



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ

INSTITUTE OF FORENSIC ENGINEERING

**CHARAKTERISTIKY NEHOD
PROFESIONÁLNÍCH ŘIDIČŮ**

PROFESSIONAL DRIVERS' ACCIDENT CHARACTERISTIC

DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Zuzana Lukáčová

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

doc. Ing.arch. PhDr. Karel Schmeidler,
CSc.

BRNO 2018

Zadání diplomové práce

Ústav: Ústav soudního inženýrství
Studentka: **Bc. Zuzana Lukáčová**
Studijní program: Soudní inženýrství
Studijní obor: Expertní inženýrství v dopravě
Vedoucí práce: **doc. Ing.arch. PhDr. Karel Schmeidler, CSc.**
Akademický rok: 2017/18

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

Charakteristiky nehod profesionálních řidičů

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Práce se bude zabývat nejčastějšími nehodami profesionálních řidičů v souvislosti s jejich osobnostní typologií, pracovním zatížením, zdravotním a psychickým stavem.

Cíle diplomové práce:

Vytvoření podmínek pro profesionální řidiče, které by snižovaly predispozice k neadekvátnímu chování a tedy i dopravním nehodám.

Seznam doporučené literatury:

Schmeidler Karel: Mobilita stárnoucí generace

Schmeidler Karel: Mobilita, transport a dostupnost ve městě

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2017/18

V Brně, dne

L. S.

doc. Ing. Aleš Vémola, Ph.D.
ředitel

Abstrakt

Diplomová práce je zaměřena na charakteristiku nehod profesionálních řidičů v souvislosti s jejich osobnostní typologií, pracovním zatížením, zdravotním a psychickým stavem. Práce se skládá ze tří částí – teoretické, výzkumné a části vlastních návrhů. Teoretická část uvádí problematiku daného zaměstnání, vnitřní a vnější vlivy, které působí na řidiče profesionály.

Na teoretickou část navazuje část výzkumná, kde je proveden kvantitativní a kvalitativní průzkum, který je zaměřen na problematiku nejčastějších příčin nehod profesionálních řidičů. Na základě srovnání souvislostí prvních dvou částí diplomové práce, jsou následně navržena inovativní opatření, která mohou přispět ke snížení počtu dopravních nehod zaviněných právě profesionálními řidiči nákladních automobilů nad 7,5 tuny. K získání potřebných údajů je v diplomové práci použita analýza literárních zdrojů, rozbor statistických údajů, řízený rozhovor a dotazníkové šetření, následně jsou vyhodnoceny dosavadní poznatky a na jejich základě jsou navržena inovativní opatření, která vedou k eliminaci dopravních nehod způsobených profesionálními řidiči nákladních automobilů.

Abstract

The diploma thesis discusses characteristics of accidents of professional lorry drivers in relations to their personalities, work, health and mental conditions. The thesis is composed of three sections: theoretical, analytical, and a section on recommendations. Theoretical section introduces theory of the given line of work and presents both outer and inner influences in this respect.

Theoretical section is followed by the analytical section, with both quantitative and qualitative research discussing the most common accidents of professional lorry drivers. Based on the first two sections of the thesis, innovative solutions have been offered in the last section, with the aim of contributing to lowering the number of traffic accidents of drivers maneuvering vehicles over 7.5 tons. In order to gather necessary information, analysis of literature has been conducted, with statistical measures introduced in the thesis and structured interviews and polls having been done also. This has provided results towards arguing the knowledge on the given issue so far and has additionally allowed for innovative solutions leading to elimination of traffic accidents caused by professional lorry drivers.

Klíčová slova

Profesionální řidič, kamionová doprava, nehodovost, dopravní psychologie, stres, osobnostní typologie řidiče.

Keywords

Professional driver, truck transport, accident, traffic psychology, stress, personality typology of drivers.

Bibliografická citace

LUKÁČOVÁ, Z. *Charakteristika nehod profesionálních řidičů*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2018. 85 s. Vedoucí diplomové práce doc. Ing. arch. PhDr. Karel Schmeidler, CSc.

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je původní a zpracovala jsem ji samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná, že jsem ve své práci neporušila autorská práva (ve smyslu Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském a o právech souvisejících s právem autorským).

V Brně dne 25. května 2018

.....

Bc. Zuzana Lukáčová

Poděkování

Rády bych na tomto místě poděkovala panu doc. Ing. arch. PhDr. Karlu Schmeidlerovi, CSc., pod jehož vedením byla diplomová práce vypracována. Děkuji za přínosné připomínky, odborné vedení, konzultace a spolupráci při vytváření diplomové práce.

OBSAH

Úvod.....	11
1 Profesionální řidič	12
1.1 Odborná způsobilost k řízení motorových vozidel	14
1.2 Zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel.....	15
1.2.1 Pravidelné lékařské prohlídky	16
1.3 Dopravně psychologické vyšetření	18
1.4 Pravidelná profesní školení profesionálních řidičů	20
1.5 Profesní průkaz řidiče.....	21
1.5.1 Dle zákona č. 247/2000 Sb.[4]:	21
1.6 Pracovní režim profesionálních řidičů	22
1.6.1 Nařízení 561/2006	23
1.6.2 Doba řízení dle nařízení ES 561/2006.....	24
1.6.3 Dohoda AETR.....	29
1.6.4 Výjimky pro přepravu	30
1.7 Srovnání dob řízení a dob odpočinků.....	31
1.8 Záznamová zařízení činnosti řidiče	32
1.8.1 Vedení záznamů	32
1.8.2 Uchovávání a kontrola	33
1.8.3 Novinky v oblasti digitálních tachografů	33
2 Dopravní nehodovost v České republice.....	35
2.1 Dopravní nehodovost profesionálních řidičů v roce 2016	35
2.1.1 Nejčastější příčiny dopravních nehod profesionálních řidičů v roce 2016	36
2.2 Dopravní nehodovost profesionálních řidičů v roce 2017	38
2.3 Nehodovosti na pozemních komunikacích za období leden – březen 2018.....	39
2.4 Přestupky	39
3 Faktory ovlivňující nehodové chování řidiče.....	42
3.1 Faktory ovlivňující činnost řidiče	42
3.2 Formy zátěže profesionálních řidičů	42
3.2.1 Pracovní prostředí profesionálních řidičů	43
3.3 Osobnost profesionálního řidiče.....	44
3.4 Nehodové chování.....	46
3.5 Nebezpečí únavy	47

3.5.1 Spánkový dluh.....	48
3.5.2 Mikrospánek.....	48
3.7 Desatero mladšího řidiče	49
3.8 Desatero staršího řidiče	50
4 Vymezení zkoumaného problému.....	51
4.1 Stanovení hypotéz	51
4.2 Strukturovaný rozhovor.....	52
4.3 Dotazníkové šetření.....	55
4.4 Zhodnocení stanovených hypotéz	72
5. Vlastní návrhy a opatření	73
Závěr.....	78
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	79
SEZNAM OBRÁZKŮ	82
SEZNAM GRAFŮ	83
SEZNAM TABULEK.....	84
SEZNAM PŘÍLOH	85

Úvod

Téma diplomové práce jsem si vybrala na základě svého dlouholetého zájmu o tuto problematiku a dosavadní praxi v této oblasti.

Pro svoji práci jsem zvolila téma charakteristiky nehod profesionálních řidičů. Sama jsem velmi často mezi profesionálními řidiči a také na druhou stranu často poslouchám, jak tito řidiči jsou nebezpeční, myslím si, že nenávist a odpor ke kamionům na cestách a tedy i k jejich řidičům je zapříčiněna především nevědomostí. Nevědomostí lidí o tom jak je kamionová doprava pro ČR důležitá, nevědomostí o tom jak je povolání profesionálního řidiče náročné.

Neustále máme profesionální řidiče, jejich práci a nehody jimi zapříčiněné zobrazeny díky médiím z velmi špatného úhlu pohledu. Obzvlášť nastane-li problém, je jeho medializace až v přehnané míře, naopak nikdo nevyzvedne to, že profesionální řidiči najedou milióny kilometrů bez nehod, že dokáží pracovat v neustálém napětí a v neposlední řadě, nikdo neukáže společnosti, jak moc je práce profesionálních řidičů pro naši dnešní společnost důležitá a v některých ohledech až nepostradatelná.

Zodpovědnost a nároky spojené s profesí profesionálních řidičů a řízením nákladních automobilů, se velmi výrazně liší od nároků spojených s řízením dopravy z pozice soukromé osoby a osobních automobilů. Řízení automobilu je činností, která klade vysoké nároky na psychické i fyzické schopnosti člověka. V tomto smyslu často hovoříme o zátěži, která práci profesionálních řidičů provází.

Profesionální řidič a jeho profese je psychology vnímána, jako práce vysoce stresující; přičemž tento stres je výsledkem konfliktních požadavků, které jsou očekávány od řidiče, a malá míra ovladatelnosti řidiče nad těmito požadavky a okolnostmi, jako jsou například nedostatek času, dlouhé směny, zodpovědnost za bezpečí cestujících, zodpovědnost za nebezpečný či vzácný náklad, je také z hlediska řidiče stresující. Stres má všeobecně širší význam, např. označuje reakci organismu jedince na zátěžový podnět z prostředí vnějšího, ale i stav, ve kterém se organismus působením vnějších i vnitřních podnětů nachází.

1 Profesionální řidič

„Protože doprava se týká každého z nás. Má vliv na naše zdraví, životní styl, ovlivňuje krajinu, ekonomiku státu i prostředí obce, ve které žijeme. Během posledních let výrazně roste objem automobilové dopravy, což s sebou nese řadu negativních dopadů na jedince, společnost i životní prostředí“ [1].

Objem růstu automobilové dopravy je z nemalé části tvořen dopravou nákladní. Řidiči nákladních aut jsou velmi důležitým článkem tohoto dopravního řetězce, který ovlivňuje nejen řidiče samotné, jejich dopravce, dispečery a firmy, pro které zboží převáží ale zejména širokou společnost.

„Ulice našich měst a silnice jsou místem, kde jde nejen o zdraví, ale i o život – každým rokem na nich umírá přes jeden tisíc lidí a desetitisíce našich spoluobčanů bývají při nehodách zraněny; velkou část z tohoto počtu tvoří děti“ [1].

Profesionální řidič má rozdílné nároky spjaté s řízením nákladního vozidla, než jsou kladeny nároky na osobu řídící osobní automobil. Mezi důležitá specifika práce profesionálního řidiče patří především fakt, že je při své práci zodpovědný za životy desítek osob ve voze (pokud se jedná o řidiče hromadné dopravy osob), a samozřejmě také skutečnost, že prakticky celou svou pracovní dobu tráví řízením vozu, tedy především činností náročnou z hlediska pozornosti, úsudku a rozhodování, ale i z pohledu emocionálně-sociálního [2].

Profesionální řidič potřebuje průkaz skupiny C (C+E) pro nákladní vozy a kamiony nebo D (D+E) pro autobusy. Kromě toho jej čeká ještě profesní školení, které zabere 140 hodin.

Dodržování povinných přestávek, dodržování rychlostních limitů, hmotnostních limitů a zejména striktní dodržování daných omezení a přísné dodržování všech dopravních a bezpečnostních předpisů by mělo být pro každého profesionálního řidiče samozřejmostí [2].

Dělení řidičů do skupin dle přílohy č. 3 k vyhlášce č. 277/2004 Sb.:

„Přílohy jsou zařazeny do skupiny 1:

žadatelé a držitelé řidičských oprávnění skupin vozidel AM, A1, A2, A, B1, B a B+E

do skupiny 2:

a) řidiči, kteří řídí motorové vozidlo v pracovněprávním vztahu, a u nichž je řízení motorového vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě,

b) řidiči vozidla, kteří při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívají zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení,

c) řidiči, u kterých je řízení motorového vozidla předmětem samostatné výdělečné činnosti prováděné podle zvláštního právního předpisu,

d) žadatelé a držitelé osvědčení pro učitele řidičů pro výcvik v řízení motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu nebo

e) žadatelé a držitelé řidičských oprávnění skupin vozidel C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E a T^c [3].

Soukromý řidič, je ten řidič, který řídí motorové vozidlo o hmotnosti nižší než 3,5 tuny zejména pro svoji osobní potřebu přepravy.

Patří sem žadatelé a držitelé řidičských oprávnění skupin A, B, B + E, AM a podskupin A1 a B1.

Vyhláška jasně dělí skupiny řidičů na dvě skupiny, skupina první by mohla být sjednocena pod názvem 'soukromí řidiči' skupina druhá by pak zahrnovala 'profesionální řidiče, za tyto řidiče (profesionální) jsou považováni řidiči autobusů, trolejbusů, tramvají, sanitek, taxíků a v neposlední řadě řidiči nákladních vozidel (kamionů) [3].

Jedná se o specifickou skupinu řidičů, kteří mimo klasické získání oprávnění k řízení motorových vozidel musí absolvovat i některá speciální školení, kurzy, důslednější lékařské a psychologické vyšetření.

1.1 Odborná způsobilost k řízení motorových vozidel

Podmínky pro získání odborné způsobilosti nám upravuje zákon č 247/2000 Sb., který jasně stanovuje podmínky a postup k získání odborné způsobilosti.

„Základní ustanovení o zkouškách z odborné způsobilosti § 38:

(1) Zkoušky z odborné způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění a opakované zkoušky se provádí zpravidla v jeden den. Neprovede-li obecní úřad obce s rozšířenou působností zkoušky v jeden den, zařadí žadatele k dalším zkouškám tak, aby byly provedeny nejpozději do 7 dnů od jejich zahájení.

(2) Provozovatel autoškoly, který zajišťoval výuku a výcvik žadatele, poskytne příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností pro účely zkoušky na náklady žadatele výcvikové vozidlo.

§ 39

(1) Žadatel o řidičské oprávnění se musí podrobit zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, která se skládá ze zkoušky

a) z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy,

b) ze znalostí ovládání a údržby vozidla, jde-li o žadatele o řidičské oprávnění pro skupinu C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E,

c) z praktické jízdy s výcvikovým vozidlem,

(2) Výsledek každé zkoušky se hodnotí stupněm "prospěl" nebo "neprospěl". Jestliže žadatel o řidičské oprávnění neprospěl v některé zkoušce, může zkoušku opakovat. Každá opakovaná zkouška může být provedena nejdříve za pět pracovních dní ode dne konání neúspěšné zkoušky“ [4].

Dokladem o odborné způsobilosti k řízení nákladního vozidla je profesní průkaz vydávaný s platností na 5let. Během dané doby musí řidič absolvovat 35 hodin speciálních školení. Po doložení absolvování školení je mu vydán nový profesní průkaz. Opět standardně na dobu 5let. Školení odborné způsobilosti může řidič absolvovat ve kterémkoliv akreditované autoškolě a nebo školicím středisku.

1.2 Zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel

Profesionální řidič musí absolvovat zdravotní prohlídku, která zhodnotí, zda je schopen profesi řidiče vykonávat.

Zdravotní prohlídka profesionálních řidičů je zpravidla důkladnější a náročnější, než zdravotní prohlídka potřebná k získání řidičského oprávnění první skupiny, tedy žadatelé a držitelé řidičských oprávnění skupin vozidel AM, A1, A2, A, B1, B a B+E. [3]

Podrobné informace a pravidla upravuje vyhláška č. 277 :

„§ 1

Tato vyhláška zapracovává předpisy Evropské unie a upravuje podrobnosti o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat.

Zdravotní způsobilost a posudek

§ 2

(1) Posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel (dále jen "posudek") vydává posuzující lékař po zhodnocení zdravotního stavu žadatele o řidičské oprávnění (dále jen "žadatel") nebo držitele řidičského oprávnění (dále jen "řidič") zjištěného lékařskou prohlídkou a na základě vyhodnocení prohlášení žadatele nebo řidiče (dále jen "posuzovaná osoba") ke zdravotní způsobilosti, předchozích záznamů ve zdravotnické dokumentaci vedené o posuzované osobě, informací o zdravotním stavu posuzované osoby sdělených jejím registrujícím poskytovatelem zdravotních služeb v oboru všeobecné praktické lékařství nebo v oboru praktické lékařství pro děti a dorost (dále jen „registrující poskytovatel“) a dále výsledků dalších odborných vyšetření, která si vyžádal“ [3].

“Posuzovanou osobu lze za zdravotně způsobilou k řízení motorových vozidel nebo za zdravotně způsobilou s podmínkou uznat za podmínek stanovených v zákoně, pokud na základě lékařské prohlídky nebo pravidelné lékařské prohlídky nebyla u této osoby zjištěna vada, stav nebo nemoc (dále jen "nemoc"), která vylučuje zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel“ [3].

Jednotlivé požadavky na řidiče a na kontrolu zdravotní způsobilosti jsou uvedeny v zákoně č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, který uvádí:

„Zdravotně způsobilou osobou k řízení motorových vozidel se rozumí tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel (dále jen “zdravotní způsobilost”)

Zdravotní způsobilost posuzuje a posudek o zdravotní způsobilosti (dále jen “posudek”) vydává posuzující lékař na základě prohlášení žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění, výsledku lékařské prohlídky a dalších potřebných odborných vyšetření.

Podle §84 odstavce (3) není k řízení motorového vozidla zdravotně způsobilý ten, kdo má poruchy chování způsobené závislostí na alkoholu nebo jiných psychoaktivních látkách podle posudku o zdravotní způsobilosti.

Posuzující lékař v posudku o zdravotní způsobilosti uvede zjištěný zdravotní stav z hlediska zdravotní způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění a hodnocení jeho zdravotní způsobilosti“ [5].

Žadatel o řidičské oprávnění, dle zdroje [5], je tedy:

Osoba, která je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel, zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel s podmínkou a také osoba zdravotně nezpůsobilá k řízení motorových vozidel.

Do hodnocení zdravotní způsobilosti uvádí posuzující lékař důvod a případné podmínky zdravotní způsobilosti, v hodnocení zdravotní způsobilosti uvede také co je důvodem případné zdravotní nezpůsobilosti k řízení motorových vozidel. Vše je řízeno podle prováděcích právních předpisů.

1.2.1 Pravidelné lékařské prohlídky

Vstupní lékařskou prohlídku se musí, dle §87 Zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb [5], řidič povinně podrobit před zahájením výkonu dané činnosti řidiče z povolání.

Každý profesionální řidič do dovršení 50 let svého věku musí absolvovat další povinnou lékařskou prohlídku, a to pravidelně, každé 2 roky a po dovršení 50 let pak již každoročně.

„Posuzující lékař může na základě výsledku pravidelné lékařské prohlídky v odůvodněných případech, zejména s přihlédnutím k aktuálnímu zdravotnímu stavu profesionálního řidiče určit termín další pravidelné lékařské prohlídky kratší, než předepisuje zákon. Náklady na pravidelnou lékařskou prohlídku hradí u řidičů, kteří jsou v pracovně-právním vztahu zaměstnavatel. Řidiči, kteří nejsou v pracovněprávním vztahu, si hradí náklady na pravidelnou lékařskou prohlídku sami. Lékař má právo u posuzování zdravotní způsobilosti, je-li to potřebné, nařídít provedení odborného vyšetření“ [5].

Pravidelné lékařské prohlídky profesionálních řidičů jsou povinně stanoveny ze zákona, avšak na svědomí každého individuálního řidiče a jeho aktuálního stavu je posoudit vážnost svého aktuálního zdravotního stavu a z vlastní iniciativy podstoupit lékařské vyšetření i v kratším intervalu, než udává příslušný zákon.

Pravidelným lékařským prohlídkám je povinen se podrobovat:

a) řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré barvy, případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení (vozidlo rychlé záchranné služby, vozidlo policie ČR, vozidlo hasičského záchranného sboru)

b) řidič, který řídí motorové vozidlo v pracovněprávním vztahu a u něhož je řízení motorového vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě, (nákladní vozidlo, vozidlo určené pro přepravu osob)

c) řidič, u kterého je řízení motorového vozidla předmětem samostatné výdělečné činnosti prováděné podle zvláštního právního předpisu,

d) držitel řidičského oprávnění pro skupinu C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E, pokud řídí motorové vozidlo zařazené do některé z těchto skupin vozidel,

e) držitel osvědčení pro učitele řidičů pro výcvik v řízení motorových vozidel“ [5].

1.3 Dopravně psychologické vyšetření

Dopravně psychologické vyšetření je dle Zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. určené pro:

„profesionální řidiče vybodované řidiče (ti, jež dosáhli 12 bodů) a řidiče, kterým byl odebrán ŘP pro ty, kteří byli lékařem doporučeni k vyšetření pro ověření způsobilosti řídit motorové vozidlo. Vyšetření je prováděno akreditovaným dopravním psychologem. Obsahem dopravně psychologického vyšetření je odborně vedený pohovor, výkonové testy, testy osobnosti pomocí dotazníkových a projektivních technik a vyšetření pomocí determinačního přístroje

Zákon variantu, kdy řidič při dopravně psychologické vyšetření neuspěje, neupravuje, doporučení asociace dopravních psychologů je možné provést kontrolní vyšetření nejdříve po uplynutí tří měsíců“ [5].

Dané vyšetření by mělo sloužit k vyřazení řidičů, kteří by svým neadekvátním jednáním mohli způsobit škodu na majetku či újmu na zdraví svém či ostatních účastníků provozu.

Dopravně psychologickému vyšetření dle § 87 odst. 1 zákona o silničním provozu je povinen se podrobovat:

„a) držitel řidičského oprávnění pro skupinu C1+E, C nebo C+E, pokud řídí nákladní automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo speciální automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo jízdní soupravu, která je složena z nákladního automobilu a přípojného vozidla nebo ze speciálního automobilu a přípojného vozidla a jejíž největší povolená hmotnost převyšuje 7 500 kg,

b) držitel řidičského oprávnění pro skupinu D1+E, D nebo D+E, pokud řídí motorové vozidlo zařazené do některé z těchto skupin vozidel“ [5].

„Dopravně-psychologickému vyšetření je držitel řidičského oprávnění povinen se podrobit před zahájením výkonu činnosti řidiče z povolání a dalšímu dopravně psychologickému vyšetření, a neurologickému a EEG vyšetření nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let a dále pak každých pět let“ [5].

Dopravně psychologické vyšetření provádí psycholog, kterému ministerstvo udělilo akreditaci, vyhotovuje jej písemnou formou a je podkladem k posudku o zdravotní způsobilost. Toto vyšetření si hradí každý řidič sám“ [5].

Dopravně psychologické vyšetření může mít výsledkem:

- a) Řidič je zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel
- b) Řidič je zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel s podmínkou, (lékař takovouto podmínku uvede)
- c) Řidič není zdravotně nezpůsobilý k řízení motorových vozidel.

