

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**DOPRAVNÍ NEHODY ŘIDIČŮ MOTOCYKLŮ VE
VZTAHU K ÚROVNI PROFESNÍHO OPRÁVNĚNÍ
ŘIDIČE**

Autor práce: Ondřej Štván

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2024

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Ondřej Štván

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost
Forma studia: Kombinovaná
Místo studia: Píbram

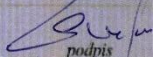
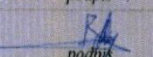
Název bakalářské práce: Dopravní nehody řidičů motocyklů ve vztahu k úrovni profesního oprávnění.

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Motorcycle Traffic Accidents in Relation to the Level of the Driver's Professional License




Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií
Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce: duben 2023

Cíl bakalářské práce: Hlavním cílem bakalářské práce je analyzovat vztah mezi úrovní profesního oprávnění řidičů motocyklů a výskytem dopravních nehod. Vedlejším cílem je navrhnout opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu motocyklů v souvislosti s profesním oprávněním.

Student: Ondřej Štván	11.12.2023 Datum	 podpis
Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.	11.12.2023 Datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	13.12.2023 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapik, Ph.D.	13.12.2023 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	18.12.2023 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval(a) samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucí(ho) a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Jozefu Bandžakovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

ŠTVÁN, O. Dopravní nehody motocyklů ve vztahu k úrovni profesního oprávnění řidiče.: *bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2024. 97 s. Vedoucí bakalářské práce.: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D

Klíčová slova: Profesionální oprávnění, motocykl, dopravní nehoda, bezpečnost silničního provozu, analýza , prevence.

Tato práce se zaměřuje na analýzu vztahu mezi úrovní profesního oprávnění řidičů motocyklů a výskytem dopravních nehod. Rozdělena je do tří hlavních částí: teoretické, metodické a analytické. Teoretická část se zabývá definicí cílů, výzkumných otázek a metodologie, jakož i významem profesního oprávnění pro bezpečnost silničního provozu. Metodická část popisuje použité kvantitativní a kvalitativní metody zkoumání chování motocyklistů. Analytická část prezentuje výsledky vlastního výzkumu získaného prostřednictvím dotazníkového šetření, které zkoumalo vztah mezi profesním oprávněním a výskytem dopravních nehod. Cílem práce je formulovat opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu motocyklů na základě identifikovaných souvislostí

ABSTRACT

ŠTVÁN, O. Motorcycle Traffic Accidents in Relation to the Level of the Driver's Professional License: *Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2024. 97 pgs. Supervisor: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D

Key words: Professional licensing, motorcycle, traffic accident, road safety, analysis, prevention.

This thesis focuses on analyzing the relationship between the level of professional licensing for motorcycle riders and the occurrence of traffic accidents. It is divided into three main sections: theoretical, methodological, and analytical. The theoretical part deals with defining the objectives, research questions, and methodology, as well as the significance of professional licensing for road safety. The methodological section describes the quantitative and qualitative methods used to examine motorcycle rider behavior. The analytical part presents the results of original research obtained through a questionnaire survey, which investigated the relationship between professional licensing and the occurrence of traffic accidents. The aim of the thesis is to formulate measures to enhance motorcycle traffic safety based on identified correlations.

OBSAH

ÚVOD.....	9
1 CÍL A METODIKA.....	11
1.1 Cíl práce	11
1.2 Výzkumné otázky a hypotézy	11
1.3 Metodika	12
2 UVEDENÍ DO TÉMATU PROFESNÍHO OPRÁVNĚNÍ PRO ŘÍZENÍ MOTOCYKLŮ A JEHO VÝZNAMU PRO ŘIDIČE MOTOCYKLŮ.....	13
2.1 Výcvik.....	13
2.2 Zkoušky.....	15
2.3 Licence pro řízení motocyklů.....	18
2.3.1 Řidičské oprávnění skupiny AM	18
2.3.2 Řidičské oprávnění skupiny A1	19
2.3.3 Řidičské oprávnění skupiny A2.....	20
2.3.4 Řidičské oprávnění skupiny A.....	20
2.3.5 Rovnocennost řidičských oprávnění.....	21
3 VÝZNAM TÉTO PROBLEMATIKY PRO BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU	23
4 VZTAH MEZI ÚROVNÍ PROFESNÍHO OPRÁVNĚNÍ ŘIDIČŮ MOTOCYKLŮ S VÝSKYTEM DOPRAVNÍCH NEHOD	25
4.1 Dopravní nehody u řidičů motocyklů	25
4.1.1 Statistiky a trendy v dopravních nehodách s účastí motocyklistů	25
4.1.2 Identifikace hlavních příčin nehod	29
4.1.3 Zhodnocení závažnosti zranění a škod	30
4.1.4 Právní a legislativní aspekty, platné zákony a předpisy	30

4.2	Analýza dostupných dat o dopravních nehodách s účastí motocyklistů	31
4.3	Identifikace proměnných pro analýzu	33
5	KVANTITATIVNÍ A KVALITATIVNÍ METODY PRO ZÍSKÁNÍ HLUBŠÍHO VHLEDU DO CHOVÁNÍ MOTOCYKLISTŮ	34
5.1	Dotazník	34
6	SBĚR A ANALÝZA DOSTUPNÝCH DAT O DOPRAVNÍCH NEHODÁCH...	36
6.1	Vlastní dotazníkové šetření	36
6.2	Analýza výsledků	37
6.3	Statistické zpracování.....	75
6.3.1	Test Chí-kvadrát	75
6.3.2	Hypotézy	76
7	SHRNUTÍ VÝSLEDKŮ ANALÝZY, FORMULACE ZÁVĚRŮ, NÁVRHY A DOPORUČENÍ.....	79
7.1	Shrnutí výsledků analýzy a formulace závěrů	79
7.2	Návrhy a doporučení	81
	ZÁVĚR	83
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	84
	SEZNAM POUŽITÝCH OBJEKTŮ	87
	SEZNAM PŘÍLOH.....	91
	PŘÍLOHY.....	92

ÚVOD

Nepopsatelný pocit svobody, lehkosti a volnosti, který vzniká při jízdě na motorce, se jen obtížně vysvětluje někomu, kdo na motorce nikdy neseděl. Úžasný dojem a zábavu z jízdy na motorce kazí smutné a kruté statistiky, z jejichž čísel se jízda na motorce stává jednou z nejvíce nebezpečných. Každý rok zemře na motocyklové nehody více než 5.000 lidí. Řidiči motocyklů mají 28krát vyšší pravděpodobnost, že přijdou o život při smrtelné dopravní nehodě v porovnání s ostatními motoristy na silnici, a existuje u nich 4krát vyšší pravděpodobnost, že utrpí zranění při srážce. Pochopitelně vyvstává otázka, proč tomu tak je, proč jsou motocyklisté neuvěřitelně zranitelní a proč motocykly patří k vysoce rizikovým motorovým vozidlům. Důvodů je několik.

V první řadě řidiče motocyklů chrání mnohem méně ochranných prvků než ostatní motoristy. V porovnání s osobními automobily nechrání motorkáře žádný kovový „obal“ ani airbagy. Navíc jsou motocykly mnohem menší a lehčí než auta, dodávky či nákladní auta. Vzhledem k této nesrovnatelně menší ochraně je nezbytné, aby motorkáři byli nanejvýš opatrní k vyhnutí se nebezpečí. Prevence nehod na motocyklu vyžaduje vynikající koordinaci, chytré plánování a dobrý úsudek. Nicméně přes sebelepší sebekontrolu a zkušenosti je dalším problémem zmiňovaná menší velikost, což z motocyklu činí snadno přehlédnutelného účastníka silničního provozu jinými. Znalost hlavních příčin motocyklových nehod a jak se jim vyhnout, představuje nedílnou součást bezpečnosti motocyklů.

Tato práce si klade za cíl analyzovat vztah mezi úrovní profesního oprávnění řidičů motocyklů a výskytem dopravních nehod a na základě zjištěných údajů navrhnout opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu motocyklů v souvislosti s profesním oprávněním.

Práci tvoří tři části – teoretická, metodická a analytická. Teoretické části předchází vymezení cíle práce, výzkumných otázek, hypotéz a metodiky. Teoretická část uvádí do tématu profesního oprávnění pro řízení motocyklů. Pozornost je zde zaměřena na profesní oprávnění a jeho význam pro řidiče motocyklů. Jsou zde objasněny termíny jako výcvik, zkoušky a jednotlivé licence pro řízení motocyklů včetně nastínění rovnocennosti řídičských oprávnění. Ve třetí kapitole je přiblížen význam této problematiky pro bezpečnost silničního provozu se zřetelem na dopravní nehody u řidičů motocyklů. Čtvrtá kapitola přibližuje vztah mezi úrovní profesního oprávnění řidičů motocyklů s výskytem dopravních nehod

prostřednictvím již existujících statistik a trendů, identifikuje hlavní příčiny nehod, zhodnocuje závažnost zranění, škod a vliv úrovně profesního oprávnění na bezpečnost provozu. Druhou částí je část metodická sestávající z charakteristiky kvantitativních a kvalitativních metod pro získání hlubšího vhledu do chování motocyklistů. Třetí analytickou část tvoří vlastní výzkumné šetření prostřednictvím dotazníku s popisem sběru a analýzy dostupných dat o dopravních nehodách, po nichž následuje shrnutí výsledků včetně formulace závěrů.

1 CÍL A METODIKA

1.1 Cíl práce

Hlavním cílem bakalářské práce je analyzovat vztah mezi úrovní profesního oprávnění řidičů motocyklů a výskytem dopravních nehod. Vedlejším cílem je navrhnout opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu motocyklů v souvislosti s profesním oprávněním.

Cíl této práce je také prozkoumat vztah mezi úrovní profesního oprávnění řidičů motocyklů s výskytem dopravních nehod. Konkrétně se snažím zjistit, zda existuje statisticky významný rozdíl ve frekvenci a závažnosti dopravních nehod mezi řidiči motocyklů s různými úrovněmi profesního oprávnění. Cílem je také poskytnout doporučení a případně navrhnout opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu motocyklů v souvislosti s profesním oprávněním.

1.2 Výzkumné otázky a hypotézy

Pro tuto práci byla stanovena následující výzkumná otázka a hypotézy:

Výzkumná otázka č. 1:

Jaký je vztah mezi úrovní profesního oprávnění řidičů motocyklů a výskytem dopravních nehod?

Výzkumná otázka č. 2:

Jaký je vztah mezi úrovní profesního oprávnění řidičů motocyklů a závažností nehod?

Hypotéza č. 1:

H1: Řidiči s oprávněním A mají vyšší nehodovost než ostatní skupiny pro motocykl.

H01: Řidiči motocyklů mají shodnou nehodovost bez ohledu na skupiny řidičských oprávnění pro motocykl.

Hypotéza č. 2:

H2: Řidič s oprávněním A mají závažnější nehody než ostatní skupiny pro motocykl.

H02: Řidiči motocyklů mají stejně závažné nehody bez ohledu na skupiny řidičských oprávnění pro motocykl.

1.3 Metodika

Pro teoretickou část je použita metoda literární rešerše. Cílem literární rešerše je vytvoření kritického přehledu aktuálních poznatků o vybrané problematice. Přínos spočívá v podání přehledu nejnovější literatury a zdrojů o daném tématu. V dobré rešerši mají myšlenky logický spád a návaznost, jsou použity odpovídající bibliografické zdroje, správně se používá odborná terminologie, nezaujatě a uceleně se hodnotí dosavadní výzkumy v dané oblasti.¹

Pro analytickou část slouží sekundární analýza dat, kdy se aplikuje analytická metoda zaměřená k určitému výzkumnému účelu na dokumenty původně vytvořené pro jiný účel. Tím lze odhalit další skryté informace v již vysvětlujícím zdroji a zvyšovat jeho informační hodnotu.² Jedná se legitimní výzkumnou strategií, jejíž použití může být v řadě případů přínosnější než práce s vlastními daty.³

Pro praktickou část je využita kvantitativní metoda prostřednictvím dotazníkového šetření. Tato metoda sloužící pro získání hlubšího pohledu do chování motocyklistů je blíže specifikována v samostatné kapitole.

Pro zpracování této práce byl stanoven následující časový harmonogram:

- Shromáždění a studium literatury – srpen – říjen 2023.
- Zpracování získaných sekundárních dat – listopad – prosinec 2023.
- Příprava a zpracování výzkumného šetření únor – březen 2024.
- Finální úprava duben 2024.

¹ JERSÁKOVÁ, Jana. *Literární rešerše* [online]. 2010 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://botanika.prf.jcu.cz/temp/2010/reserse.pdf>

² BURIÁNEK, Jiří. *Analýza sekundárn.* Online. 2017. Dostupné z: https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Anal%C3%BDza_sekund%C3%A1rn%C3%AD. [cit. 2024-04-06].

³ HEJZLAROVÁ, Eva M.; MOURALOVÁ, Magdalena a ŠTĚPÁNKOVÁ ŠTÝBROVÁ, Martina (ed.). *Fantastická data ve veřejné politice a jak je využít*. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2023. ISBN 978-80-246-5561-1, s. 385.

2 UVEDENÍ DO TÉMATU PROFESNÍHO OPRÁVNĚNÍ PRO ŘÍZENÍ MOTOCYKLŮ A JEHO VÝZNAMU PRO ŘIDIČE MOTOCYKLŮ

2.1 Výcvik

Kurz v autoškole může trvat nanejvýš 18 měsíců. Cílem kurzu v autoškole je dosažení vyhovujících dovedností a znalostí. V případě potřeby lze využít doplňkové výuky či výcviku. K přihlášení do autoškoly uchazeč potřebuje občanský průkaz, vyplněnou přihlášku, která zpravidla bývá ke stažení na internetu, popř. je k dispozici v konkrétní autoškole, a zdravotní posudek od praktického lékaře. Chmela upozorňuje na některé autoškoly, jejichž výcvik neodpovídá plnému rozsahu předepsanému zákonem. Vzhledem k tomu, že ceny výcviku v autoškolách v posledních letech rapidně vzrostly, je výběru autoškoly věnovat patřičnou pozornost. Chmela doporučuje při výběru autoškoly se zaměřit zejména na to, jestli má svoji učebnu a jak často je k dispozici, počet a druh vozidel, kdy probíhá praktický výcvik (jízdy), jestli se absolvuje celá teoretická část na jednom místě, kde se provádí závěrečné zkoušky a cena za výuku a za výcvik. Chmela dále radí nespoléhat jenom na cenu autoškoly, ale radí posuzovat kvalitu podle spokojenosti. V případě nespokojenosti během výcviku či zkoušek je možné vyměnit autoškolou za jinou. Zákon udává úhradu služby při její realizaci. Lze tedy uhradit nejprve jenom zálohu a při nespokojenosti s autoškolou se rozumně domluvit na výměně.⁴

Řidiči by se měli vzdělávat celoživotně, kontinuálně, kvalitně, opakovat důležité znalosti a dovednosti a získávat nové poznatky o aktuálních tématech. Podle Hamerníkové a kol. je však současná výuka v autoškolách nedostatečná a příprava absolventů na skutečný silniční provoz není dobrá. Autoři upozorňují, že výuka má být kvalitní a pozornost neomezovat jenom na ta témata, která jsou přezkušována komisaři u závěrečných zkoušek. Podle autorů se má výuka rovněž věnovat oblastem schopností psychomotorických, percepčních a kognitivních. U žáků má být posilováno kritické myšlení. V lekcích by se měly objevit

⁴ CHMELA, David a WEIGEL, Ondřej. *Autoškola 2023: pravidla, značky, testy*. Brno: Computer Press, ISBN 978-80-264-4613-2, s. 4-5.

základy dopravní psychologie, poznatky o rozdílech v řízení mladých a starších řidičů a rozdílech v řízení žen a mužů, žáci by měli upozorňováni na úskalí riskantní jízdy apod. Za problematické považují nízkou informovanost žáků o dopravní prevenci, neaktivitu žáků při výuce či absenci instruktorů s kvalitním pedagogickým vzděláním. Výuka by se měla více orientovat na problémy řidiče v každodenním dopravním provozu, rizikové chování za volantem, sociální aspekty dopravního provozu, znalost věkových a individuálních zvláštností řidičů, potřebu sebepoznání řidiče a dopravně-psychologická hlediska v systému řidič – dopravní prostředek – dopravní prostředí. Celkově by se obsah vzdělávání měl více zaměřit na současný stav poznání a očekávaný budoucí vývoj.⁵

Podle Majurníka je proces získání řidičského oprávnění k řízení motocyklu podobný procesu získávání řidičského oprávnění skupiny B, přičemž hlavní rozdíly se týkají praktické několikafázové závěrečné zkoušky. Plnohodnotný výcvik sestává ze 13 vyučovacích „hodin“ s tím, že jedna vyučovací hodina odpovídá 45 minutám reálného času. Výcvik je zahájen jednou hodinou trénování na motocyklovém trenažéru nebo na místě bez reálného provozu (např. polygon). Výcvik dále pokračuje čtyřmi hodinami v minimálním provozu včetně nácviku první části praktické závěrečné zkoušky, třemi hodinami jízd ve středním provozu a pět hodin jízd v maximálním provozu včetně přípravy na druhou část praktické závěrečné zkoušky. Nezbytnou podmínkou při pohybu žáka na pozemních komunikacích je přední a zadní označení svrchního oděvu žáka písmenem L.⁶ Autoškola a školící středisko VT centrum 11 upozorňuje, že minimální zákonná úprava 13 vyučovacích hodin praktických jízd se ukazuje jako nedostatečná a neumožňuje kvalitní přípravu na zkoušku.^{7, 8}

⁵ HAMERNÍKOVÁ, Veronika, Matuš ŠUCHA, Lucie VIKTOROVÁ, Jiří PLÍHAL, Romana MAZALOVÁ, Ralf RISSER a Zdeněk VTÍPIL. *Metodika pro výcvik a vzdělávání řidičů v oblasti užívání asistenčních systémů ve vozidlech*. Univerzita Palackého v Olomouci, 2017. ISBN 978-80-244-5265-4, s. 66

⁶ MAJURNÍK, Jan. GARÁŽ.CZ. *Řidičák na motorku v praxi: Není to pohodička, zapotíte se* [online]. 2020 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/ridicak-na-motorku-21004242>

⁷ VT CENTRUM 11: AUTOŠKOLA A ŠKOLÍCÍ STŘEDISKO. *Řidičský průkaz A – na motorku* [online]. 2024 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://vtcentrum.cz/ridicsky-prukaz-a/>

⁸ MINÁŘ, Václav. *Autoškola: moderní učebnice a testové otázky : 2024*. Praha: Grada Publishing, 2024. ISBN 978-80-271-5284-1, s. 64-73.

Příkladem dobré praxe může být Autoškola Novotný, která klade důraz na přípravu a kvalitu žáků. Jejich cílem je naučit uchazeče bezpečně řídit a naučit správným návykům už od počátku. V nabídce mají základní a rozšiřující výcvik. Průběh základního výcviku popisují ve třech etapách. V první etapě se začíná na trenažeru, který se následně vymění za cvičiště a zakončí výukou na jednom motocyklu s druhým ovládním s učitelem za zády. Ve druhé etapě se začíná samostatnými úkony na cvičišti, pokračuje přes samostatnou jízdu na motocyklu a zakončuje simulací závěrečných zkoušek. Třetí etapou jsou zkouška sestávající ze závěrečné zkoušky ze zvláštních jízdních úkonů a ze závěrečné zkoušky z chování v provozu.⁹

Rozšiřující výcvik rovněž probíhá ve třech etapách, přičemž v první dochází k výuce na jednom motocyklu s druhým ovládním s učitelem za zády. Ve druhé etapě probíhají samostatné úkony na cvičišti pokračující přes samostatnou jízdu na motocyklu a končící simulací závěrečné zkoušky. Ve třetí etapě přichází na řadu zkoušky. Úspěšné postupování mezi jednotlivými etapami je podmíněno bezpečným zvládním jednotlivých úkonů příslušné fáze.¹⁰

Zajímavý je názor Fause, podle jehož mnohaletých zkušeností učitele autoškoly a zkušebního komisaře motorkářů platí, že čím dřív, tím líp, čímž má na mysli, že mnohem kvalitnější řidič vzejde z prožití všech druhů výcviku a praxí na strojích s postupně se zvyšujícím výkonem a hmotností.¹¹

2.2 Zkoušky

Po absolvování kurzu v autoškole, který může trvat maximálně 18 měsíců, lze požádat autoškolu o přihlášení na zkoušku na městském úřadě. Zkouška je zpoplatněna. Poté následuje přidělení termínu první zkoušky, od kdy počíná běžet lhůta 12 měsíců na

⁹ AUTOŠKOLA NOVOTNÝ. *Výcvik na motocykl* [online]. 2024 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <http://www.novotny-autoskola.cz/autoskola/vycvik-na-motocykl/>

¹⁰ Tamtéž.

¹¹ FAUS, Pavel. *Motoškola: [od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy]*. Praha: Grada, c2011. ISBN 978-80-247-3645-7, s. 7.

dokončení všech zkoušek. V případě selhání u zkoušek a neúspěšném složení ve dvanáctiměsíční lhůtě, veškerá snaha propadá a uchazeč o řidičské oprávnění musí projít celým výcvikem od začátku.¹²

Zkouška se skládá ze dvou částí – test z teoretických znalostí a zkouška praktická (jízda), která je podmíněná úspěšným složením testu z teoretických znalostí. V případě selhání u zkoušky je možnost opravných zkoušek, kdy jsou dílčí části zpoplatněny samostatně.¹³

Test z teoretických znalostí se vykonává v elektronické podobě za použití počítače. V testu lze získat nanejvýš 50 bodů. K úspěšnému složení testu je zapotřebí získat alespoň 43 bodů, což odpovídá maximální chybovosti 15 %. Jinak řečeno, dosažení jenom 42 bodů či méně znamená neúspěch a nutnost opakování testu. Naopak při získání 43 a více bodů představuje úspěšné složení testu, což umožňuje zkoušku z jízdy. Tu lze vykonat ve stejný den spolu s testem, ale není to podmínkou. U zkoušky z jízdy se posuzuje kvality jízdy, kdy uchazeč prezentuje dodržování dopravních předpisů, zvládnání dopravních situací a ovládnání vozidla. Zatímco test připouští určitou míru chyb, zkouška z jízdy nikoliv. Z toho důvodu bývá zkouška z jízdy pro uchazeče náročnější v porovnání s testem.¹⁴

Na obě části zkoušky má uchazeč tři pokusy – jeden řádný a dva opravné. Při trojím hodnocení „neprospěl“ se opakuje výuka či výcvik z nesložené části, tedy výuka celé teorie nebo výuka celé praktické části. Následně lze opětovně požádat městský úřad o zkoušku, na jejíž složení jsou tři nové pokusy.¹⁵

Majurník upozorňuje na rozdělení praktické závěrečné zkoušky do dvou, resp. tří částí – příprava a technická kontrola motocyklu, zvláštní jízdní úkony a chování v provozu.

V rámci přípravy a technické kontroly motocyklu se provádí kontrola technického stavu vozidla (např. stav pneumatik, brzd, řízení, vnějšího osvětlení vozidla apod.) včetně povinné

¹² CHMELA, David a WEIGEL, Ondřej. *Autoškola 2023: pravidla, značky, testy*. Brno: Computer Press, ISBN 978-80-264-4613-2, s. 4-5.

¹³ Tamtéž.

¹⁴ Tamtéž.

¹⁵ CHMELA, David a WEIGEL, Ondřej. *Autoškola 2023: pravidla, značky, testy*. Brno: Computer Press, ISBN 978-80-264-4613-2, s. 4-5.

výbavy motocyklu a motolékárničky a úprava ochranné výstroje (včetně rukavic, bot, oblečení a ochranné přilby).

Další část zkoušky sestává z jízdní zkoušky na schváleném místě s danými parametry (tzv. zkušební plocha). Jedná se o tzv. zvláštní jízdní úkony zahájené vedením motocyklu bez spuštěného motoru. Dále žák předvádí své schopnosti na motorce ve dvou částech – pomalé a rychlé. Pomalá slouží k prokázání manipulace s motocyklem do rychlosti přibližně 10 km/h, provedení různých manévrů a parkování (např. bezpečné otočení o 180 stupňů, projetí zatáčky ve tvaru U, slalom, jízda ve tvaru 8, opakované rozjetí apod.). Rychlá slouží k prokázání schopností k ovládní stroje při vysokých rychlostech, úhybných manévrů a krizového (panického) brzdění (vyhýbání se překážce, brzdění na přesnost, nouzové brzdění).

