-1-4739-1570-1.

FUNG, C., WONG, W., TAM, M. *Familial and Extramarital Relations Among Truck Drivers Crossing the Hong Kong-China Border*. *Sex & Marital Therapy*, 2009. 35:239-244. Dostupné z:
https://www.researchgate.net/publication/24271994_Familial_and_Extramarital_Relations_Among_Truck_Drivers_Crossing_the_Hong_Kong-China_Border

HÄKKÄNEN, H., SUMMALA, H. *Sleepiness at Work Among Commercial Truck Drivers*. *Sleep*, 2000, 23(1): 49-57.

KOPEČKOVÁ, M. *Psychická zátěž řidičů mezinárodní kamionové dopravy*. Olomouc, 2015. Rigorózní práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Dostupné z:
https://theses.cz/id/bs6cnt/Rigorozn_prce-Martina_Kopekov-el.verze.pdf

KUCHAŘOVÁ, V., NEŠPOROVÁ, O. *Česká rodinná politika – podpora rodin s nezaopatřenými dětmi a autonomie rodiny*. *Fórum sociální politiky*. 2017, 2017(2), 2-13. ISSN 1803-7488.

KŘÍŽKOVÁ, A., VOHLÍDALOVÁ, M. 2009. „Rodiče na trhu práce: mezi prací a péčí.“ *Sociologický časopis / Czech Sociological Review* 45 (1): 31-60. Dostupné z:
<http://sreview.soc.cas.cz/cs/issue/4-sociologicky-casopis-czech-sociological-review-1-2009/7>

- LIVELY, C. *In the Driver's Seat: Living and Working as a Trucker*. Chicago, 2010. Loyola University Chicago. Dostupné z: http://ecommons.luc.edu/luc_diss/272
- MAREŠ, P. *Nezaměstnanost jako sociální problém*. Praha: Sociologické nakladatelství, 1994. Studijní texty (Sociologické nakladatelství). ISBN 80-901424-9-4.
- MARVASTI, B. *Qualitative research in sociology: an introduction*. Thousand Oaks, Calif.: SAGE Publications, 2004. ISBN 0-7619-4860-0.
- MAŘÍKOVÁ, H., KRÍŽKOVÁ, A., VOHLÍDALOVÁ, M. *Živitelé a živitelky: reflexe (a) praxe*. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 2012. Gender sondy. ISBN 978-80-7419-100-8.
- MENDELSON, W. B. (2017). *The science of sleep: what it is, how it works, and why it matters*. Londýn: Ivy Press, 2017. ISBN-13: 978-0-226-38733-8.
- MOŽNÝ, Ivo. *Rodina a společnost*. Ilustroval Vladimír JIRÁNEK. Praha: Sociologické nakladatelství, 2006. Studijní texty (Sociologické nakladatelství). ISBN 80-86429-58-X.
- NOVÁK, R. *Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zásílatelství*. Praha: C.H. Beck, 2018. ISBN 978-80-7400-041-6.
- RITZER, G. *McDonaldizace společnosti: výzkum měnící se povahy soudobého společenského života*. Praha: Academia, 1996. ISBN 80-200-0571-4.
- RITZER, G. *The McDonaldization of Society: 20th Anniversary Edition*. Thousand Oaks, Calif.: Sage, 2013. ISBN 978-1-4522-2669-9.
- SEDLÁKOVÁ, R. *Vybraná sociologická témata: Kapitoly ze sociologie pro kombinované studium*. 2009. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. ISBN 978-80-7394-178-9.
- SILVERMAN, D. *Ako robiť kvalitatívny výskum : praktická príručka*. David Silverman; [z anglického originálu ... preložil Martin Štulrajter]. Bratislava: Ikar, 2005. 327 s. (Pegas; zv. 8) ISBN 80-551-0904-4.
- STRAUSS, L., CORBIN, J. *Základy kvalitativního výzkumu: postupy a techniky metody zakotvené teorie*. Brno: Sdružení Podané ruce, 1999. SCAN. ISBN 80-85834-60-x.

ŠVAŘÍČEK, R., ŠEĐOVÁ, K. *Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách*. Praha: Portál, 2007. ISBN 978-80-7367-313-0.

VÁGNEROVÁ, M. *Psychologie osobnosti*. Praha: Karolinum, 2010. ISBN 978-80-246-1832-6.

ZHU, W., OWEN, N. *Sedentary Behavior and Health*. Champaign, IL: Human Kinetics, 2017. ISBN: 978-1-4504-7128-2.