„Je-li povinná osoba podle výsledku pravidelné lékařské prohlídky zdravotně způsobilá s podmínkou nebo zdravotně nezpůsobilá, oznámí posuzující lékař tuto skutečnost obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému podle obvyklého bydliště nebo místa studia povinné osoby a u osob uvedených v §87 odst. 1, které jsou v pracovněprávním vztahu, i zaměstnavateli. Povinná osoba se musí podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejpozději den před dnem ukončení platnosti posudku o zdravotní způsobilosti“ [5].

Řidič, který nemá platný posudek o své zdravotní způsobilosti, je posuzován stejně jako řidič, který je nezpůsobilý k řízení motorových vozidel.

„Povinná osoba, která nemá platný posudek o zdravotní způsobilosti, je zdravotně nezpůsobilá k řízení motorových vozidel. Lékař, který zjistí, že žadatel o řidičské oprávnění nebo držitel řidičského oprávnění je zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel s podmínkou nebo není zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel, je povinen o této skutečnosti neprodleně informovat obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný podle obvyklého bydliště nebo místa studia žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění“ [5].

1.4 Pravidelná profesní školení profesionálních řidičů

V roce 2008 došlo ke změně v zákonu 247/2000 Sb., který pro profesionální řidiče předepisuje povinné každoroční profesní školení. Všichni řidiči, kteří již mají nový profesní průkaz ve formátu plastické kartičky, musí během následujících pěti let, od vydání daného průkazu, absolvovat pravidelně každý rok povinné jednodenní školení. Na základě potvrzení o absolvování tohoto školení pak bude řidiči vydán profesní průkaz nový, s platností opět na pět let.

Na rozdíl, od dříve povinného dvoudenního školení, je nově toto školení jednodenní a není již zakončeno znalostním testem. Nově je také možno jednotlivá školení zaměřit na mnohem více témat, než tomu bylo v minulosti.

Aby si každá firma a hlavně každý řidič mohl vybrat téma, které ho nejvíce zajímá, jsou již pro tato jednodenní školení nabízena různá témata. V každém roce je tedy možné vybrat si školení na jiné téma podle toho, zda je dané téma pro firmu či řidiče důležité.

ČASMAD Bohemia nabízí například tato témata pro školení: jak snižovat spotřebu nafty, jak předcházet haváriím, vyhnout se pokutám za špatné upevnění nákladu, jak se seznámit s ovládáním digitálního tachografu, osvěžit si dopravní předpisy, zorientovat se v pracovních režimech apod... [6].

Každý profesionální řidič musí absolvovat 35 hodin zdokonalovacího školení v pravidelných ročních intervalech kurzů v rozsahu 7 hodin. Řidiči je účast zaznamenána do formuláře „Potvrzení o absolvování pravidelného školení“. Jeho potvrzená účast na školení je podmínkou pro vydání nového průkazu [6].

1.5 Profesní průkaz řidiče

Podmínky pro získání profesního průkazu:

„Účast na **vstupním školení řidičů** trvající 140 hodin. Jeho platnost je omezená na dobu pěti let. V průběhu těchto pěti let musí každý profesionální řidič absolvovat **5 školení** (pravidelné školení je rozděleno do ročních kurzů v rozsahu 7 hodin), jejichž součástí je seznámení účastníků s novinkami v silničním zákoně a především pak problematika AETR, která je důležitá pro každého profesionálního řidiče. Potvrzení o absolvování těchto školení řidič předkládá na příslušném magistrátu, který poté vystaví nový řidičský průkaz s profesní způsobilostí na následujících 5 let“ [5].

„Důležitým omezením pro získání profesního oprávnění je **věk**. Podmínkou pro skupinu C nebo C+E je dosažení věku 21 let. Pro skupinu D a D+E je to věk 23 let, s výjimkou motorového vozidla linkové osobní dopravy, pokud trasa nepřesahuje 50 km. Řidiči, kteří mají řidičské oprávnění pro skupiny C, C+E, D a D+E, a podrobí se výuce a výcviku v rozšířeném rozsahu 280 hodin mohou řídit vozidla od 18 let (platí pro skupinu C a C+E) a od 21 let (platí pro skupinu D a D+E)“ [7].

„Každý, kdo se chce stát profesionálním řidičem, musí projít také dopravně psychologickým vyšetřením, které provádí pouze dopravní psychologové akreditovaní ministerstvem dopravy. Toto vyšetření musí pro účely výkonu zaměstnání a pro získání kvalifikace podstoupit každý držitel řidičského oprávnění skupin C1, C, C+E, D1, D, D+E. Toto vyšetření je platné do 50 let věku, poté je nutné je v pětiletých intervalech obnovovat“ [7].

1.5.1 Dle zákona č. 247/2000 Sb.[4]:

„Držitelem profesního osvědčení může být osoba, která:

a) má ukončené střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou, nebo jde-li o učitele výcviku v řízení vozidla nebo výuky praktické údržby vozidla, ukončené střední vzdělání strojního nebo dopravního oboru,

b) dosáhla věku 24 let,

c) se s kladným výsledkem podrobila dopravně psychologickému vyšetření; dopravně psychologické vyšetření provádějí fyzické osoby, které poskytují služby v oboru

psychologického poradenství podle zvláštního právního předpisu^{2b)} nebo právnické osoby, u kterých je dopravně psychologické poradenství předmětem činnosti, (dále jen "dopravní psycholog")

d) absolvovala základní školení a zkouškou prokázala znalosti předpisů o provozu na pozemních komunikacích, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a znalosti ovládání a údržby vozidla, řízení vozidla a zásad bezpečné jízdy vozidla, včetně vozidla konstrukčně přizpůsobeného tělesně postižené osobě; jde-li o výuku předpisů o provozu na pozemních komunikacích a teorii řízení a zásad bezpečné jízdy, musí mít osoba řidičské oprávnění k řízení vozidel té skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, k jejímuž získání provádí výuku,

e) která nemá soudem nebo správním orgánem uložen trest zákazu řízení motorových vozidel a které v posledních třech letech nebyl takový trest uložen.

Řidiči, kteří vlastní průkaz profesní způsobilosti, mají oprávnění vykonávat povolání profesionálního řidiče autobusů nebo nákladních vozidel, tedy vozidel o hmotnosti vyšší než 3500 kg“ [4].

Výuka a výcvik pro získání průkazu profesní způsobilosti probíhá dle zákona č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a prováděcí vyhlášky č. 156/2008 Sb.

1.6 Pracovní režim profesionálních řidičů

Pracovní režimy profesionálních řidičů jsou zásadním ukazatelem v potřebách silniční dopravy, zejména z pohledu dopravců, přepraveců, pojníkem mezi potřebami a možnostmi profesionálních řidičů a bezpečností v silniční nákladní dopravě.

Jedná se o pomyslnou minci, kde na jedné straně stojí profesionální řidič a také jeho práva z pozice zaměstnance, jako je například pevně daný pracovní výkon a s ním spojená únava, ta má zásadní vliv na celkovou bezpečnost v silničním provozu, hlavně tím, že řidič se svým několikatunovým nákladňákem může způsobit až fatální škodné následky a to na zdraví i majetku ostatních účastníků provozu.

Na druhé straně této mince najdeme pevně dané časové limity, které nám jasně korigují výkon řidiče, je zde zahrnuta maximální doba výkonu i řízení v rámci 24 hodin, týdne i čtrnácti dnů, dále pak minimální bezpečnostní přestávky a doby odpočinku, které nesou jednu z hlavních rolí v celém cyklu řidičů nákladních automobilů, jejich pracovní náplní a mezi jejich zaměstnavateli.

Nařízení 561/2006 a dohoda AETR

„Podle čl. 2 odst. 2 a 3 nařízení č. 561/2006 se toto nařízení (a související evropské předpisy) vztahuje na silniční dopravu bez ohledu na zemi registrace vozidla uskutečněnou

1. výhradně uvnitř EU nebo

2. mezi EU, Švýcarskem a zeměmi, které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru (Island, Lichtenštejnsko a Norsko).

Dohoda AETR se naopak použije na mezinárodní dopravu, která se zčásti uskutečňuje mimo oblast EU nebo Evropského hospodářského prostoru a vztahuje se na celou cestu pro vozidla registrovaná v EU nebo v zemích, které jsou smluvními stranami AETR nebo pouze na úsek cesty probíhající po území Společenství nebo zemí, které jsou smluvními stranami AETR, pro vozidla registrovaná ve třetí zemi, která není smluvní stranou AETR.

V praxi však nejsou žádné zásadní rozdíly mezi úpravou obsaženou v nařízení 561/2006 a dohodou AETR“ [9].

1.6.1 Nařízení 561/2006

„Nařízení 561/2006/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 15. března 2006 r. týkající se harmonizace určitých sociálních předpisů vztahujících se k silniční dopravě, měnící Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) 2135/98, a rušící Nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 k 11. dubnu 2007 r“ [9].

Výše zmíněné nařízení se vztahuje na silniční dopravu a to bez ohledu na zemi, ve které došlo k registraci vozidla. Vztahuje se na všechna vozidla, která přepravují zboží a jejich maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu je větší než 3,5 tuny celkové hmotnosti vozidla.

1.6.2 Doba řízení dle nařízení ES 561/2006

„Podle čl. 2 odst. 2 a 3 nařízení č. 561/2006 se toto nařízení (a související evropské předpisy) vztahuje na silniční dopravu bez ohledu na zemi registrace vozidla uskutečněnou

1. výhradně uvnitř EU nebo

2. mezi EU, Švýcarskem a zeměmi, které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru (Island, Lichtenštejnsko a Norsko)“ [9].

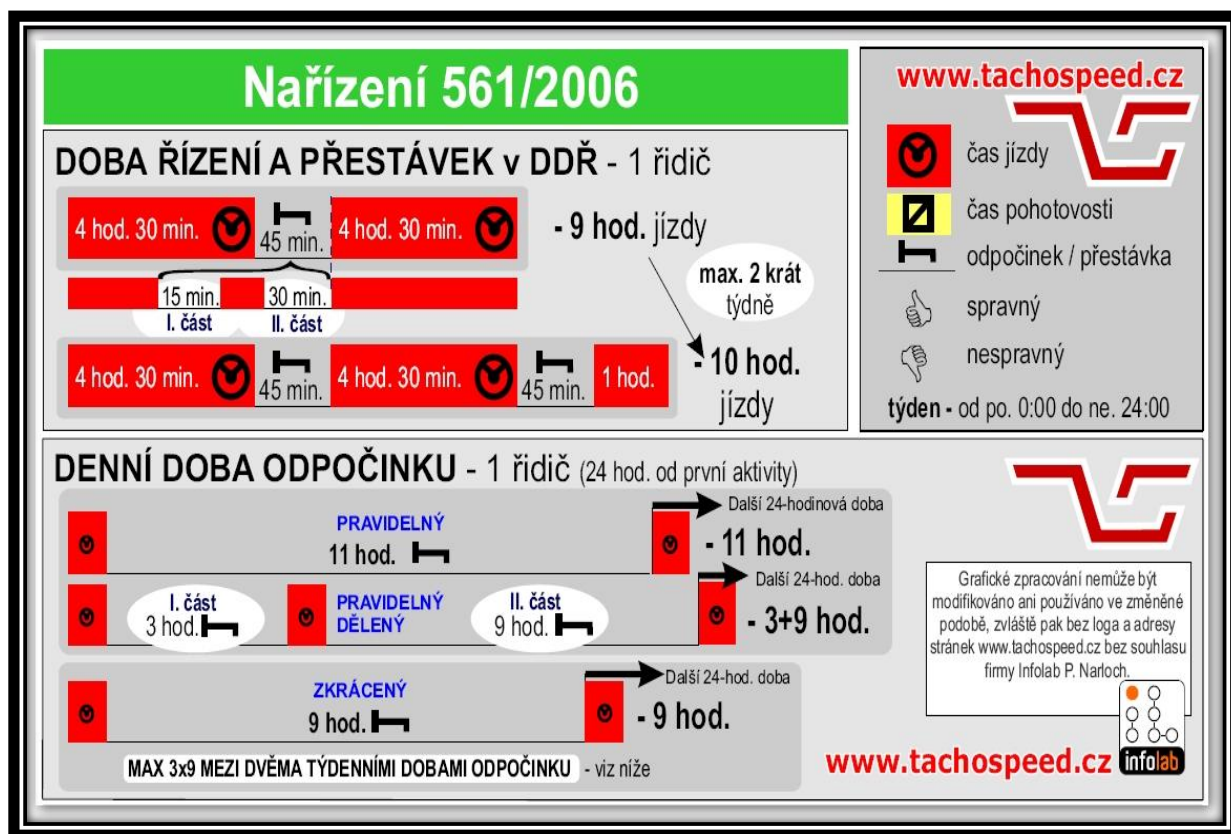
Doba řízení:

Celková doba řízení mezi dvěma denními odpočinky nebo jedním odpočinkem denním a jedním týdenním nesmí přesáhnout 9 hodin. Dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin.

***Týdenní doba řízení** nesmí přesáhnout 56 hodin a nesmí být překročena maximální týdenní pracovní doba stanovená v nařízení vlády č. 589/2006 Sb.*

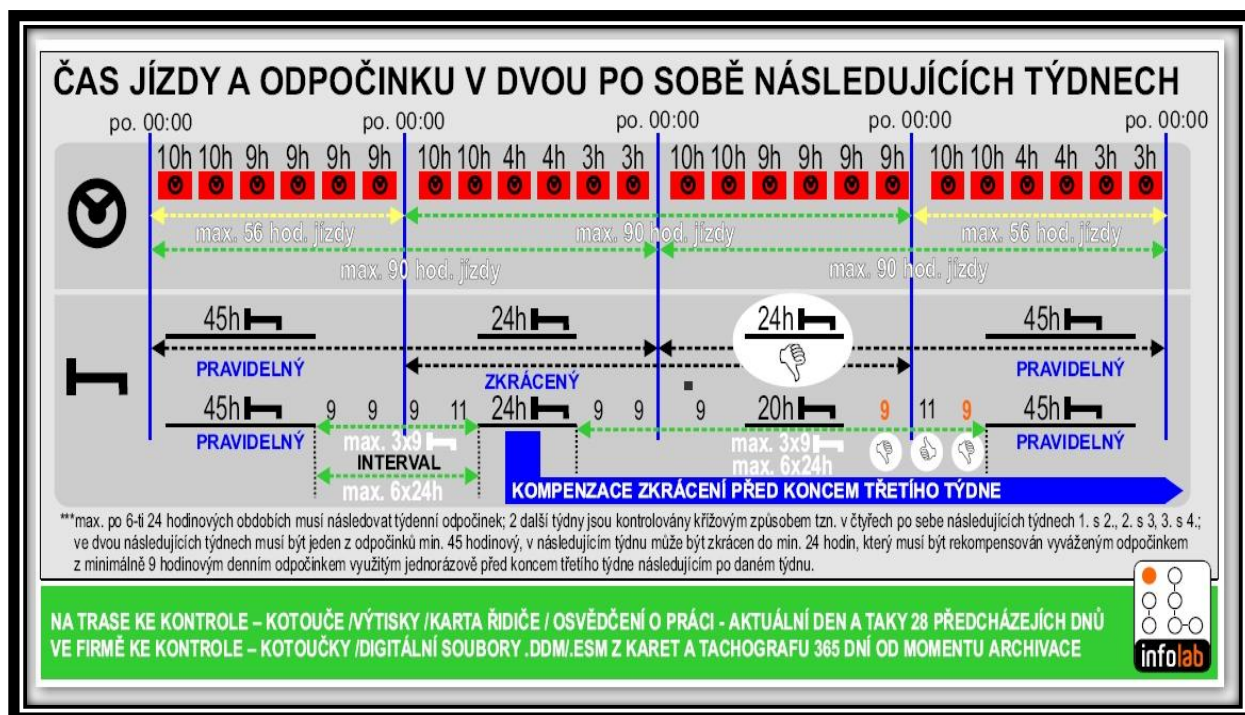
***Celková doba řízení** nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů [9].*

Stručný přehled nařízení ES 561/2006 je zobrazen na následujícím obrázku č. 1:



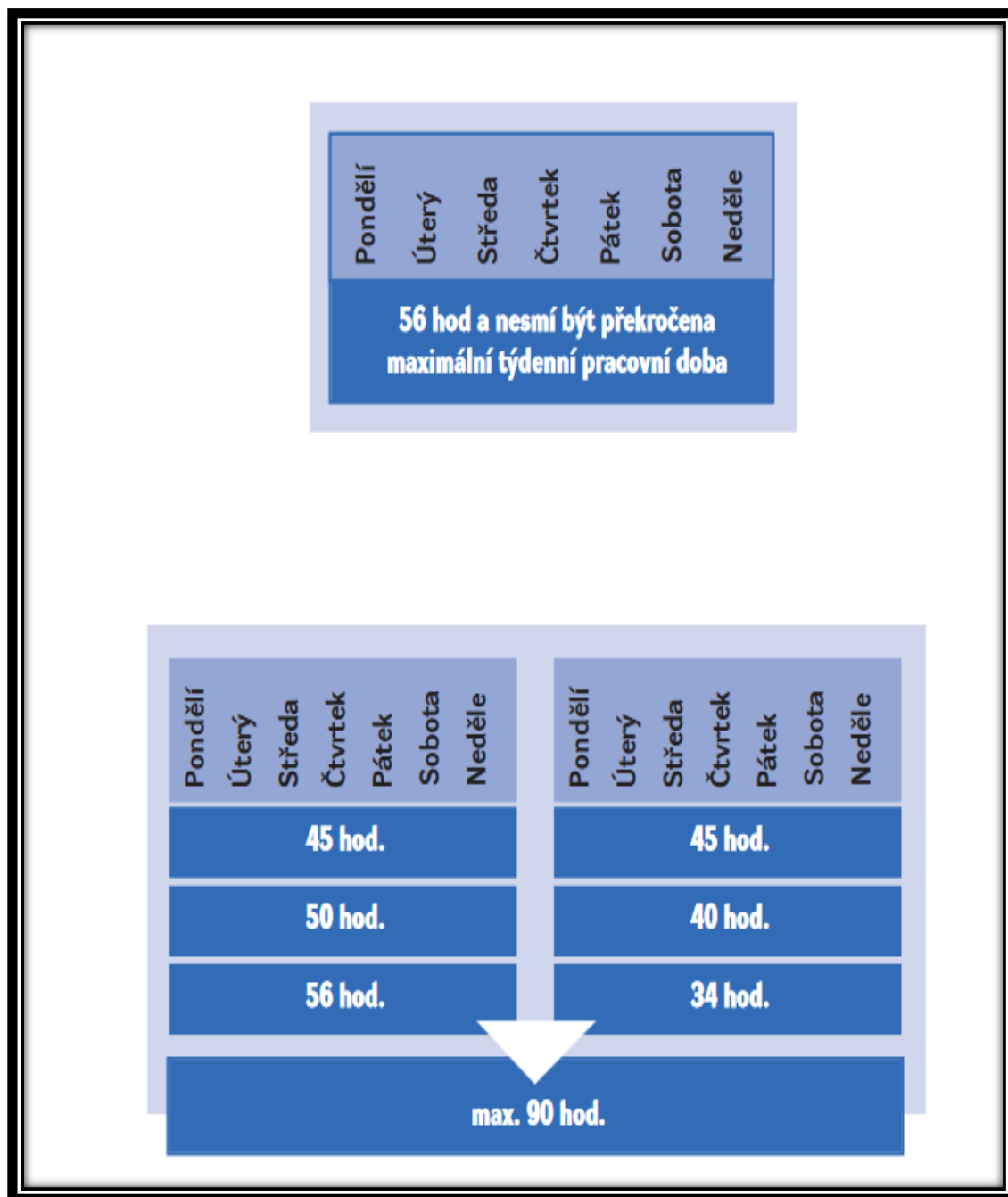
Obrázek 1: Denní doba řízení, Zdroj [12]

Grafické zobrazení ukázky času jízdy a odpočinku po dvou sobě následujících týdnech je uveden na obrázku č.2:



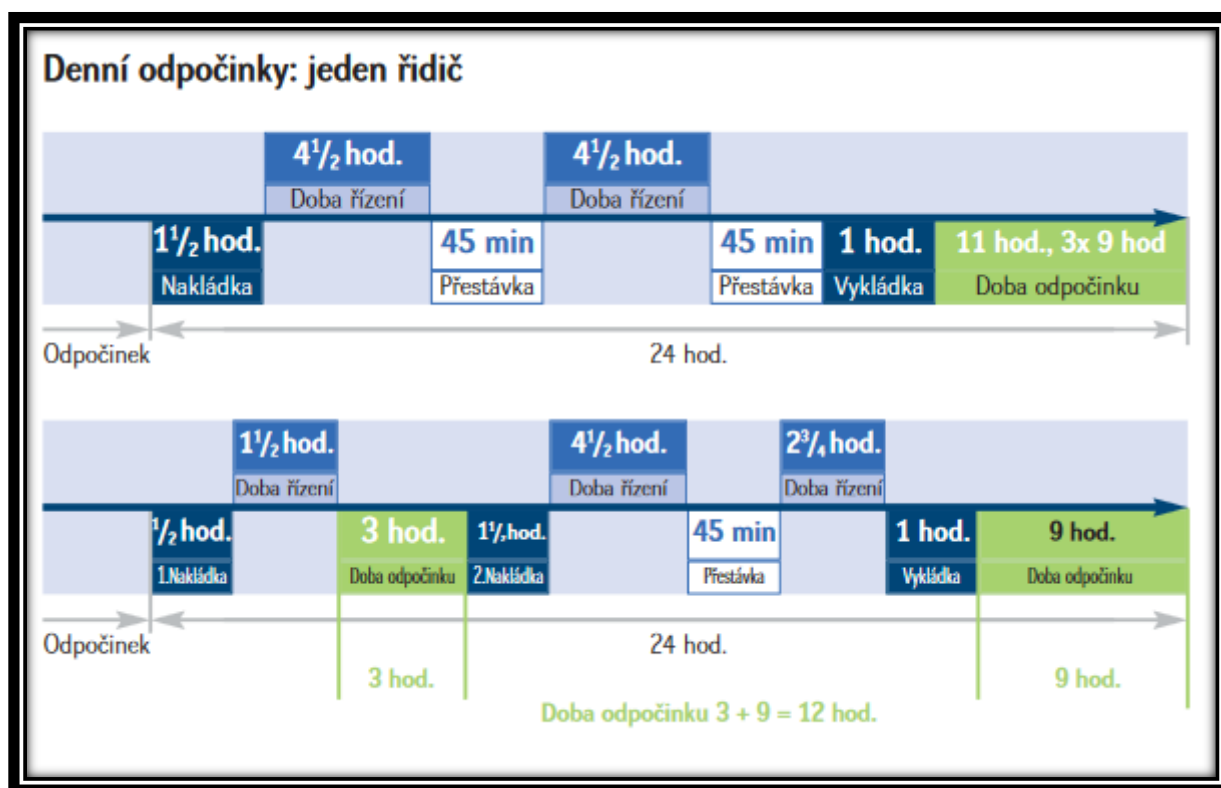
Obrázek 2: Čas jízdy a odpočinku, Zdroj [12]