Závěrečná sekce je v gesci zkušebního komisaře, který buď sedí ve vozidle autoškoly nebo na dalším motocyklu, přičemž celou zkoušku koriguje dálkově prostřednictvím komunikačního zařízení.¹⁶ Jedná se o část zkoušky označené jako chování v provozu. Provádí se úkony jako rozjezd, jízda na přímých komunikacích, míjení protijedoucích vozidel, jízda v zatáčkách, křižovatky, změna směru, dálnice, předjížďení/míjení, zvláštní silniční prvky (kruhové objezdy, železniční přejezdy, tramvajové a autobusové zastávky, přechody pro chodce, jízda do kopce/z kopce či provedení nezbytných bezpečnostních opatření po opuštění vozidla.¹⁷

Výcvik na motocykl a zkoušky všech motoskupin jsou náročnou záležitostí. Změna pravidel týkajících se zkoušek motoskupin nároky kladené na žadatele o řidičské oprávnění u zkoušek ještě zvýšila. Osobně se domnívám, že se jedná o správný krok. Je potřeba, aby si v čím dál hustším a komplikovanějším silničním provozu byli noví řidiči jisti a neohrožovali ani sebe ani ostatní.

¹⁶ MAJURNÍK, Jan. GARÁŽ.CZ. *Řidičák na motorku v praxi: Není to pohodička, zapotíte se* [online]. 2020 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/ridicak-na-motorku-21004242>

¹⁷ AUTOŠKOLA NOVOTNÝ. *Zkouška* [online]. 2024 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <http://www.novotny-autoskola.cz/autoskola/vycvik-na-motocykl/zaverecna-zkouska/>

2.3 Licence pro řízení motocyklů

V České republice existuje celkem 16 skupin řidičského oprávnění, přičemž některé se prolínají. Skupiny neboli kategorie se označují písmeny A-E, což má oporu v Ženevské úmluvě o silničním provozu z roku 1949.¹⁸ Vzhledem k povaze této práce se další text blíže zaměří pouze na řidičské oprávnění a řidičské průkazy opravňující k řízení motocyklů, tzn. skupiny vozidel AM, A1, A2 a AM.

2.3.1 Řidičské oprávnění skupiny AM

Obrázek 1: ŘP skupiny AM



Zdroj:¹⁹

Řidičské oprávnění skupiny AM opravňuje k řízení následujících vozidel:

- Dvoukolová motorová vozidla s konstrukční rychlostí převyšující 25 km.h-1 a nepřevyšující 45 km.h-1, jejichž technické parametry odpovídají parametrům vozidel kategorie L1e podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L50).
- Tříkolová motorová vozidla s konstrukční rychlostí převyšující 25 km.h-1 a nepřevyšující 45 km.h-1, jejichž technické parametry odpovídají parametrům vozidel kategorie L2e podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L50).

¹⁸ ŠTEMBERK, Jan. Řidič tvrdý chleba má...: pravidla provozu na silnicích v socialistickém Československu. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2022. ISBN 978-80-246-5333-4, s. 50-51.

¹⁹ AUTOŠKOLA NOVOTNÝ. *Výcvik na motocykl* [online]. 2024 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <http://www.novotny-autoskola.cz/autoskola/vycvik-na-motocykl/>

- Čtyřkolová motorová vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km.h-1, jejichž technické parametry odpovídají parametrům vozidel kategorie L6e podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L50).²⁰

2.3.2 Řidičské oprávnění skupiny A1

Obrázek 2: ŘP skupiny A1



Zdroj:²¹

Řidičské oprávnění skupiny A1 opravňuje k řízení následujících vozidel:

- Lehké motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj o výkonu nejvýše 11 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg a se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 125 cm³.
- Tříkolová motorová vozidla o výkonu nejvýše 15 kW.²²

²⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

²¹ AUTOŠKOLA NOVOTNÝ. *Výcvik na motocykl* [online]. 2024 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <http://www.novotny-autoskola.cz/autoskola/vycvik-na-motocykl/>

²² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

2.3.3 Řidičské oprávnění skupiny A2

Obrázek 3: ŘP skupiny A2



Zdroj:²³

Řidičské oprávnění skupiny A2 opravňuje k řízení následujících vozidel:

- A2 jsou zařazeny motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj s výkonem motoru nejvýše 35 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,2 kW/kg, které nebyly upraveny z motocyklu s více než dvojnásobným výkonem.²⁴

2.3.4 Řidičské oprávnění skupiny A

Obrázek 4: ŘP skupiny A

²³ AUTOŠKOLA NOVOTNÝ. *Výcvik na motocykl* [online]. 2024 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <http://www.novotny-autoskola.cz/autoskola/vycvik-na-motocykl/>

²⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).



Zdroj:²⁵

Řidičské oprávnění skupiny A opravňuje k řízení následujících vozidel:

- Motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj.
- Tříkolová motorová vozidla s výkonem převyšujícím 15 kW.²⁶

2.3.5 Rovnocennost řidičských oprávnění

Podle § 81 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) existuje určitá hierarchie a rovnocennost některých řidičských oprávnění. Nás pochopitelně zajímají ty rovnocennosti, které opravňují k řízení motocyklů. Následující tabulka (Tabulka 1) shrnuje rovnocennost řidičských oprávnění. V levém sloupci je řidičské oprávnění opravňující k řízení vozidel zařazených do skupiny uvedené v pravém sloupci.

Tabulka 1: Rovnocennost řidičských oprávnění

²⁵ AUTOŠKOLA NOVOTNÝ. *Výcvik na motocykl* [online]. 2024 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <http://www.novotny-autoskola.cz/autoskola/vycvik-na-motocykl/>

²⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

A2	A1
A	A1 a A2
B	A1
C+E	B+E a C1+E
D+E	B+E a D1+E
C1+E nebo D1+E	B+E
Všechny kromě T	AM

Zdroj: vlastní zpracování dle²⁷

Osobně s touto rovnocenností řídičských oprávnění zásadně nesouhlasím. V první řadě mi nepřijde spravedlivé, aby vlastníci řídičského oprávnění, kteří neprošli náročným výcvikem na řízení motocyklu, vlastnili rovněž řídičské průkaz opravňující k řízení motocyklu. V druhé řadě jde bezesporu také o bezpečnostní hledisko. Motocykl je dost specifické vozidlo vyžadující specifický výcvik.

²⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

3 VÝZNAM TÉTO PROBLEMATIKY PRO BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU

Tato práce se zabývá dopravními nehodami řidičů motocyklů ve vztahu k úrovni profesního oprávnění. V této kapitole je osvětlen význam problematiky pro bezpečnost silničního provozu.

Silniční provoz je úzce spojen s potřebou dopravy, resp. potřebou změny místa. Ta se stala nedílnou součástí lidského života. K mobilitě je nezbytný dopravní prostředek. K bezpečnému silničnímu provozu existuje celá řada bezpečnostních prvků, přičemž největším rizikovým faktorem je člověk, jehož možnosti a schopnosti v kontrastu k nejmodernějším technologiím jsou nedokonalé. Z toho důvodu je nezbytné dbát na tyto tři okruhy dopravní bezpečnosti: časná předškolní a školní dopravní výchova a výcvik; řídičský výcvik; a prevence rizika a nehod čítající dvě kategorie – řízení pod vlivem alkoholu a drog a posouzení rizika z psychologického a medicínského hlediska.²⁸ Nicméně ani sebedokonalější technologie nebo proškolenější řidiči s největší pravděpodobností nezamezí veškerým dopravní nehodám. Dopravní nehody se stávaly, stávají a stávat budou. Následující řádky se zaměří na dopravní nehody u řidičů motocyklů.

Dopravní nehodu definuje Chmelík a kol. jako „*nepředvídanou, ale zpravidla předvídatelnou událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný, zvláště závažný následek.*“²⁹ Existují různé druhy dopravy (pozemní, vodní a letecké; podle typu dopravního prostředí či podle způsobu přepravy), jejichž zkombinováním vzniká velké množství dopravních nehod.³⁰ Pravděpodobně jedinou pozitivní zprávou na dopravních nehodách je sestupný trend v počtu usmrcených osob, kdy v roce 2000 bylo každoročně usmrceno 1.200-1.300 osob se tento

²⁸ ŠUCHA, Matuš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Psyché (Grada). Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0, s. 13-14.

²⁹ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0, s. 17.

³⁰ PILIN, Alexander. *Soudní lékařství*. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2022. ISBN 978-80-246-5013-5, s. 255.

počet snížil na nynějších 470 usmrcených osob za rok. Ve srovnání s evropským průměrem se jedná stále o vysoké číslo. Jednou z nejčastějších příčin dopravních nehod je nadměrná rychlost. Přitom průměrné snížení rychlosti o 1 % znamená snížení úmrtí na silnici o 7 %.³¹

³¹ *Dopravní nehody a jejich oběti*. Mluv se mnou. Praha: Maxdorf, [2022]. ISBN 978-80-7345-742-6, s. 32.

4 VZTAH MEZI ÚROVNÍ PROFESNÍHO OPRÁVNĚNÍ ŘIDIČŮ MOTOCYKLŮ S VÝSKYTEM DOPRAVNÍCH NEHOD

Nyní se pozornost upne na dopravní nehody u řidičů motocyklů, statistiky a trendy v dopravních nehodách s účastí motocyklistů, dojde k identifikaci hlavní příčin nehod, zhodnocení závažnosti zranění a škod a nastíněn vliv úrovně profesního oprávnění na bezpečnost provozu.

4.1 Dopravní nehody u řidičů motocyklů

Podle Portálu řidiče (2022) patří motocyklisté hned po cyklistech nejzranitelnější skupinou osob na silnicích s ohledem na povahu jízdy. Toto tvrzení dokládají statistikou říkající, že u motocyklisty existuje 26x větší pravděpodobnost úmrtí při dopravní nehodě než u cestujících v autě.

4.1.1 Statistiky a trendy v dopravních nehodách s účastí motocyklistů

Statistikami dopravních nehod se zabývá České republice ve své Statistice nehodovosti. Ta shromažďuje údaje o nehodovosti na území České republiky až do roku 2007, ve kterém jsou shrnuty data o nehodách až do roku 1990. Statistiky jsou vydávány měsíčně, přičemž data v každém dalším měsíci se kumulují za celý rok. Za celý kalendářní rok je pak vydávána statistická Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v příslušném roce. Poslední dostupná Ročenka nehodovosti je k dispozici za rok 2022 vydaná v říjnu roku 2023.³²

Z dalších zajímavých statistik nehod v České republice lze zmínit Nehody v ČR, Statistiky – Nehody CDV. Stránky Dopravních nehod v ČR jsou určené odborné i široké veřejnosti a nabízí statistické vyhodnocení dopravních nehod od roku 2006. V sekci Statistiky je možné

³² POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Statistika nehodovosti* [online]. 2024 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>

filtrovat nehody na základě časové či prostorové lokalizace a podle dalších 64 parametrů, které Policie ČR eviduje. Výsledek lze exportovat do formátu .pdf. K aktualizaci dat dochází jednou měsíčně. Poslední aktualizace prozatím proběhla k 29.2.2024. Při použití filtru osob a výběru řidičů motocyklu (včetně mopedu) v kategorii osoby dojde k zobrazení následujících údajů.

Od roku 2011 bylo v souvislosti s řidiči motocyklu (včetně mopedu) zaznamenáno celkem 42.210 nehod, usmrceno 937 osob, těžce zraněno 5.324 osob a lehce zraněno 25.839 osob, což vše přišlo na těžko uvěřitelných 106.48 mld. Kč.³³

Z údajů vyplývá, že od roku 2011 do současnosti došlo v průměru k 3.015 nehodám ročně. Za první dva měsíce roku 2024 je evidováno prozatím 76 nehod. Nejvíce řidiči motocyklů havarovali v roce 2018 s počtem nehod 3.728. Závažnost nehod vyjadřuje počet usmrcených osob na 1.000 obyvatel. Ve sledovaném období se závažnost nehod pohybovala od 18,9 po 29,3, přičemž průměrně závažnost nehod dosahovala 21,6. Úroveň závažnosti nehod neodpovídá počtu nehod – příkladem je např. rok 2020, kdy při vyšším počtu nehod (3.231) byla jejich závažnost „pouze“ 18,9, nebo rok 2012, kdy při nejnižším počtu nehod (2.904) jejich závažnost dosáhla hodnoty 29,3.

Následky nehod se dělí na usmrcení, těžké zranění a lehké zranění. Od roku 2011 do současnosti bylo usmrceno 937 osob, což odpovídá v průměru 67 osobám ročně. Nejvíce bylo usmrceno osob v roce 2018 (89), nejméně v roce 2022 (58). V prvních dvou měsících letošního roku zemřel v dopravní nehodě s účastí řidiče motocyklu jediný člověk. Těžkých zranění ve sledovaném období bylo celkem 5.324, z toho nejvíce v roce 2011 (528) a nejméně v roce 2021 (300). V lednu a únoru 2024 bylo prozatím evidováno 6 těžkých zranění. Průměrně se při nehodách těžce zraní 380 osob ročně. Lehkých zranění je naštěstí neúměrně více, jejichž počet osciloval mezi 1.699 v roce 2012 a 2.285 v roce 2023, což odpovídá průměru 1.845 lehce zraněných osob ročně. V roce 2024 bylo doposud lehce zraněno 56 osob.

Největší meziroční změny následků nehod jsou patrné v roce 2018, kdy narostla usmrcení o 45,9 % oproti předchozímu roku, stejně jako v roce 2021, kdy v porovnání s předešlým

³³ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. *Dopravní nehody v ČR* [online]. 2024 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>

rokem vzrostla o 31,1 %. Naopak pozitivní meziroční změny týkající se usmrcení proběhly v roce 2016, kdy oproti předcházejícímu roku poklesla o 30,2 %, či v roce 2022, kdy se usmrcení zmenšila o 27,5 %. Meziroční změnu následků nehod v roce 2024 nelze prozatím hodnotit, jelikož rok a tím pádem také statistiky nejsou u konce.

Ke smrtelným nehodám v roce 2023 s účastí řidičů motocyklů docházelo především v oblasti větších měst jako Karlovy Vary, České Budějovice, Praha, Kolín, Brno, Zlín či Opava. Je zajímavé, že smrtelné nehody jakoby se vyhnuly Plzni a celému Plzeňskému kraji, stejně jako Olomouckému kraji.

Není překvapující, že k nejvíce usmrcení, těžkých i lehkých zranění dochází ve Středočeském a Jihomoravském kraji, Hlavním městě Praha a kraji Moravskoslezském, kde je vysoká koncentrace osob. Naopak ke krajům s nejméně usmrceními, těžkými a lehkými zraněními se řadí kraj Karlovarský, Liberecký či Pardubický.

Minoritní podíl na následcích nehod dle pohlaví tvoří ženy. Zde bych podíl žen očekával nikoliv poloviční, ale možná třetinový. Další zajímavou skutečností jsou vzrůstající následky nehod dle věku směrem k věkové kategorii 34-44 let, od kdy postupně klesají. Zde bych očekával dřívější lámání vývoje, a to pokles od věkové kategorie 25-34 let. Byť nejmenší počet následků nehod dle věku u osob 0-14 let (99) a 85 let a více (50) je stále smutný.

K nejdramatičtějším dnům patří dny tzv. prodlouženého víkendu, tzn. pátek, sobota a neděle, ve kterých dochází k až 654 nehodám. Z celkového pohledu jsou nejtragičtějšími dny soboty, během kterých havarovalo 5.552 řidičů motocyklů. Naopak „nejlepšími“ dny jsou úterky, ve kterých je evidováno „pouze“ 3.841 nehod. V určitých (odpoledních) hodinách se následky nehod ve vyšší míře nevyhýbají ani zbývajícím dnům v týdnu. Co se týče denní doby, k nejkrizovějším patří období od 13. hodiny odpolední do 19. hodiny večerní, kdy dochází k nejvíce nehodám. Nejhorší denní dobou je hodina mezi 16. a 17., kdy bourá na 3.544 řidičů motocyklů. Naopak nejlepší denní dobou je dle statistik hodina mezi 3. a 4., kdy bylo zaznamenáno jenom 54 nehod.

Motorkářská sezóna zpravidla začíná s koncem zimy a končí se začátkem zimy, čemuž odpovídají také data v připojeném grafu. Z toho je patrné, že zimní a chladnější měsíce jako leden, únor, březen, listopad a prosinec sice nejsou na nulových hodnotách, v porovnání s jarními a letními měsíci jsou však minimální. V rámci kalendářního roku následky nehod v jednotlivých měsících mají tendenci růst až do srpna, kdy se situace otáčí a počty klesají.

Srpen je měsícem v roce, ve kterém je evidováno nejvíce usmrcení (156), těžkých (849) i lehkých zranění (4.219).

Sobota je pro řidiče motocyklů nejméně vhodným dnem vzhledem ke statisticky nejvyššímu počtu následků nehod (205 usmrcení, 1.006 těžkých a 4.361 lehkých zranění). Naopak úterý se dle evidence jeví jako ideální den k vyjížděce na motorce, neboť je zaznamenán jeden z nejnižších počtů usmrcení (93), těžkých zranění (603) a lehkých zranění (3.159). Následky nehod stoupají od úterý do soboty a klesají od soboty směrem k úterý.

Potvrzuje se, že následky nehod jsou nejhorší mezi 14. a 18. hodinou, přičemž vrcholí mezi 16. a 17. hodinou odpolední. Za relativně klidné období lze označit dobu mezi 23. noční a 5. hodinou ranní, kdy je evidován nejmenší počet následků nehod.

Podle druhu komunikace jsou následky nehod kritické především na silnici II. třídy (27,4 %), silnici III. třídy (20,1 %), silnici I. třídy (20 %) a komunikaci místní (19,7 %). Tak trochu nepochopitelný je poměrně vysoký podíl následků nehod na komunikaci sledované (7,5 %). Zbývající druhy komunikace mají v porovnání s uvedenými minimální podíl na následcích nehod.

Z dat vyplývá, že k nejhorším směrovým poměrům patří přímý úsek, který se na následcích nehod podílí ze 33,1 %. Dalším velice významným směrovým poměrem je zatáčka, na které dochází k 23,3 % nehod. K jen o něco málo méně následků nehod dochází na křižovatce stykové – tříramenné (19,6 %) či křižovatce průsečné – čtyřramenné (13,8 %). Nezanedbatelný je rovněž přímý úsek po projetí zatáčkou s podílem 7,5 % na následcích nehod.

Drtivá většina následků nehod vzniká v denní dobu (91,8 %). Zbývající následky nehod připadají na dobu noční (8,2 %). To je pravděpodobně dáno delší denní dobou a větší aktivitou řidičů v denní době.

Nadpoloviční počet následků nehod připadá na obce (58,4 %) ku menšinovému podílu pro mimoobecní oblasti (41,6 %).

Ve většině případů alkohol u viníka nebyl naměřen (85,37 %). Další významný a poněkud znepokojivý podíl tvoří viníci s nezjištěnou mírou alkoholu (9,2 %). Třetí nejzastoupenější skupinu tvoří viníci s přítomností alkoholu v krvi viníka na úrovni 1 - 1,5 ‰.

Na největším počtu usmrcení má podíl především nepřiměřená rychlost (397), nedání přednosti v jízdě (248) či nesprávný způsob jízdy (118). Na největším počtu těžkých zranění se nejvíce podílí nedání přednosti v jízdě (1.951), nepřiměřená rychlost (1.679) a nesprávný způsob jízdy (788). Lehká zranění způsobují především nedání přednosti v jízdě (7.825), nepřiměřená rychlost (7.699) a nesprávný způsob jízdy (5.628). Následky nehod jsou v nejmenší míře zapříčiněná technickou závadou vozidla či nejsou zaviněná řidičem.

K nejzávažnějším nehodám dochází v krajích Jihočeském, Zlínském a Vysočina. Naopak nejméně závažné bývají v Olomouckém kraji či Hlavním městě Praha.

Data ukazují na největší počet následků nehod dle věku viníka nehody v kategorii věku 35-44 let, kdy bylo usmrceno 161 osob a těžce zraněno 773 osob. Počty následků nehod do této věkové kategorie stoupají, kdy se lámou a následně klesají s rostoucím věkem viníků nehody.

V drtivé většině případů smrtelných nehod dochází k usmrcení viníka (93,1 %). Ve 3,5 % případů je viník těžce zraněn, ve 2,64 % lehce zraněn a v 0,83 % vyvázne bez zranění.

4.1.2 Identifikace hlavních příčin nehod

Z analýzy nehod vyplývá, že k hlavním příčinám nehod patří nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost a nesprávný způsob jízdy, které stojí za největším počtem usmrcení, těžkých a lehkých zranění. Překvapující je, že ve statistikách nefigurují dopravní nehody v důsledku střetu se zvířaty, kterých v roce 2020 bylo evidováno přibližně 15.000.³⁴ Podobně by se dalo očekávat, že bude větší počet nehod s řidiči ovlivněnými alkoholem nebo jinou návykovou látkou. Podíl alkoholu na celkovém počtu dopravních nehod sice klesá, nicméně podíl drog a léků má naopak rostoucí tendenci.³⁵

³⁴ BÍL, Michal a BARTONIČKA, Tomáš. *Zvířata na silnicích*. Brno: Masarykova univerzita, 2022. ISBN 978-80-210-9933-3, s. 45.

³⁵ BLAŽEJOVSKÝ, Marek. *Drogy v dopravě*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-903-8, s. 24.

4.1.3 Zhodnocení závažnosti zranění a škod

Zhodnotit závažnost zranění a škod není snadný úkol. Závažnost nehod vyjadřuje počet usmrcených osob na 1.000 obyvatel. V letech 2011 až 2024 průměrná závažnost nehod s účastí řidičů motocyklů dosahovala 21,6 usmrcených osob na 1.000 obyvatel. V porovnání s veškerými nehodami se jedná o nadměrnou hodnotu. Průměrná závažnost veškerých nehod činí 6 usmrcených osob na 1.000 obyvatel. Podobně lze zhodnotit vzniklé škody. Zatímco u nehod s účastí řidičů motocyklů činily ekonomické ztráty 106.48 mld. Kč při 42.210 nehodách, tj. 2,5 mil. Kč na nehodu, u veškerých nehod se ekonomické ztráty vyšplhaly na 1.07 bil. Kč při celkových 1.235.687 nehodách, tj. 866 tis. Kč. Z porovnání je patrné, že ekonomické ztráty vyplývající z nehod s účastí řidičů motocyklů dosahují rovněž nepřiměřeně vysokých hodnot v porovnání s veškerými nehodami.

4.1.4 Právní a legislativní aspekty, platné zákony a předpisy

Pravidla provozu na pozemních komunikacích se řídí v první řadě zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) a dalšími souvisejícími předpisy jako např.:

- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
- Vyhláška č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách).
- Vyhláška č. 343P/2014 Sb., o registraci vozidel.
- Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.
- Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Na internetových stránkách *Zákony pro lidi* v oboru správní právo – doprava – pozemní komunikace je k dispozici 296 předpisů souvisejících s pozemní komunikací.³⁶

V souvislosti s bezpečností musí výrobce před uvedením vozidla do provozu prokázat dostatečnou účinnost prvků pasivní bezpečnosti odpovídající platné legislativě. Existují předpisy EHK/OSN, směrnice EHS/ES a některé normy, jejichž splnění se prokazuje při homologačních zkouškách vozidel.³⁷

4.2 Analýza dostupných dat o dopravních nehodách s účastí motocyklistů

Pochopitelně existuje nepřehledné množství zdrojů zabývajících se dopravními nehodami se zaměřením na nehody s účastí motocyklistů. Nicméně studie, které by se zabývaly vztahem mezi úrovní profesního oprávnění a frekvencí a závažností dopravních nehod, se dohledat nepodařilo. Z toho důvodu bylo realizováno vlastní dotazníkové šetření, díky kterému bylo možné potřebné údaje získat.