Internetové zdroje

ČSÚ (2018). *Vývoj obyvatelstva České republiky – 2017*. [online]. [cit. 2019-06-23]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/vyvoj-obyvatelstva-ceske-republiky-2017>

ČSÚ (2019a). *Obrat v rozvodech*. [online]. [cit. 2019-04-15]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/0b00225862>

ČSÚ (2019b). *Nákladní doprava - časové řády*. [online]. [cit. 2019-06-26]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/nakladni_doprava_casove_rady

Eurostat (2017). *Road freight transport statistics*. [online]. [cit. 2019-04-13]. ISSN 2443-8219. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics

Eurostat (2018). *Freight transport statistics*. [online]. [cit. 2019-03-16]. ISSN 2443.8219. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Freight_transport_statistics

Eurostat (2019). *Marriage and divorce statistics*. [online]. [cit. 2019-05-27]. ISSN 2443-8219. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Marriage_and_divorce_statistics

GOTIR. *Svátky se zákazem jízdy v ČR, Německu, Rakousku a Itálii*. [online]. [cit. 2019-06-23]. Dostupné z: <https://gotir.eu/>

KOLÁŘ, V. Řidiči kamionů jsou nejvíce nedostatkovou profesí na českém trhu. *Logistika* [online]. 2017 [cit. 2019-07-05]. Dostupné z: <https://logistika.ihned.cz/c1-65763950-ridici-kamionu-jsou-nejvice-nedostatkovou-profesi-na-ceskem-trhu>

MALÝ, F. *Lesk a bída kamionů*. Nový Prostor [online]. [cit. 2019-02-18]. Dostupné z: <http://novyprostor.cz/clanky/436/lesk-a-bida-kamionu>

Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. [online]. [cit. 2019-06-23]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:02006R0561-20150302&from=EN>

Profesia: V ČR chybí tisíce řidičů, problémem jsou mzdy a státní podpora. České noviny [online]. 2019 [cit. 2019-07-05]. Dostupné z: <https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/profesia-v-cr-chybi-tisice-ridicu-problemem-jsou-mzdy-a-starnuti/1725800>

SOTONA, J. *Ženská za volantem aneb V čem to mají profesionální řidičky těžší*. Novinky.cz [online]. 2015 [cit. 2019-06-26]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/zena/styl/379312-zenska-za-volantem-aneb-v-cem-to-maji-profesionalni-ridicky-tezsi.html>

Policie ČR. *Zákaz jízdy kamionů v ČR a sousedních státech*. [online]. 2019 [cit. 2019-06-23]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-zpravodajstvi-zakaz-jizdy-kamionu-v-cr-a-sousednich-statech.aspx>

SATTLER, R. Hazard na silnici. Balkánští řidiči kamionů si dělají z českých dálnic parkoviště. *Lidovky.cz* [online]. 2017 [cit. 2019-06-28]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/domov/hazard-na-silnici-balkansti-ridici-kamionu-si-delaji-z-ceskych-dalnic-parkoviste.A170519_134546_ln_domov_rsa

Státní sociální podpora. *Ministerstvo práce a sociálních věcí* [online]. 2019 [cit. 2019-06-24]. Dostupné z: <https://www.mpsv.cz/cs/2>

ŠINDELÁŘ, Jan. Řidička kamionu: Francouzi v noci zalezou a na dálnici je klid. Ale Němci jezdí pořád. *Zdopravy.cz* [online]. 2018 [cit. 2019-06-28]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/ridicka-kamionu-francouzi-v-noci-zalezou-a-na-dalnici-je-klid-ale-nemci-jezdi-porad-21191/>

Váchal, A. Evropě chybí 150 000 řidičů kamionů. V Česku za nedostatek může i zrušení povinné vojenské služby. *Hospodářské noviny* [online]. 2019 [cit. 2019-07-05]. Dostupné z: <https://archiv.ihned.cz/c1-66447520-evrope-chybi-150-000-ridicu-kamionu>

SEZNAM OBRÁZKŮ

OBR. 1 KAMION ZPŘEDU. FOTO: JOSEF ŠINDELÁŘ	11
OBR. 2 POMĚR MEZI NÁRODNÍ A MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ PŘEPRAVOU [EUROSTAT 2018]	12
OBR. 3 POHLED NA PALUBNÍ DESKU. FOTO: JOSEF ŠINDELÁŘ	17
OBR. 4 POHLED NA KAMION ZBOKU. FOTO: JOSEF ŠINDELÁŘ.....	24
OBR. 5 SŇATEČNOST SVOBODNÝCH MEZI LETY 2007-2017 [ČSU 2018].....	32
OBR. 6 POČET ROZVODŮ A PODÍL MANŽELSTVÍ KONČÍCÍCH ROZVODEM V OBDOBÍ 1950-2012 [ČSÚ 2019A]	33
OBR. 7 HRUBÁ SŇATEČNOST A ROZVODOVOST V EU MEZI ROKY 1965-2019 [EUROSTAT 2019]	34
OBR. 8 NAROZENÍ 2007-2017 [ČSÚ 2018].....	35
OBR. 9 PODÍL ŽIVĚ NAROZENÝCH MIMO MANŽELSTVÍ V % (2007-2017) [ČSÚ 2018].....	36