Zobrazení maximální délky týdenní pracovní doby pro profesionálního řidiče je v následujícím obrázku:

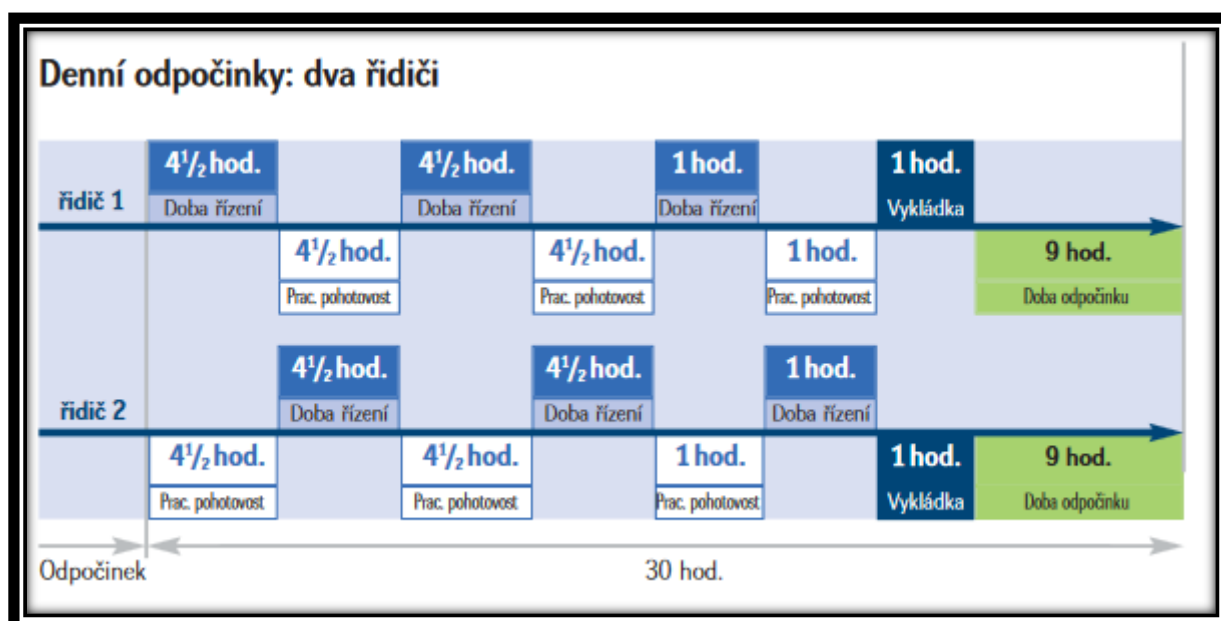


Obrázek 3: Pracovní týden profesionálního řidiče, Zdroj [11]

Pro jednoho řidiče platí jiné doby denního odpočinku, než pro osádku ve které jsou řidiči dva. Rozdíl mezi denní dobou odpočinků pro jednoho a dva řidiče je zobrazen v následujícím obrázku č. 4 a č. 5.



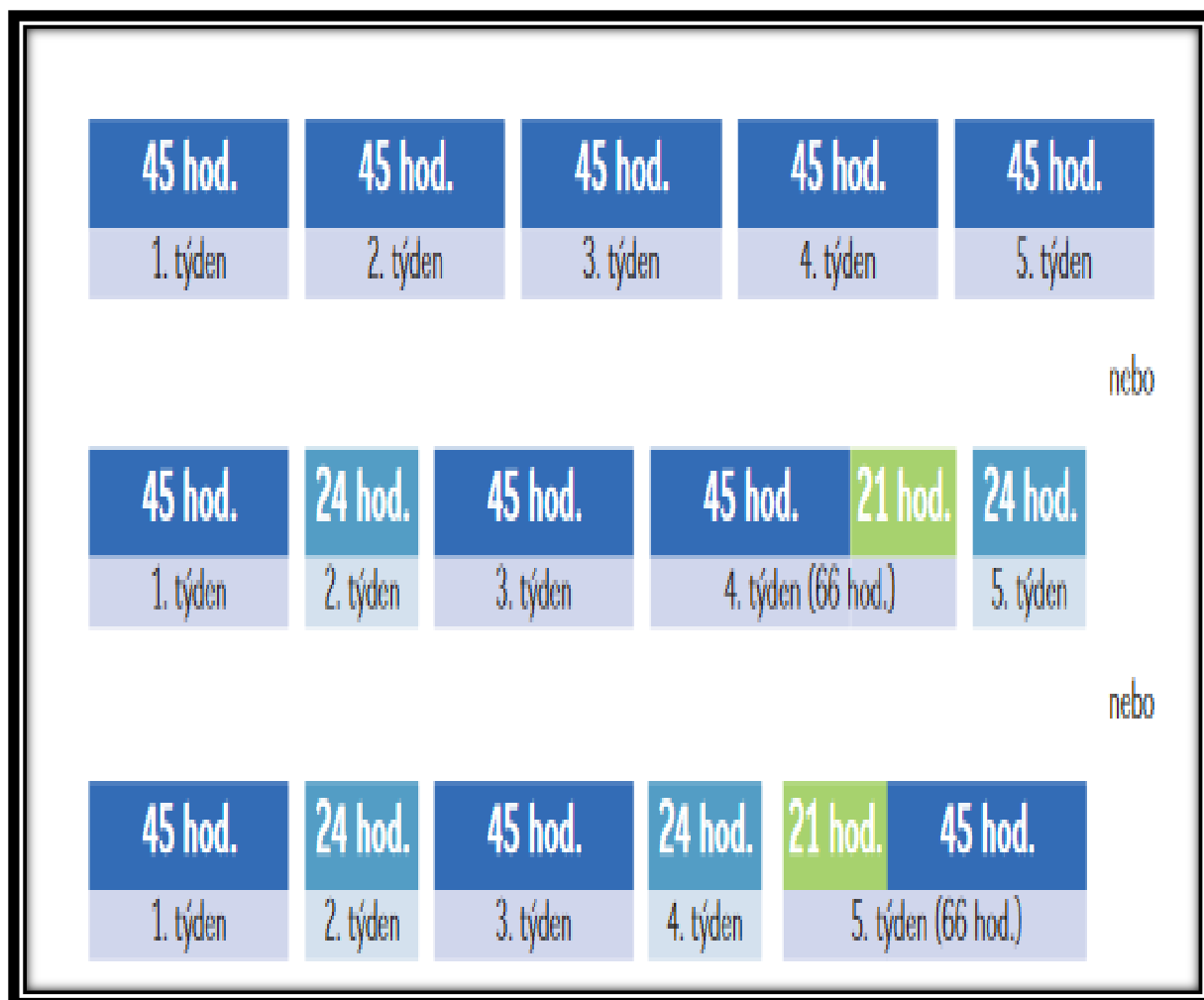
Obrázek 4: Denní doba odpočinku, Zdroj [11]



Obrázek 5: Denní doba odpočinku pro dva řidiče, Zdroj [11]

Doby výkonu jsou časově pevně dané svojí maximální délkou, avšak je možné v rámci povolených limitů tyto doby dle potřeb upravovat.

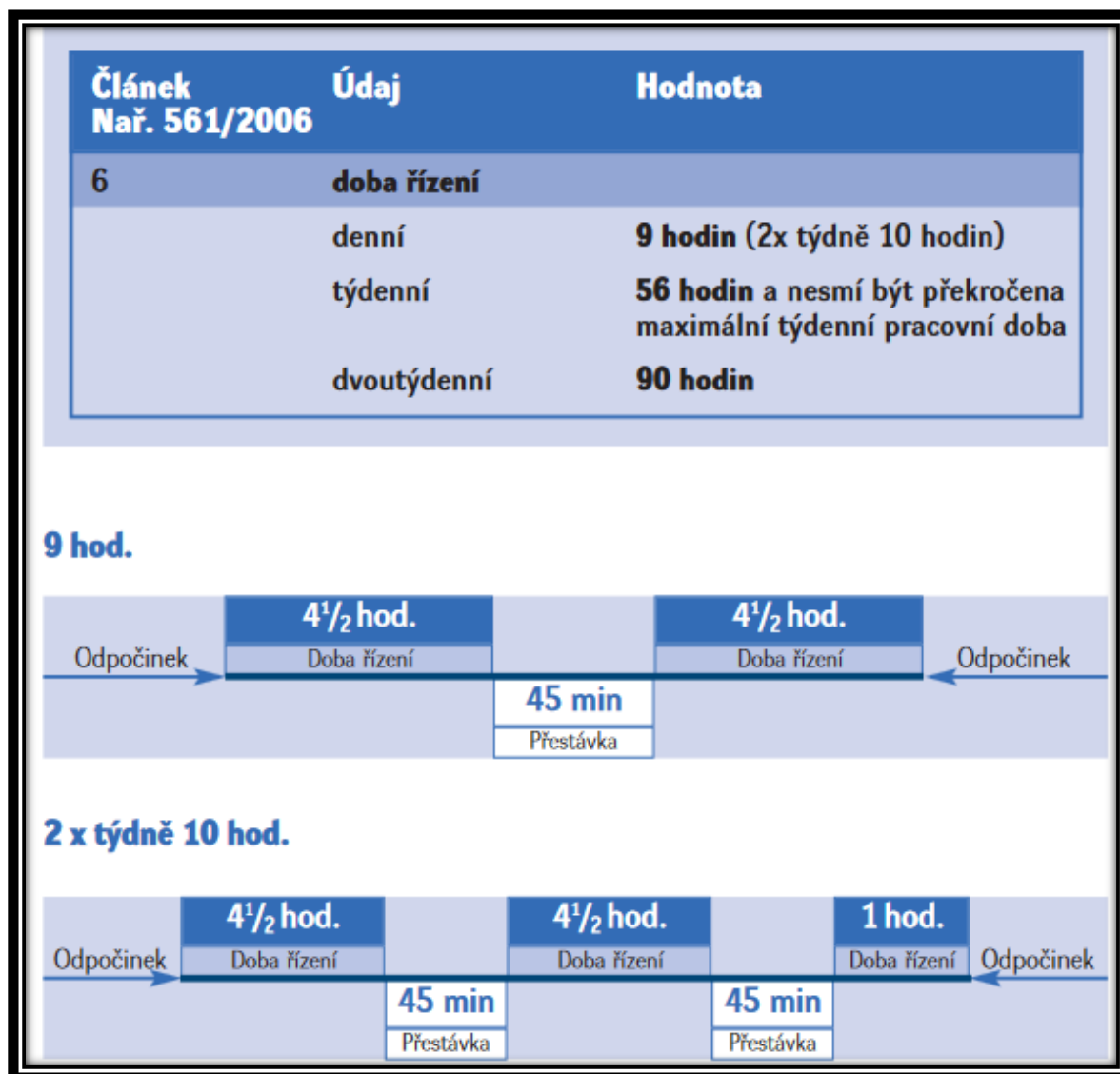
Možné úpravy dob výkonů řidiče jsou zobrazeny v obrázku č. 6.



Obrázek 6: Možnost manipulace s dobou výkonu, Zdroj [11]

Nařízení ES 561/2006 [9] stanovuje přesné limity časových úseků pro jednotlivé činnosti v průběhu pracovní náplně dne profesionálního řidiče. Přesné časy se zaznamenávají pomocí záznamových zařízení, jsou přísně kontrolována a jejich porušení či nedodržení je postihnuto vysokými sankcemi.

Stručný přehled dob řízení dle nařízení 561/2006 dle zpracování [11] je zobrazeno na obrázku č. 7.



Obrázek 7: Stručný přehled dob řízení, Zdroj [11]

1.6.3 Dohoda AETR

„Dohoda AETR se naopak použije na mezinárodní dopravu, která se zčásti uskutečňuje mimo oblast EU nebo Evropského hospodářského prostoru a vztahuje se

1. na celou cestu pro vozidla registrovaná v EU nebo v zemích, které jsou smluvními stranami AETR “ [9].

„Nebo 2. pouze na úsek cesty probíhající po území Společenství nebo zemi, které jsou smluvními stranami AETR, pro vozidla registrovaná ve třetí zemi, která není smluvní stranou AETR.

V praxi však nejsou žádné zásadní rozdíly mezi úpravou obsaženou v nařízení 561/2006 a dohodou AETR“ [9].

1.6.4 Výjimky pro přepravu

Výjimky pro speciální a atypické přepravy nákladních vozidel jsou obsaženy v Nařízení ES 561/2006.

Národními předpisy, které řeší pracovní režimy řidičů vyňatých z Nařízení ES 561/2006 je vyhláška MDS č.478/2000 Sb. a Nařízení vlády ČR č. 168/2002 Sb.

„Mimo oblast působnosti Nařízení ES 561/2006 jsou

- vozidla přepravující zboží, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu nepřekračuje 3,5 tuny*
- vozidla přepravující cestující, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu méně než devíti osob včetně řidiče*
- nákladní automobily zajišťující přepravy prováděné mimo veřejně přístupné pozemní komunikace*
- speciální vozidla, které neprovádí přepravu (autorypadla, autojeřáby a pod) • a vozidla, která ještě nebyla uvedena do provozu“ [9].*

ÚPLNÉ VÝJIMKY

„Přepravy uvedené v čl. 3 nařízení (ES) č. 561/2006 a v čl. 2 odst. 2 dohody AETR nespadají do působnosti tohoto nařízení, resp. dohody a označujeme je jako výjimky. Při těchto přepravách nemusí být vozidla vybavena tachografem, dopravce nemusí zajistit vedení záznamů o době řízení, odpočinku a bezpečnostních přestávkách podle těchto mezinárodních předpisů a tyto doby není potřeba ani dodržovat“ [9].

1.7 Srovnání dob řízení a dob odpočinků

Následující tabulka názorně srovnává rozdílnost ve stanovených dobách řízení a dobách odpočinků dle nařízení ES. Č. 561/2006 a dle dohody AETR.

Tabulka 1: Srovnání dob řízení a odpočinků, Zdroj: Vlastní zpracování dle [9]

	AETR	Nařízení ES č. 561/2006
Denní doba řízení	max. 9 hodin (možné zvýšení 2x týdně na 10 hod.) mezi dvěma odpočinky	
Týdenní doba řízení	max. 56 hod (10 + 10 + 9 + 9 + 9 + 9)	max. 56 hod
Týdenní pracovní doba Nař. vlády č.589/2006 Sb. §5 odst. 1	48 hod., lze prodloužit na max. 60 hod, pokud za 28 po sobě jdoucích týdnů nebude překročena průměrná pracovní doba 48 hod. (včetně ostatních pracovních činností (bez přesčasů))	
Celková doba řízení za období dvou po sobě jdoucích týdnů	Max. 90 hod	
Přestávka v řízení	nejpozději po 4,5 hodinách řízení nejméně 45 minut. Lze rozdělit na trvající nejméně 15 min	nejpozději po 4,5 hodinách řízení nejméně 45 minut. Lze rozdělit pouze na 2 úseky: první 15 min a druhý 30 min.
Běžná denní doba odpočinku	nejméně 11 hod v průběhu 24 hod. od skončení předchozí doby odpočinku	
Rozdělení běžné denní doby odpočinku	při prodloužení na nejméně 12 hod lze rozdělit až do 3 úseků, přičemž jeden úsek musí být nejméně 8 souvislých hodin	při prodloužení na nejméně 12 hod lze rozdělit pouze do 2 úseků: První úsek nejméně 3 hod, druhý úsek nejméně 9 hod.
Přerušení běžné denní doby odpočinku na trajektu	1x nejvýše na 2 hod. za podmínek uvedených v čl.9 nařízení. Řidič však musí mít během odpočinku dispozici lůžko nebo lehátko	Nanejvýš 2x jinými činnostmi, které nepřesahují dobu trvání celkem 1 hod. Řidič však musí mít během odpočinku dispozici lůžko nebo lehátko
Zkrácená denní doba odpočinku	možné zkrácení max. 3x týdně až na 9 hod. s tím, že dojde do konce týdne k odpovídajícímu vyrovnání	možné zkrácení max. 3x až na 9 hod. mezi dvěma týdenními odpočinky, bez vyrovnání
Denní doba odpočinku (nejméně 2 řidiči)	8 hodin za každé časové období 30 hod	nejméně 9 hod. za každé období 30 hod. od skončení poslední doby odpočinku. Přítomnost druhého řidiče ve vozidle povinná s výjimkou první hodiny.
Běžná týdenní doba odpočinku	nejméně 45 hod. včetně jedné denní doby odpočinku	
Zkrácená týdenní doba odpočinku	nejméně 36 hod (je-li čerpána v místě obvyklého odstavení vozidla) nebo nejméně 24 hod. (mimo místo obvyklého odstavení vozidla), s vyrovnáním do konce 3 následujícího týdne	nejméně 24 hod. s vyrovnáním do konce 3 následujícího týdne
Začátek týdenního odpočinku	Po nejvýše šesti denních dobách řízení. (v případě mezinárodní osobní přepravy po nejvýše 12-ti denních dobách řízení)	Nejpozději po uplynutí šesti 24hodinových časových úseků od skončení předchozího týdenního odpočinku.
Přesun řidiče do místa, kde se ujme vozidla		Nelze vykázat jako odpočinek. Pokud řídí vozidlo nespádající do působnosti tohoto nařízení musí vykázat jako jinou práci
Povinnost řidičů předložit záznamové listy ke kontrole	z běžného týdne a posledního dne týdne předcházejícího, během něhož řídili	z běžného dne a předchozích 28 kalendářních dní

1.8 Záznamová zařízení činnosti řidiče

Vybavení vozidla tachografem

„Tachografy musí být namontovány a používány ve vozidlech, která jsou používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží a na která se vztahuje nařízení (ES) č. 561/2006 (respektive dohoda AETR). V případě přeprav dle čl. 3 a 13 odst. 1 písm. a) nařízení 561/2006 vozidlo nemusí být vybaveno záznamovým zařízením (viz výše)“ [14].

1.8.1 Vedení záznamů

Řidič používá záznamové zařízení každý den, kdy vykonává svoji pracovní činnost, tedy řízení nákladního automobilu, od okamžiku, kdy převezme svěřené vozidlo. Ministerstvo dopravy jasně udává pravidla pro používání těchto záznamových zařízení pro řidiče, jejich profesní karty nesmějí být vyjmuty dříve než po konci denní pracovní doby ze záznamového zařízení, pokud není jejich vyjmutí povoleno dříve. Každý záznamový list či karta mají pevně stanovenou dobu, po kterou se smí záznam provádět a určená doba nesmí být překročena.[14].

„Jestliže se řidič vzdálí od vozidla a v důsledku toho nemůže tachograf zabudovaný do vozidla používat, musí být časové úseky:

- zaznamenány na záznamovém listu ručně, automatickým záznamem nebo jinými prostředky čitelně a bez znečištění záznamového listu, je-li vozidlo vybaveno analogovým tachografem,*
- zadány na kartu řidiče zařízením k ručnímu zadávání údajů v tachografu, je-li vozidlo vybaveno digitálním tachografem“ [4].*

„Režim činnosti řidiče je možné prokázat rovněž pomocí potvrzení o činnostech. Evropská komise vytvořila jednotnou formu potvrzení, které musí být kontrolními složkami uznáno v celé EU. Použití potvrzení je pouze fakultativní, neexistuje povinnost předkládat formuláře dokládající činnost řidičů za dobu, kdy se od vozidla vzdálili. Na území ČR platí, že forma potvrzení pro řidiče není nijak dána. Jsou uznávána i např. tzv. žlutá kolečka, samozřejmě za předpokladu, že jsou vyplněna správně a obsahují všechny potřebné údaje. V cizině je doporučeno používat jednotnou formu potvrzení“ [2].

1.8.2 Uchovávání a kontrola

Při provozování dopravy, na kterou se vztahuje nařízení 561/2006 (nebo dohoda AETR) musí při kontrole řidič předložit záznamy z běžného dne a také z předcházejících 28 kalendářních dnů.

Řidič, jehož nákladní vozidlo vybavené analogovým tachografem, musí být schopen, na žádost pověřeného kontrolora, kdykoli předložit záznamové listy pro daný den a také záznamové listy použité řidičem v předcházejících 28 kalendářních dnech, dále pak kartu řidiče, pokud je jejím vlastníkem, a případně i veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené v daný den a opět i v předcházejících 28 dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006 [9].

Řidič, jehož nákladní vozidlo vybavené digitálním tachografem, musí být schopen na žádost pověřeného kontrolora, kdykoli předložit svoji kartu řidiče, dále pak veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené v daném dni a také v předchozích 28 dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006 [9].

1.8.3 Novinky v oblasti digitálních tachografů

Novela nařízení (EU) 2016/799 [13] upravuje řadu požadavků, zejména technických, na inteligentní digitální tachografy.

Úřední věstník EU zveřejnil nařízení Komise (EU) 2018/502 ze dne 28. února 2018, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2016/799, stanovuje požadavky na konstrukci, montáž, zkoušení, demontáž, provoz a opravy tachografů a jejich součástí [13].

„Nařízení (EU) č. 165/2014 zavedlo inteligentní tachografy, tj. digitální tachografy druhé generace, jejichž součástí je také napojení na globální družicový navigační systém („GNSS“), komunikační zařízení pro včasné dálkové odhalování a nepovinné rozhraní s inteligentními dopravními systémy. Technické požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž, provoz a opravy tachografů a jejich součástí jsou stanoveny v prováděcím nařízení Komise (EU) 2016/799. V souladu s články 8, 9 a 10 nařízení (EU) č. 165/2014 jsou tachografy namontované do vozidel poprvé registrovaných dne 15. června 2019 nebo po tomto dni tachografy inteligentní“ [13].

System digitálních tachografů slouží zejména pro zachování míry bezpečnosti a zároveň zaznamenává dodržování pravidel daných v silniční dopravě, nová generace digitálních tachografů má složit, také pro důkladnější a přesnější vedení požadovaných záznamů.