Výše byly představeny výsledky českých statistik. Nyní se podíváme na některé zahraniční. Jako příklad lze uvést studii Magazzú a kol., kteří se zabývali tím, jestli řidiči aut s řidičským průkazem opravňujícím k řízení motocyklu méně odpovědní za dopravní nehody motocyklů. Cílem jejich práce bylo zhodnotit vliv konkrétního řidičského průkazu na motocykl, který je držitelem osobního automobilu, na odpovědnost za srážky motocyklu a automobilu. K naplnění cíle autoři použili neparametrickou metodu, klasifikační a regresní strom, následně porovnali se standardní nepodmíněnou logistickou regresí. Ukázalo se, že řidiči vlastníci řidičský průkaz na motocykl jsou méně zodpovědní za nehody motocyklů než řidiči, kteří jej nemají. Autoři předpokládají, že řidiči automobilů, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění pro motocykly, získali více schopností v řízení a ovládání

³⁶ ZÁKONY PRO LIDI. *Pozemní komunikace* [online]. 2024 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/obor/pozemni-komunikace>

³⁷ KOVANDA, Jan. *Bezpečnostní aspekty návrhu dopravních prostředků*. Praha: ČVUT v Praze, Fakulta dopravní, 2016. ISBN 978-80-01-05893-0, .s. 19.

dvoukolových vozidel než řidiči bez řidičského oprávnění, což jim může pomoci při předpovídání manévru motocyklů.³⁸

Jiné studie či výzkumy zabývající se vztahem mezi úrovní profesního oprávnění a dopravními nehodami s účastí motocyklistů se nepodařilo dohledat. Pokud se vůbec zabývají touto problematikou, tak většinou pouze s rozdělením na platné a neplatné řidičské licence. Tak např. podle internetových stránek Forbes motocyklové nehody často zahrnují nevycevičené řidiče. Více než třetina nehod na motocyklu zahrnuje nelicencované řidiče. Odhaduje se, že 36 % smrtelných nehod motocyklů se týká jezdců, kteří nemají platné oprávnění k řízení motocyklu.³⁹

Na problémy s licenci upozorňují také statistiky nehod motocyklů v Kalifornii. Silnice zde mnohdy zahrnují kombinaci motocyklů, nákladních a osobních automobilů, ale nehody mohou ovlivnit motocyklisty, řidiče a cestující odlišně. V řadě případů mají jezdci motocyklů, kteří se stali účastníky nehod, nesprávné řidičské oprávnění a/nebo záznamy o řízení s dopravním odsouzením. V roce 2017 téměř 30 % motocyklistů, kteří se stali účastníky smrtelných nehod, nemělo platný řidičský průkaz. Zajištění, že motocyklisté absolvují odpovídající školení a splňují státní licenční požadavky, může pomoci snížit riziko nehod.⁴⁰

Podle internetových stránek IIHS (Insurance Institute for Highway Safety) míra nelicencovaných smrtelně zraněných řidičů motocyklů během roku 2021 byla vyšší než míra nelicencovaných smrtelně zraněných řidičů osobních vozidel (38 % vs. 20 %).⁴¹

³⁸ MAGAZZÙ, Domenico, Mario COMELLI a Alessandra MARINONI. NIH NLM. *Are car drivers holding a motorcycle licence less responsible for motorcycle--car crash occurrence? A non-parametric approach* [online]. 2006 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/16368068/>

³⁹ BIEBER, J.D., Christy. FORBES ADVISOR. *Motorcycle Accident Statistics & Numbers For 2024* [online]. 2024 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://www.forbes.com/advisor/legal/motorcycle-accident-statistics/>

⁴⁰ CALLAHAN & BLAINE. *Motorcycle accident statistics indicate licensing issues* [online]. 2019 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://www.callahan-law.com/motorcycle-accident-statistics-indicate-licensing-issues/>

⁴¹ INSURANCE INSTITUTE FOR HIGHWAY SAFETY (IIHS). *Motorcycles and ATVs* [online]. 2021 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://www.iihs.org/topics/fatality-statistics/detail/motorcycles-and-atvs>

4.3 Identifikace proměnných pro analýzu

Proměnnými potřebnými pro analýzu jsou: úroveň profesního oprávnění, počet nehod a závažnost nehod.

Úroveň profesního oprávnění byla zúžena na profesní oprávnění opravňující pouze k řízení motocyklů, tzn. řidičské průkazy skupiny AM, A1, A2 a A. V analýze nebyli uvažováni řidiči s profesním oprávněním k řízení motocyklu na základě řidičského průkazu jiných skupin.

Počtem nehod se rozumí počet dopravních nehod s účastí motocyklistů, které se staly řidičům motocyklistů. Pro analýzu byly stanoveny následující počty nehod: 1, 2, 3, 4, 5, 6 a více nehod.

Závažnost nehod pro účely této práce se posuzuje podle počtu lehce zraněných osob, těžce zraněných osob a usmrcených osob při dopravní nehodě s účastí motocyklistů.

5 KVANTITATIVNÍ A KVALITATIVNÍ METODY PRO ZÍSKÁNÍ HLUBŠÍHO VHLEDU DO CHOVÁNÍ MOTOCYKLISTŮ

Jak bylo uvedeno dříve, vzhledem ke skutečnosti, že se nepodařilo dohledat žádné zdroje, které by se zabývaly problematikou dopravních nehod s účastní motocyklistů v souvislosti s jejich profesním oprávněním, bylo realizováno vlastní dotazníkové šetření, prostřednictvím kterého se podařilo sesbírat potřebná data. Přibližme nejprve, co to dotazník je a jaké jsou jeho náležitosti.

5.1 Dotazník

Dotazování patří k nejrozšířenějším výzkumným metodám, který je postavený na písemných otázkách a písemných odpovědích.⁴² Podle Chrásky je dotazník soustavou předem připravených a pečlivě formulovaných otázek s dopředu promyšleným pořadím, které respondenti zodpovídají písemně.⁴³ Šnýdrová jej definuje jako soubor otázek týkající se názorů, zájmů, citů a způsobů chování zkoumané osoby v různých situacích.⁴⁴ Foret a Melas upozorňují, že je potřeba dávat pozor na správné sestavení dotazníku, v opačném případě se podstupuje riziko negativního ovlivnění získaných informací a neodpovídání výsledků potřebám a cílům výzkumu.⁴⁵ Mezi tři hlavní znaky dobrého dotazníku patří účelová techničnost, psychologičnost a srozumitelnost, k čemuž přispívají především čtyři aspekty

⁴² FORET, Miroslav a MELAS, Dávid. *Marketingový výzkum v udržitelném marketingovém managementu*. Praha: Grada, 2021. ISBN 978-80-271-1723-9, s. 41.

⁴³ CHRÁSKA, Miroslav. *Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*. 2., aktualizované vydání. Pedagogika (Grada). Praha: Grada, 2016. ISBN 978-80-247-5326-3, s. 158.

⁴⁴ ŠNÝDROVÁ, Ivana. *Psychologie*. Vysoká škola ekonomie a managementu, 2019. ISBN 978-80-88330-34-9, s. 45.

⁴⁵ FORET, Miroslav a MELAS, Dávid. *Marketingový výzkum v udržitelném marketingovém managementu*. Praha: Grada, 2021. ISBN 978-80-271-1723-9, s. 41.

dotazníku jako celkový dojem, formulace jednotlivých položek a jejich typy a manipulace s dotazníkem.⁴⁶

V dotazníku se používá celá řada různých otázek či lépe položek, a to od kontaktních přes funkcionálně psychologické, kontrolní, filtrační, otevřené (nestrukturované), uzavřené (strukturované), zjišťující fakta, zjišťující znalosti a vědomosti, zjišťující mínění, postoje a motivy.⁴⁷

Úskalím dotazníku může být skutečnost, že nezjišťuje, jací respondenti opravdu jsou, ale jak se sami vidí nebo chtějí být ostatními viděni. Předností je naopak relativně rychlé a ekonomické shromáždění dat od velkého počtu respondentů.⁴⁸

⁴⁶ FORET, Miroslav a MELAS, Dávid. *Marketingový výzkum v udržitelném marketingovém managementu*. Praha: Grada, 2021. ISBN 978-80-271-1723-9, s. 41-42.

⁴⁷ CHRÁSKA, Miroslav. *Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*. 2., aktualizované vydání. Pedagogika (Grada). Praha: Grada, 2016. ISBN 978-80-247-5326-3, s. 158-163.

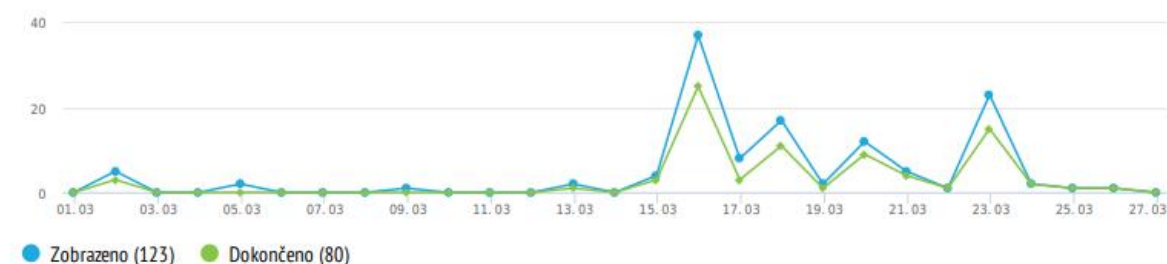
⁴⁸ Tamtéž, s. 158.

6 SBĚR A ANALÝZA DOSTUPNÝCH DAT O DOPRAVNÍCH NEHODÁCH

6.1 Vlastní dotazníkové šetření

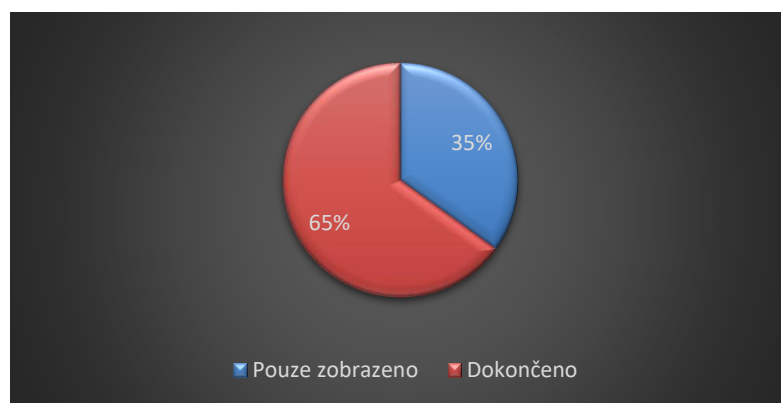
K dotazníkovému šetření s názvem Dopravní nehody byly využity internetové stránky Surivo.com. Dotazník byl k dispozici na následujícím internetovém odkaze: <https://www.survio.com/survey/d/X9I8K9A7T3Q2C8W1S>. První odpověď byla zaznamenána dne 2.3.2024, poslední 26.3.2024 (Graf 1). Dotazníkové šetření probíhalo po dobu 25 dní, během kterých jej zodpovědělo 80 respondentů. Výše uvedený odkaz byl navštíven celkem 123x, z toho 80x dokončen a 43x pouze zobrazen. Návratnost tak činila 65 % (Graf 2)

Graf 1: Historie návštěv dotazníkového šetření (02.03.2024-26.03.2024)



Zdroj: vlastní zpracování

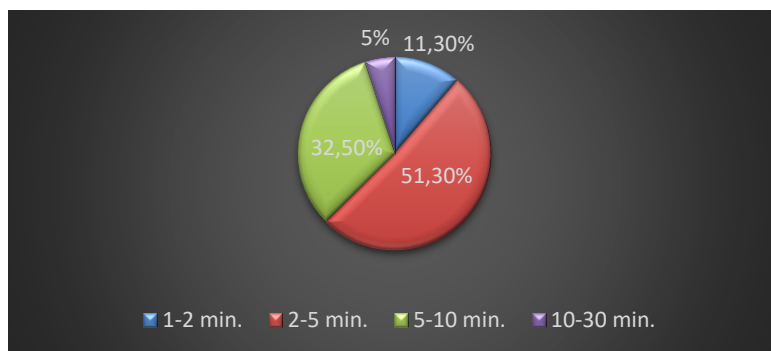
Graf 2: Celkem návštěv



Zdroj: vlastní zpracování

Respondenti strávili vyplňováním dotazníku nejčastěji 2-5 min. (51 %) a 5-10 min (33 %) (Graf 3).

Graf 3: Čas strávený vyplňováním dotazníku



Zdroj: vlastní zpracování

Dotazník tvořilo celkem 36 položek, z toho 1 otevřenou, 3 polouzavřené a 32 uzavřených. Dotazník byl rozdělen do tří částí. První se zaměřila na bližší charakteristiku respondentů ze sociodemografického hlediska. Druhá se věnovala bližšímu poznání respondentů coby řidičů motocyklů. Třetí byla soustředěna na okolnosti dopravních nehod. Součástí každé položky byly připojené instrukce k zodpovězení dané otázky. Vzor dotazníku tvoří Přílohu č. 1 této práce.

Výzkumný vzorek tvořilo 80 řidičů motocyklů s různou úrovní profesního oprávnění k řízení motocyklu. V případě, že respondenti neměli dopravní nehodu, dotazník pro ně skončil po zodpovězení položky č. 22, a dále pokračovali jen ti, kteří měli alespoň jednu dopravní nehodu při řízení motocyklu.

Po ukončení sběru dotazníků následovalo vyhodnocení. Získaná data byla zpracována prostřednictvím programu MS Excel a transformována do přehledných tabulek znázorňujících absolutní a relativní četnosti odpovědí. Součástí zpracování byly také názorné grafy, ve kterých byly odpovědi rozděleny podle jednotlivých úrovní profesního oprávnění respondentů tak, aby bylo hned patrné, jak kteří respondenti s různou úrovní profesního oprávnění odpovídali.

6.2 Analýza výsledků

Pro potřeby této práce, která zkoumá vztah mezi profesní úrovní řidičů motocyklu a dopravními nehodami, nejprve vyhodnotíme dotazníkovou položku č. 4 mapující nejvyšší dosaženou skupinu řidičského průkazu opravňující k řízení motocyklu.

Položka 4: Uveďte nejvyšší dosaženou skupinu řidičského průkazu:

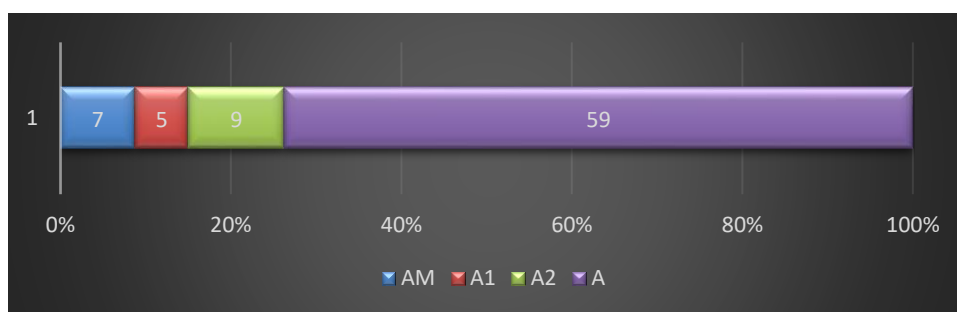
Tabulka 2: Nejvyšší dosažená skupina řidičského průkazu

4	Absolutně	Relativně
AM	7	8,75 %
A1	5	6,25 %
A2	9	11,25 %
A	59	73,75 %
Celkem	80	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Z odpovědí vyplývá, že téměř $\frac{3}{4}$ respondentů byly tvořené motorkáři s ŘPA (59; 74 %). Další více než desetina připadala na motorkáře s ŘPA2 (9; 11 %). Menší podíl zaujímali řidiči motocyklu s ŘPAM (7; 9 %) a nejméně bylo motorkářů s ŘPA1 (5; 6 %).

Graf 4: Nejvyšší dosažená skupina řidičského průkazu



Zdroj: vlastní zpracování

V další části jsou vyhodnoceny jednotlivé odpovědi, kdy tabulka shrnuje odpovědi v absolutní a relativní četnosti od všech respondentů dohromady a graf znázorňuje odpovědi respondentů rozdělené podle různé profesní úrovně.

A. OSOBNÍ CHARAKTERISTIKA

První část dotazníkového šetření se týkala sociodemografických údajů o respondentech. V této části bylo zjišťováno pohlaví, věk a nejvyšší dosažené vzdělání respondentů.

Položka 1: Pohlaví:

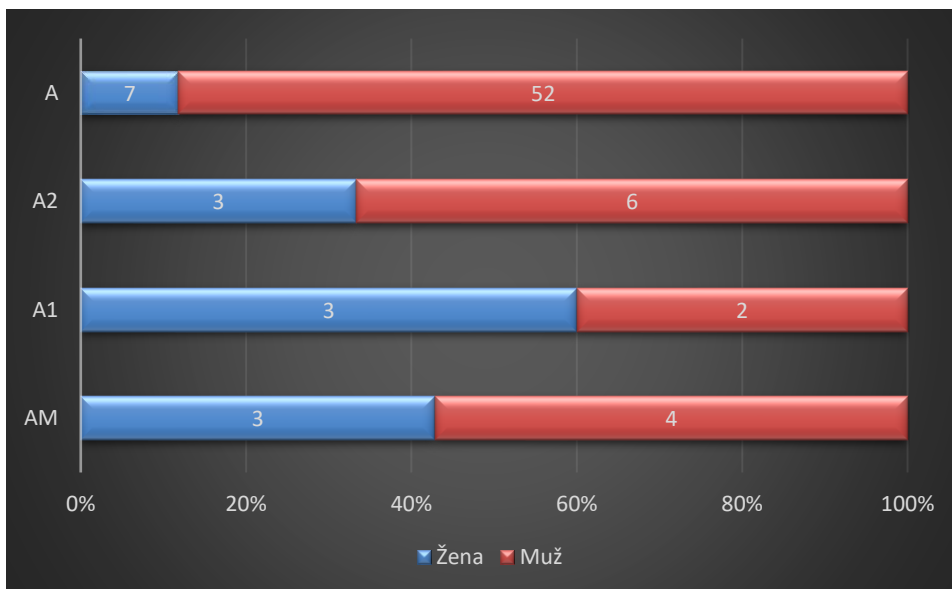
Tabulka 3: Pohlaví respondentů

1	Absolutně	Relativně
Žena	16	20,00 %
Muž	64	80,00 %
Celkem	80	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Odpověď na první položku rozdělila respondenty do dvou skupin podle pohlaví. Z tabulky vyplývá, že přesně 4/5 participantů v počtu 64 (80 %) tvořili muži a zbývající 1/5 dotázaných v počtu 16 (20 %) připadala na ženy. Z grafu je patrné, že ženy převažovaly pouze v případě ŘPA1, jinak byly v menšině, a to zejména u ŘPA. Při počtu 80 respondentů připadá na jednoho respondenta odpověď s podílem 1,25 %.

Graf 5: Pohlaví respondentů



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 2: Věk:

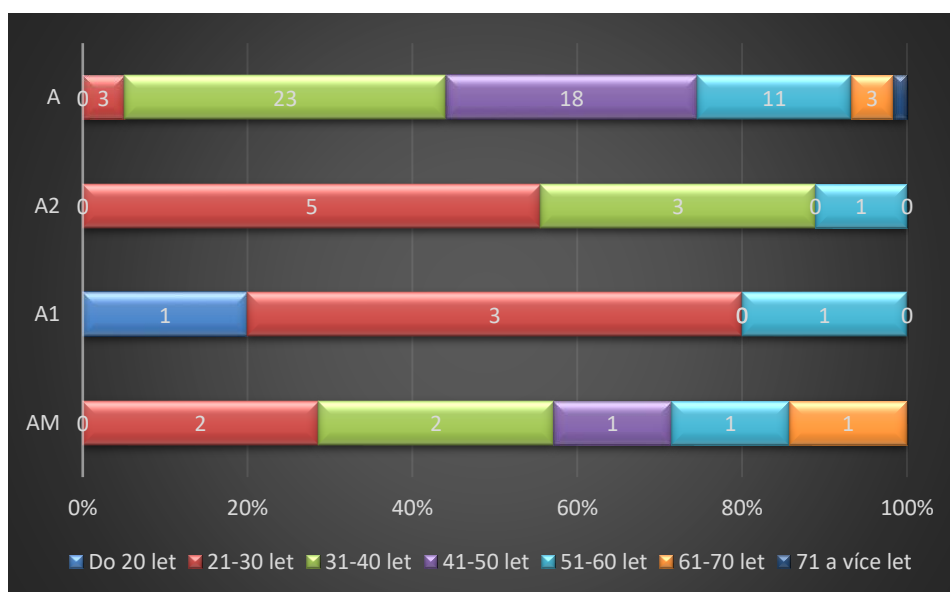
Tabulka 4: Věk

2	Absolutně	Relativně
Do 20 let	1	1,25 %
21-30 let	13	16,25 %
31-40 let	28	35,00 %
41-50 let	19	23,75 %
51-60 let	14	17,50 %
61-70 let	4	5,00 %
71 a více let	1	1,25 %
Celkem	80	6,25 %

Zdroj: vlastní zpracování

Ve druhé položce respondenti uváděli svůj přesný věk, což umožnilo identifikovat nejmladšího (20 let) a nejstaršího (71 let) účastníka dotazníkového šetření a současně vypočítat věk průměrný (41,7 let). Pro lepší přehlednost byly odpovědi respondentů rozděleny do jednotlivých věkových skupin po 10 letech. Data v tabulce napovídají, že nejvíce dotázaných v počtu 28 (35 %) pochází z věkové kategorie třicátníků a dále pak z kategorie čtyřicátníků (19; 24 %). Údaje v grafu ukazují, že mladší ročníky do 30 let dominovaly v případě ŘPAM, ŘPA1 a ŘPA2. U ŘPA bylo nejvíce čtyřicátníků a padesátníků.

Graf 6: Věk



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 3: Nejvyšší dosažené vzdělání:

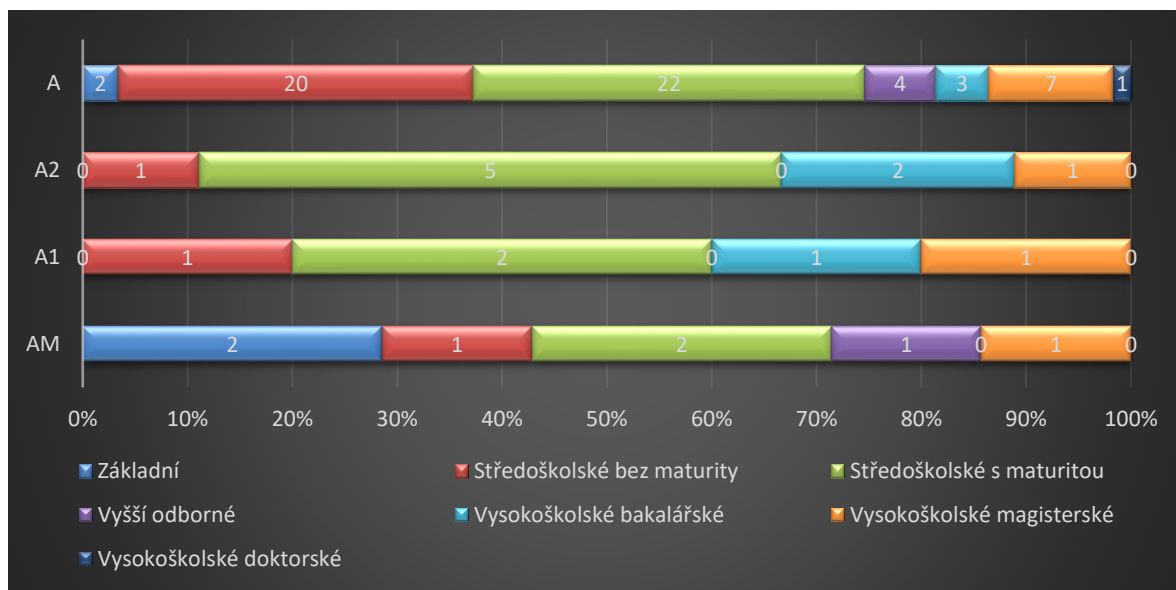
Tabulka 5: Nejvyšší dosažené vzdělání

3	Absolutně	Relativně
Základní	4	5,00 %
Středoškolské bez maturity	23	28,75 %
Středoškolské s maturitou	31	38,75 %
Vyšší odborné	5	6,25 %
Vysokoškolské bakalářské	6	7,50 %
Vysokoškolské magisterské	10	12,50 %
Vysokoškolské doktorské	1	1,25 %
Celkem	80	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Pro doplnění celkového obrazu o respondentech bylo zjišťováno jejich nejvyšší dosažené vzdělání. Z tabulky je zřejmé, že nejvíce participantů dosáhlo nanejvýš středoškolského studia s maturitou (31; 39 %). Druhou nejpočetnější skupinou byli respondenti s dokončeným středoškolským vzděláním bez maturity (23; 29 %). Významný podíl tvořili také oslovení s vystudovaným vysokoškolským magisterským programem (10; 13 %). Při zkoumání nejvyššího dosaženého vzdělání napříč jednotlivými ŘP je očividné, že ve všech skupinách převažuje středoškolské vzdělání s maturitou, v případě ŘPA má velké zastoupení rovněž středoškolské vzděláním bez maturity.