„Prováděcí nařízení (EU) 2016/799 musí být proto změněno tak, aby se technická ustanovení uvedená v těchto člancích použila od téhož dne. Za účelem dosažení souladu s článkem 8 nařízení (EU) č. 165/2014, který stanoví, že poloha vozidla se musí zaznamenávat každé tři hodiny celkové doby řízení, bylo prováděcí nařízení (EU) 2016/799 změněno tak, aby informace o poloze vozidla mohly být ukládány ve tříhodinových intervalech metrikou, jejíž výsledky nelze vynulovat, a aby se zabránilo záměně s „dobou nepřetržitého řízení“, což je metrika s odlišnou funkcí. Celkem ve vozidle může být jediný celek nebo několik celků rozmístěných ve vozidle. Zařízení GNSS a zařízení vyhrazeného spojení krátkého dosahu (DSRC) by proto mohla být umístěna uvnitř nebo vně hlavní jednotky celku ve vozidle. Jsou-li umístěna vně této jednotky, mělo by být možné obě zařízení i hlavní jednotku celku ve vozidle typově schválit jako součásti, aby se postup schválení typu inteligentních tachografů přizpůsobil potřebám trhu“ [13].

Digitální tachografy nebudou jen pouhým zařízením, které slouží pro záznam rychlosti, ujetých km a záznam denních aktivit řidiče, ale stanou se komunikační prostředek mezi vozidlem a kontrolory v dopravě, připravuje se také navázání na inteligentní dopravní systémy. Družicový systém, který je sestaven pro určování polohy, bude poskytovat také přesnou informaci o poloze a pohybu daného vozidla, údaje budou následně porovnávány s informacemi pocházejícími od senzorů rozmístěných na více místech ve vozidle. [29]

„Pravidla pro ukládání událostí nesouladu času a nastavení času musí být upravena tak, aby bylo možné rozlišovat mezi automatickým nastavením času, k němuž dojde po možném pokusu o nedovolenou manipulaci nebo po poruše tachografu, a nastavením času, k němuž dojde z jiných důvodů, např. v důsledku údržby. Identifikátory dat by měly být schopny rozlišovat mezi daty staženými z inteligentního tachografu a daty staženými z tachografů starší generace. Doba platnosti karty podniku musí být prodloužena ze dvou na pět let, aby byla uvedena do souladu s dobou platnosti karty řidiče. Aby byla zajištěna aktuálnost certifikace plomb tachografů, je třeba je přizpůsobit novým normám bezpečnosti mechanických plomb, které jsou na tachografech používány. Toto nařízení se týká konstrukce, zkoušení, montáže a provozu systémů, které rovněž sestávají z rádiových zařízení, jež upravuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/53/EU „[13].

2 Dopravní nehodovost v České republice

Únava a rychlost jsou nejběžnějšími příčinami nehod mezi řidiči kamionů, autobusů a firemních vozidel. Silniční nehody jsou způsobeny převážně nejčastější příčinou dopravních nehod zaviněných právě nedodržováním povinných přestávek. Dodržování limitů rychlostních, váhových i dodržení omezení a dodržování všech dopravních a bezpečnostních předpisů by mělo být zejména z pozice profesionálního řidiče samozřejmostí [12].

2.1 Dopravní nehodovost profesionálních řidičů v roce 2016

Policejní Ročenka pro rok 2016 shrnuje statistiku o nehodovosti od ledna do listopadu daného roku a její výsledky pro kategorie řidičů nákladních automobilů jsou následující:

„Řidiči nákladních automobilů, nákladních automobilů s přívěsem a nákladních automobilů s návěsem zavinili v roce 2016 celkem 11 177 dopravních nehod, při kterých došlo k usmrcení celkem 80 osob. Řidiči nákladních automobilů nad 3,5 tuny způsobili více než polovinu těchto nehod. Řidiči nákladních automobilů do 3,5 tuny způsobili celkem 5 283 dopravních nehod (tj. 47,3 %), přičemž u těchto nehod byl zaznamenán nejvyšší nárůst ve srovnání s rokem 2015 (o 542 nehod) a jedná se také o nehody nejtragičtější, jelikož při nich došlo k usmrcení 45 osob (což představuje 56,3 % osob celkem při těchto nehodách usmrčených). V detailním členění jsou druhou nejčetnější skupinou dopravní nehody zaviněné řidiči nákladních vozidel nad 12 tun (3 516 nehod, tj. 31,5 % a bylo při nich usmrceno 24 osob) a třetí nejčetnější skupinou dopravní nehody nákladních vozidel v kategorii 7,6 – 12 tun (1 374 nehod, tj. 12,3 %)“ [16].

Výsledky řidičů nákladních automobilů nad 3,5 a do 12 tun jasně ukazují, že jimi bylo zaviněno v roce 2016 celkem 1 374 dopravních nehod, tedy 12,3 % z celkového počtu nehod zaviněných řidičem nákladního automobilu. Řidiči nákladních automobilů nad 12 tun bylo zaviněno 3 156 dopravních nehod, tedy 31,5 % z celkového počtu [16].

2.1.1 Nejčastější příčiny dopravních nehod profesionálních řidičů v roce 2016

Nejčastějšími příčinami dopravních nehod zaviněných řidiči nákladních vozidel jsou nevěnování se řízení vozidla (24,7 % těchto nehod), nesprávné otáčení nebo couvání (13,6 % těchto nehod) a nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (9,4 % těchto nehod).

Údaje jsou zachycené v následující tabulce:

Tabulka 2: Nejčastější příčiny nehod zaviněných profesionálními řidiči, Zdroj [16]

POŘADÍ	NEJČETNĚJŠÍ PŘÍČINY NEHODY ZAVINĚNÝCH ŘIDIČI NÁKLADNÍCH VOZIDEL	POČET NEHOD
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	2 756
2.	nesprávné otáčení nebo couvání	1 524
3.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	1 048
4.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	780
5.	jiný druh nesprávné jízdy	661
6.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	600
7.	nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu	539
8.	nezvládnutí řízení vozidla	528
9.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ !"	343
10.	vjetí na nebezpečnou krajnici	339

Zveřejněné statistické údaje nerozlišují hmotnostní rozlišení nákladních automobilů, není tedy rozlišeno, jaký podíl na těchto dopravních nehodách mají řidiči nákladních automobilů do 7,5 tuny hmotnosti a jaký podíl pak připadá na profesionální řidiče nákladních vozidel z hmotnostní kategorie nad 7,5 tuny.

Při dopravních nehodách zaviněných řidiči nákladních vozidel byly v roce 2016 nejtragičtějšími příčinami nevěnování se řízení nákladního vozidla, tedy 23,8 % osob usmrčených při nehodách s prokázanou příčinou, že se řidič plně nevěnoval řízení svého nákladního automobilu. Další častou příčinou je vjetí do protisměru -16,3 % usmrčených osob a nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu lze prohlásit na třetí nejčastější příčinu s 10 % usmrčených osob, údaje jsou uspořádány v následující tabulce č. 3 [16].

Tabulka 3: Nejtragičtější příčiny nehod rok 2016, Zdroj [16]

POŘADÍ	NEJTRAGIČTĚJŠÍ PŘÍČINY NEHODY ZAVINĚNÝCH ŘIDIČI NÁKLADNÍCH VOZIDEL	USMRCENO OSOB
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	19
2.	vjetí do protisměru	13
3.	nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	8
4.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	6
5.	nezvládnutí řízení vozidla	5
6.	nesprávné otáčení nebo couvání	4
7.	jiný druh nesprávné jízdy	4
8.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	3
9.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ !"	3
10.	nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	3

Dle výsledků zjištěných ze statistik PČR byla v roce 2016 nejčastější a nejtragičtější příčinou nehod zaviněných řidičem nákladního automobil právě nepozornost řidiče při řízení vozidla.

2.2 Dopravní nehodovost profesionálních řidičů v roce 2017

Dle zpracovaných a zveřejněných dat vydaných Policejním prezidiem ČR [17] můžeme z údajů vyčíst, že dopravní nehody zaviněné právě řidičem nákladního automobilu vzrostl o 7,8% v roce 2017, nehody zaviněné řidičem nákladního automobilu s přívěsem klesl o 4%, nehody zaviněné řidičem nákladního automobilu s návěsem vzrostl o 1,8%.

Meziroční změny nehod zaviněných právě řidičem nákladního automobilu jsou zobrazeny v následující tabulce č. 2.

Tabulka 4: Meziroční změny nehod zaviněných řidičem nákladního automobilu, Zdroj [17]

Nehody podle druhu vozidla	počet nehod	rozdíl nehod	tj. rozdíl nehod v %	usmrceno osob	rozdíl usmrcených	tj. rozdíl usmrcených v %
moped	71	-37	-34,3	1	1	.
malý motocykl	86	-25	-22,5	0	-2	-100,0
motocykl	1 684	75	4,7	40	11	37,9
osobní automobil bez přívěsu	52 485	804	1,6	319	-45	-12,4
osobní automobil s přívěsem	497	9	1,8	6	1	20,0
nákladní automobil	8 094	587	7,8	43	-12	-21,8
nákladní automobil s přívěsem	772	-4	-0,5	7	2	40,0
nákladní automobil s návěsem	2 945	51	1,8	24	4	20,0
autobus	1 343	182	15,7	4	1	33,3
traktor	346	77	28,6	7	5	250,0
tramvaj	126	15	13,5	1	1	.
trolejbus	69	15	27,8	1	1	.
jiné motorové vozidlo	218	28	14,7	1	-1	-50,0
jízdní kolo	2 395	-81	-3,3	25	2	8,7
povoz, jízda na koni	5	0	0,0	0	0	.
jiné nemotorové vozidlo	47	20	74,1	1	1	.
vlak	4	3	300,0	0	0	.
nezjištěno, řidič ujel	17 556	1 429	8,9	7	-3	-30,0
jiný druh vozidla	3	-8	-72,7	0	0	.

Dle výsledků zjištěných ze statistik PČR byla v roce 2017 také nejčastější a nejtragičtější příčinou nehod zaviněných řidičem nákladního automobilu právě nepozornost řidiče při řízení vozidla, stejně jako v roce 2016. [17]

2.3 Nehodovosti na pozemních komunikacích za období leden – březen 2018

V prvních třech měsících roku 2018, dle statistik Policie ČR, došlo celkem k 1 743 dopravním nehodám zaviněných právě řidiči nákladních automobilů. Při porovnání získaných dat se stejným obdobím z roku 2017, lze pozorovat pokles nehod o 197, tedy o 10,2% nehod méně, než v roce 2017. Také poklesl počet usmrčených osob právě v dané kategorii [18].

2.4 Přestupky

V roce 2017 (1. 1. 2017 - 31. 12. 2017) bylo evidováno 380 017 přestupků a trestných činů. 76 606 bylo evidováno přestupků a trestných činů -řidičkám, tedy 20,16% ze všech evidovaných jednání. Průměrně lze tedy evidovat, za období roku 2017, přírůstek o 1 041 bodovaných jednání.[19].

V České republice v těchto zákonech:

- *„zákon č. 111/1994Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů*
- *zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů*
- *zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů*
- *zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů*

jsou body udělovány řidičům za přestupky a trestné činy “[19].

V následující tabulce č. 4 jsou vzestupně seřazena jednání ohledně přestupků a trestných činů z období roku 2017.

Tabulka 5: Přehled nejčastějších přestupků a trestných činů z roku 2017, Zdroj [17]

	Jednání	Body	Počet	Průměrně na den
1	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h)	2	124949	342
2	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3	68434	187
3	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	2	49936	137
4	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km/h a více	3	34451	94
5	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km/h (ale více než 10 km/h)	2	32400	89
6	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě	4	13543	37
7	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 30 km/h a více	3	9513	26
8	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu příkazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj!" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5	7634	21
9	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	7	6294	17
10	ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky	7	6107	17
	ostatní		26756	73

Z použitého přehledu lze konstatovat, že přestupky a trestné činy, kterých se řidiči dopustili v letech 2016 a 2017 je v porovnání počtů u jednotlivých přestupků celkem stabilní. Pouze jednání 4 a 5 a také 8 a 10 si v daných letech vyměnila svá pořadí [19]

Mezi hlavní faktory příčin dopravních nehod, zejména u řidičů nákladních automobilů, se i přes povinnost dodržování bezpečnostních přestávek a nařízených dob odpočinku řadí hlavně únava, s ní je úzce spojené nebezpečí mikrospánku. Hladina únavy a ospalosti patří mezi základními ukazatele celkové schopnosti profesionálního řidiče podat na silnici dobrý výkon a tedy jet bezpečně [21].

Meziroční srovnání nejčastějších bodovaných přestupků a trestných činů, kterých se řidiči dopustili, v letech 2016 a 2017 je znázorněno v následující tabulce č. 5.

Tabulka 6: Meziroční srovnání nejčastějších přestupků a trestných činů let 2016 a 2017, Zdroj [17]

		2016		2017	
Jednání	Body	Počet	Podíl	Počet	Podíl
1 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h)	2	143889	34,13%	124949	32,88%
2 porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3	77569	18,40%	68434	18,01%
3 při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	2	50497	11,98%	49936	13,14%
4 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km/h a více	3	37614	8,92%	34451	9,07%
5 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km/h (ale více než 10 km/h)	2	39252	9,31%	32400	8,53%
6 při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě	4	12918	3,06%	13543	3,56%
7 při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 30 km/h a více	3	11525	2,73%	9513	2,50%
8 při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj!" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5	6086	1,44%	7634	2,01%
9 řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	7	6813	1,62%	6294	1,66%
10 ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky	7	7060	1,67%	6107	1,61%
ostatní		28409	6,74%	26756	7,04%
celkem		421632		380017	

3 Faktory ovlivňující nehodové chování řidiče

„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu“ [20].

3.1 Faktory ovlivňující činnost řidiče

Řízení automobilu je činností, která je samo o sobě činností, která klade relativně vysoké nároky na psychické schopnosti každého člověka. Pojmy zátěž a stres se přitom velmi často a lehce mezi sebou zaměňují. Zátěž však můžeme jednoduše charakterizovat jako faktor působící silně na člověka z venčí a člověk se s ním různými způsoby musí vyrovnat.

Avšak stres má daleko širší a rozsáhlejší význam, např. je to reakce organismu na zátěžový podnět z vnějšího prostředí a je to i konkrétní stav, ve kterém se organismus působením podnětů (vnějších i vnitřních) nachází. Profese profesionálního řidiče je právě psychology vnímána jako práce vysoce stresující. Přičemž daný stres je výsledkem vnějších konfliktních požadavků, které očekáváme od řidiče. Malá míra kontroly profesionálního řidiče nad těmito požadavky a okolnostmi, jako jsou například nedostatek času, dlouhé směny, zodpovědnost za bezpečí cestujících apod. vyvolávají právě vnitřní stres profesionálního řidiče [21].

3.2 Formy zátěže profesionálních řidičů

Senzorická forma zátěže - vyplývá z nároků na smyslové orgány, jejich činnosti a jim odpovídajících struktur v centrálním nervovém systému

Mentální forma zátěže - vyplývající z požadavků na zpracování nároků psychických procesů jako je pozornost, paměť, představivost, rozhodování a myšlení

Emoční forma zátěže - vyplývá ze situací a požadavků, které vyvolávají afektivní reakce[21].

Profesionální řidiči se běžně setkávají s agresivitou ostatních řidičů osobních automobilů, které rozčiluje například, že kvůli nim musí brzdit; profesionální řidiči častokrát agresivní chování oplácejí, např. blokováním jízdního pruhu na dálnici a to často levého pruhu[21].

U profesionálních řidičů, ať se jedná o řidiče nákladních automobilů, autobusů, tramvají nebo třeba trolejbusů, na vzniku zátěže se podílí několik základních a zásadních faktorů.

Řidič musí – soustavně a nepřetržitě- zpracovávat velké množství informací a vnějších signálů za krátký časový úsek, přitom někdy až 10 hodin soustavně denně.

Při vědomí, že chyba či špatná reakce jsou zpravidla nenapravitelné a mohou vést k tragickým následkům, je rozhodování a reagování profesionálních řidičů téměř vždy pod tíhou této zodpovědnosti. Navíc se profesionální řidič dennodenně ocitá v situacích a podmínkách, které zvyšují zodpovědnost a také případné riziko. Riziko stoupá s velkým počtem přepravovaných lidí, hodnotou převáženého zboží nebo jeho samotná nebezpečnost (cisterny s nebezpečným nákladem) nebo i vysoká cena dopravního prostředku, jedná se tedy o zodpovědnost morální a také materiální [21].

3.2.1 Pracovní prostředí profesionálních řidičů

Dalším zdrojem stresu pro profesionální řidiče je pracovní prostředí; řidiče při práci provázejí vibrace a hluky s poměrně vysokou intenzitou i frekvencí. Zároveň však řidiči z povolání musí být schopni se vyrovnat s jednotvárným působením podnětů, také s nepravidelností jejich režimu a odpočinku během směny i s nepravidelností směny pracovního výkonu, služeb, spánku i volného času. Mezi další zdroje zátěže patří extrémní teploty, hlavně letní horké dny.

3.3 Osobnost profesionálního řidiče

Osobnost profesionálního řidiče je jedním z nejdůležitějších faktorů ovlivňujících celkovou bezpečnost silničního provozu.

„Dopravní chování je racionálně determinované chování v rámci sociálních rolí, orientované zcela na speciální případy dosažení geografického cíle a spojení jednoho místa s druhým. V racionálním smyslu (sportovní motivaci můžeme vyloučit z našeho uvažování) dosažení se cíle děje pod vlivem tří kritérií, které můžeme shrnout pod pojem racionality: rychlost, bezpečnost a ekonomie. Kategorie rychlost je pojímána ve vztahu k času. Účelem je dosáhnout cíle co nejrychleji. Je možné si vybrat delší trasu, jestliže to vede k větší cestovní rychlosti a rychlejšímu dosažení cíle. Přemýšlí se v kategoriích „ekonomických“, ne reálných vzdálenost.“ [1].

Každý účastník silničního provozu má snahu dosáhnout svého cíle co nejbezpečněji, hlavně bez poškození cestujících, používaných dopravních prostředků a jiných objektů.

Dle [1] lze kritéria rozdělit podle následujících kritérií:

„Bezpečnost – individuální snaha účastníka silničního provozu dosáhnout svého cíle co nejbezpečněji bez poškození cestujících, dopravních prostředků nebo jiných objektů

Ekonomie -je kritérium pro nejnižší možné výdaje. Cílem je minimalizovat objížděky a cestovní náklady.

Racionalita - v-řízení vyžaduje konstantní vyhodnocování různých kritérií podle dopravních situací v aktuálním čase.

Bezpečnost - může být zvýšena na úkor rychlosti, ekonomie může být minimalizována v zájmu rychlosti podle objektivních podmínek. Většinou chceme dosáhnout rovnováhy, která uspokojí všechna kritéria“ [1].

Spolehlivost lidského činitele je ovlivňována třemi faktory: individualitou osobnosti, vnějšími pracovními podmínkami vykonávané profese a celkovou organizací dané činnosti. Psychosomatický stav jedince je často prvotní příčinou selhání a v případě, že hlavní příčinou selhání jsou vnější aspekty, osobnost řidiče rozhoduje o kvalitě a minimalizaci nežádoucích následků v řešení krizové situace [1].

Psychosomatický stav každého jedince lze, na základě teoretických poznatků, rozdělit na dvě složky komponentů, tedy na stabilní komponenty a dynamické komponenty. Stav každého jedince a poměru složení osobnosti, která je ze zmíněných komponentů, udává řada vnějších i vnitřních faktorů [23].

Ideálním řidičem je takový jedinec, který je tělesně zdravý i duševně zdravý. Důležitá je také dobře vyvinutá stavba celého těla, svalového systému, v neposlední řadě správně fungující nervová soustava jedince. Profesionální řidič nepracuje ve stabilním prostředí, proto je velmi důležitý práh odolnosti vůči okolním vlivům, jako jsou například teplotní změny v krátkém časovém úseku, změny tlaku ovzduší apod. Neméně důležitá je pak psychická stabilita, osobnost řidiče, ta musí být prakticky nepřetržitě schopna reagovat na neočekávané psychické výkyvy.

Proto je velmi důležité, aby profesionální řidič netrpěl stavy úzkosti či depresí, neměl sklon k panickým nečekaným záchvatům, prudkému a snadnému rozčílení. Zmíněné aspekty se dají zařadit do schopnosti jedince z oblasti psychomotorické koordinace, kdy je potřebná schopnost rychlé reakce, pohotové zrealizování nejlépe zvoleného řešení případné krizové situace. Reagovat pohotově na vzniklé situace chladnokrevně a vyrovnaně je jednou z nejcennějších vlastností každého jedince a vzácným předpokladem pro správný typ osobnosti profesionálního řidiče. Zmíněné vlastnosti jsou následkem správné neuro-motorické koordinace v kombinaci s vhodnými povahovými vlastnostmi řidiče [24].

Řidičské chování a vnímání možného rizika v dopravě je ovlivňováno osobnostní charakteristikou každého jedince a také v neposlední řadě i délkou praxe ve vykonávané profesi profesionálního řidiče nákladního automobilu. Výzkumem je dokázáno, že nezkušení a začínající řidiči často podceňují rizika, i ta rizika, která jsou vzniklá při běžných dopravních situacích. Člověk za volantem v silničním provozu je vystaven vysokému zatížení a pracovní výkon profesionálního řidiče je tak fyzicky a obzvláště i psychicky náročný. Je řazen mezi nejtěžší druhy pracovního zatížení. V dnešní struktuře silničního provozu nestačí běžnému účastníkovi znát pravidla silničního provozu a význam symbolů dopravních značek, v dnešní situaci je velmi důležité ovládat správnou techniku jízdy a přirozeně ovládat nákladní automobil a mít zájem se neustále učit a zdokonalovat [24].

Komplexní předpoklady pro výkon povolání profesionálního řidiče popisuje Havlík následovně:

- *zdravotní stav, osobnostní vlastnosti, z osobnostních vlastností dominuje přizpůsobivost ve smyslu rychlé a správné*
- *Schopnosti-nejdůležitější je koncentrace pozornosti, její intenzita, stálost, rozdělení, výběrovost, schopnost správně a rychle vnímat, hodnotit, rozhodovat a reagovat,*
- *Dovednosti-hlavní roli hraje psychomotorika a koordinace pohybů*
- *znalosti a zkušenosti-umožňují v závislosti na situaci oddělit podstatné od méně podstatných a nepodstatných podnětů a zachovávat předepsané dopravní normy,*
- *morální vlastnosti-sebekázeň, respektování pravidel, dodržování zásad slušného chování, pomoc v nouzi, ohleduplnost“ [25].*

3.4 Nehodové chování

Nejčastějším faktorem dopravních nehod je v odborné literatuře zmiňován faktor lidského činitele, v něm jsou zahrnuty například činnosti samotného chování řidiče, jako je například překročení povolené rychlosti, řízení pod vlivem alkoholu či jiných omamných látek, které jsou příčinou nepozornosti řidiče ale také poruchy smyslového vnímání z únavy. Důležitá je i celková aktuální psychická situace jedince a jeho myšlenky, aktuální nálada, starosti i radosti všedního života.