Graf 7: Nejvyšší dosažené vzdělání



Zdroj: vlastní zpracování

B. CHARAKTERISTIKA ŘIDIČE MOTOCYKLU

Druhá část dotazníkového šetření byla zaměřena na bližší charakteristiku motorkářů.

Položka 5: Aktivní řidič motocyklu?

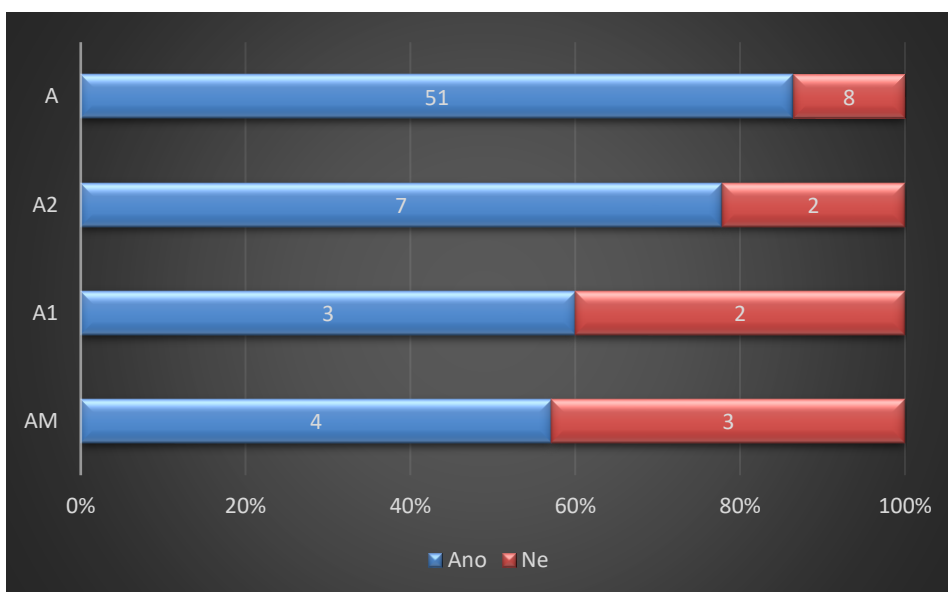
Tabulka 6: Aktivní řidič motocyklu

5	Absolutně	Relativně
Ano	65	81,25 %
Ne	15	18,75 %
Celkem	80	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Pátá položka dotazníku zjišťovala, jestli jsou respondenti aktivními řidiči motocyklu. Ve většině případů zněla odpověď ano (65; 81 %), na odpověď ne připadala menšina (15; 19 %). Z hlediska úrovně profesního oprávnění u všech skupin rovněž převažovala kladná odpověď, přičemž poměr mezi kladnou a zápornou odpovědí se zvětšoval ve prospěch kladné směrem od ŘPAM k ŘPA.

Graf 8: Aktivní řidič motocyklu



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 6: Kolik km ročně najedíte na motocyklu?

Tabulka 7: Počet ročně najetých km

6	Absolutně	Relativně
Do 1.000 km	18	22,50 %
1.001-5.000 km	31	38,75 %
5.001-10.000 km	21	26,25 %
10.001 a více km	10	12,50 %
Celkem	80	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

V šesté položce dotazníku respondenti uváděli přibližný počet ujetých km na motocyklu za rok. Data v tabulce napovídají, že nejvíce dotázaných najezdí průměrně mezi 1.001-5.000 km ročně (31; 39 %). Druhou nejzastoupenější skupinou byli participanti jezdící průměrně mezi 5 a 10 tis. km ročně (21; 26 %). Více než pětina oslovených uvedla roční nájezd do 1.000 km (18; 23 %). Nejméně dotázaných ujede v průměru více než 10 tis. km (10;13 %). Při rozdělení odpovědí mezi jednotlivé úrovně profesního oprávnění zjistíme, že v případě ŘPAM převažuje nájezd do 1 tis. km, v případě ŘPA1 je dominantní nájezd 1-5 tis. km, u ŘPA2 nejvíce respondentů najezdí shodně do 1 tis. km a také mezi 1-5 tis. km. U ŘPA jsou majoritní respondenti s nájezdem 1-5 tis. km a 5-10 tis. km.

Graf 9: Počet ročně najetých km



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 7: Jak často řídíte motocykl?

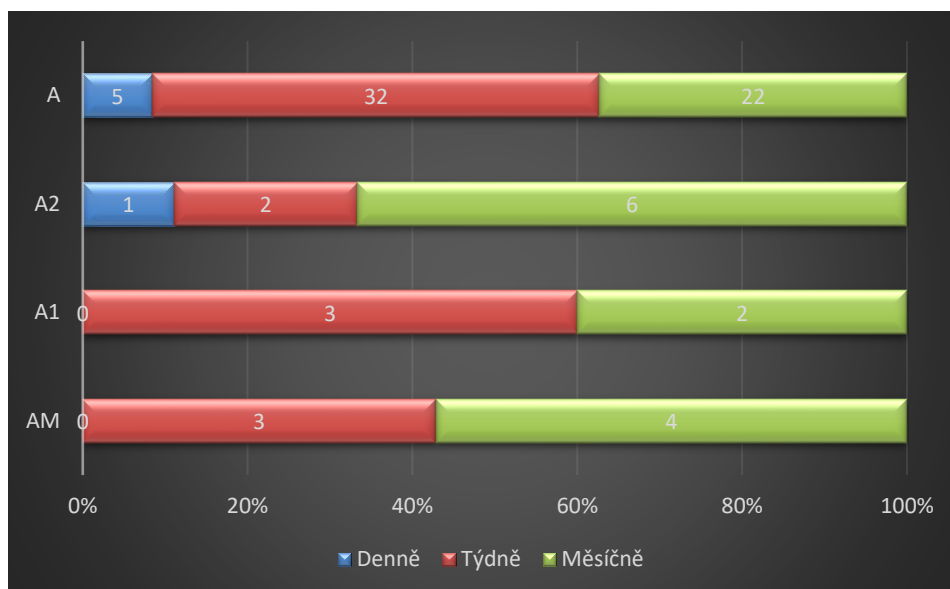
Tabulka 8: Četnost řízení motocyklu

7	Absolutně	Relativně
Denně	6	7,50 %
Týdně	40	50,00 %
Měsíčně	34	42,50 %
Celkem	80	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

V sedmé dotazníkové položce byla zjišťována četnost řízení motocyklu. Z tabulky vyplývá, že nejvíce oslovených čítajících přesně polovinu řídí motocykl v průměru týdně (40; 50 %). Druhou významnou skupinu tvoří dotázaní s řízením motocyklu v měsíční frekvenci (34; 43 %). Nejméně participantů pochází z těch, kteří řídí motocykl na denní bázi (6; 8 %). Z hlediska různých úrovní profesního oprávnění je patrné, že v případě ŘPAM a ŘPA2 převažují respondenti řídící motocykl v průměru měsíčně, v případě ŘPA1 a ŘPA dominují participant s týdenní frekvencí řízení motocyklu. Z těch, kteří řídí motocykl denně, připadá většina na ŘPA.

Graf 10: Četnost řízení motocyklu



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 8: Jak dlouho vlastníte řidičský průkaz opravňující k řízení motocyklu?

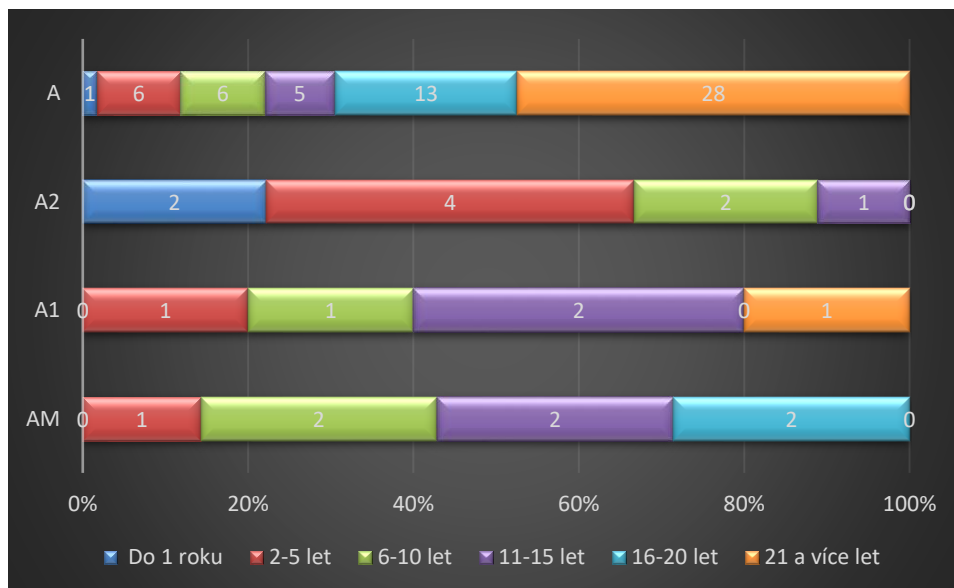
Tabulka 9: Délka vlastnění řidičského průkazu

8	Absolutně	Relativně
Do 1 roku	3	3,75 %
2-5 let	12	15,00 %
6-10 let	11	13,75 %
11-15 let	10	12,50 %
16-20 let	15	18,75 %
21 a více let	29	36,25 %
Celkem	80	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

V osmé dotazníkové položce byla zjišťována doba vlastnění řidičského průkazu opravňujícího k řízení motocyklu. Z tabulky vyplývá, že nejvíce respondentů vlastní ŘP na motorku více než 21 let (29; 36 %). Druhou nejvýznamnější skupinu tvoří s délkou ŘP mezi 16-20 lety (15; 19 %). V dalším pořadí se nachází dotázaní s ŘP vlastněným mezi 2-5 lety (12; 15 %). Před 6-10 let získalo ŘP 11 participantů (14 %). Mezi 11-15 lety má ŘP 10 respondentů (13 %). Nejméně je těch s držením ŘP do 1 roku (3; 4 %). Rozložení délky vlastnění ŘP mezi jednotlivými úrovněmi profesního oprávnění znázorňuje připojený graf.

Graf 11: Délka vlastnění řidičského průkazu



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 9: Jaká je skutečná délka Vaší motocyklové řídičské praxe?

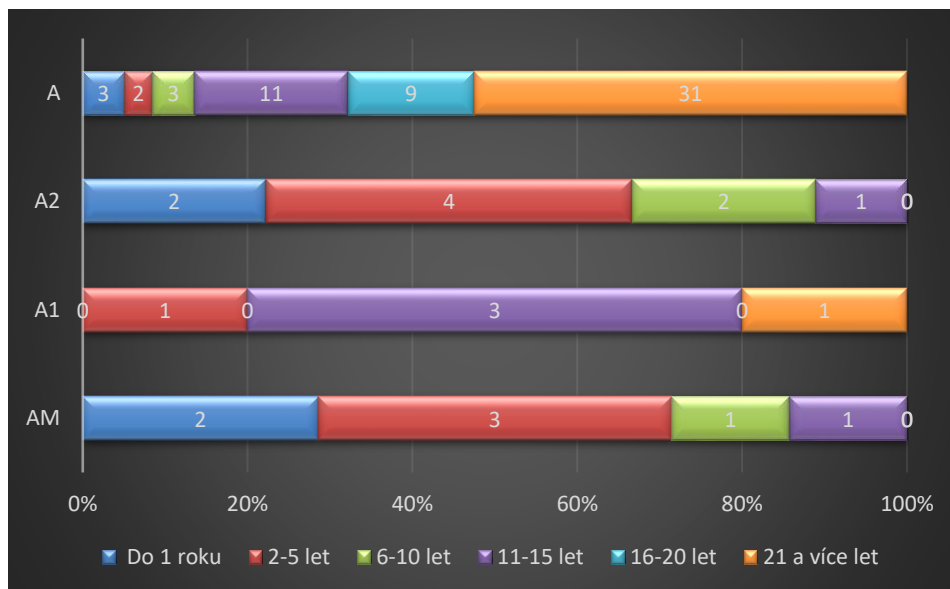
Tabulka 10: Skutečná délka motocyklové řídičské praxe

9	Absolutně	Relativně
Do 1 roku	7	8,75 %
2-5 let	10	12,50 %
6-10 let	6	7,50 %
11-15 let	16	20,00 %
16-20 let	9	11,25 %
21 a více let	32	40,00 %
Celkem	80	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Pro porovnání délky vlastnění ŘP opravňujícího k řízení motocyklu se skutečnou délkou řídičské praxe sloužila devátá položka dotazníku. Četnosti jednotlivých odpovědí jsou zaznamenány v tabulce a grafu. Vyzdvihneme jen ty nejzajímavější rozdíly. Počet stoupl v případě 21 a více let, 11-15 let, 6-10 let a do 1 roku a naopak klesl v případě 2-5 let a 16-20 let. Největší změny byly zaznamenány v případě ŘPAM a ŘPA1.

Graf 12: Skutečná délka motocyklové řídičské praxe



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 10: Považujete se za dobrého řidiče?

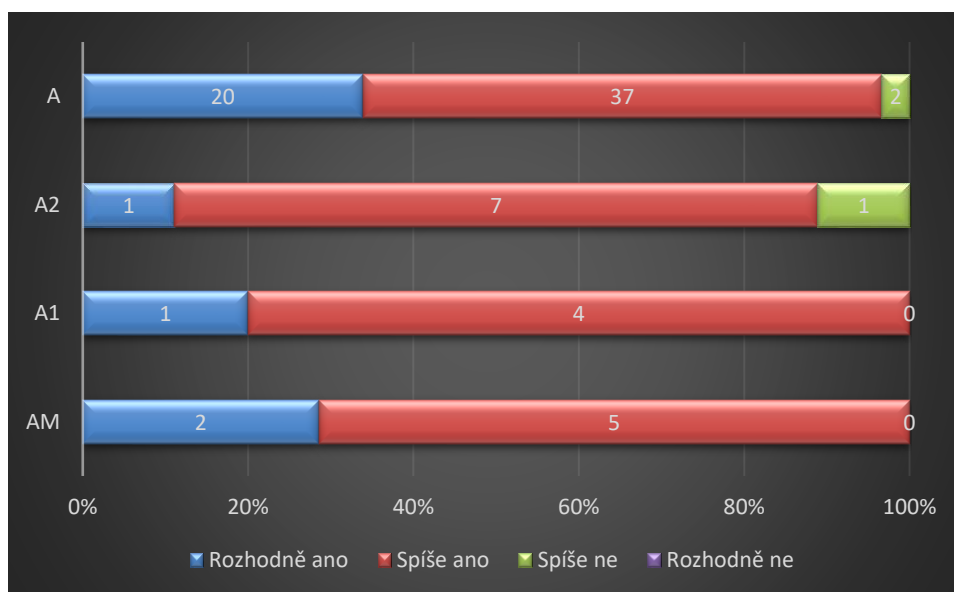
Tabulka 11: Považují se respondenti za dobré řidiče

10	Absolutně	Relativně
Rozhodně ano	24	30,00 %
Spíše ano	53	66,25 %
Spíše ne	3	3,75 %
Rozhodně ne	0	0,00 %
Celkem	80	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Desátá dotazníková položka byla zajímavá tím, že po respondentech vyžadovala určitou míru sebekritiky při hodnocení, jestli jsou dobrými řidiči. Více než polovina dotázaných uvedla možnost spíše ano (53; 66 %). Necelá třetina je přesvědčena, že jsou rozhodně dobrými řidiči (24; 30 %). Zbývající 3 participanti (4 %) se spíše nepovažují za dobré řidiče. Odpovědi v tabulce korespondují s odpověďmi v rámci jednotlivých úrovních profesního oprávnění.

Graf 13: Považují se respondenti za dobré řidiče



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 11: Považujete se za zkušeného řidiče?

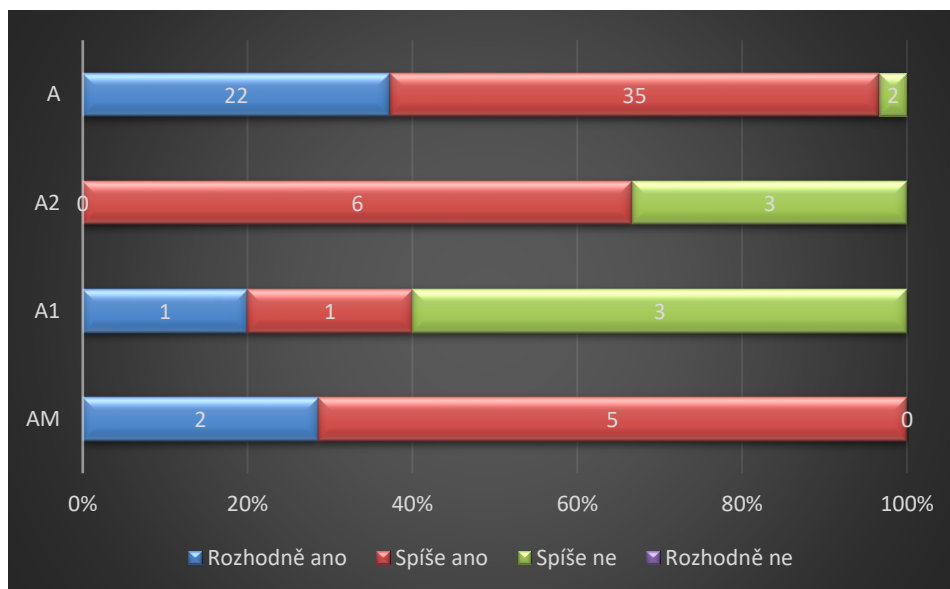
Tabulka 12: Považují se respondenti za zkušené řidiče

11	Absolutně	Relativně
Rozhodně ano	25	31,25 %
Spíše ano	47	58,75 %
Spíše ne	8	10,00 %
Rozhodně ne	0	0,00 %
Celkem	80	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Také jedenáctá položka dotazníku vyžadovala sebehodnocení řidičských dovedností respondentů. Nadpoloviční většina dotázaných se domnívá, že jsou spíše zkušenými řidiči (47; 59 %). Téměř třetina participantů je toho názoru, že jsou rozhodně zkušenými řidiči (25; 31 %). Zbývající desetina oslovených připadala na ty, kteří se cítí být spíše nezkušenými řidiči (8; 10 %). Při porovnání odpovědí mezi jednotlivými úrovněmi profesního oprávnění je patrné, že kromě ŘPA1 s dominancí spíše nezkušených řidičů převažují u ostatních skupin ŘP spíše zkušení řidiči.

Graf 14: Považují se respondenti za zkušené řidiče



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 12: Jezdíte opatrně?

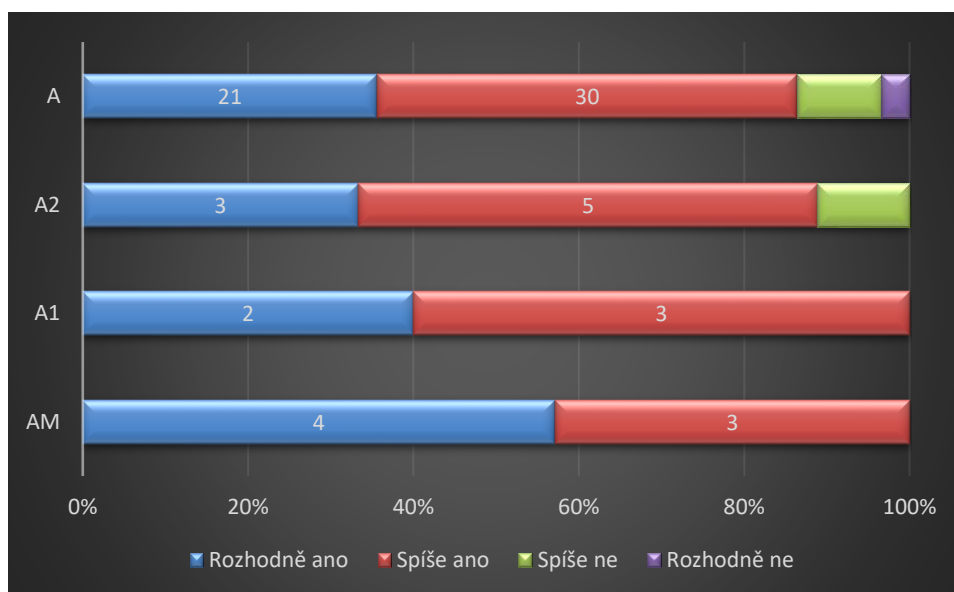
Tabulka 13: Jezdí respondenti opatrně

12	Absolutně	Relativně
Rozhodně ano	30	37,50 %
Spíše ano	41	51,25 %
Spíše ne	7	8,75 %
Rozhodně ne	2	2,50 %
Celkem	80	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

V další položce dotazníku respondenti uváděli svou opatrnost při jízdě. Nadpoloviční většina účastníků v počtu 41 (51 %) zvolila možnost převážně opatrného ježdění. Více než třetina oslovených (30; 38 %) se domnívá, že rozhodně jezdí opatrně. Naopak 7 participantů (9 %) uvedla převážně neopatrnou jízdu a zbývajících 2 dotázaní (3 %) dokonce rozhodně neopatrnou. Zjištěné odpovědi odpovídají jednotlivým úrovním profesní úrovně kromě ŘPAM, kde převažují respondenti jezdící rozhodně opatrně nad spíše opatrně.

Graf 15: Jezdí respondenti opatrně



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 13: Co Vás motivuje k opatrnější jízdě na motocyklu?

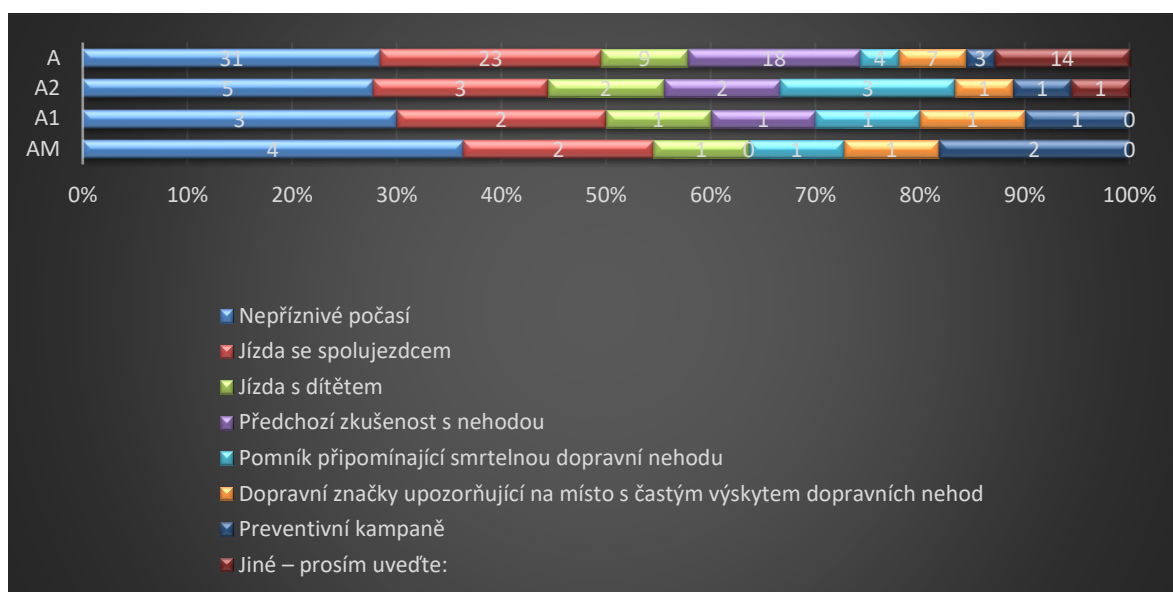
Tabulka 14: Co motivuje k opatrnější jízdě

13	Absolutně	Relativně
Nepříznivé počasí	43	53,75 %
Jízda se spolujezdcem	30	37,50 %
Jízda s dítětem	13	16,25 %
Předchozí zkušenost s nehodou	21	26,25 %
Pomník připomínající smrtelnou dopravní nehodu	9	11,25 %
Dopravní značky upozorňující na místo s častým výskytem dopravních nehod	10	12,50 %
Preventivní kampaně	7	8,75 %
Jiné – prosím uveďte:	15	18,75 %
Celkem	148	-

Zdroj: vlastní zpracování

Ve třinácté položce dotazníku byli respondenti požádáni o sdělení faktorů motivujících k opatrnější jízdě na motocyklu. Z poskytnutých odpovědí vyplynulo, že nejčastěji respondenti jako důvod k opatrnější jízdě uváděli nepříznivé počasí (43; 54 %). Druhým významným motivem byla jízda se spolujezdcem (30; 38 %). Respondenti často uváděli také předchozí zkušenost s nehodou (21; 26 %). K méně hojným motivátorům participanti zařadili jízdu s dítětem (13; 16 %), dopravní značky upozorňující na místo s častým výskytem dopravních nehod (10; 13 %), pomník připomínající smrtelnou dopravní nehodu (9; 11 %) či preventivní kampaně (7; 9 %). 15 dotázaných se nespokojilo s předloženou nabídkou a využili možnosti jiné, pod čímž uváděli následující motivátory: rozum (3x), zodpovědnost k rodině/dětem (2x), zkušenosti vyplývající z provozu, jsem profesionální řidič (1x), pády na krosce (1x), já sám (1x), zdraví jak mé, tak účastníků silničního provozu (1x), respekt (1x), několik zmíněných důvodů najednou (1x), ostatní účastníci dopravního provozu (1x), chování ostatních účastníků provozu, vozidel i pěších (1x), věk a praxe (1x) a vlastní zkušenosti a rozvaha (1x). Uváděné poměry jednotlivých důvodů opatrné jízdy na motocyklu ve větší či menší míře odpovídají jednotlivým úrovním profesního oprávnění respondentů, jak je patrné z připojeného grafu.