Z psychologického hlediska jsou uváděny jako nejčastější příčiny nehodového chování dle [26]:

- *„Narušený zdravotní stav včetně nedostatku smyslových orgánů*
- *Nedostatek úsudkových schopností*
- *Nedostatek znalostí*
- *Nedostatek zručnosti, pohybových dovedností*

Nedostatek potřebných osobnostních vlastností: *chronické duševní stavy : poruchy vědomí, neurózy, periodické nebo neperiodické změny impulzivity, přechodné stavy:okénko ve vědomí, přechodné útlumové stavy aktivní pozornosti nebo přechodné emoce z rodinných, společenských a jiných důvodů, absorbující pozornost“ [26].*

3.5 Nebezpečí únavy

„Odborníci z Evropské spánkové společnosti na svém kongresu kromě jiného konstatovali, že únava je pro řidiče stejným rizikem jako alkohol. Právě únava, ospalost, nebo pokles pozornosti zaviní až třetinu dopravních nehod. Ospalost zpomaluje komplexně reakce, snižuje vnímavost a také zhoršuje rozhodovací schopnosti, to obdobně jako alkohol. Velmi ospalí lidé se ve skutečnosti chovají skoro totožně jako podnapilí. Nebezpečí řízení pod vlivem alkoholu si řada lidí uvědomuje, ale smrtelné nebezpečí řízení, pokud je člověk ospalý, si přizná málokdo“ [28].

V noci se zvyšuje nebezpečí nehod

Nebezpečí je, dle provedených výzkumů, větší v noci než ve dne, navzdory statistickým údajům, že v noci je provoz slabší. Náš organismus a vnitřní hodiny, jsou od přírody nastaveny na celkové utlumení v nočních hodinách a nelze tyto hodiny silou vůle přenastavit. Riziko smrtelného nebezpečí v nočních hodinách je vyšší až pětkrát a je statisticky prokázáno, že každý pátý smrtelný úraz se stane po tmě či za šera. Tma a šero snižuje schopnost soustředění, vnímavosti a včasného reagování [28].

„Výzkum dopravní situace a reakcí řidičů v komoře vyloučil přímý vliv denního světla na reakce, a došel k závěru, že se řidiči nejlépe soustředí ve druhé polovině dne, tedy v odpoledních hodinách, zatímco největší útlum přichází v temném nočním období mezi druhou a čtvrtou hodinou ranní, kdy řidič dělá nejvíce chyb. Největším nebezpečím noční jízdy je uspávající monotónnost tmy. Paradoxem je, že čím komfortnější je řidičská kabina a ovládání vozidla, tím dříve upadá řidič do útlumu a řídí "jako ve snu". Proto také asi nepřekvapí zjištění, že únava způsobuje mnohem více nehod než opilost. Rovněž lidský zrak ztrácí značné procento rozeznávacích schopností právě při jízdě za snížené viditelnosti. Kupodivu se to týká i mladých řidičů, kdy podle výzkumů zhruba každý třetí mezi 18 až 25 lety ztrácí až 95 % této schopnosti v porovnání s jízdou za dne. [28]

3.5.1 Spánkový dluh

„Spánek jako jedna ze základních lidských potřeb, není nijak náročná na uspokojení. Stejně jako jíme a pijeme, abychom překonali hlad a žízeň, měli bychom při pocitu ospalosti vypnout a jít spát. Nevýhodou spánku je to, že si jej nemůžeme uložit do zásoby. Pokud se tedy řádně nevyspíme dostatečně dlouho a navíc po dobu několika dnů, vznikne nám spánkový dluh, který můžeme vyrovnat pouze tím, že se pořádně vyspíme. Spánkový dluh nepřekonáme ani silou vůle a také sám od sebe nezmizí. To pak dělá spánek nebezpečným - je totiž mimo naši kontrolu. Na celém světě se bohužel pohybují miliony lidí se spánkovým dluhem. [28].

3.5.2 Mikrospánek

Řízení nákladního automobilu se stává pro profesionální řidiče relativně klidnou a monotónní činností. Pokud je organismus unaven, můžete usnout v každém okamžiku, byť jen na zlomek sekundy. Pokud se tedy začnou objevovat signály naznačující únavu a ospalost, je nejlepší co nejdříve sjet ze silnice a najít si místo, kde lze bezpečně zastavit a odpočinout si.

„Nedostatek odpočinku se projeví snížením postřehu, soustředěnosti a prodloužením reakční doby. Únava přijde jistě na každého, jde o to za jak dlouho. Profesionální řidiči z povolání dokáží únavě odolávat déle, ale tragické příklady dokazují, že ani zkušení řidiči se jí neubrání. A to mají zákonem předepsané pravidelné přestávky na odpočinek. Zvláště nebezpečná je stereotypní jízda v letním vedru po dálnici, nebo v noci, mezi druhou a čtvrtou hodinou ranní. Snažme se tedy předcházet únavě dodržováním nenáročných a základních pravidel: postarejme se o dostatek tekutin, nejlépe málo slazeného čaje s citronem. Jezme jen do polosity, lehká jídla. Pozor také na poslech monotónní, příliš hlasité hudby. Lepší je poslouchat pořady, které povzbudí naši pozornost“ [25].

Každý řidič, nejen ten profesionální, by před každou noční jízdou měl dodržet pár zásad, jako je například: kontrola osvětlení vozu, upravit rychlost automobilu aby za snížených viditelností podmínek bylo možné včas reagovat na překážku na vozovce, plně se věnovat řízení automobilu, upravit teplotu ve vozidle na optimální, stejně jako hlasitost hudby a hlavně nepodceňovat žádné příznaky přicházející únavy [25].

3.7 Desatero mladšího řidiče

Dopravní výzkumy jasně ukazují, že u skupiny řidičů do 25 let se častěji vyskytuje tendence k impulzivnímu, asociálnímu chování. Rizikovými faktorem je hlavně emoční nestabilita včetně obtíží při snášení napětí a frustrace, přeceňování vlastních schopností, častější podstupování rizika a potřeba vyniknout např. nepřiměřenou rychlostí nebo nebezpečnými manévry. Pokud patříte do této skupiny, mějte na paměti následujících deset bodů [27].

1. Buďte ohleduplní ke každému řidiči a chodci.
2. Nevynucujte si přednost na křižovatkách.
3. Jezděte přiměřenou rychlostí, příliš nespěchejte. Mějte na paměti rčení „Spěchej pomalu“ a nevystavujte se tak zbytečnému riziku pro zdánlivý časový zisk.
4. Dodržujte bezpečnou vzdálenost od vpředu jedoucího vozidla.
5. V noci zpomalte a soustřeďte se na řízení.
6. Před vrcholem stoupání a v zatáčkách se držte svého jízdního pruhu. Nevyjíždějte z pravé poloviny vozovky.
7. Správně využívejte jízdních pruhů, včas se zařazujte a signalizujte svůj záměr odbočit.
8. Neřidte vozidlo v emočním rozrušení.
9. Jedná-li někdo v silničním provozu nepřiměřeně, neuplatňujte odvetné chování.
10. Při jízdě se častěji dívejte i do zpětného zrcátka.

Obrázek 8: Desatero mladšího řidiče, Zdroj [27]

3.8 Desatero staršího řidiče

Vlivem přirozeného stárnutí lidského organismu se snižuje také rychlost procesů vnímání, rozhodování a také reagování. Častěji se projevuje únava a nastává úbytek některých fyziologických funkcí. Pro skupiny řidičů s věkem nad 60 let, bylo sepsáno následujících deset bodů, které zvýší bezpečnost při jízdě motorovými vozidly [27].

1. Před jízdou se dostatečně vyspěte a za volant usedejte odpočatí.
2. Nevjíždějte v pro vás neobvyklou noční nebo časně ranní hodinu.
3. Přestávky při jízdě si dopřávejte častěji, zejména při delších jízdách. Spojujte je vždy s lehkým aktivním odpočinkem (procházka, cvičení).
4. Vyhýbejte se řízení v hustém provozu dopravních špiček.
5. Vyhýbejte se přehnaným požadavkům na jízdní výkony (namáhavé jízdy v noci nebo příliš dlouhé jízdy).
6. Při odbočování a otáčení nezapomínejte na včasnou a správnou signalizaci vámi zamýšleného manévru.
7. Zvláštní opatrnosti je zapotřebí při projíždění křižovatkami, obzvláště pokud odbočujete vlevo.
8. Dbejte na včasné a správné zařazení do jízdních pruhů před křižovatkou.
9. Pozorně sledujte dopravní značky, zejména značky „Dej přednost v jízdě!“ a „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Před vjezdem na hlavní silnici je třeba se vždy opakovaně přesvědčit, že do ní můžete bezpečně vyjet.
10. Snažte se včasným vnímáním získat předstih pro reakci v požadovaném čase.

Obrázek 9: Desatero staršího řidiče, Zdroj [27]

4 Vymezení zkoumaného problému

Výstupem diplomové práce je vytvoření, na základě charakteristik nehod profesionálních řidičů, podmínek pro profesionální řidiče, které by snižovaly predispozice k neadekvátnímu chování a tedy i dopravním nehodám. Součástí následující kapitoly je pak kvalitativní a kvantitativní průzkum, který je následně zhodnocen a zjištěné výstupy jsou následně porovnány s výstupem statistik Policie ČR a její charakteristik nehod profesionálních řidičů.

Cílem této diplomové práce je efektivně navrhnout podmínky a opatření pro profesionální řidiče nákladních automobilů a také pro ostatní účastníky silničního provozu, které by měli za následek snížení nehodovosti profesionálních řidičů nákladních automobilů. Po zpracování shromážděných dat je výstupem zhodnocení spojitosti dopravních nehod profesionálních řidičů s typem osobnosti a vnějšími podmínkami působících na konkrétního řidiče. Na základě zjištěných souvislostí je cílem dále navrhnout podmínky, které by snižovaly predispozice právě k neadekvátnímu chování a tedy i dopravním nehodám.

4.1 Stanovení hypotéz

Z praktické části diplomové práce lze stanovit hypotézy, které by napomohly k navržnutí optimálních podmínek pro profesionální řidiče. Teoretická část diplomové práce byla zaměřena na současné podmínky, udávané zejména právní normou, pro výkon povolání profesionálního řidiče. Statistické údaje a výroční ročenky zpracované Policií ČR, jsou dostačující pro to, aby charakteristické příčiny nehod profesionálních řidičů byly důkladněji zkoumány v této diplomové práci a mohly být zjištěné příčiny nejčastější, dále aby zjištěné příčiny mohli být minimalizovány a tím by dopravní situace z pohledu profesionálních řidičů mohla být bezpečnější.

Hypotéza 1: Nejčastější příčinou nehod profesionálních řidičů, dle charakteristik PČR, je skutečnost, že se řidič plně nevěnoval řízení svého nákladního automobilu.

Hypotéza 2: Řidiči nákladních automobilů často neovládají základní znalost právních norem spojených s výkonem jejich povolání, důležité změny nemají možnost, při současné intenzitě povinných školení profesionálních řidičů včas zaznamenat.

Hypotéza 3: Je dopravně- psychologické vyšetření nástrojem, který dokáže odhalit vhodné a nevhodné kandidáty na pozici profesionálního řidiče?

4.2 Strukturovaný rozhovor

Na základě provedení a zhodnocení rozhovoru a dotazníkového šetření v následující kapitole diplomové práce, budou dané hypotézy podrobněji zhodnoceny a v rámci diplomové práce budou zvolené hypotézy potvrzeny či vyvráceny.

Kvalitativní metoda zkoumání dané problematiky v diplomové práci je zvolena prostřednictvím strukturovaného rozhovoru, jenž analyzuje současný stav z odborného pohledu pracovníka ambulance dopravního psychologa.

Velké poděkování patří účastníci studie: Bc. Zuzaně Krchové, která působí v ambulanci dopravního psychologa.

Otázka č. 1 : Jaké je Vaše jméno a název instituce ve které aktuálně působíte, jako pracovník v ambulanci dopravního psychologa?

ODP.: Bc. Zuzana Krchová

Název instituce: Autoškola Club ČR Ostrava

Otázka č. 2: Jaká je délka Vaší praxe v ambulanci dopravního psychologa:

ODP.: V ambulanci dopravního psychologa působím již 5 let.

Otázka č. 3: Jaká je Vaše pozice v ambulanci dopravního psychologa?

ODP.: Jsem asistentka dopravního psychologa, starám se o chod kanceláře, komunikaci s klienty a příslušnými úřady.

Otázka č. 4: Chodí do Vaší ambulance lidé z vlastní vůle, nebo protože musí?

ODP.: Většinou přichází na žádost od svého zaměstnavatele v případě profesionálních řidičů, nebo je k nám pošle praktický lékař

Otázka č. 5: Koho posílá praktický lékař na dopravně-psychologické vyšetření?

ODP.: Jedná se o osoby, které dosáhli věku 65 let a výš podle potřeby, případně osoby s takovým zdravotním stavem, který si vyžaduje posouzení způsobilosti k řízení od dopravního psychologa.

Otázka č. 6: Kterí řidiči se k vám dostávají nejvíce?

ODP.: Většinou jde o profi. řidiče, nebo řidiče, kterým je odebráno řidičské oprávnění z důvodu vyhodování nebo přestupků a trestních činů.

Otázka č. 7: Pro koho je dopravně-psychologické vyšetření povinné?

ODP.: Na základě právních norem je dopravně psychologické vyšetření povinné pro řidiče z povolání, nebo pro řidiče, kteří žádají o vrácení řidičského průkazu po jeho odebrání. Vyšetření se dělá také na vyžádání praktického lékaře u osob starších 65 let a starších. Co se týče řidičů z povolání, DPV musí absolvovat nejdříve šest měsíců před dosažením 50 let a následně každých 5 let po dovršení 50. roku věku.

Otázka č. 8: Máte k dispozici i údaje, co řidič páchal, nebo je na něm, co vám řekne?

ODP.: Pro DPV(Dopravně psychologické vyšetření) se přikládá výpis evidenční karty řidiče, kde jsou všechny údaje o řidičské praxi

Otázka č. 9: Mělo by být podle vás dopravně-psychologické vyšetření součástí autoškoly pro všechny kategorie ŘP ?

ODP.: Určitě by to bylo vhodné a možná tomu tak i brzo bude.

Otázka č. 10: Můžete statisticky doložit úspěšnost/neúspěšnost Vašich uchazečů při dopravně-psychologické vyšetření v roce 2017?

ODP.: Úspěšnost či neúspěšnost dopravně psychologických vyšetření nelze exaktně vyčíslit, jelikož je to pořád oblast psychologie, tedy vědy, která zkoumá lidi a jejich schopnosti či vlastnosti jako jeden celek. I když řidič není „technický“ (tedy podle dosažených bodů z testu) úspěšný, ale jeho osobnostní črty nijak zvlášť nebrání v řízení vozidla, pokládá se DPV jako úspěšné.

Naopak, když je řidič v testech vynikající, ale zároveň se dopouští častých dopravních přestupků, odrazí se to na komplexním výsledku vyšetření také. Hlavní úlohou dopravního psychologa je chránit bezpečnost řidiče i jeho okolí.

Otázka č.11:Můžete poradit, jak by se měl člověk zachovat, když se na silnici ocitne v blízkosti agresivního řidiče?

ODP.: Agresivních řidičů je na cestách v současnosti mnoho, jelikož to souvisí s velkou mírou stresu v běžném životě. Je potřeba zachovat chladnou hlavu a zvýšit opatrnost.

Když se Vám konání jiného řidiče zdá nebezpečné, je nejlepší se dostat do bezpečné vzdálenosti a raději počkat, až „zmizí z dohledu“. Určitě není vhodné ho více provokovat neslušnými gesty nebo troubením.

Paní Bc. Zuzana Krchová byla pro realizaci rozhovoru ze zkoumané problematiky vybrána záměrně, pro svou dlouholetou praxi z ambulance dopravního psychologa a současně také pro své zkušenosti a poznatky ze svého současného vzdělání: USI, obor: Expertní inženýrství v dopravě.

V rozhovoru jsou popsány a zodpovězeny otázky z oblasti zejména podmínek a složení uchazečů, kteří musí podstoupit dopravně – psychologické vyšetření.

Závěrem lze konstatovat, že dopravně – psychologické vyšetření pro profesionální řidiče v aktuální podobě není nástrojem, který by jasně selektoval řidiče na skupinu, která nemá či má schopnosti a vlastnosti vhodné pro výkon povolání profesionálního řidiče.

Nejedná se tedy o vyšetření, které by jasně odhalilo nevhodné kandidáty, ti by tedy nemohli vykonávat profesi profesionálního řidiče a tím by byla zvýšena bezpečnost silničního provozu.

4.3 Dotazníkové šetření

Prostřednictvím anonymního dotazníku byl v diplomové práci realizován kvantitativní výzkum. Dotazník byl sestaven pro konkrétní skupinu respondentů a těmi byli profesionální řidiči nákladních automobilů nad 7,5 tuny, kteří vykonávají profesi řidiče MKD (mezinárodní kamionové dopravy) a VKD (vnitrostátní kamionové dopravy). Dotazník měl v úvodu stručně popsanou šetřenou problematiku a představeného autora a svůj účel.

Úvodní slova dotazníkového šetření:

„Vážení profesionální řidiči kamionů,

jsem studentkou posledního ročníku Ústavu soudního inženýrství v Brně a studuji obor: Expertní inženýrství v dopravě. Ve své diplomové práci se věnuji charakteristikám nehod profesionálních řidičů a ráda bych Vás touto cestou požádala o vyplnění krátkého anonymního dotazníku, který je určen pro profesionální řidiče nákladních automobilů nad 7,5t - držitelům profesního průkazu, kteří se aktivně věnují povolání řidiče. Dotazník je anonymní a vyplnění Vám zabere 10 minut, tak ho prosím vyplňte a sdílejte i mezi své kolegy. Děkuji, Zuzana Lukáčová“

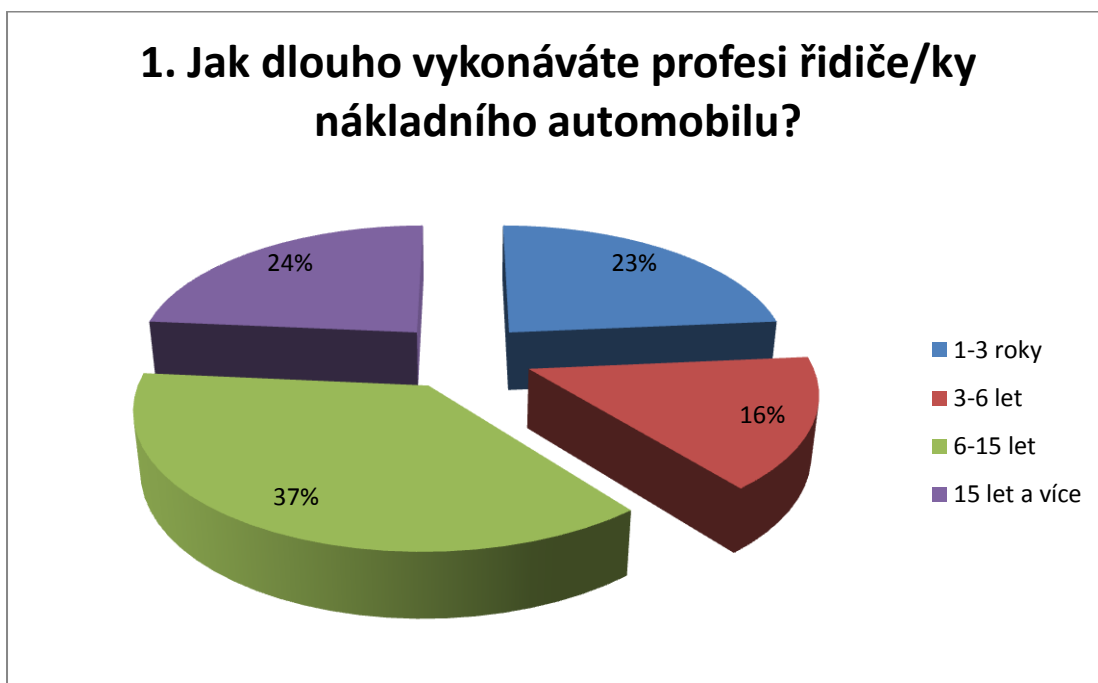


Obrázek 10: Pohled autora z kabiny nákladního automobilu, Zdroj: Vlastní zpracování

Dotazník byl vložen v elektronické podobě do vybraných skupin na sociální síti, v těchto skupinách jsou účastníci převážně profesionální řidiči, kteří aktivně vykonávají činnost řidiče.

Tato forma dotazníku byla spuštěna od 1. 4. 2018 do 25. 4. 2018 a celkem bylo nasbíráno 331 vyplněných dotazníků od respondentů z cílové skupiny.

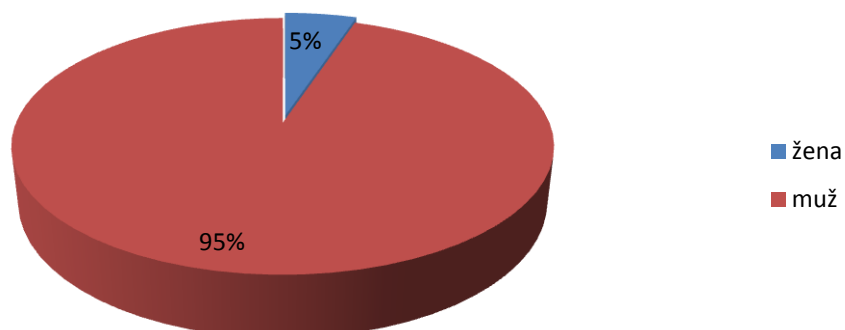
Pro podrobnější zhodnocení a zobrazení odpovědí na klíčové otázky dotazníku byla použita následující forma výšečových grafů. Kompletní seznam otázek realizovaného dotazníku je přiložen v příloze č. I. Této diplomové práce.



Graf 1: Vyhodnocení otázky č. 1, Zdroj: Vlastní zpracování

Nejvíce respondentů vykonává svoji profesi profesionálního řidiče v rozmezí 6-15 let.