Graf 16: Co motivuje k opatrnější jízdě



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 14: Dodržujete dopravní předpisy?

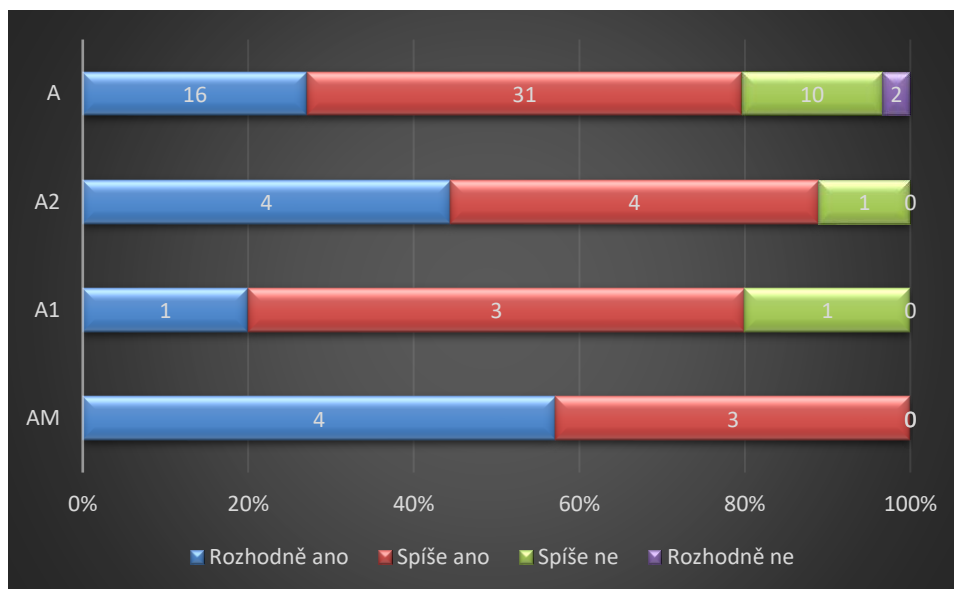
Tabulka 15: Dodržování dopravních předpisů

14	Absolutně	Relativně
Rozhodně ano	25	31,25 %
Spíše ano	41	51,25 %
Spíše ne	12	15,00 %
Rozhodně ne	2	2,50 %
Celkem	80	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Čtrnáctá dotazníková položka zjišťovala dodržování dopravních předpisů mezi respondenty. Nadpoloviční většina dotázaných v počtu 41 (51 %) dopravní předpisy při jízdě na motocyklu spíše dodržuje. Téměř třetina oslovených (25; 31 %) je dodržuje v každém případě. Šestina participantů se dopravními předpisy příliš neřídí (12; 15 %) a zbývajících dva přiznali, že dopravní předpisy rozhodně nedodržují (2; 3 %). Převažující dodržování dopravních předpisů dominuje u ŘPA1 a ŘPA. Převahu stoprocentního dodržování dopravních předpisů lze pozorovat u ŘPAM. V případě ŘPA2 je poměr mezi rozhodným a převažujícím dodržováním dopravních předpisů vyrovnaný.

Graf 17: Dodržování dopravních předpisů



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 15: Co Vás motivuje k dodržování dopravních předpisů?

Tabulka 16: Co motivuje k dodržování předpisů

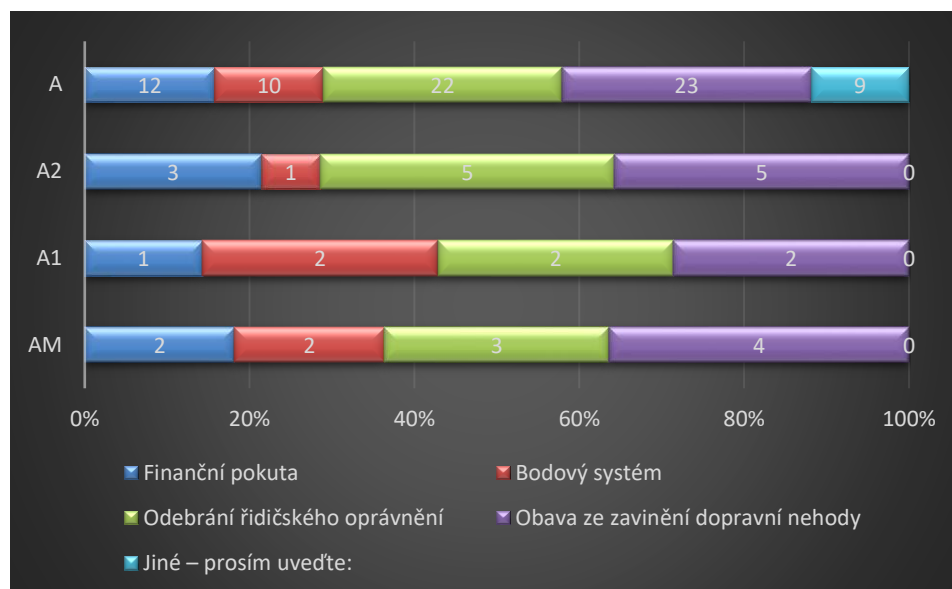
15	Absolutně	Relativně
Finanční pokuta	18	22,50 %
Bodový systém	15	18,75 %
Odebrání řidičského oprávnění	32	40,00 %
Obava ze zavinění dopravní nehody	34	42,50 %
Jiné – prosím uveďte:	9	11,25 %
Celkem	108	-

Zdroj: vlastní zpracování

V rámci patnácté dotazníkové položky respondenti uváděli důvody k dodržování dopravních předpisů. K nejčastějším motivátorům k dodržování dopravních předpisů se podle respondentů řadí obava ze zavinění dopravní nehody (34; 43 %) či odebrání řidičského průkazu (32; 40 %). Z méně častých důvodů se jednalo o finanční pokutu (18; 23 %) či bodový systém (15; 19 %). V 9 případech měli respondenti potřebu vyjádřit jiný než nabídnutý motiv a ve svých odpovědích uvedli následující: rozum (2x), není důvod nedodržovat (1x), od toho tu jsou (1x), nic (1x), má bezpečnost (1x), věřím, že mají smysl (ve většině případů), navíc, jednou tu jsou, tak se mají dodržovat a tečka (1x), obava

z nehody (1x) a zodpovědnost (1x). Poměry poskytnutých odpovědí se shodují s odpověďmi v rámci jednotlivých úrovních profesního oprávnění respondentů.

Graf 18: Co motivuje k dodržování předpisů



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 16: Kolik máte bodů v bodovém systému?

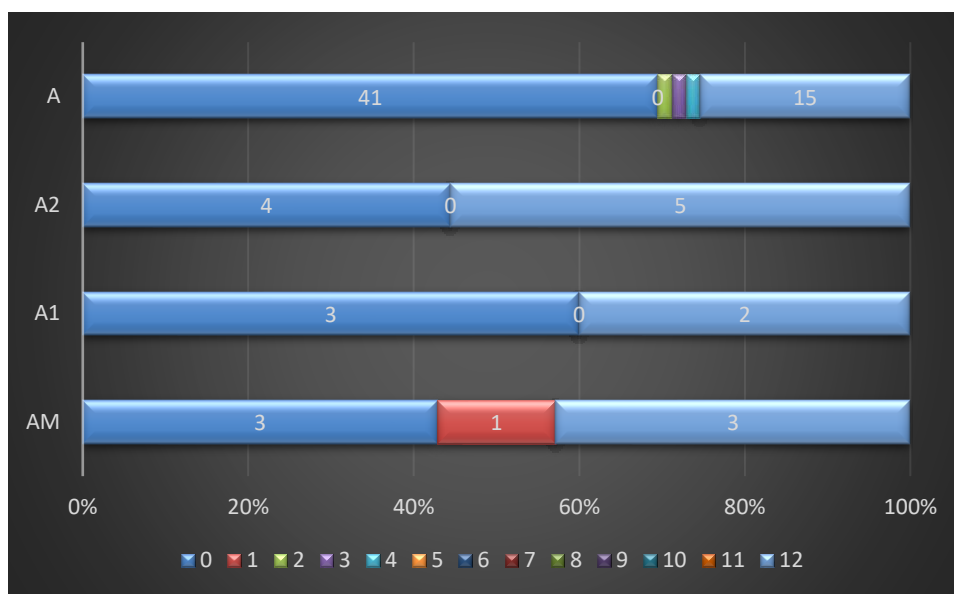
Tabulka 17: Počet bodů v bodovém systému

16	Absolutně	Relativně
0	51	63,75 %
1	1	1,25 %
2	1	1,25 %
3	1	1,25 %
4	1	1,25 %
5	0	0,00 %
6	0	0,00 %
7	0	0,00 %
8	0	0,00 %
9	0	0,00 %
10	0	0,00 %
11	0	0,00 %
12	25	31,25 %
Celkem	80	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Další položka dotazníku mapovala stav bodů v bodovém systému respondentů. Ta participanty rozdělila především do dvou skupin. Jednak na ty, jejichž stav bodů činí 0 (51; 64 %), a pak na ty s 12 body v bodovém systému (25; 31 %). Zbývající 4 respondenti po jednom uvedli 1 bod, 2 body, 3 body a 4 body. Převaha 0 bodů byla zaznamenána u ŘPA, ŘPA1. U ŘPA2 dominovali s 12 body. V případě ŘPAM bylo shodně dotázaných s 0 a s 12 body.

Graf 19: Počet bodů v bodovém systému



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 17: Spáchal jste někdy dopravní přeštek?

Tabulka 18: Spáchání dopravního přeštku

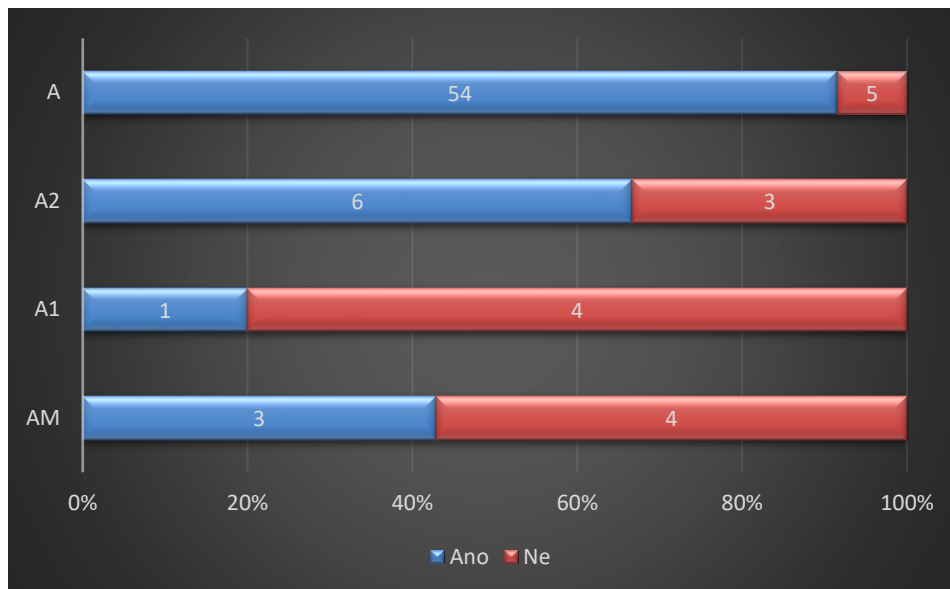
17	Absolutně	Relativně
Ano	64	80,00 %
Ne	16	20,00 %
Celkem	80	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

V sedmnácté položce dotazníku bylo zjišťováno spáchání dopravního přeštku. 4/5 dotázaných v počtu 64 (80 %) přiznalo spáchání dopravního přeštku. Zbývající pětina participantů v počtu 16 (20 %) uvedla, že žádný dopravní přeštek nikdy nespáchala. Z hlediska různých úrovní profesního oprávnění v případě ŘPA a ŘPA2 převažovali ti, kteří

dopravní přestupek spáchali, v případě ŘPA1 a ŘPAM dominovali naopak ti bez spáchaného dopravního přestupku.

Graf 20: Spáchání dopravního přestupku



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 18: Cítíte se jako účastník silničního provozu v ČR bezpečně?

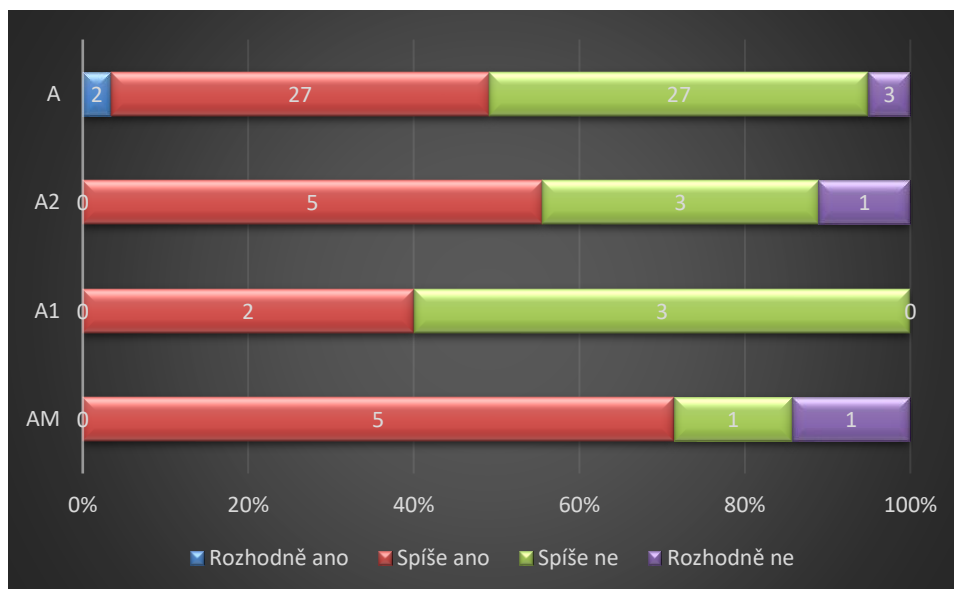
Tabulka 19: Cítí se respondenti bezpečně v ČR jako účastníci silničního provozu

18	Absolutně	Relativně
Rozhodně ano	2	2,50 %
Spíše ano	39	48,75 %
Spíše ne	34	42,50 %
Rozhodně ne	5	6,25 %
Celkem	80	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Bezpečností v rámci silničního provozu v ČR se zabývala osmnáctá dotazníková položka. Ta respondenty rozdělila na dva přibližně stejné velké tábory s nepatrnou převahou těch, kteří se cítí bezpečně, kdy ze 41 dotázaných (51 %) se spíše bezpečně cítí 39 z nich (49 %) a 2 rozhodně bezpečně (3 %). Naopak 39 oslovených (49 %) si v rámci silničního provozu v ČR bezpečně nepřipadá, z toho 34 (43 %) spíše ne a 5 (6 %) rozhodně ne. Z hlediska různé úrovně profesního oprávnění se spíše bezpečně cítí respondenti s ŘPA2 a ŘPAM. Opačné pocity zažívají dotázaní s ŘPA1. V případě participantů s ŘPA jsou tyto počty vyrovnané.

Graf 21: Cítí se respondenti bezpečně v ČR jako účastníci silničního provozu



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 19: Přizpůsobujete jízdu počasí?

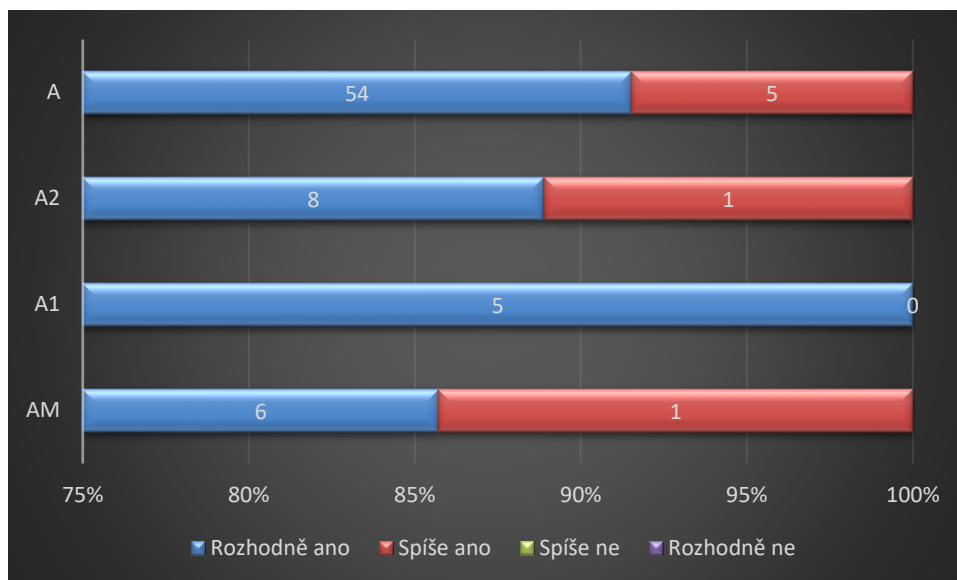
Tabulka 20: Přizpůsobují respondenti jízdu počasí

19	Absolutně	Relativně
Rozhodně ano	73	91,25 %
Spíše ano	7	8,75 %
Spíše ne	0	0,00 %
Rozhodně ne	0	0,00 %
Celkem	80	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Další dotazníková položka zjišťovala, jestli respondenti přizpůsobují jízdu na motorce aktuálnímu počasí. Drtivá většina participantů v počtu 73 (91 %) položku zodpověděla kladně, tedy, že jízdu rozhodně přizpůsobují počasí. Zbývajících 7 dotázaných (9 %) se počasí spíše přizpůsobuje. Co se týče jednotlivých úrovní profesního oprávnění, tak pouze v případě respondentů s ŘPAM převažují ti, kteří spíše přizpůsobují jízdu počasí, jinak všude dominují ti, kteří rozhodně přizpůsobují jízdu počasí.

Graf 22: Přizpůsobují respondenti jízdu počasí



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 20: Přizpůsobujete rychlost jízdy dopravním podmínkám?

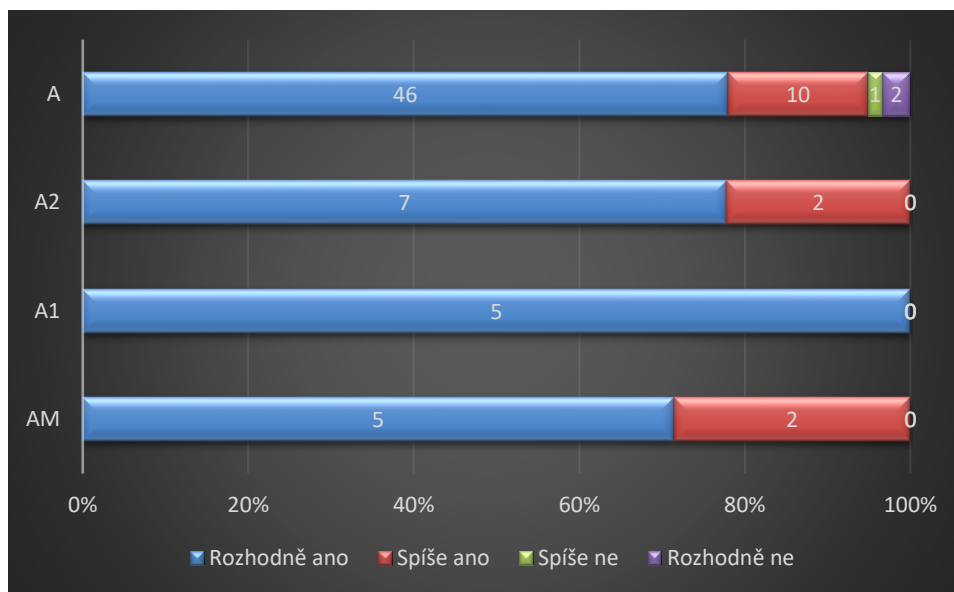
Tabulka 21: Přizpůsobují respondenti rychlost jízdy dopravním podmínkám

20	Absolutně	Relativně
Rozhodně ano	63	78,75 %
Spíše ano	14	17,50 %
Spíše ne	1	1,25 %
Rozhodně ne	2	2,50 %
Celkem	80	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Ve dvacáté položce dotazníku respondenti uváděli, jestli přizpůsobují rychlost jízdy na motorce dopravním podmínkám. Většina oslovených uvedla rozhodně kladnou odpověď (63; 79 %). Menšina rychlost jízdy dopravním podmínkám přizpůsobuje spíše (14; 18 %). Dva dotázaní rychlost jízdy rozhodně neupravují podle dopravních podmínek (2; 3 %) a jediný participant spíše ne (1; 1 %). Zjištěným odpovědím odpovídají poměry také v rámci jednotlivých úrovní profesního oprávnění respondentů.

Graf 23: Přizpůsobují respondenti rychlost jízdy dopravním podmínkám



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 21: Nosíte reflexní prvky při jízdě motocyklem?

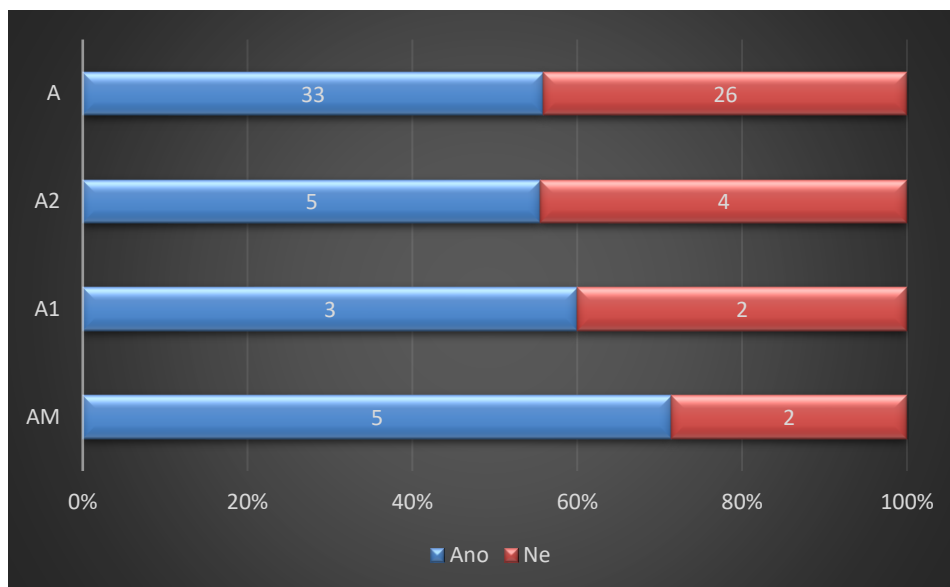
Tabulka 22: Nosí respondenti reflexní prvky

21	Absolutně	Relativně
Ano	46	57,50 %
Ne	34	42,50 %
Celkem	80	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Další položka dotazníku mapovala nošení reflexních prvků mezi respondenty. Nadpoloviční většina dotázaných zvolila kladnou odpověď (46; 58 %), zbývající participanti přiznali, že nikoliv (34; 43 %). Těmto zjištěním odpovídají odpovědi v rámci jednotlivých úrovní profesního oprávnění.

Graf 24: Nosí respondenti reflexní prvky



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 22: Měl/měla jste nehodu při řízení motocyklu:

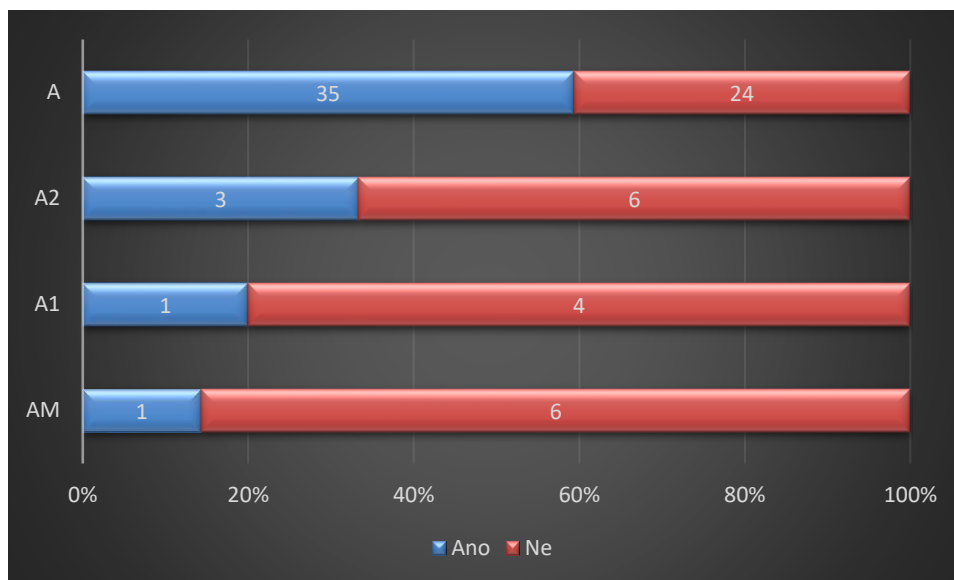
Tabulka 23: Měli respondenti dopravní nehodu při řízení motocyklu

22	Absolutně	Relativně
Ano	40	50,00 %
Ne	40	50,00 %
Celkem	80	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Poslední položka druhé části dotazníku zjišťovala, jestli měli respondenti při řízení motocyklu nehodu. Ta rozdělila participanty na dvě stejné velké skupiny, přičemž přesně polovina přiznala dopravní nehodu při řízení motocyklu a polovina nikoliv (po 40; 50 %). Další položky dotazníku se zaměřily na bližší charakteristiku prožité nehody. Pro dotázané bez nehody v této části dotazníkové šetření skončilo a v odpovědích pokračovali pouze ti s nehodou. Tím se podíl odpovědi jednoho respondenta zvýšil na 2,5 %.

Graf 25: Měli respondenti dopravní nehodu při řízení motocyklu



Zdroj: vlastní zpracování

C. CHARAKTERISTIKA NEHODY

Položka 23: Kolik nehod jste měl/a při řízení motocyklu?

Tabulka 24: Počet nehod

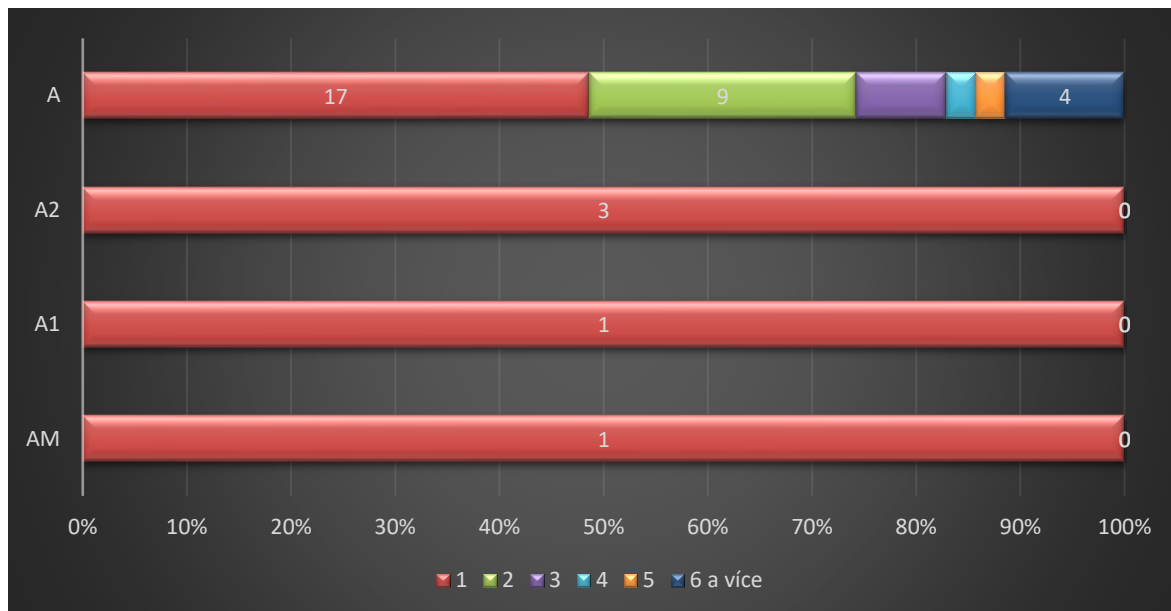
23	Absolutně	Relativně
1	22	55,00 %
2	9	22,50 %
3	3	7,50 %
4	1	2,50 %
5	1	2,50 %
6 a více	4	10,00 %
Celkem	40	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

V třiadvacáté dotazníkové položce byl zjišťován počet zažitých dopravních nehod při řízení motocyklu. Nadpoloviční většina dotázaných zažila jedinou dopravní nehodu (22; 55 %). V 9 případech měli respondenti 2 dopravní nehody (23 %). Desetina oslovených (4; 10 %) přiznala prožitých 6 a více dopravních nehod. 3 dopravní nehody uvedli 3 respondenti (8 %). Shodně po 1 dotázaném (3 %) mělo 4 nehody a 5 nehod. Při odlišení odpovědí podle různých úrovní profesního oprávnění je patrné, že po jediné nehodě měli respondenti s ŘPAM, ŘPA1 a ŘPA2. Zbývající počty nehod byly rozprostřené v rámci úrovně ŘPA

s převahou jediné dopravní nehody. V dalších položkách byli respondenti požádáni, aby v případě více nehod své odpovědi vztahovali k poslední zažité dopravní nehodě.

Graf 26: Počet nehod



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 24: Byla nehoda Vaše vina?

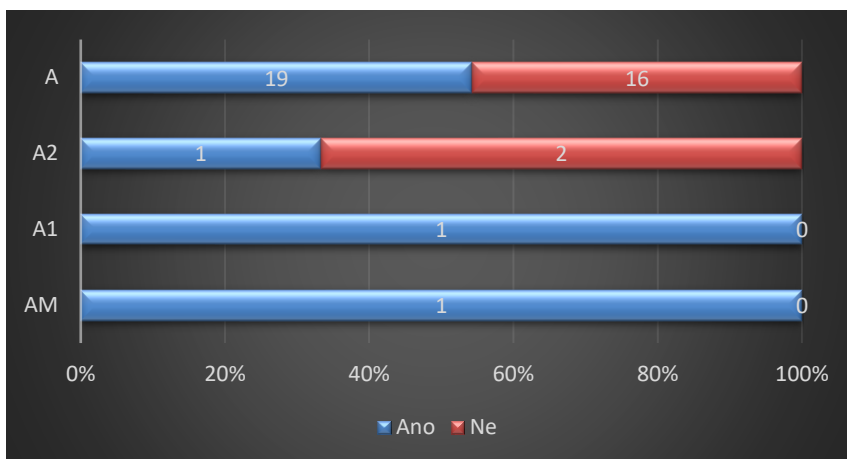
Tabulka 25: Byla nehoda vina respondentů

24	Absolutně	Relativně
Ano	22	55,00 %
Ne	18	45,00 %
Celkem	40	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

V další položce dotazníku respondenti uváděli, jestli dopravní nehodu zavinili. V nadpoloviční většině případů participanti byli viníky (22; 55 %), v menšině nikoliv (18; 45 %). V případě dotázaných s ŘPAM a ŘPA1 dopravní nehodu nezavinili. U ŘPA2 převažovali viníci a u ŘPA neviní respondenti.

Graf 27: Byla nehoda vina respondentů



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 25: Jaké bylo počasí, když došlo k nehodě?

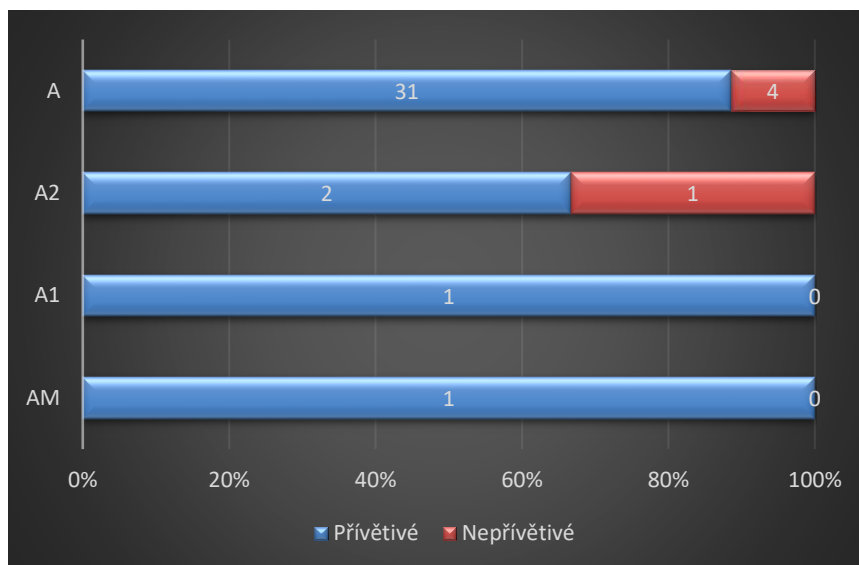
Tabulka 26: Počasí při nehodě

25	Absolutně	Relativně
Průvčivě	35	87,50 %
Nepřívčivě	5	12,50 %
Celkem	40	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Pěťadvacátá dotazníková položka zjišťovala počasí, které bylo v době, když došlo k nehodě. Ve většině případů respondenti uvedli průvčivé počasí (35; 88 %), v menšině nepřívčivé (5; 13 %), což odpovídá také jednotlivým úrovním profesního oprávnění.

Graf 28: Počasí při nehodě



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 26: Kolik osob bylo lehce zraněno:

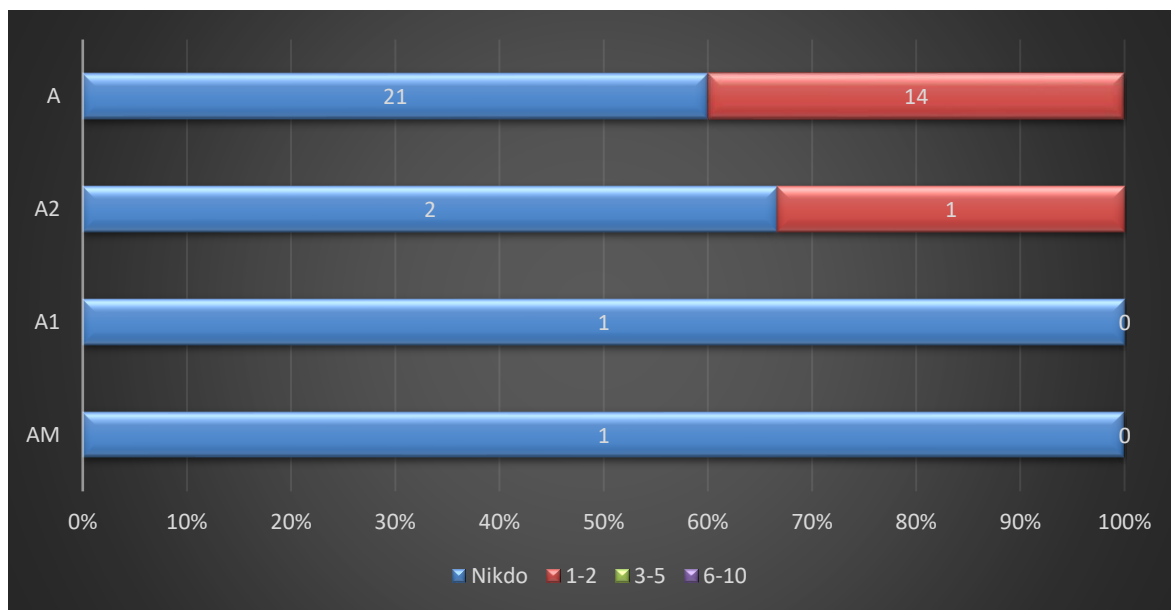
Tabulka 27: Počet lehce zraněných osob

26	Absolutně	Relativně
nikdo	25	62,50 %
1-2	15	37,50 %
3-5	0	0,00 %
6-10	0	0,00 %
Celkem	40	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

V následujících třech položkách dotazníku byla zjišťována závažnost dopravní nehody podle počtu lehce zraněných, těžce zraněných a usmrcených osob. Většina dotázaných uvedla, že nebyl nikdo lehce zraněn (25; 63 %). Zbývajících 15 participantů (38 %) přiznalo 1-2 lehce zraněné osoby. Lehce zraněné osoby byly evidovány v případech ŘPA2 a ŘPA.

Graf 29: Počet lehce zraněných osob



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 27: Kolik osob bylo vážně zraněno:

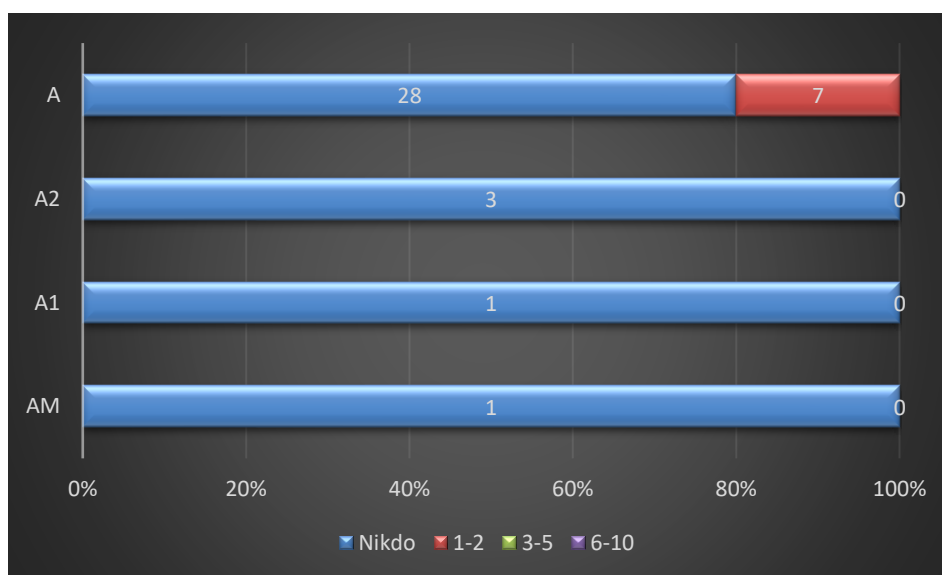
Tabulka 28: Počet vážně zraněných osob

27	Absolutně	Relativně
nikdo	33	82,50 %
1-2	7	17,50 %
3-5	0	0,00 %
6-10	0	0,00 %
Celkem	40	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

1-2 vážně zraněné osoby respondenti uvedli v 7 případech (18 %), přičemž se jednalo pouze o úroveň ŘPA. V ostatních 33 (83 %) nedošlo k vážnému zranění žádné osoby.

Graf 30: Počet vážně zraněných osob



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 28: Kolik osob přišlo o život:

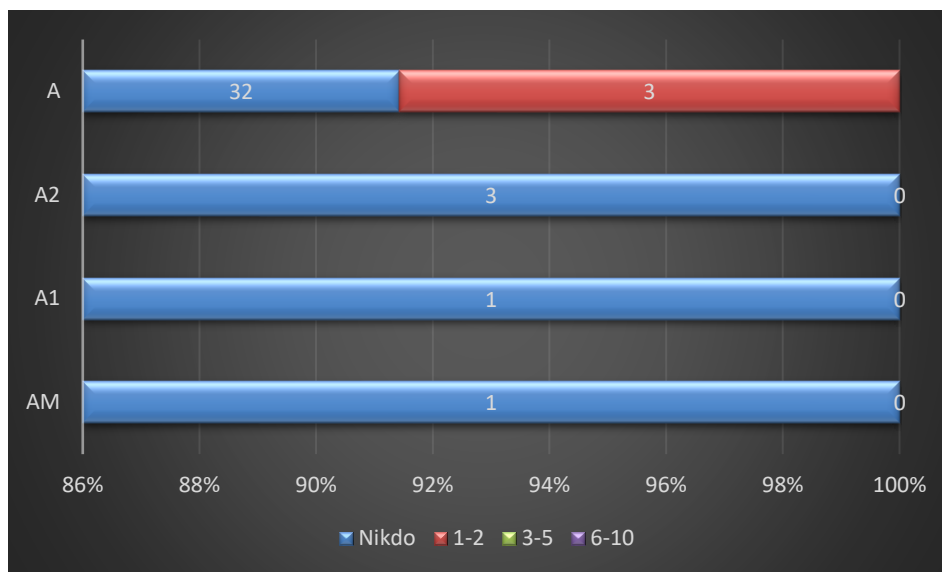
Tabulka 29: Počet usmrcených osob

28	Absolutně	Relativně
nikdo	37	92,50 %
1-2	3	7,50 %
3-5	0	0,00 %
6-10	0	0,00 %
Celkem	40	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

1-2 usmrcených osob přiznali 3 dotázaní (8 %), přičemž se jednalo opět pouze o úroveň ŘPA. V ostatních 37 případech (93 %) nedošlo k usmrcení žádných osob.

Graf 31: Počet usmrcených osob



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 29: Příčina nehody?

Tabulka 30: Příčina nehody

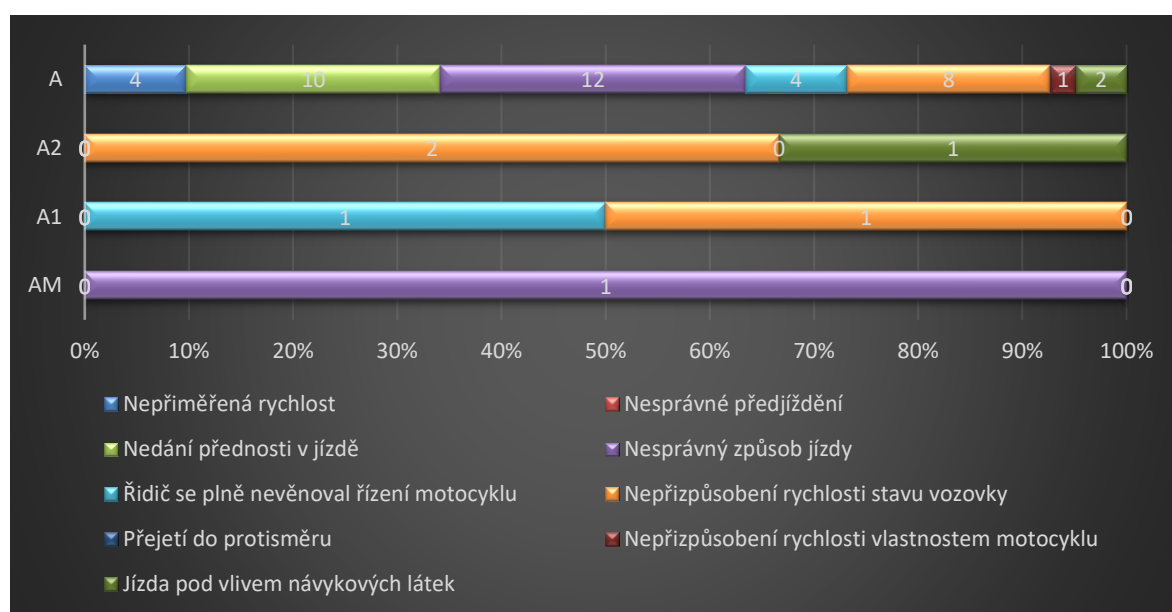
29	Absolutně	Relativně
Nepřiměřená rychlost	4	10,00 %
Nesprávné předjíždění	0	0,00 %
Nedání přednosti v jízdě	10	25,00 %
Nesprávný způsob jízdy	13	32,50 %
Řidič se plně nevěnoval řízení motocyklu	5	12,50 %
Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	11	27,50 %
Přejetí do protisměru	0	0,00 %
Nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem motocyklu	1	2,50 %
Jízda pod vlivem návykových látek	3	7,50 %
Celkem	47	-

Zdroj: vlastní zpracování

V devětadvacáté položce dotazníku byla zkoumána příčina dopravní nehody. V nejvíce případech respondenti přiznali nesprávný způsob jízdy (13; 33 %). Druhou nejčastější příčinou nehody bylo nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (11; 28 %). Podle čtvrtiny dotázaných k nehodě došlo kvůli nedání přednosti v jízdě (10; 25 %). V pěti případech (13 %) byla nehoda zaviněna tím, že se řidič plně nevěnoval řízení motocyklu. Čtyři účastníci vybrali z nabízených příčin nehody nepřiměřenou rychlost (10 %). Odpovědi od 3

respondentů (8 %) ukazují na vznik nehody v důsledku jízdy pod vlivem návykových látek. V jediném případě se nehoda stala kvůli nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem motocyklu (3 %). Jak je patrné z připojeného grafu, největší rozdíly v příčinách dopravní nehody byly zaznamenány u ŘPA a převažoval nesprávný způsob jízdy a nedání přednosti v jízdě. U ŘPA2 byla převažující příčinou nehody nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky. V případě ŘPA1 se jednalo ve stejném poměru o „řidič se plně nevěnoval řízení motocyklu“ a „nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky.“ U ŘPAM došlo k nehodě z důvodu nesprávného způsobu jízdy.

Graf 32: Příčina nehody



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 30: Který den v týdnu došlo k nehodě?

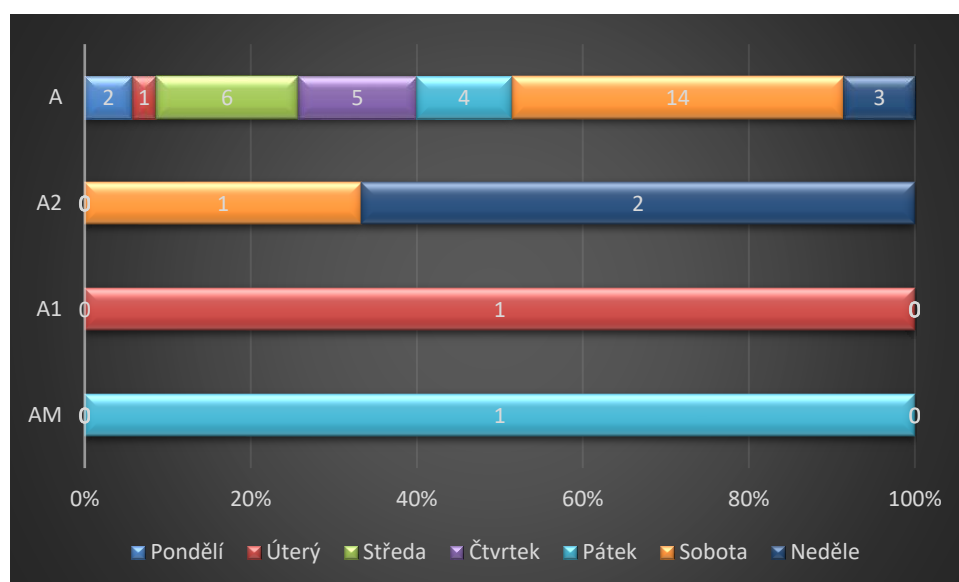
Tabulka 31: Den nehody

30	Absolutně	Relativně
Pondělí	2	5,00 %
Úterý	2	5,00 %
Středa	6	15,00 %
Čtvrtek	5	12,50 %
Pátek	5	12,50 %
Sobota	15	37,50 %
Neděle	5	12,50 %
Celkem	40	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Třicátá dotazníková položka mapovala četnost dopravních nehod v jednotlivých dnech v týdnu. Z dat v tabulce jednoznačně vyplývá, že nejvíce nehod se stalo v první víkendový den – v sobotu (15; 38 %). K dalším dnům s největším podílem dopravních nehod se řadí středa (6; 15 %), čtvrtek (5; 13 %), pátek (5; 13 %) a neděle (5; 13 %). Nejméně se naopak bouralo v pondělí (2; 5 %) a v úterý (5 %). Graf ukazuje na značné rozdíly ve dnech, ve kterých došlo k dopravním nehodám, v souvislosti s různou úrovní profesního oprávnění. U ŘPAM se jednalo o pátek. V případě ŘPA1 se bouralo v úterý. U ŘPA2 převažovala neděle. V případě ŘPA byla sobota dnem, ve kterém bylo zaznamenáno nejvíce nehod.