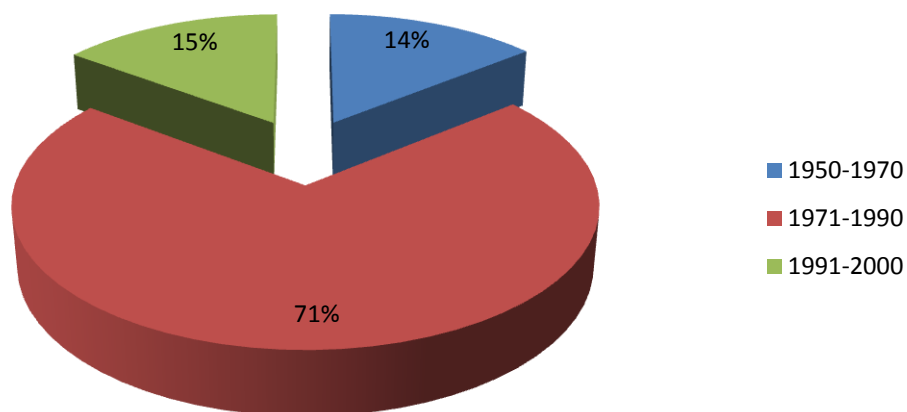
2. Jakého jste pohlaví?



Graf 2: Vyhodnocení otázky č. 2, Zdroj: Vlastní zpracování

Z odpovědí respondentů je zřejmé, že 95% respondentů, tedy 314, je mužského pohlaví a pouze 5% ženského pohlaví.

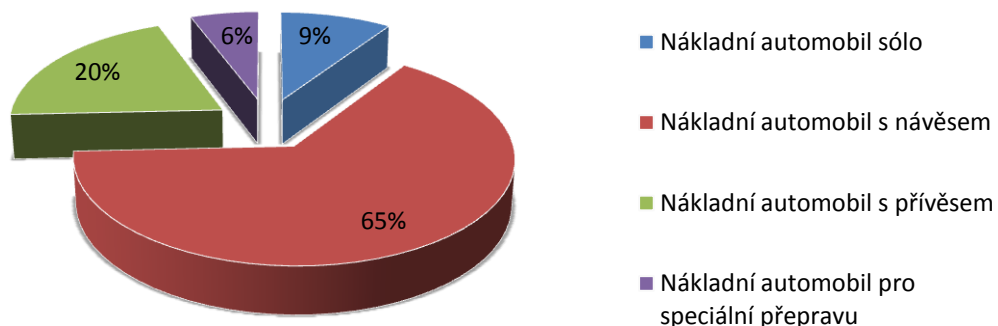
3. Jaký je Váš ročník narození?



Graf 3: Vyhodnocení otázky č. 3, Zdroj: Vlastní zpracování

Graf č. 3 znázorňuje, že největší počet respondentů spadá do věkové kategorie 28 až 47 let.

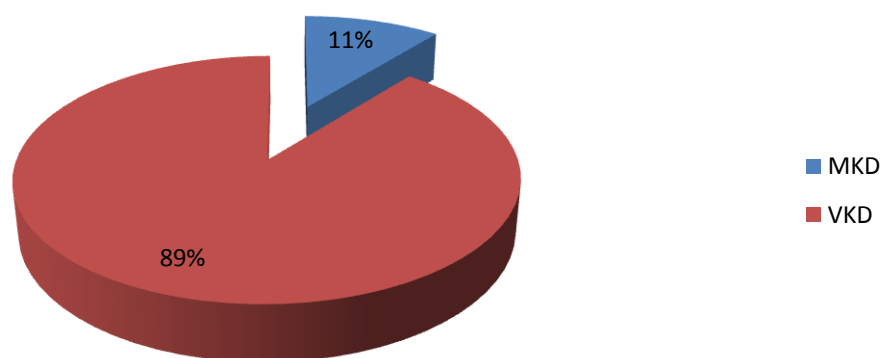
4. Jaký druh nákladního automobilu řídíte?



Graf 4: Vyhodnocení otázky č. 4, Zdroj: Vlastní zpracování

Celkem 65 % dotazovaných řidičů řídí nákladní automobil s návěsem a pouhých 6% řídí nákladní automobil pro speciální přepravu, např. nadrozměrná přeprava.

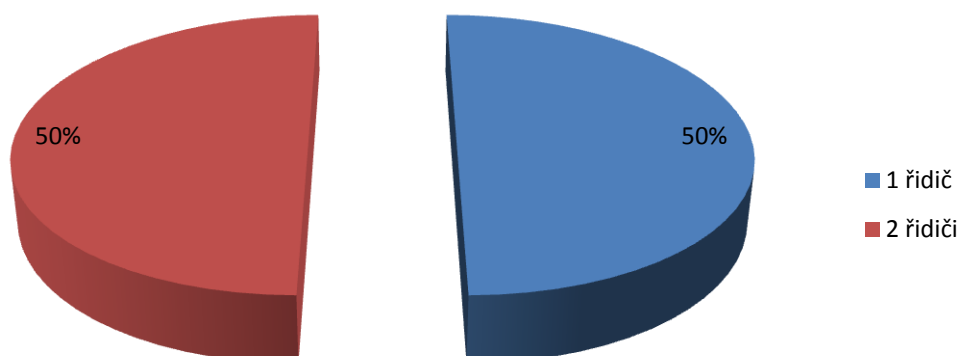
5. Jste řidičem MKD(mezinárodní kamionová doprava) či VKD(vnitrostátní kamionová doprava) ?



Graf 5: Vyhodnocení otázky č. 5, Zdroj: Vlastní zpracování

Většina dotazovaných respondentů, tj. 89%, vykonává profesi řidiče vnitrostátní kamionové dopravy.

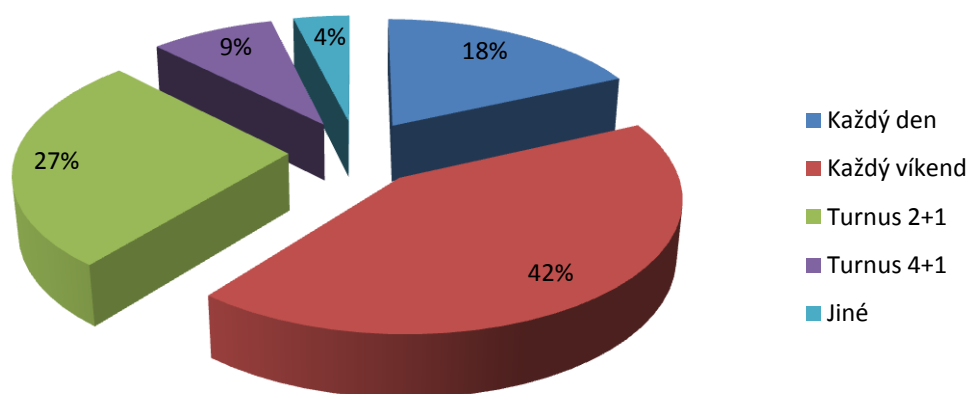
6. Jezdíte v režimu 1 či 2 řidičů?



Graf 6: Vyhodnocení otázky č. 6, Zdroj: Vlastní zpracování

Rozdílnost v počtu osádky kamionu je dle grafu rovnoměrně rozdělená.

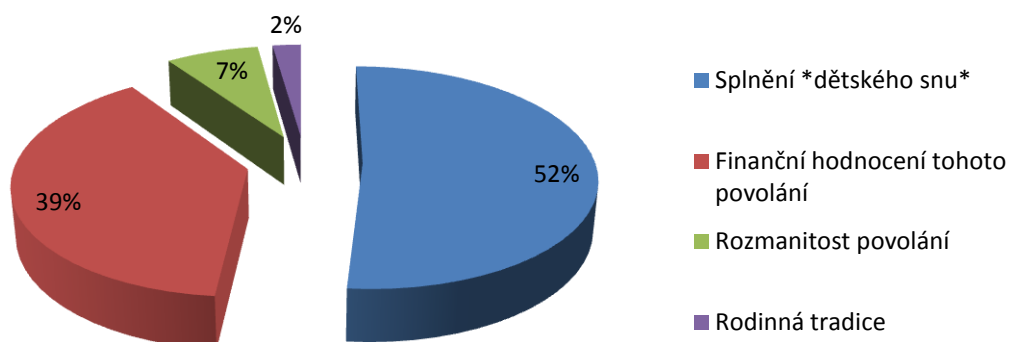
7. Jak často jste mimo domov



Graf 7: Vyhodnocení otázky č. 7, Zdroj: Vlastní zpracování

Většina dotazovaných řidičů tráví v kabině kamionu 5 pracovních dní a každý víkend přijíždí domu k rodinám, dle grafu pouze 9% řidičů tráví v kamionu více než 4 týdny v kuse.

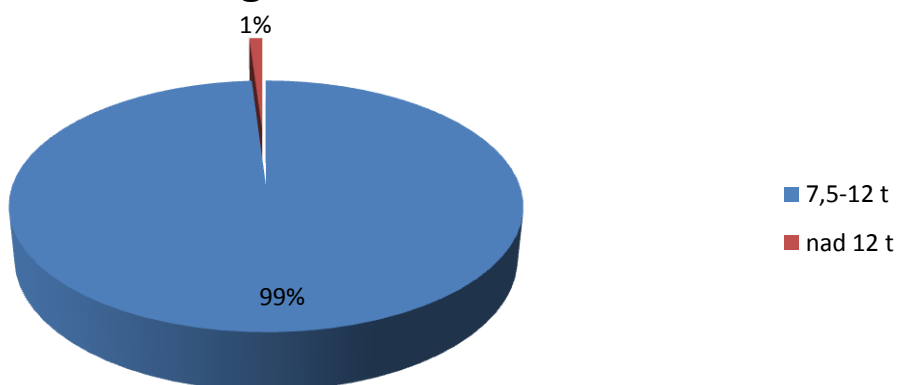
8. Co Vás vedlo k výběru tohoto povolání?



Graf 8: Vyhodnocení otázky č. 8, Zdroj: Vlastní zpracování

Více než polovina dotazovaných zvolila dané povolání z důvodu splnění svého *dětského snu* a 39% respondentů dané povolání zvolila kvůli finančnímu ohodnocení.

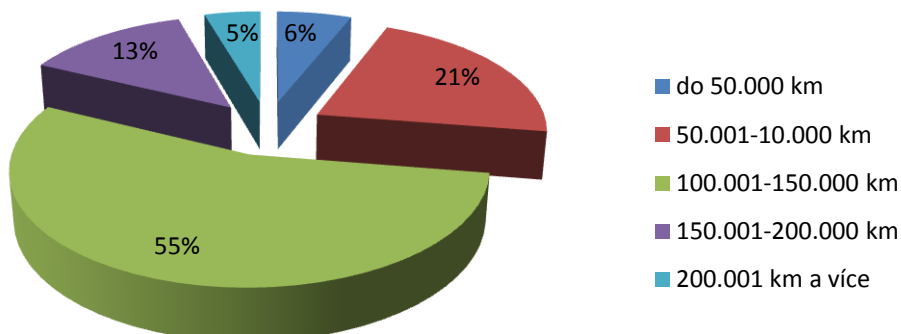
9. Jaký nákladní automobil dle hmotnostní kategorie řídíte?



Graf 9: Vyhodnocení otázky č. 9, Zdroj: Vlastní zpracování

Dle grafu 99% řidičů řídí při výkonu povolání nákladní automobil z hmotnostní kategorie 7,5-12 t, to koresponduje s otázkou č. 3, kdy pouze 6% z celkového počtu respondentů řídí nákladní automobil pro speciální přepravu.

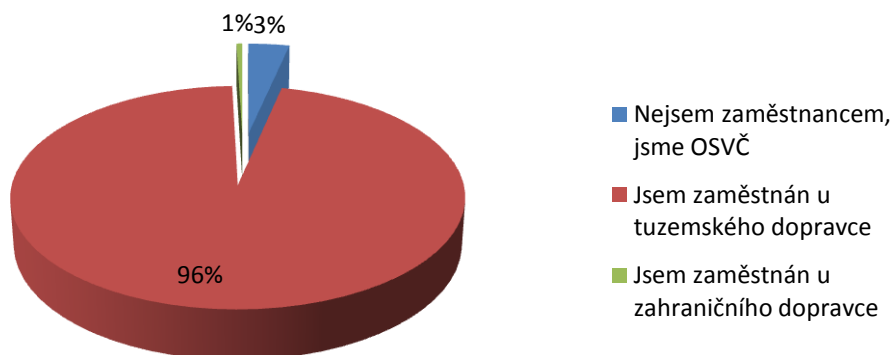
10. Jaký je Váš průměrný nájezd km v rámci profese za rok?



Graf 10: Vyhodnocení otázky č. 10, Zdroj: Vlastní zpracování

V 47 % dotazovaných respondentů je průměrný nájezd v rozmezí 100.001 – 150.000 km za měsíc.

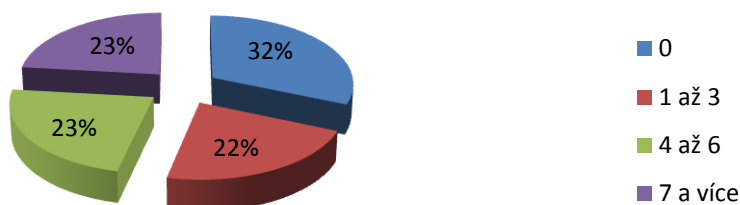
11. U jakého dopravce jste zaměstnán?



Graf 11: Vyhodnocení otázky č. 11, Zdroj: Vlastní zpracování

Z grafu je zřejmé, že 96 % dotazovaných řidičů je zaměstnáno u tuzemského dopravce a pouhé 1 % řidičů danou profesi vykonává na základě činnosti formou OSVČ.

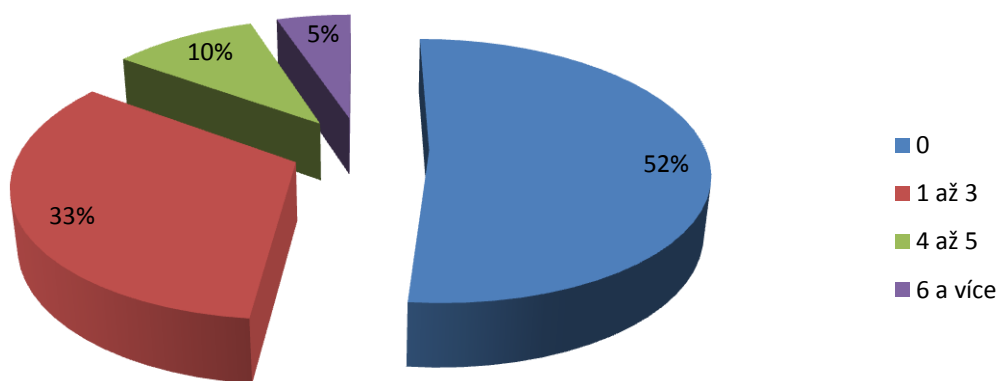
12. Kolik dopravních nehod se Vám stalo při výkonu povolání?



Graf 12: Vyhodnocení otázky č. 12, Zdroj: Vlastní zpracování

Graf znázorňuje procentuální rozdělení skupiny respondentů, dle počtu zažitých dopravních nehod při výkonu povolání profesionálního řidiče.

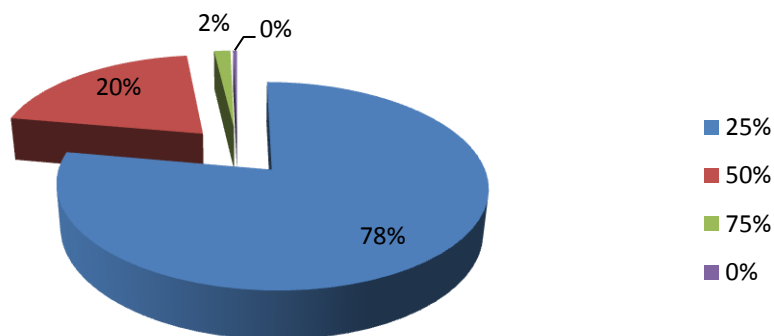
13. Kolik dopravních nehod bylo Vámi zaviněných ?



Graf 13: Vyhodnocení otázky č. 13, Zdroj: Vlastní zpracování

Z respondentů, kteří při výkonu svého povolání zažili dopravní nehodu, je 52 % účastníků, kteří žádnou dopravní nehodu nezavinili.

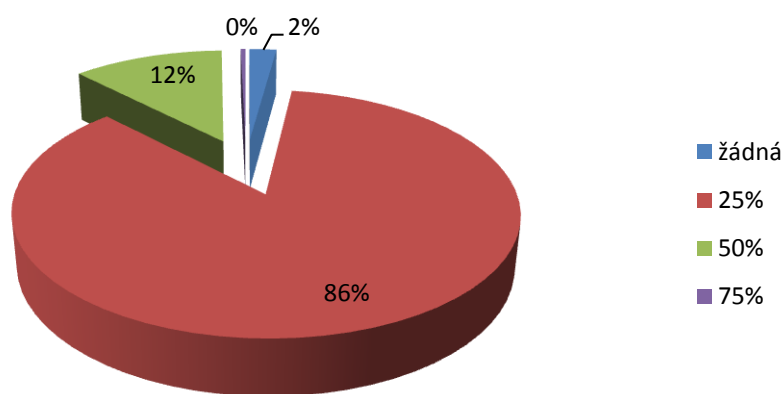
**14. Jakou si myslíte, že měli řidiči
nákladních automobilů účast v roce
2017 na všech dopravních nehodách v
ČR ?**



Graf 14: Vyhodnocení otázky č. 14, Zdroj: Vlastní zpracování

Výsledky ukazují, že 78 % profesionálních řidičů se domnívá, že 25% dopravních nehod v roce 2017, mělo účast řidiče nákladního automobilu.

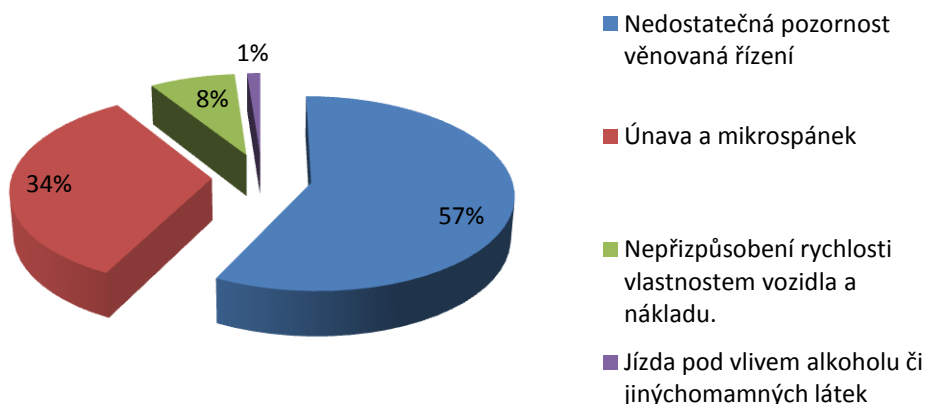
**15. Kolik si myslíte, že z nehod s účastí
nákladních automobilů bylo zaviněno
právě řidičem nákladního automobilu ?**



Graf 15: Vyhodnocení otázky č. 15, Zdroj: Vlastní zpracování

86% respondentů se domnívá, že právě 25% dopravních nehod z roku 2017 bylo zaviněno řidiči nákladních automobilů.

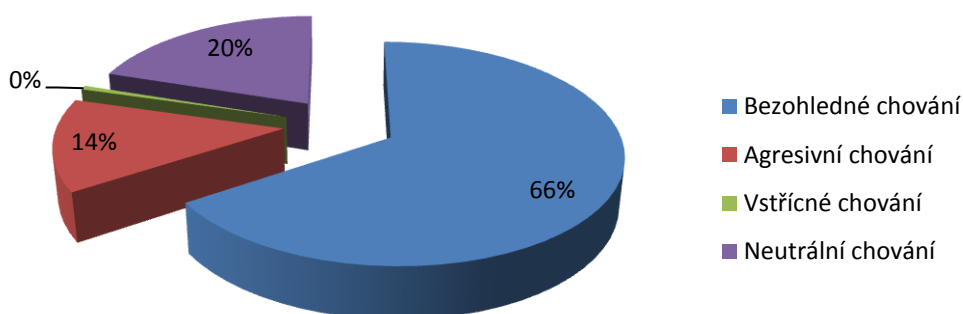
16. Co je podle Vás nejčastější příčinou nehod řidičů nákladních automobilů?



Graf 16: Vyhodnocení otázky č. 16, Zdroj: Vlastní zpracování

Rozbor otázky číslo 13 ukazuje, že 57 % respondentů považuje za nejčastější příčinu nehod nákladních automobilů fakt, že se řidič plně nevěnoval řízení a tento důvod je také dle statistik PČR nejčastější příčinou nehod nákladních automobilů za poslední 4 roky.

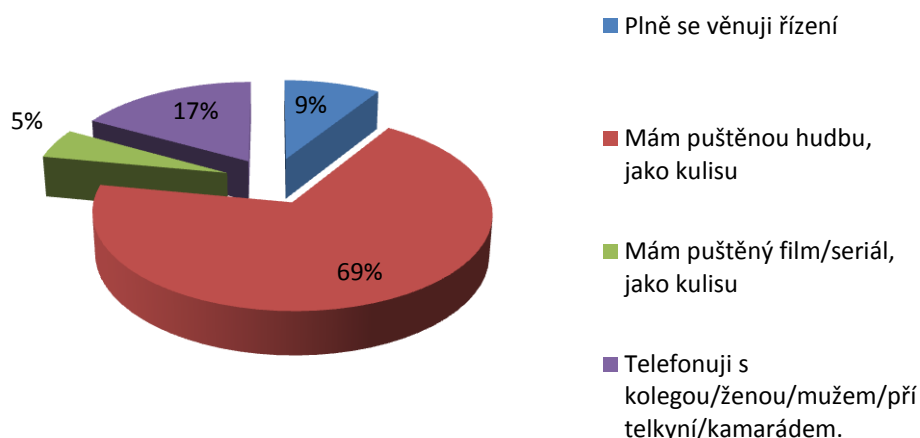
17. Jakou máte zkušenost s jízdou řidičů osobních automobilů vůči jízdě nákladních automobilů?



Graf 17: Vyhodnocení otázky č. 17, Zdroj: Vlastní zpracování

66% procent respondentů se setkala s bezohledným chováním ze strany řidičů osobních automobilů a žádný řidič nezažil vstřícné chování od této skupiny řidičů.