Graf 33: Den nehody



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 31: Který měsíc v roce došlo k nehodě?

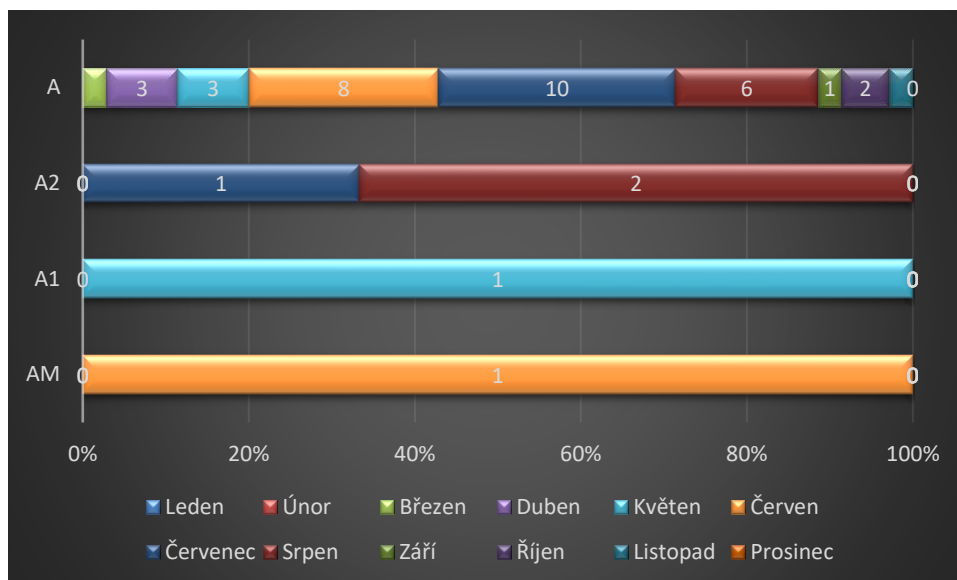
Tabulka 32: Měsíc nehody

31	Absolutně	Relativně
Leden	0	0,00 %
Únor	0	0,00 %
Březen	1	2,50 %
Duben	3	7,50 %
Květen	4	10,00 %
Červen	9	22,50 %
Červenec	11	27,50 %
Srpen	8	20,00 %
Září	1	2,50 %
Říjen	2	5,00 %
Listopad	1	2,50 %
Prosinec	0	0,00 %
Celkem	40	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

V další dotazníkové položce byla zkoumána četnost dopravních nehod v jednotlivých měsících v roce. Data v tabulce ukazují, že nejvíce dopravních nehod se stalo v červenci (11; 28 %). Na druhém místě se v pořadí dopravních nehod umístil červen s 9 nehodami (23 %). K 8 nehodám došlo v srpnu (20 %). Desetina nehod připadá na měsíc květen (4; 10 %). O jednu dopravní nehodu méně bylo zaznamenáno v dubnu (3; 8 %). V říjnu se staly 2 nehody (5 %). Po jediné nehodě došlo v březnu, září a listopadu (3 %). Z hlediska různých úrovní profesního oprávnění u ŘPAM převažoval červen. U ŘPA1 se bouralo v květnu. V případě ŘPA2 dominoval srpen. Největší rozdíly byly zaznamenány u ŘPA, kde došlo k nehodám především v červenci, červnu a srpnu.

Graf 34: Měsíc nehody



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 32: V jakou denní dobu došlo k nehodě?

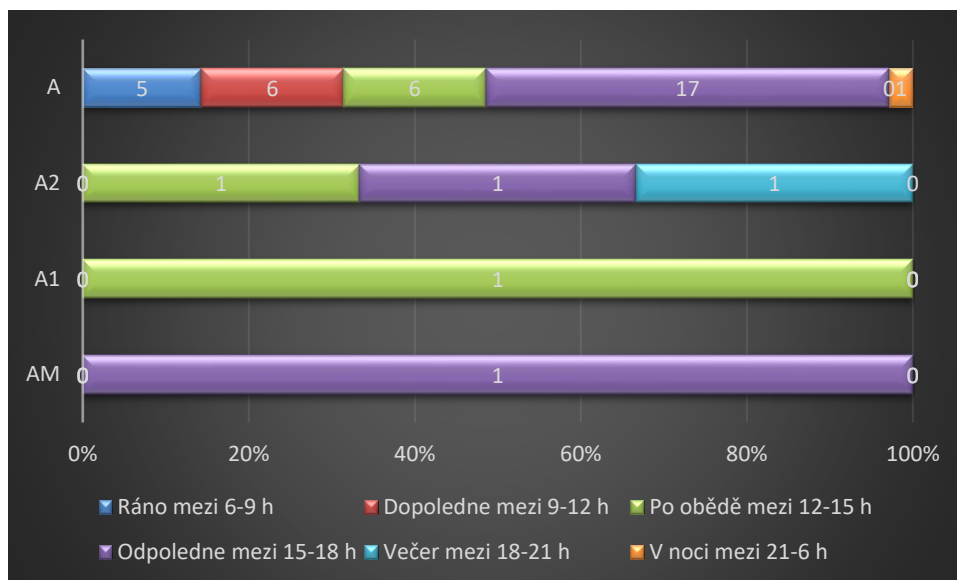
Tabulka 33: Denní doba nehody

32	Absolutně	Relativně
Ráno mezi 6-9 h	5	12,50 %
Dopoledne mezi 9-12 h	6	15,00 %
Po obědě mezi 12-15 h	8	20,00 %
Odpoledne mezi 15-18 h	19	47,50 %
Večer mezi 18-21 h	1	2,50 %
V noci mezi 21-6 h	1	2,50 %
Celkem	40	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Třiadvacátá položka dotazníku zkoumala denní dobu nehody. Z odpovědí vyplývá, že k nejvíce nehodám došlo odpoledne mezi 15.-18. hod. (19; 48 %). K dalším častým denním dobám s nejvíce zaznamenanými nehodami se jednalo o dobu po obědě mezi 12.-15. hod. (8; 20 %), dopoledne mezi 9.-12. hod. (6; 15 %) a ráno mezi 6.-9. hod. (5; 12 %). Nejméně se naopak bouralo večer mezi 18.-21. hod. a v noci mezi 21.-6. hod. (po 1; 3 %). Zatímco respondenti s ŘPAM bourali odpoledne, ŘPA1 po obědě, ŘPA2 shodně po obědě, odpoledne i večer. V případě ŘPA byly nehody především odpoledne, dopoledne a po obědě.

Graf 35: Denní doba nehody



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 33: Druh dopravní nehody?

Tabulka 34: Druh dopravní nehody

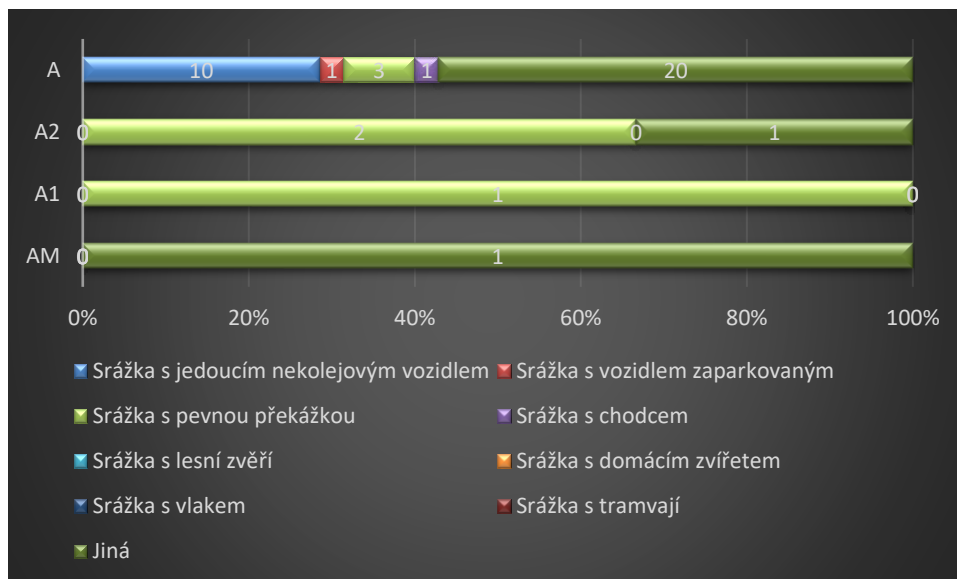
33	Absolutně	Relativně
Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	10	25,00 %
Srážka s vozidlem zaparkovaným	1	2,50 %
Srážka s pevnou překážkou	6	15,00 %
Srážka s chodcem	1	2,50 %
Srážka s lesní zvěří	0	0,00 %
Srážka s domácím zvířetem	0	0,00 %
Srážka s vlakem	0	0,00 %
Srážka s tramvají	0	0,00 %
Jiná	22	55,00 %
Celkem	40	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Třiatřicátá položka dotazníku zjišťovala druh dopravní nehody. Čtvrtina dotázaných v počtu 10 (25 %) uvedla jako druh dopravní nehody srážku s jedoucím nekolejovým vozidlem. Šestina participantů v počtu 6 (15 %) zvolila jako druh dopravní nehody srážku s pevnou překážkou. Po jednom respondentovi (3 %) uvedli srážku s vozidlem zaparkovaným a srážku s chodcem. 22 dotázaných (55 %) se s nabídkou odpovědí nespokojila a využili možnosti jiné, přičemž uváděli následující: s jiným motocyklem (1x), podklouznutí (3x), šterk na

vozovce (4x), položení motocyklu (2x), uklouznutí na bahně (1x), uklouzlo mi to na mokré vozovce na nájezdu na rychlostní silnici (1x), položil jsem moto v zatáčce, špatně jsem přibrzdil předním kolem (1x), neoznačené frézování vozovky za zatáčkou (1x), srážka s kamarádem na další motorce (1x), vyjetí z vozovky do příkopu (1x), bez srážky (1x), smyk (1x), srážka s osobním autem (1x), opuštění motocyklu (1x) a nezvládnutí vozidla (1x).

Graf 36: Druh dopravní nehody



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 34: Kde došlo k nehodě?

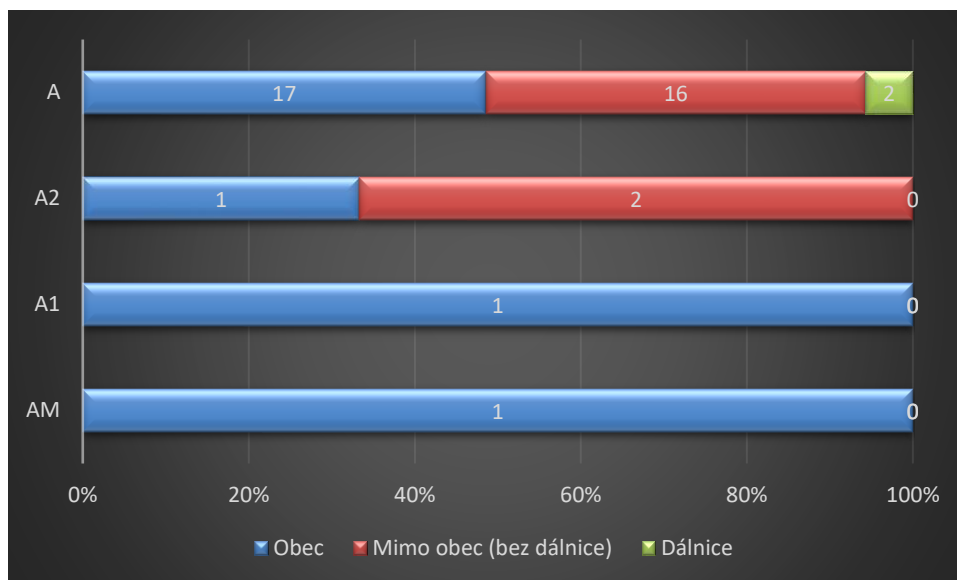
Tabulka 35: Místo nehody

34	Absolutně	Relativně
Obec	20	50,00 %
Mimo obec (bez dálnice)	18	45,00 %
Dálnice	2	5,00 %
Celkem	40	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Ve třiačtyřicáté dotazníkové položce respondenti uváděli místo nehody. Přesně polovina nehod se stala v obci (20; 50 %), k dalšímu významnému podílu nehod došlo mimo obec (bez dálnice) (18; 45 %). Na zbývající 2 nehody připadala dálnice (5 %). U ŘPA, ŘPA1 a ŘPAM převažovaly nehody v obci, u ŘPA2 naopak nehody mimo obec.

Graf 37: Místo nehody



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 35: Druh komunikace?

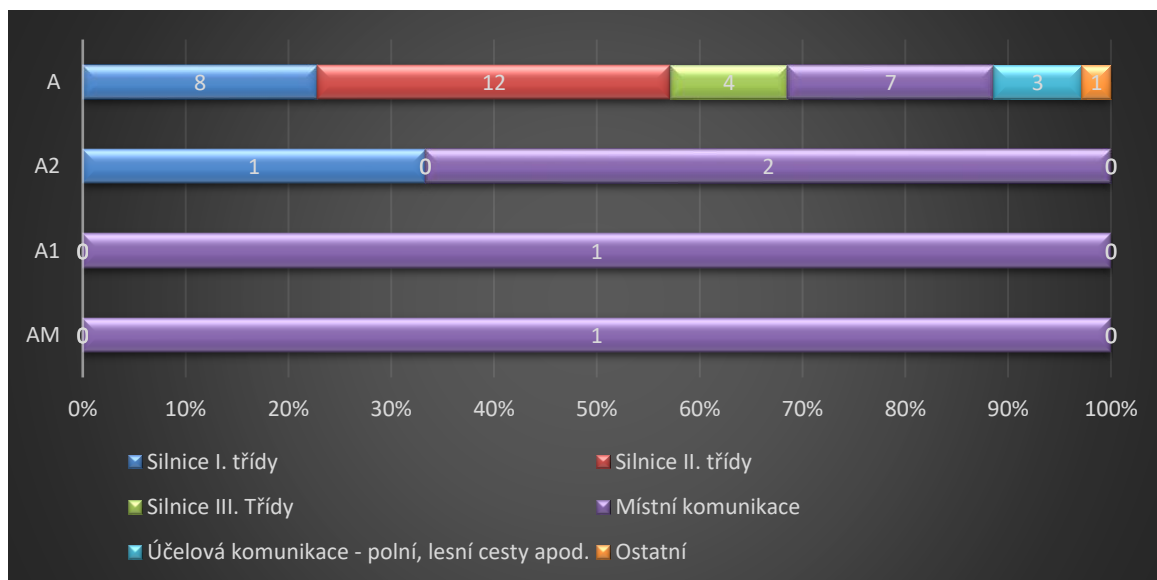
Tabulka 36: Druh komunikace

35	Absolutně	Relativně
Silnice I. třídy	9	22,50 %
Silnice II. třídy	12	30,00 %
Silnice III. třídy	4	10,00 %
Místní komunikace	11	27,50 %
Účelová komunikace – polní, lesní cesty apod.	3	7,50 %
Ostatní	1	2,50 %
Celkem	40	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

V předposlední položce dotazníku byl zjišťován druh komunikace, na které došlo k nehodě. V nejvíce případech se jednalo o silnici II. třídy (12; 30 %). O jednu odpověď méně připadalo na místní komunikaci (11; 28 %). V dalším pořadí se umístila silnice I. třídy (9; 23 %). Desetina nehod se odehrála na silnicích III. Třídy (4; 10 %). Ke 3 nehodám (8 %) došlo na účelové komunikaci a k 1 nehodě (3 %) na ostatní komunikaci. Z hlediska různých úrovní profesního oprávnění ŘPAM a ŘPA1 bouraly na místní komunikaci. U ŘPA2 také převažovala místní komunikace. V případě ŘPA byla nejčastějším místem nehody silnice II. třídy, silnice I. třídy a místní komunikace.

Graf 38: Druh komunikace



Zdroj: vlastní zpracování

Položka 36: Ve kterém kraji došlo k nehodě?

Tabulka 37: Kraj nehody

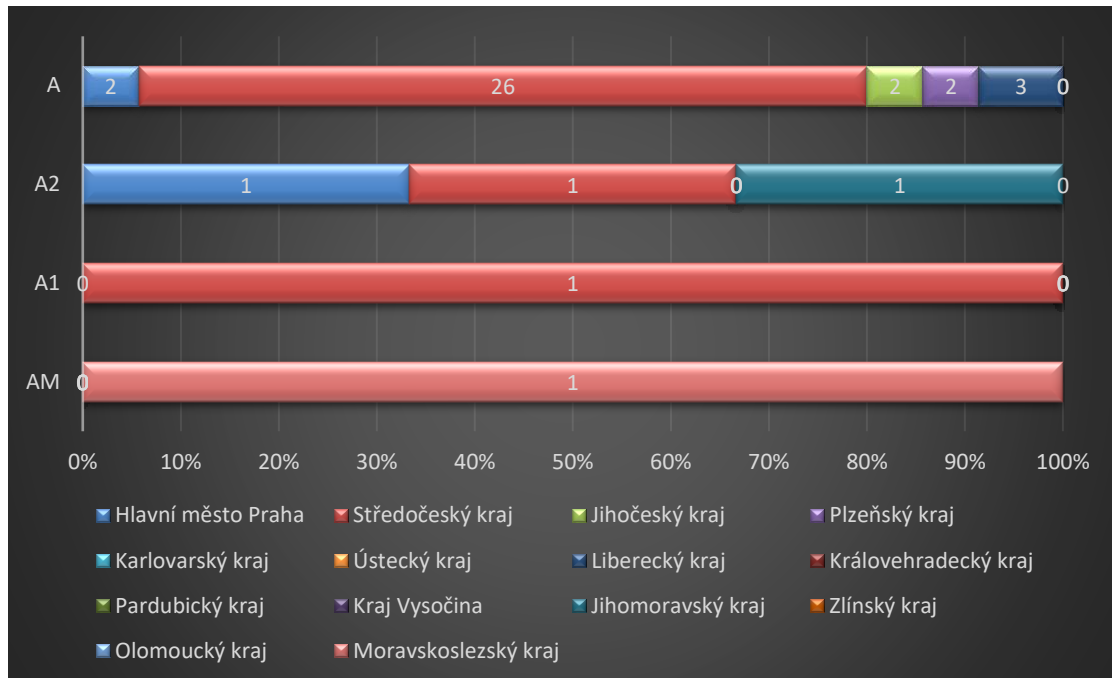
36	Absolutně	Relativně
Hlavní město Praha	3	7,50 %
Středočeský kraj	28	70,00 %
Jihočeský kraj	2	5,00 %
Plzeňský kraj	2	5,00 %
Karlovarský	0	0,00 %
Ústecký kraj	0	0,00 %
Liberecký kraj	3	7,50 %
Královéhradecký kraj	0	0,00 %
Pardubický kraj	0	0,00 %
Kraj Vysočina	0	0,00 %
Jihomoravský kraj	1	2,50 %
Zlínský kraj	0	0,00 %
Olomoucký kraj	0	0,00 %
Moravskoslezský kraj	1	2,50 %
Celkem	40	100,00 %

Zdroj: vlastní zpracování

Poslední dotazníková položka mapovala kraj, ve kterém došlo k dopravní nehodě. Nejvíce nehod se stalo ve Středočeském kraji (28; 70 %), dále pak v Hlavním městě Praha (3; 8 %). Libereckém kraji (3; 8 %), Jihomoravském kraji (1; 3 %) a Moravskoslezském kraji (1; 3

%). Kraje, ve kterých došlo k nehodě, podle různých úrovní profesního oprávnění znázorňuje následující graf.

Graf 39: Kraj nehody



Zdroj: vlastní zpracování

6.3 Statistické zpracování

Ke statistickému zpracování dat byl použit program Microsoft Excel verze 2019.

6.3.1 Test Chí-kvadrát

Pro testování hypotézy H1 byl použit test závislosti zkoumaných kategorií Chí-kvadrát. V daném testu jsou nejprve zaznamenány empirické četnosti výskytu zkoumaného znaku v podskupinách. Následně je vypočteno rozložení četností v ideálním případě, tedy v případě nezávislosti zkoumaných faktorů. Na základě rozdílu mezi empirickými hodnotami četnosti statistického znaku a četnostmi znaku v ideálním případě (teoretickými četnostmi) je vyhodnoceno testové kritérium.

Aby byl test validní, je potřeba, aby více jako 80% teoretických četností dosahovalo alespoň hodnoty 5. Navíc nesmí žádná teoretická četnost být menší než 1. Pro udržení těchto

podmínek, lze sloučit vhodné skupiny respondentů a tím navýšit teoretické četnosti nad požadovanou hranici pro validnost testu.

6.3.2 Hypotézy

Výzkumná otázka č. 1: Jaký je vztah mezi úrovní profesního oprávnění řidičů motocyklů a výskytem dopravních nehod?

Cílem je prozkoumat vztah mezi úrovní profesního oprávnění řidičů motocyklů a výskytem dopravních nehod.

Prvotní průzkum dat

Na základě jednoduché úvodní analýzy a následné vizualizace výsledků bude proveden prvotní úsudek na závislosti:



Úvodní průzkum ukazuje u řidičů s oprávněním A relativně vyšší počet nehod.

Řidičské oprávnění skupiny:	Počet z Kolik nehod jste měl/a při řízení motocyklu?						
	0	1	2	3	4	5	6 a více
A	24	17	9	3	1	1	4
A1	4	1					
A2	6	3					
AM	6	1					

Tabulka je pro testování příliš řídká, sloučíme tedy počty nehod:

Řidičské oprávnění skupiny:	Bez nehody	1 a více nehod
A	24	35
A1	4	1
A2	6	3
AM	6	1

Tabulka je pro validní testování stále řídká, budeme tedy testovat pouze skupinu A proti ostatním. Barevně jsou označeny sloučené skupiny.

H01: Řidiči motocyklů mají shodnou nehodovost bez ohledu na skupiny řidičských oprávnění pro motocykl.

H1: Řidiči s oprávněním A mají vyšší nehodovost než ostatní skupiny pro motocykl.

Vzhledem k řídkým datům, je vhodné některé domény hodnot sloučit tak, aby byly naplněny podmínky validity testu. Postup slučování domén je naznačen barevně. Sloučením získáme ve všech doménách dostatek hodnot k platnému vyhodnocení testu.

	ne	ano	<i>Marginal Totals</i>	<i>Row</i>
A	24 (29.5) [1.03]	35 (29.5) [1.03]	59	
A1,A2,AM	16 (10.5) [2.88]	5 (10.5) [2.88]	21	
<i>Marginal Totals</i>	40	40	80 (Grand Total)	

Tabulka obsahuje ve vnitřních buňkách skutečné četnosti, (teoretické četnosti při rovnoměrném rozdělení) a [Chí hodnoty].

Teoretické četnosti jsou alespoň 5 ve všech případech, což naplňuje podmínku validity testu. Z provedeného testu vyplývá, že hodnota testového kritéria nepřesáhla tabulkovou kritickou hodnotu pro daný stupeň volnosti a zvolenou hladinu statistické významnosti $\alpha=0,05$.

$$\chi = 7,82$$

$$p \text{ hodnota} = 0,0052 < 0,05$$

Výsledná p hodnota je nižší než stanovená hladina statistické významnosti 5%. To znamená, že rozdíl mezi teoretickými četnostmi a skutečným výskytem sledovaného znaku je statisticky významný.