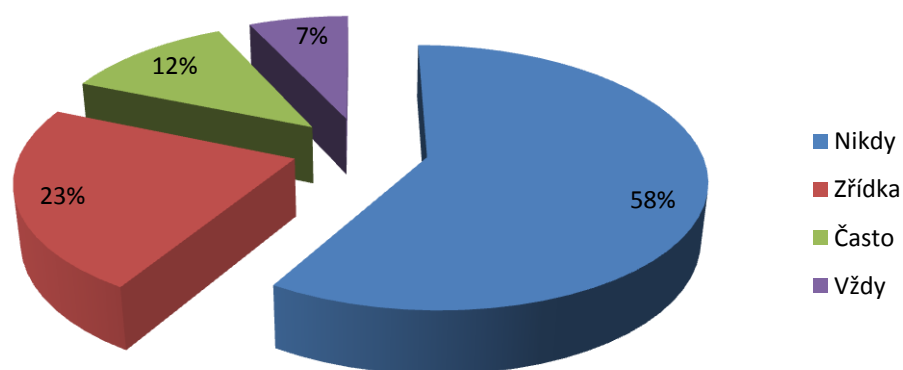
18. Jak zaháníte nudu na cestě? (Při řízení nákladního automobilu)



Graf 18: Vyhodnocení otázky č. 18, Zdroj: Vlastní zpracování

69% respondentů odpovědělo, že nudu na cestách zahánějí puštěnou hudbou.

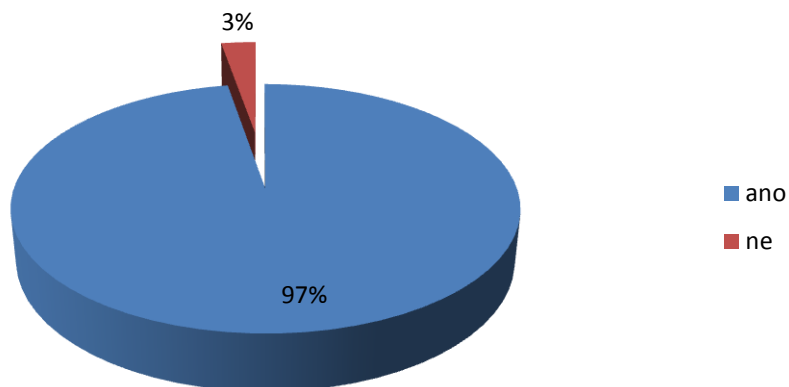
19. Jak často řídíte nákladní automobil bez zapnutého bezpečnostního pásu?



Graf 19: Vyhodnocení otázky č. 19, Zdroj: Vlastní zpracování

Většina respondentů, tedy 58% nikdy neřídí nákladní automobil bez zapnutého bezpečnostního pásu a 7% respondentů si naopak bezpečnostní pás nikdy při jízdě nezapíná.

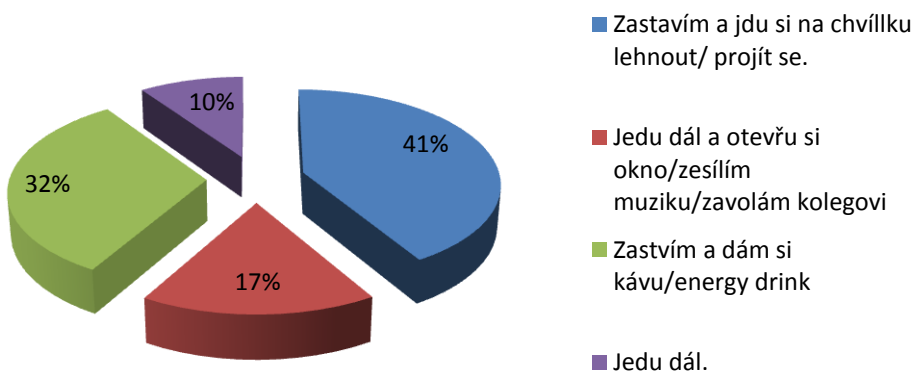
20. Řídíl jste někdy nákladní automobil pod vlivem alkoholu či jiných omamných látek?



Graf 20: Vyhodnocení otázky č. 20, Zdroj: Vlastní zpracování

Na základě anonymního dotazníku se 3%, tedy 9 řidičů nákladního automobilu dozvalo, že řídil svůj nákladní automobil pod vlivem alkoholu, či jiných omamných látek.

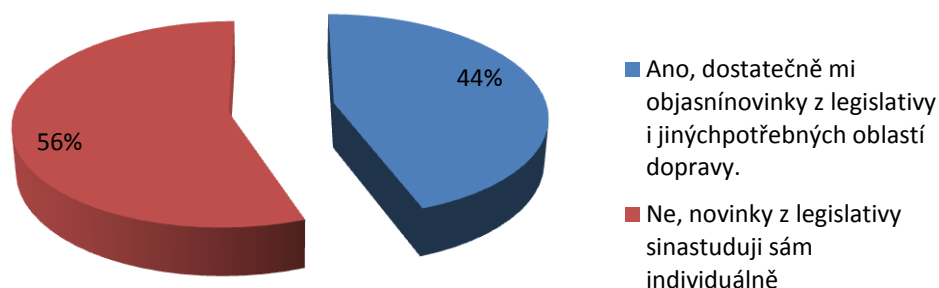
21. Jak se zachováte v případě, že Vás při cestě přepadne únava?



Graf 21: Vyhodnocení otázky č. 21 Zdroj: Vlastní zpracování

Na základě anonymního dotazníku se 10%, tedy 32 řidičů nákladního automobilu dozvalo, že svůj nákladní automobil nezastaví ani v případě, že je na cestě přepadne únava.

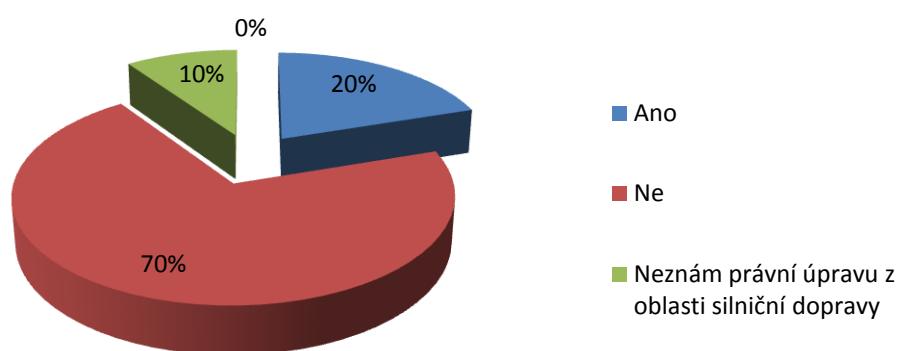
22. Myslíte si, že povinné profesní školení řidičů je pro Vás dostačující a přínosné?



Graf 22: Vyhodnocení otázky č. 22, Zdroj: Vlastní zpracování

44% respondentů považuje povinné profesní školení řidičů za nedostačující, to potvrzuje i stanovenou hypotézu, že tato školení jsou nedostačující, pro adekvátní informovanost o nových změnách v právních aktualitách z oblasti dopravy.

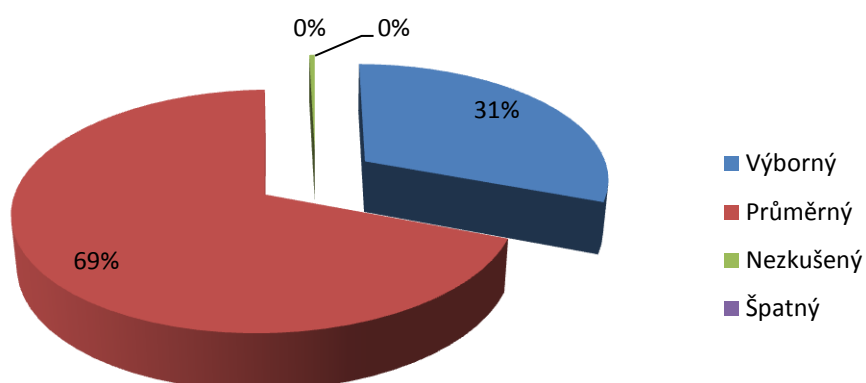
23. Je podle Vás současná právní úprava v oblasti silniční dopravy adekvátní ?



Graf 23: Vyhodnocení otázky č. 23, Zdroj: Vlastní zpracování

Většina dotazovaných profesionálních řidičů zastává názor, že současná právní úprava z oblasti silniční dopravy není adekvátní.

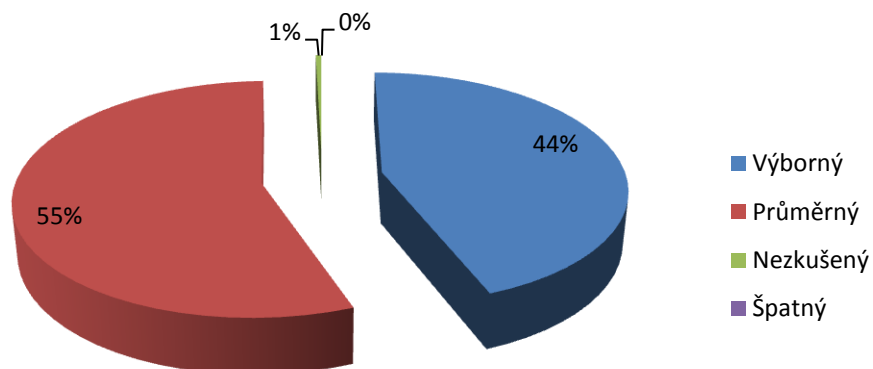
24. Jak dobrý jste řidič nákladního automobilu?



Graf 24: Vyhodnocení otázky č. 24, Zdroj: Vlastní zpracování

Na základě anonymního dotazníku se 69 % řidičů nákladního automobilu označilo za průměrného řidiče z této kategorie.

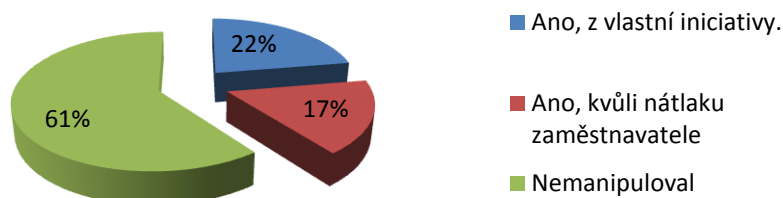
25. Jak dobrý jste řidič osobního automobilu?



Graf 25: Vyhodnocení otázky č. 25, Zdroj: Vlastní zpracování

Na základě anonymního dotazníku se 55 % řidičů nákladního automobilu označilo za průměrného řidiče z této kategorie a naopak 44 % řidičů se označilo za výborného řidiče osobního automobilu.

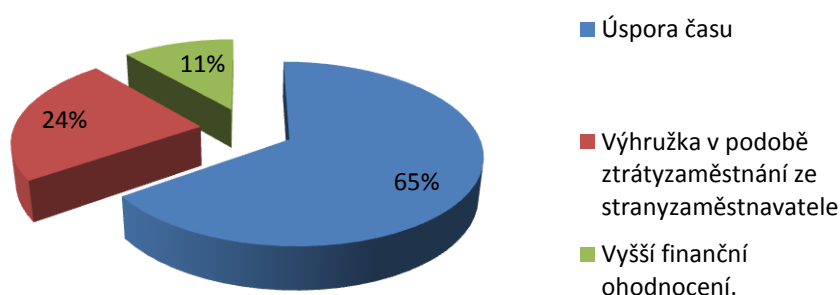
26. Manipuloval jste někdy s dobou jízdy/ dobou přestávek pomocí druhé karty, magnetu či jiným způsobem?



Graf 26: Vyhodnocení otázky č. 26, Zdroj: Vlastní zpracování

Manipulace s dobou jízdy či dobou přestávek byla provedena u 22 % respondentů z důvodu vlastní iniciativy a u 17% respondentů z nátlaku ze strany zaměstnavatele.

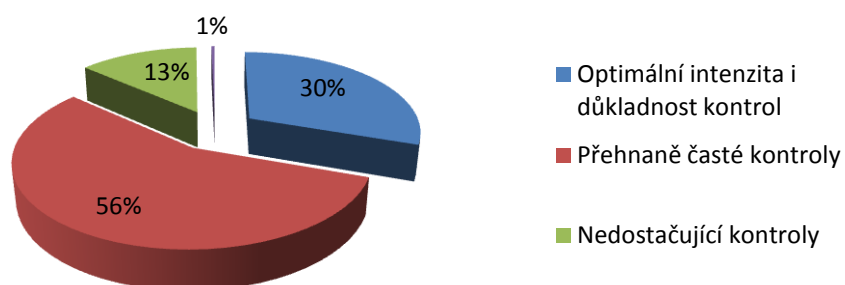
27. Specifikujte svůj důvod manipulace s dobou jízdy, pokud jste v předchozí otázce zvolil jednu z možností Ano (141 odpovědí)



Graf 27: Vyhodnocení otázky č. 27, Zdroj: Vlastní zpracování

Na otázku č. 27 odpovídali pouze respondenti, kteří se dopustili manipulace s dobou jízdy či dobou odpočinku a 65 % z nich uvedlo, že to bylo zapříčiněno úsporou času a 24 % se doznalo, že manipulaci provedli pod výhrůžkou ztráty zaměstnání, či finanční postihu ze strany zaměstnavatele.

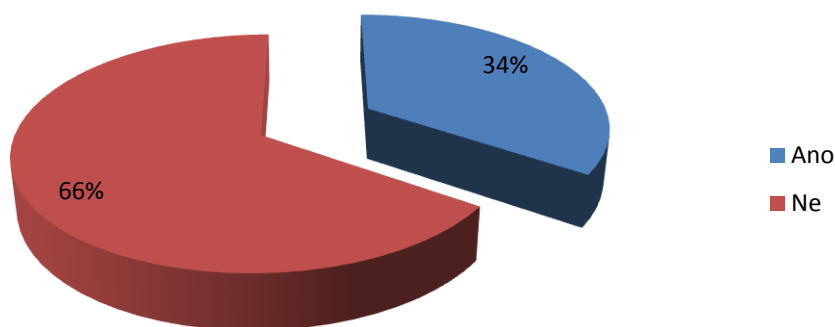
28. Jak vnímáte činnost Policie ČR ve vztahu k řidičům nákladních automobilů. (Intenzita a důkladnost kontrol vůči řidičům nákladních automobilů)



Graf 28: Vyhodnocení otázky č. 28, Zdroj: Vlastní zpracování

56% respondentů odpovědělo, že činnost Policie ČR je ve vztahu k řidičům nákladních automobilů, je až přehnaná z pohledu intenzity a důkladnosti kontrol).

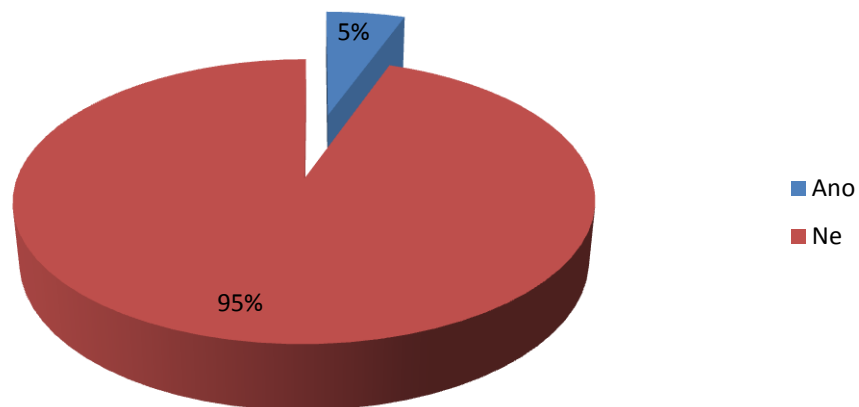
29. Myslíte si, že dopravně-psychologické vyšetření řidičů nákladních automobilů je důležité ?



Graf 29: Vyhodnocení otázky č. 29, Zdroj: Vlastní zpracování

Dopravně – psychologické vyšetření, dle 66 % respondentů není pro výkon povolání profesionálního řidiče důležité.

30. Myslíte si, že práce řidiče kamionů je dostatečně finančně oceněná?



Graf 30: Vyhodnocení otázky č. 30, Zdroj: Vlastní zpracování

Většina dotazovaných respondentů, zvláště řidiči, kteří jsou zaměstnání u tuzemského zaměstnavatele, se shodli na odpovědi, že finanční ohodnocení povolání profesionálního řidiče nákladního automobilu, není dostatečně finančně ohodnocené.

4.4 Zhodnocení stanovených hypotéz

Při zkoumání statistických údajů od PČR a následným porovnání s vyhodnoceným výstupem kvantitativního průzkumu v podobě dotazníkového šetření, kterého se účastnilo 331 respondentů, lze konstatovat, že nejčastější i nejtragičtější příčina dopravní nehod nákladních automobilů je fakt, že se **řidič plně nevěnoval řízení svého nákladního vozidla**.

Hypotéza 1: Nejčastější příčinou nehod profesionálních řidičů, dle charakteristik PČR, je skutečnost, že se řidič plně nevěnoval řízení svého nákladního automobilu.

V rámci rozsahu diplomové práce a uskutečněného dotazníkového šetření, se k této nejčastější příčině přiklání 57 % respondentů, kteří byli mužského pohlaví. Tím byla potvrzena hypotéza od Policie ČR, která na základě statistických dat o nehodovosti, stanovila stejnou nejčastější příčinu dopravních nehod nákladních automobilů v roce 2015, 2016 i v roce 2017.

Hypotéza 2: Řidiči nákladních automobilů často neovládají základní znalost právních předpisů spojených s výkonem jejich povolání, důležité změny nemají možnost, při současné intenzitě povinných školení profesionálních řidičů včasné zaznamenat.

Druhá hypotéza stanovená v diplomové práci se zaměřila na znalost profesionálních řidičů právních předpisů, které se týkají výkonu jejich povolání. Zde bylo také potvrzeno, na základě dotazníkového šetření, že povinné školení profesionálních řidičů, je pro 56 % respondentů nedostačující a aktualizace a novinky týkající se předpisů spojených s výkonem povolání profesionálního řidiče, si respondenti vyhledávají a studují sami. Z výše uvedených nasbíraných dat vyplývá, že tedy i druhá hypotéza byla potvrzena.

Hypotéza 3: Je dopravně- psychologické vyšetření nástrojem, který dokáže odhalit vhodné a nevhodné kandidáty na pozici profesionálního řidiče?

Na základě rozhovoru s paní Bc. Zuzanou Krchovou lze konstatovat, že dopravně – psychologické vyšetření pro profesionální řidiče není nástrojem, který by jasně selektoval řidiče na skupinu, která nemá či má schopnosti a vlastnosti pro výkon povolání profesionálního řidiče, tedy se nejedná o vyšetření, které by jasně odhalilo nevhodné kandidáty, kteří by nemohli vykonávat danou profesi. Tato hypotéza v rámci diplomové práce byla potvrzena i na základě kvantitativního výzkumu, kdy Dopravně – psychologické vyšetření, dle 66 % respondentů není pro výkon povolání profesionálního řidiče důležité.

5. Vlastní návrhy a opatření

Návrh podmínek pro profesionální řidiče, které by snižovali predispozice k neadekvátnímu chování a tedy i snížení počtu dopravních nehod, jsou předmětem následující kapitoly diplomové práce. Problematika nehodovosti nákladních automobilů a často tragické následky se netýkají pouze účastněných profesionálních řidičů, ale jedná se o problematiku, která má dopad na všechny obyvatele ČR, nejvíce pak ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu. Tato diplomová práce posuzuje statistické charakteristiky nehod profesionálních řidičů, odkrývá nejčastější příčiny dopravních nehod z této kategorie a srovnává je s výsledky kvantitativních a kvalitativních provedených šetření.

Každý zodpovědný řidič a účastník silničního provozu ví, že je velmi důležité se po dobu jízdy plně věnovat řízení vozu, v případě profesionálních řidičů, kteří za volantem tráví až 4,5 hodiny v kuse a jejich jízda je stabilní, je velmi těžké pozornost udržet.

Udržet pozornost je často narušováno negativními vnějšími vlivy u profesionálních řidičů, ať už se jedná o manipulaci s mobilním telefonem, sledování seriálu či o přípravu svačiny, každé ze zmíněného rozptýlení může mít tragické následky dopravní nehody, kdy může být ukončen nejen lidský život.

Reálná situace v kabině profesionálního řidiče při výkonu svého povolání je často stejná, monotónní a únavná, ale je jasné, že pokud by každý řidič svoji pozornost plně věnoval řízení svého nákladního automobilu, snížili by se i počty dopravních nehod profesionálních řidičů, u kterých byla prokázána jasně příčina, že se řidič plně nevěnoval řízení svého vozu.

Hlavním smyslem této diplomové práce je navrhnout opatření, která by předcházela nejčastější příčině dopravních nehod způsobených právě profesionálními řidiči nákladních automobilů, která vyplývá ze statistických údajů o nehodovosti od PČR.

Je nutné, aby každý profesionální řidič a také ostatní účastníci provozu, v rámci bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, byl vybaven vědomostmi a zkušenostmi, které mu budou nápomocny při výkonu svého povolání a ostatním účastníkům provozu, by napomohly odkrýt alespoň základní údaje o profesi profesionálního řidiče, jako například snížená viditelnost, delší brzdná dráha nákladního vozu apod..

Nová zpřísněná podoba dopravně-psychologického vyšetření

Prvním z inovativních návrhů, je návrh nové podoby dopravně-psychologického vyšetření, které musí absolvovat každý uchazeč, který chce vykonávat profesi profesionálního řidiče nákladního automobilu nad 7,5 tuny. Na základě rozhovoru s paní Bc. Zuzanou Krchovou bylo zjištěno, že dopravně – psychologické vyšetření pro profesionální řidiče není nástrojem, který by jasně selektoval řidiče na skupinu, která nemá či má schopnosti a charakteristické vlastnosti osobnosti pro výkon povolání profesionálního řidič. Tedy dopravně-psychologické vyšetření v aktuální podobě není vyšetření, které by jasně odhalilo nevhodné kandidáty, a ti by tedy nemohli vykonávat profesi profesionálního řidiče a tím by byla zvýšena bezpečnost silničního provozu. Tato hypotéza byla potvrzena i na základě kvantitativního výzkumu, kdy Dopravně – psychologické vyšetření, dle 66 % respondentů není pro výkon povolání profesionálního řidiče důležité.

Jelikož se jedná hlavně o oblast psychologie, není předmětem této diplomové práce navrhnout novou a přísnější formu zmíněného vyšetření avšak poukázat na skutečnost, že současná podoba dopravně-psychologického vyšetření je pro odhalení kandidátu s nevhodnými charakteristickými vlastnostmi a osobnostními rysy nedostačující. Hlavní úlohou dopravního psychologa je chránit bezpečnost řidiče i jeho okolí a proto bych navrhovala sestavení nové přísnější formy dopravně-psychologického vyšetření pro kandidáty na profesi profesionálního řidiče nákladního automobilu nad 7,5 tuny, která by byla více zaměřena na charakteristické rysy a vlastnosti každého jedince, tím by bylo možné eliminovat řidiče s nežádoucími rysy a tedy předejít k jejich nežádoucímu chování v krizových situacích které mohou mít za následek dopravní nehodu.

Častější informativní školení profesionálních řidičů nákladních automobilů

Druhý z inovativních návrhů, je návrh častějších a intenzivní školení profesionálních řidičů zaměřené zejména na aktuality a změny v právních předpisech spojených s výkonem jejich povolání.

Z hodnocení dotazníkového šetření, vyšel fakt, že dosavadní povinné školení profesionálních řidičů je pro 56 % respondentů nedostačující a aktualizace a novinky předpisů spojených s výkonem povolání profesionálního řidiče, si respondenti vyhledávají a studují sami.

Konkrétně bych navrhovala, krátká individuální školení ohledně změn v právních předpisech každý měsíc, případně jen zopakování aktuálních pravidel. Školení by probíhala na sídle firmy, u které je řidič zaměstnaný a na starost by je měl vždy příslušný dispečer dopravy, který by měl povinnost změny právních předpisů sledovat.

Informovanost řidičů o aktuální situaci je velmi důležitá, může se předejít situacím, kdy například řidič nevěděl, že v daném státě je zákaz jízdy nákladních automobilů a vznikl by tak prostor efektivněji naplánovat pracovní režim řidiče, aby se nedostal do časové tísně a nebyl nucen například manipulovat se záznamem výkonu na digitálním tachografu. Profesionální řidič, který se dostane do časové tísně a je na něj vyvinut nátlak ze strany zaměstnavatele, pak často vykonává svoji profesi v psychickém nátlaku a může dojít ke zkratovému jednání, a tedy se zvýší možnost vzniku dopravní nehody způsobené právě tímto řidičem nákladního automobilu.

Speciální zvýšené postihy za porušení právních předpisů

V případě, že se řidič během jízdy plně nevěnuje řízení svého vozu a například manipuluje s mobilním telefonem a je při tomto činu přichycen, je trestáno postihem od příslušníků PČR, forma postihu se může, promítnou ve formě uložené pokuty či odebráním bodů řidiče. V současnosti jsou postihy pro všechny řidiče stejné a nerozlišují se například dle hmotnostní kategorie automobilu, kterou řidič řídí. Zda jsou současné postihy adekvátní a dostatečné, není předmětem řešení této diplomové práce, ale chtěla bych navrhnout rozdělení těchto postihů do kategorií dle hmotnostní řízeného automobilu.

Profesionální řidič, který řídí nákladní automobil nad 7,5 tuny a plně se nevěnuje řízení svého nákladního automobilu, je pro bezpečnost silničního provozu velkou hrozbou a nebezpečím. Domnívám se tedy, že by bylo efektivní, postihy za porušení pravidel při řízení nákladního vozidla v případě profesionálních řidičů zpřísnit. Považovat každý takovýto hazard v podobě úmyslného rozptylování své pozornosti za nepřípustný a kvalifikovat ho vždy jako trestný čin obecného ohrožení.

V případě dopravní nehody, kdy by byla profesionálnímu řidiči jasně prokázána příčina dostatečného nevěnování své pozornosti řízení nákladního automobilu, hlavně pak v případě tragických následků nehody v podobě smrti jiného účastníka dané dopravní nehody, či rozsáhlých škod způsobených daným řidičem, navrhovala bych pro každý případ nepodmíněné odnětí svobody a okamžité zabavení profesního průkazu i řidičského průkazu. Z osobní zkušenost s náklady spojenými s odstraněním škod po nehodě nákladního automobilu, bych také veškeré náklady na vyproštění kamionu či odstranění následků, dala v plné výši k uhrazení profesionálnímu řidiči, v případě, kdy mu bude prokázáno zavinění dopravní nehody.

Navrhuji tedy rozdělení postihů a sankcí dle hmotnostní kategorie vozidla, které v danou chvíli profesionální řidič využívá pro výkon svého povolání. Tedy u vozidel nad 7,5 tuny tyto postihy zpřísnit a sankce navýšit.

Informovanost široké veřejnosti o základních vlastnostech nákladních automobilů

Pan JUDr. Ivo Jahelka vyslovil velmi zásadní větu: „Neznalost neomlouvá“ i v případě bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, je dané přísloví velmi výstižné. Z vlastní zkušenosti vím, že ani v autoškolě, ani nikde v knihách jsme neměla možnost se dozvědět například o mrtvých bodech viditelnosti z kabiny řidiče nákladního automobilu, až ve chvíli, kdy jsme sama měla možnost usednout do nákladního automobilu nad 7,5 tuny, začala jsme poznávat i jeho slabá místa. Běžný řidič osobního automobilu, nemá-li osobní zájem se zajímat i o jiné druhy automobilů než o to své, nemá příležitost získat informace o tom, jaké to je koukat se z nákladního automobilu a moc toho nevidět.

Z dotazníkového šetření jasně vyplynulo, že 66% procent respondentů se setkala s bezohledným chováním ze strany řidičů osobních automobilů a žádný řidič nezažil vstřícné chování od této skupiny řidičů. Myslím si, že je to způsobeno hlavně nevědomostí řidičů osobních automobilů, například o snížené viditelnosti, o delší brzdné dráze nebo o pomalejším rozjezdu nákladních automobilů. Navrhovala bych proto, aby základní poznání těchto charakterových vlastností nákladních automobilů, bylo součástí každé teoretické části autoškoly již pro získání řidičského oprávnění sk. i B. Stačilo by například spuštění prezentace, ve které by byla ukázka mrtvých úhlů z pohledu kabiny řidiče, pak by řidiči osobních automobilů věděli, že v některých místech je řidič nákladního automobilu nemá šanci registrovat a tedy zachovat se tak, jakoby o nich věděl.

V neposlední řadě bych zmíněné mrtvé úhly rozšířila i mezi širokou veřejnost chodců, například v podobě letáčků, které by byli umístěny na sloupech u přechodů pro chodce v místech, ve kterých nákladní automobily intenzivněji projíždí. Pokud by každý účastník silničního provozu měl k dispozici stejné informace, jistě by se snížilo bezohledného chování mezi řidiči odlišných váhových kategorií automobilů a snížil by se i počet dopravních nehod, při kterých je zmiňovaná věta: „*Já ho ale neviděl*“.

Závěr

Hlavním zájmem diplomové práce byla charakteristika nehod profesionálních řidičů na základě prozkoumaných statistik a následné zhodnocení a navržení inovativních návrhů, které by eliminovali nejčastější příčiny dopravních nehod profesionálních řidičů nákladních automobilů. V teoretické části bylo jasné specifikováno, kdo je profesionální řidič, jakou hmotnostní kategorii nákladního vozidla užívá pro výkon svého povolání a podmínky, které musí splňovat, aby se mohl stát profesionálním řidičem. Dále zde byla zhodnocena nehodovost na základě statistických dat Ministerstva dopravy České republiky a Policie ČR a na základě prozkoumaných zdrojů byla stanovena nejčastější příčina dopravních nehod způsobená řidiči nákladních automobilů nad 7,5 tuny.

Cílem této diplomové práce bylo efektivně navrhnout podmínky a inovativní návrhy opatření, které by měli za následek eliminaci nehodovosti profesionálních řidičů nákladních automobilů. Při zpracování shromážděných dat, bylo výstupem zhodnocení spojitosti dopravních nehod profesionálních řidičů s typem osobnosti a vnějšími podmínkami konkrétního řidiče.

Na základě zjištěných souvislostí byly navrženy podmínky a inovativní návrhy, které by snižovaly predispozice k neadekvátnímu chování profesionálních řidičů nákladních automobilů, tedy by vedli ke snížení počtu dopravních nehod, u kterých jsou viníky právě profesionální řidiči.

Diplomová práce slouží k charakteristice nehod profesionálních řidičů, která poslouží ke zvýšení efektivity působení dopravního inženýrství v oblasti nehod profesionálních řidičů nákladních automobilů nad 7,5 tuny na pozemních komunikacích. Charakteristika nehod profesionálních řidičů byla provedena, na základě této charakteristiky byly stanoveny hypotézy, které byly následně potvrzeny provedeným šetřením a na základě těchto hypotéz byly navrženy opatření a inovativní návrhy a tím byl cíl diplomové práce splněn.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

[1] SCHMEIDLER, Karel. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Ostrava: Key Publishing, 2010. ISBN 978-80-7418-102-3.

[2] *Povolání profesionálního řidiče*, *iBesip.cz* [online]. Praha, 2017 [cit. 2017-12-1]. Dostupné z: <http://ibesip.cz/Tematicke-stranky/Cestujeme-autem/Povolani-profesionalniho-ridice>.

[3] Vyhláška č. 277/2004 o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel) ze dne 5. 5. 2004.

[4] Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů ze dne 9. 8. 2000.

[5] Zákon č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích ze dne 19. října 2000.

[6] *Školení řidičů*, *Prodopravce.cz*, [online]. Praha, 2017 [cit. 2017-12-12]. Dostupné z: <http://skoleni.prodopravce.cz/skoleni-ridicu>.

[7] Profesní průkaz řidiče, *Aprofesa.cz*, [online]. Praha, 2017 [cit. 2017-12-12]. Dostupné z: <https://www.aprofes.cz/profesni-prukaz/>.

[8] Vyhláška č. 156/2008 Sb. o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. ze dne 28. 4. 2008.

[9] Nařízení 561/2006/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 15. března 2006

[10] Vyhláška č. 108/1976 Sb. ministra zahraničních věcí o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) ze dne 23.4. 1976

[11] ČESMAD BOHEMIA, *Pracovní režimy řidičů*. Praha 2008. Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA v roce 2008 ISBN: 978-80-904249-2-0

[12] *Tachospeed.cz: Nařízení v kostce* [online]. Praha: 2018 [cit. 2018-01-3]. Dostupné z: https://tachospeed.pl/pliki/Narizeni_3820_85_v_kostce.pdf

[13] Prováděcí nařízení komise (EU) 2018/502 ze dne 28. 2 2018

[14] *Ministerstvo dopravy ČR: Režimy řidičů* [online]. Praha:, 2018 [cit. 2018-01-12]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava/Rezim-ridicu/Rezim-ridicu-\(561-2006,-AETR,-vyjimky\)](https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava/Rezim-ridicu/Rezim-ridicu-(561-2006,-AETR,-vyjimky))

[15] SCHMEIDLER, Karel. Problémy mobility stárnoucí populace. Vyd. 1. Brno: Novpress, 2009,. ISBN 978-80-87342-05-3.

[16] *Policie ČR: Ročenka nehodovosti 2016* [online]. Praha: Policie ČR, 2018 [cit.2018-03-1]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky?mssfd=N%c3%a1kladn%c3%ad+doprava&mssff=Souhrnn%c3%bd+p%c5%99ehled>

[17] *Policie ČR: Statistika nehodovosti 2017* [online]. Praha: Policie ČR, 2017 [cit. 2018-2-9]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

[18] *Policie ČR: Statistika nehodovosti 2018* [online]. Praha: Policie ČR, 2018 [cit. 2018-4-25]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>

- [19] Ministerstvo dopravy ČR: *Statistiky k bodovému hodnocení* [online]. Praha: Policie ČR, 2018 [cit. 2018-03-1]. Dostupné z: https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2017/Zprava_A-Bodovani-ridici.pdf.aspx
- [20] Policie ČR: *Dopravní nehoda 2018* [online]. Praha, 2018 [cit. 2018-4-25]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/co-je-vlastne-dopravni-nehoda.aspx>
- [21] *Profesionální řidič a zdroje zátěže*. Observatoř bezpečnosti silničního provozu, 2007 [online]. Praha: [cit. 2018-4-25]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/profesionalni-ridic-a-zdroje-zateze/?id=1157>
- [22] *Centrum služeb pro silniční dopravu* [online]. 2017 [cit. 2017-1-14]. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/572-blizka-budoucnost-tachografu>
- [23] MACHIN, M. A., SANKEY, K. S., 2008. Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 541-547
- [24] ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0.
- [25] HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-717-8542-3.
- [26] ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC, Jana ŠTIKAROVÁ A Jana ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2.
- [27] *Nebezpečí únavy*, *Besip.cz* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2012 [cit. 2017-1-14]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Nebezpeci-unavy>

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Denní doba řízení, Zdroj [12]	25
Obrázek 2: Čas jízdy a odpočinku, Zdroj [12]	25
Obrázek 3: Pracovní týden profesionálního řidiče, Zdroj [11]	26
Obrázek 4: Denní doba odpočinku, Zdroj [11]	27
Obrázek 5: Denní doba odpočinku pro dva řidiče, Zdroj [11]	27
Obrázek 6: Možnost manipulace s dobou výkonu, Zdroj [11]	28
Obrázek 7: Stručný přehled dob řízení, Zdroj [11]	29
Obrázek 8: Desatero mladšího řidiče, Zdroj [27]	49
Obrázek 9: Desatero staršího řidiče, Zdroj [27]	50
Obrázek 10: Pohled autora z kabiny nákladního automobilu, Zdroj: Vlastní zpracování	55

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Vyhodnocení otázky č. 1, Zdroj: Vlastní zpracování	56
Graf 2: Vyhodnocení otázky č. 2, Zdroj: Vlastní zpracování	57
Graf 3: Vyhodnocení otázky č. 3, Zdroj: Vlastní zpracování	57
Graf 4: Vyhodnocení otázky č. 4, Zdroj: Vlastní zpracování	58
Graf 5: Vyhodnocení otázky č. 5, Zdroj: Vlastní zpracování	58
Graf 6: Vyhodnocení otázky č. 6, Zdroj: Vlastní zpracování	59
Graf 7: Vyhodnocení otázky č. 7, Zdroj: Vlastní zpracování	59
Graf 8: Vyhodnocení otázky č. 8, Zdroj: Vlastní zpracování	60
Graf 9: Vyhodnocení otázky č. 9, Zdroj: Vlastní zpracování	60
Graf 10: Vyhodnocení otázky č. 10, Zdroj: Vlastní zpracování	61
Graf 11: Vyhodnocení otázky č. 11, Zdroj: Vlastní zpracování	61
Graf 12: Vyhodnocení otázky č. 12, Zdroj: Vlastní zpracování	62
Graf 13: Vyhodnocení otázky č. 13, Zdroj: Vlastní zpracování	62
Graf 14: Vyhodnocení otázky č. 14, Zdroj: Vlastní zpracování	63
Graf 15: Vyhodnocení otázky č. 15, Zdroj: Vlastní zpracování	63
Graf 16: Vyhodnocení otázky č. 16, Zdroj: Vlastní zpracování	64
Graf 17: Vyhodnocení otázky č. 17, Zdroj: Vlastní zpracování	64
Graf 18: Vyhodnocení otázky č. 18, Zdroj: Vlastní zpracování	65
Graf 19: Vyhodnocení otázky č. 19, Zdroj: Vlastní zpracování	65
Graf 20: Vyhodnocení otázky č. 20, Zdroj: Vlastní zpracování	66
Graf 21: Vyhodnocení otázky č. 21 Zdroj: Vlastní zpracování	66
Graf 22: Vyhodnocení otázky č. 22, Zdroj: Vlastní zpracování	67
Graf 23: Vyhodnocení otázky č. 22, Zdroj: Vlastní zpracování	67
Graf 24: Vyhodnocení otázky č. 24, Zdroj: Vlastní zpracování	68
Graf 25: Vyhodnocení otázky č. 25, Zdroj: Vlastní zpracování	68
Graf 26: Vyhodnocení otázky č. 26, Zdroj: Vlastní zpracování	69
Graf 27: Vyhodnocení otázky č. 27, Zdroj: Vlastní zpracování	69
Graf 28: Vyhodnocení otázky č. 28, Zdroj: Vlastní zpracování	70
Graf 29: Vyhodnocení otázky č. 29, Zdroj: Vlastní zpracování	70
Graf 30: Vyhodnocení otázky č. 30, Zdroj: Vlastní zpracování	71

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Srovnání dob řízení a odpočinků, Zdroj: Vlastní zpracování dle [9]	31
Tabulka 2: Nejčastější příčiny nehod zaviněných profesionálními řidiči, Zdroj [16]	36
Tabulka 3: Nejtragičtější příčiny nehod rok 2016, Zdroj [16]	37
Tabulka 4: Meziroční změny nehod zaviněných řidičem nákladního automobilu, Zdroj [17]	38
Tabulka 5: Přehled nejčastějších přestupků a trestných činů z roku 2017, Zdroj [17]	40
Tabulka 6: Meziroční srovnání nejčastějších přestupků a trestných činů let 2016 a 2017, Zdroj [17]	41

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Dotazník

Charakteristiky nehod profesionálních řidičů

Vážení profesionální řidiči kamionů,

jsem studentkou posledního ročníku Ústavu soudního inženýrství v Brně a studuji obor: Expertní inženýrství v dopravě. Ve své diplomové práci se věnuji charakteristikám nehod profesionálních řidičů a ráda bych Vás touto cestou požádala o vyplnění krátkého anonymního dotazníku, který je určen pro profesionální řidiče nákladních automobilů nad 7,5t - držitelům profesního průkazu, kteří se aktivně věnují povolání řidiče. Dotazník je anonymní a vyplnění Vám zabere 10 minut, tak ho prosím vyplňte a sdílejte i mezi své kolegy.

Děkuji,

Zuzana Lukáčová



1. Jak dlouho vykonáváte profesi řidiče/ky nákladního automobilu? *

2. Jakého jste pohlaví? *

- Muž
- Žena

3. Jaký je Váš ročník narození? *

4. Jaký druh nákladního automobilu řídíte? *

- Nákladní automobil s přívěsem
- Nákladní automobil s návěsem
- Nákladní automobil bez přívěsu/návěsu (autojeřáb, autodomíchávač, kontejner a jiné)
- Nákladní automobil pro speciální přepravu (nadrozměrná přeprava)

5. Jste řidičem MKD (mezinárodní kamionová doprava) či VKD (vnitrostátní kamionová doprava)? *

- Jsem řidič MKD
- Jsem řidič VKD

6. Jezdíte v režimu 1 či 2 řidičů? *

- 1 řidič
- 2 řidiči

7. Jak často jste mimo domov? *

- Jsem každý den doma.
- Jsem doma každý víkend.
- Jezdím turnus 2+1
- Jezdím turnus 3+1

8. Co Vás vedlo k výběru tohoto povolání? *

- Splnění *dětského snu*
- Finanční hodnocení tohoto povolání
- Možnost pracovat na turnusy
- Jiné:

9. Jaký nákladní automobil dle hmotnostní kategorie řídíte? *

- 7,5t - 12t
- nad 12t

10. Jaký je Váš průměrný nájezd km v rámci profese za rok? *

- do 50.000 km
- 50.001 - 100.000 km
- 100.001 - 150.000 km
- 150.001-200.000 km
- 200.001 km a víc

11. Kde jste zaměstnán? *

- Nejsem zaměstnancem, jsem OSVČ
- Jsem zaměstnán u tuzemského dopravce
- jsem zaměstnán u zahraničního dopravce

12. Kolik dopravních nehod se Vám stalo při výkonu povolání? *

13. Kolik dopravních nehod bylo Vámi zaviněných? *

14. Jakou si myslíte, že měli řidiči nákladních automobilů účast v roce 2017 na všech dopravních nehodách v ČR? *

- 25 %
- 50 %
- 75%
- Na žádné.

15. Kolik si myslíte, že z nehod s účastí nákladních automobilů bylo zaviněno právě řidičem nákladního automobilu? *

- Žádná
- 25 %
- 50 %
- 75 %
- Všechny

16. Co je podle Vás nejčastější příčinou nehod řidičů nákladních automobilů? *

- Nedostatečná pozornost věnovaná řízení.
- Únava a mikrosпánek.
- Nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu.
- Jízda pod vlivem alkoholu či jiných omamných látek.

17. Jakou máte zkušenost s jízdou řidičů osobních automobilů vůči jízdě nákladních automobilů? *

- Bezohledné chování
- Agresivní chování
- Vstřícné chování
- Neutrální chování

18. Jak zaháníte nudu na cestě? *

- Plně se věnuji řízení.
- Mám puštěnou hudbu/ film jako kulisu.
- Telefonuji s kolegy/ přítelkyní/ ženou/ rodinou.

19. Jak často řídíte nákladní automobil bez zapnutého bezpečnostního pásu? *

- Nikdy
- Zřídka
- Často
- Vždy

20. Řídil jste někdy nákladní automobil pod vlivem alkoholu či jiných omamných látek? *

- ☐ Ano
- ☐ Ne

21. Jak se zachováte v případě, že Vás při cestě přepadne únava? *

- ☐ Zastavím a dám si kávu/ energy drink.
- ☐ Jedu dál a otevřu si okno / zesílím muziku / zavolám kolegovi.
- ☐ Zastavím a jdu spát.
- ☐ Jiné

22. Myslíte si, že povinné profesní školení řidičů je pro Vás dostačující a přínosné? *

- ☐ Ano, dostatečně mi objasní novinky z právních předpisů a i jiných potřebných pravidel z oblastí dopravy.
- ☐ Ne, novinky z právních předpisů z oblasti dopravy si nastuduji sám individuálně.

23. Je podle Vás současný stav právních norem v oblasti silniční dopravy adekvátní? *

- ☐ Ano
- ☐ Ne
- ☐ Neznám právní normy z oblasti silniční dopravy.

24. Jak dobrý jste řidič nákladního automobilu? *

- ☐ Výborný
- ☐ Průměrný
- ☐ Nezkušený

25. Jak dobrý jste řidič osobního automobilu. *

- ☐ Výborný
- ☐ Průměrný
- ☐ Nezkušený

26. Manipuloval jste někdy s dobou jízdy/ dobou přestávek pomocí druhé karty, magnetu či jiným způsobem? *

- Ano, z vlastní iniciativy.
- Ano, kvůli nátlaku zaměstnavatele.
- Nemanipuloval.

27. Specifikujte svůj důvod manipulace s dobou jízdy, pokud jste v předchozí otázce zvolil jednu z možností Ano.

- Úspora času
- Výhrůžka v podobě ztráty zaměstnání ze strany zaměstnavatele.
- Vyšší finanční ohodnocení.

28. Jak vnímáte činnost Policie ČR ve vztahu k řidičům nákladních automobilů. *

29. Myslíte si, že dopravně-psychologické vyšetření řidičů nákladních automobilů je důležité? *

- Ano
- Ne

30. Myslíte si, že práce řidiče kamionů je dostatečně finančně oceněná? *

- Ano
- Ne

Děkuji za Váš čas a ochotu.

Přeji šťastnou cestu.