Pravděpodobnost omylu při zamítnutí nulové hypotézy je dostatečně nízká, lze je tedy zamítnout a přiklonit se k hypotéze alternativní. Tedy lze tvrdit, že řidiči s oprávněním A jsou více nehod než ostatní skupiny pro motocykly.

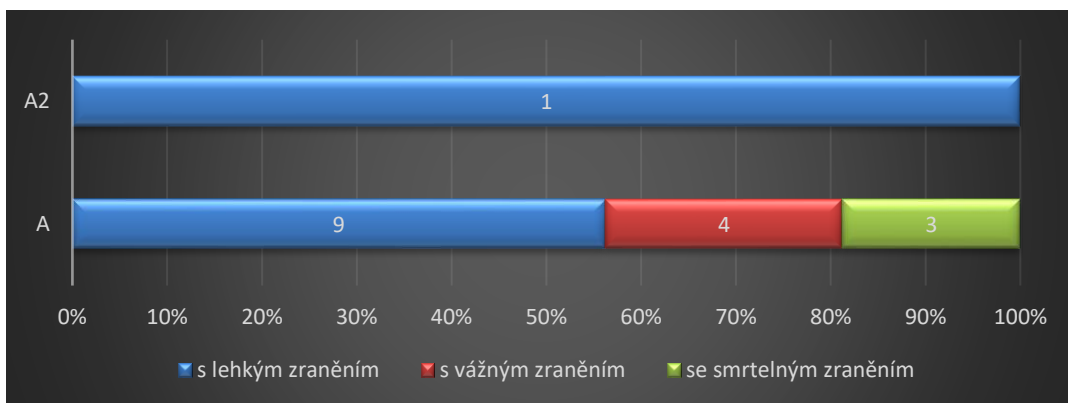
Výzkumná otázka č. 2: Jaký je vztah mezi úrovní profesního oprávnění řidičů motocyklů a závažností nehod?

Cílem je prozkoumat vztah mezi úrovní profesního oprávnění řidičů motocyklů a závažností dopravních nehod.

Hypotéza č. 2:

H02: Řidiči motocyklů mají stejně závažné nehody bez ohledu na skupiny řidičských oprávnění pro motocykl.

H2: Řidič s oprávněním A mají závažnější nehody než ostatní skupiny pro motocykl.



Přehled ukazuje na nedostatek dat. Kromě skupiny A je ve skupině A2 jedna nehoda se zraněním, což k testování nestačí.

7 SHRNUTÍ VÝSLEDKŮ ANALÝZY, FORMULACE ZÁVĚRŮ, NÁVRHY A DOPORUČENÍ

7.1 Shrnutí výsledků analýzy a formulace závěrů

Nyní lze přejít ke shrnutí zjištěných výsledků analýzy a formulovat návrhy doporučení. Připomeňme, že dotazníkového šetření se zúčastnilo 80 respondentů, z toho 59 s ŘP sk. A, 9 s ŘP sk. A2, 5 s ŘP sk. A1 a 7 s ŘP sk. AM. Z celkového počtu respondentů převažovali muži nad ženami, a to v poměru 4:1. Důvod dominujícího počtu mužů si vysvětlujeme v souvislosti s nebezpečným charakterem jízdy na motorce, který volí spíše muži. Věk respondentů, pohybující se mezi 20 až 71 lety ukazuje na oblíbenost jízdy na motorce bez ohledu na věk. Stejně tak nejvyšší dosažené vzdělání pohybující se od základního až po doktorské signalizuje popularitu „motorkaření“ nehledě na úroveň vzdělání.

Mezi respondenty převažovali aktivní řidiči, což je hodnoceno kladně. Aktivní řidič si pravidelně připomíná pravidla silničního provozu, nezapomíná technické ovládání motocyklu a je tzv. v obraze, což ho činí bezpečnějším pro silniční provoz. Převážný průměrný roční nájezd mezi 1-10 tis. km odpovídá aktivitě řidičů stejně jako převažující týdenní četnost řízení motocyklu. Dále se ukázalo, že délka vlastnění řidičského průkazu opravňujícího k řízení motocyklu ne vždy odpovídá skutečné délce motocyklové řidičské praxe respondentů. Kratší může být způsobena odkladem nákupu motocyklu po složení zkoušek či prostým neježděním. Delší naopak může ukazovat na získávání motorkářských zkušeností ještě před získáním řidičského oprávnění. Nadpoloviční většina těch, kteří se považují za spíše dobrého řidiče svědčí o určité realističnosti úsudku respondentů, kteří se nepřeceňují a pravděpodobně si jsou vědomi určitých nedostatků svého řidičského umu. Obdobně lze hodnotit názory respondentů na své řidičské zkušenosti, ze kterých vzešly podobné výsledky. Chválíme téměř všechny, kteří jezdí opatrně, a vznášíme otazník nad zbývajícími, kteří na opatrnost při jízdě na motorce příliš nehledí. Hlavními motivující prvky k opatrnější jízdě na motorce podle respondentů jsou nepříznivé počasí, jízda se spolujezdcem či předchozí zkušenost s nehodou. Jízda na motorce v nepříznivém počasí je tzv. kolkovaná žádost o nehodu. Spolujezdec nutí řidiče motocyklu k opatrnější jízdě, který má v rukou jak zdraví a život své, tak i někoho jiného. Předchozí zkušenost s nehodou je zajisté nepříjemná, nicméně jak se ukázalo, velice efektivní motivace k opatrnější jízdě na

motocyklu. Obdobně lze udělit pochvalu všem, kteří dodržují dopravní předpisy, a snažit se pochopit ty, kteří na dodržování dopravních předpisů příliš nedbají. K hlavním motivujícím prvkům k dodržování dopravních předpisů podle odpovědí respondentů patří obava ze zavinění dopravní nehody či odebrání řidičského oprávnění. Odpovědi na počet bodů v bodovém systému ukazují na majoritu respondentů s 0 body a nezanedbatelnou minoritu s 12 body. Vysoký podíl respondentů s 12 body v bodovém systému nás vede k zamyšlení, jestli respondenti správně znají bodový systém, kdy 0 bodů znamená nejlepší stav a naopak 12 bodů nejhorší stav vedoucí ke ztrátě řidičského oprávnění na jeden rok. S tím může a nemusí souviset skutečnost, že 4/5 dotázaných přiznali spáchání dopravního přestupku, jejichž konkrétní podobou se tato práce blíže nezabývala. Položka zjišťující pocíťovanou bezpečnost respondentů coby účastníků silničního provozu v ČR rozdělila respondenty do dvou přibližně stejně velkých skupin, a to na ty, kteří se cítí bezpečně a kteří nikoliv. K těmto pocíťům existovat nejrůznější důvody jako např. předchozí zkušenost s nehodou, rizikové situace na silnici, stres a agresivita (ostatních) řidičů. Chvályhodné je 100 % přizpůsobování jízdy počasí, byť v některých případech jen spíše. Výsledky ukazují na umouřelost a dobrý úsudek respondentů. O něco hůře dopadly výsledky přizpůsobování rychlosti jízdy dopravním podmínkám, na které několik jedinců příliš nedbá. Nošení reflexních prvků přiznalo jenom o něco málo více než polovina dotázaných, což svědčí o jejich nepřilísné oblibě. Dalo by se usuzovat, že je respondentům přednější vzhled a pohodlí než zdraví a život. Přesná polovina těch, kteří zažili dopravní nehodu při řízení motocyklu, je nanejvýš alarmující a říká si o zvýšení úsilí při šíření osvěty v oblasti bezpečnosti nejenom při jízdě na motocyklu.

Za ještě pochopitelnou by se dala označit jedna zkušenost s dopravní nehodou, ze které by se dalo usuzovat na určité ponaučení pro příště. Opakované dopravní nehody ukazují, že někteří jedinci se musí poučit vícekrát. Ne ve všech případech se pochopitelně muselo nutně jednat o chybu řidiče motocyklu, což potvrzují výsledky odpovědí na čtyřiadvacátou dotazníkovou položku, ze které vyplývá téměř vyrovnaný poměr mezi nevinnými a viníky dopravní nehody. Příčinu nehody ve většině případů nelze svalovat na počasí, které bylo přivětivé. Počty zraněných a usmrcených osob ukazují na převažující menší závažnost dopravních nehod, které respondenti zažili. Ptáme-li se po příčině nehody, zjistíme, že ve nejvíce případech došlo k nehodě v důsledku nesprávného způsobu jízdy, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky či nedání přednosti v jízdě. Další položky dotazníku zjišťovaly den

v týdnu, měsíc v roce a denní dobu, ve kterých se dopravní nehoda stala. Výsledky takto ukázaly na nejčernější den v týdnu sobotu, nejtragičtější měsíc v roce červenec a nejsmutnější dobu odpoledne mezi 15.-18. hod. V řadě případů se jednalo o srážku s jedoucím nekolejovým vozidlem či srážku s pevnou překážkou, v rámci možnosti jiné respondenti často zmiňovali šterk na vozovce a následné „položení motorky.“ Více či méně rovnoměrné četnosti nehod v obci a mimo obec signalizují stejnou míru nebezpečnosti. Respondenti přiznali nejčastější vznik nehod na silnicích II. třídy a místních komunikacích. V rámci poslední dotazníkové položky byl navíc pro zajímavost zjišťován kraj v ČR, ve kterém se stala nehoda. Výsledky ukázaly na převažující většinu nehod proběhlých ve Středočeském kraji. Kromě těchto souhrnných výsledků byly součástí prezentace výsledků na dílčí položky také rozdělní odpovědi podle jednotlivých úrovní profesního oprávnění.

7.2 Návrhy a doporučení

Na základě zjištěných skutečností je nyní možné vyvodit konkrétní doporučení pro jednotlivé úrovně profesního oprávnění.

Pokud si jízdu na motorce nehodláte odeprít, ale zároveň patříte mezi tzv. sváteční řidiče, kteří nejezdí příliš často ani přílišné vzdálenosti, dbejte na udržování svých řidičských znalostí a dovedností, které nepřeceňujte.

Jezděte nanejvýš opatrně a dodržujte dopravní předpisy, které mají své důvody. Nemyslete výhradně na možné získání bodů do bodového systému, ale především na zdraví své a ostatních účastníků silničního provozu. V případě potřeby zjistit, co stroj dokáže, si vyberte bezpečné prostředí. Tím by se mohl zvýšit pocit bezpečí účastníků silničního provozu.

Kromě počasí přizpůsobujte rychlost jízdy dopravním podmínkám.

Pamatujte na nošení reflexních a ochranných prvků.

Zamyslete se nad počtem nehod a přehodnoťte svůj přístup k jízdě na motorce.

Jezděte správně, přizpůsobujte rychlost stavu vozovky a dávejte přednost v jízdě stejně jako pozor, jestli ji ostatní účastníci silničního provozu dávají vám.

Mějte na paměti, že nejkritičtějšími pro dopravní nehody motorkářů jsou soboty, červenec a odpolední denní doba mezi 15.-18. hod. Pokud možno, snažte se vyvarovat tomuto dni, měsíci a denní době.

Kromě srážky s ostatními vozidly či pevnou překážkou jsou častými nehodami uklouznutí na štěrk, bahně či mokré vozovce, což si žádá maximální opatrnost.

Ukazuje se, že místo nehody (obec/mimo obec) nesouvisí s výskytem dopravní nehody. Častěji se bourá na silnici II. třídy a místních komunikacích. Vždy vybírejte vozovku v co nejlepším stavu.

ZÁVĚR

Nyní lze přistoupit k zakončení celé práce s názvem Dopravní nehody řidičů motocyklů ve vztahu k úrovni profesního oprávnění, jejímž cílem bylo analyzovat vztah mezi úrovní profesního oprávnění řidičů motocyklů a výskytem dopravních nehod. Vedlejším cílem je navrhnout opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu motocyklů v souvislosti s profesním oprávněním. Cíl práce, výzkumné otázky, hypotézy a použitá metodika byly představeny v úvodu práce.

Charakter této práce byl teoreticko-analytický. Teoretickou část tvořily tři kapitoly uvozující do tématu profesního oprávnění pro řízení motocyklů, objasňující význam této problematiky pro bezpečnost silničního provozu a analyzující dostupná data o dopravních nehodách s účastí motocyklistů. Ve druhé, metodické části práce byla popsána vybraná kvantitativní metoda pro získání hlubšího vhledu do chování motocyklistů, která byla realizována v rámci analytické části zkoumající vztah mezi úrovní profesního oprávnění řidičů motocyklů s výskytem dopravních nehod. Zde bylo popsáno vlastní dotazníkové šetření, provedena analýza výsledků a statistické zpracování k zodpovězení výzkumných otázek a přijetí/zamítnutí hypotéz. Po sběru a analýze dostupných dat o dopravních nehodách následovalo shrnutí výsledků, formulace závěrů a vyvození odpovídajících konkrétních doporučení na základě zjištěných výsledků.

Z analýzy se potvrdil statisticky významný rozdíl mezi teoretickými četnostmi a skutečným výskytem sledovaného znaku, na základě čehož lze tvrdit, že řidiči s řidičským oprávněním skupiny A mívají více nehod než ostatní skupiny pro motocykly. Vztah mezi profesní úrovní řidičů motocyklů a závažností nehod nebylo možné pro nedostatek dat zjistit a může tak být předmětem dalšího zkoumání.

Snahou práce bylo přinést aktuální poznatky z profesního oprávnění pro řízení motocyklů včetně podmínek k jeho získání a zjistit četnost, závažnost a okolnosti, za kterých dochází ke vzniku dopravních nehod s účastí řidičů motocyklů s různou úrovní profesního oprávnění. Tato práce může sloužit jako bezpečnostní poučka pro všechny řidiče motocyklů, jimž záleží na bezpečí svém, tak bezpečí ostatních účastníků silničního provozu. Této bezpečnosti lze dosáhnout pouze po znalosti a pochopení rizikových oblastí a bezpečnostních mezer, které se pojí s jízdou na motorce.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Knižní zdroje

1. BÍL, Michal a BARTONIČKA, Tomáš. *Zvířata na silnicích*. Brno: Masarykova univerzita, 2022. ISBN 978-80-210-9933-3.
2. BLAŽEJOVSKÝ, Marek. *Drogy v dopravě*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-903-8.
3. *Dopravní nehody a jejich oběti*. Mluv se mnou. Praha: Maxdorf, [2022]. ISBN 978-80-7345-742-6.
4. FAUS, Pavel. *Motoškola: [od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy]*. Praha: Grada, c2011. ISBN 978-80-247-3645-7.
5. FORET, Miroslav a MELAS, Dávid. *Marketingový výzkum v udržitelném marketingovém managementu*. Praha: Grada, 2021. ISBN 978-80-271-1723-9.
6. HAMERNÍKOVÁ, Veronika, Matúš ŠUCHA, Lucie VIKTOROVÁ, Jiří PLÍHAL, Romana MAZALOVÁ, Ralf RISSER a Zdeněk VTÍPIL. *Metodika pro výcvik a vzdělávání řidičů v oblasti užívání asistenčních systémů ve vozidlech*. Univerzita Palackého v Olomouci, 2017. ISBN 978-80-244-5265-4.
7. HEJZLAROVÁ, Eva M.; MOURALOVÁ, Magdalena a ŠTĚPÁNKOVÁ ŠTÝBROVÁ, Martina (ed.). *Fantastická data ve veřejné politice a jak je využít*. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2023. ISBN 9788024655611.
8. CHMELA, David a WEIGEL, Ondřej. *Autoškola 2023: pravidla, značky, testy*. Brno: Computer Press, ISBN 978-80-264-4613-2.
9. CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0, s. 17.
10. CHRÁSKA, Miroslav. *Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*. 2., aktualizované vydání. Pedagogika (Grada). Praha: Grada, 2016. ISBN 978-80-247-5326-3.
11. KOVANDA, Jan. *Bezpečnostní aspekty návrhu dopravních prostředků*. Praha: ČVUT v Praze, Fakulta dopravní, 2016. ISBN 978-80-01-05893-0, .s. 19.
12. PILIN, Alexander. *Soudní lékařství*. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2022. ISBN 978-80-246-5013-5.

13. ŠTEMBERK, Jan. *Řidič tvrdý chleba má...: pravidla provozu na silnicích v socialistickém Československu*. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2022. ISBN 978-80-246-5333-4.
14. ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Psyché (Grada). Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0.
15. ŠNÝDROVÁ, Ivana. *Psychologie*. Vysoká škola ekonomie a managementu, 2019. ISBN 978-80-88330-34-9.

Internetové zdroje

16. AUTOŠKOLA NOVOTNÝ. *Výcvik na motocykl* [online]. 2024 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <http://www.novotny-autoskola.cz/autoskola/vycvik-na-motocykl/>
17. AUTOŠKOLA NOVOTNÝ. *Zkouška* [online]. 2024 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <http://www.novotny-autoskola.cz/autoskola/vycvik-na-motocykl/zaverecna-zkouska/>
18. BIEBER, J.D., Christy. FORBES ADVISOR. *Motorcycle Accident Statistics & Numbers For 2024* [online]. 2024 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://www.forbes.com/advisor/legal/motorcycle-accident-statistics/>
19. BURIÁNEK, Jiří. *Analýza sekundárn.* Online. 2017. Dostupné z: https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Anal%C3%BDza_sekund%C3%A1rn%C3%AAD. [cit. 2024-04-06].
20. CALLAHAN & BLAINE. *Motorcycle accident statistics indicate licensing issues* [online]. 2019 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://www.callahan-law.com/motorcycle-accident-statistics-indicate-licensing-issues/>
21. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. *Dopravní nehody v ČR* [online]. 2024 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>
22. INSURANCE INSTITUTE FOR HIGHWAY SAFETY (IIHS). *Motorcycles and ATVs* [online]. 2021 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://www.iihs.org/topics/fatality-statistics/detail/motorcycles-and-atvs>
23. JERSÁKOVÁ, Jana. *Literární rešerše* [online]. 2010 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://botanika.prf.jcu.cz/temp/2010/reserse.pdf>

24. MAGAZZÙ, Domenico, Mario COMELLI a Alessandra MARINONI. NIH NLM. *Are car drivers holding a motorcycle licence less responsible for motorcycle-car crash occurrence? A non-parametric approach* [online]. 2006 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/16368068/>
25. MAJURNÍK, Jan. GARÁŽ.CZ. *Řidičák na motorku v praxi: Není to pohodička, zapotíte se* [online]. 2020 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/ridicak-na-motorku-21004242>
26. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Statistika nehodovosti* [online]. 2024 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>
27. VT CENTRUM 11: AUTOŠKOLA A ŠKOLÍCÍ STŘEDISKO. *Řidičský průkaz A – na motorku* [online]. 2024 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://vtcentrum.cz/ridicky-prukaz-a/>
28. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).
29. ZÁKONY PRO LIDI. *Pozemní komunikace* [online]. 2024 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/obor/pozemni-komunikace>

SEZNAM POUŽITÝCH OBJEKTŮ

SEZNAM POUŽITÝCH GRAFŮ

Graf 19: Historie návštěv dotazníkového šetření (02.03.2024-26.03.2024).....	36
Graf 20: Celkem návštěv	36
Graf 21: Čas strávený vyplňováním dotazníku.....	37
Graf 22: Nejvyšší dosažená skupina řidičského průkazu	38
Graf 23: Pohlaví respondentů	39
Graf 24: Věk	40
Graf 25: Nejvyšší dosažené vzdělání.....	41
Graf 26: Aktivní řidič motocyklu	42
Graf 27: Počet ročně najetých km.....	43
Graf 28: Četnost řízení motocyklu.....	44
Graf 29: Délka vlastnění řidičského průkazu	45
Graf 30: Skutečná délka motocyklové řidičské praxe	46
Graf 31: Považují se respondenti za dobré řidiče	47
Graf 32: Považují se respondenti za zkušené řidiče	48
Graf 33: Jezdí respondenti opatrně	49
Graf 34: Co motivuje k opatrnější jízdě.....	51
Graf 35: Dodržování dopravních předpisů	52
Graf 36: Co motivuje k dodržování předpisů	53
Graf 37: Počet bodů v bodovém systému	54
Graf 38: Spáchání dopravního přestupku	55
Graf 39: Cítí se respondenti bezpečně v ČR jako účastníci silničního provozu.....	56
Graf 40: Přizpůsobují respondenti jízdu počasí.....	57
Graf 41: Přizpůsobují respondenti rychlost jízdy dopravním podmínkám.....	58

Graf 42: Nosí respondenti reflexní prvky	59
Graf 43: Měli respondenti dopravní nehodu při řízení motocyklu	60
Graf 44: Počet nehod	61
Graf 45: Byla nehoda vina respondentů	62
Graf 46: Počasí při nehodě.....	63
Graf 47: Počet lehce zraněných osob.....	64
Graf 48: Počet vážně zraněných osob.....	65
Graf 49: Počet usmrcených osob	66
Graf 50: Příčina nehody	67
Graf 51: Den nehody.....	68
Graf 52: Měsíc nehody	70
Graf 53: Denní doba nehody.....	71
Graf 54: Druh dopravní nehody	72
Graf 55: Místo nehody	73
Graf 56: Druh komunikace	74
Graf 57: Kraj nehody	75

SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ

Obrázek 1: ŘP skupiny AM.....	18
Obrázek 2: ŘP skupiny A1	19
Obrázek 3: ŘP skupiny A2	20
Obrázek 4: ŘP skupiny A	20

SEZNAM POUŽITÝCH TABULEK

Tabulka 1: Rovnocennost řidičských oprávnění.....	21
---	----

Tabulka 2: Nejvyšší dosažená skupina řidičského průkazu.....	38
Tabulka 3: Pohlaví respondentů	39
Tabulka 4: Věk.....	40
Tabulka 5: Nejvyšší dosažené vzdělání	41
Tabulka 6: Aktivní řidič motocyklu.....	42
Tabulka 7: Počet ročně najetých km.....	43
Tabulka 8: Četnost řízení motocyklu.....	44
Tabulka 9: Délka vlastnění řidičského průkazu.....	45
Tabulka 10: Skutečná délka motocyklové řidičské praxe	46
Tabulka 11: Považují se respondenti za dobré řidiče	47
Tabulka 12: Považují se respondenti za zkušené řidiče.....	48
Tabulka 13: Jezdí respondenti opatrně	49
Tabulka 14: Co motivuje k opatrnější jízdě.....	50
Tabulka 15: Dodržování dopravních předpisů.....	51
Tabulka 16: Co motivuje k dodržování předpisů.....	52
Tabulka 17: Počet bodů v bodovém systému	53
Tabulka 18: Spáchání dopravního přestupku.....	54
Tabulka 19: Cítí se respondenti bezpečně v ČR jako účastníci silničního provozu	55
Tabulka 20: Přizpůsobují respondenti jízdu počasí	56
Tabulka 21: Přizpůsobují respondenti rychlost jízdy dopravním podmínkám	57
Tabulka 22: Nosí respondenti reflexní prvky	58
Tabulka 23: Měli respondenti dopravní nehodu při řízení motocyklu	59
Tabulka 24: Počet nehod.....	60
Tabulka 25: Byla nehoda vina respondentů.....	61
Tabulka 26: Počasí při nehodě.....	62

Tabulka 27: Počet lehce zraněných osob	63
Tabulka 28: Počet vážně zraněných osob	64
Tabulka 29: Počet usmrcených osob	65
Tabulka 30: Příčina nehody	66
Tabulka 31: Den nehody	67
Tabulka 32: Měsíc nehody	69
Tabulka 33: Denní doba nehody	70
Tabulka 34: Druh dopravní nehody	71
Tabulka 35: Místo nehody	72
Tabulka 36: Druh komunikace	73
Tabulka 37: Kraj nehody	74

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Vzor dotazníku

PŘÍLOHY

Příloha č. 1: Vzor dotazníku

Dopravní nehody

Příloha: dotazník

Dopravní nehody

1 Pohlaví:

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Muž Žena

2 Věk

3 Nejvyšší dosažené vzdělání

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu z odpovědí*

- Základní Středoškolské bez maturity Středoškolské s maturitou Vyšší odborné Vysokoškolské bakalářské
- Vysokoškolské magisterské Vysokoškolské doktorské

4 Uvedte nejvyšší dosaženou skupinu řidičského průkazu

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- AM A1 A2 A

5 Jste aktivní řidič motocyklu?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Ano Ne

6 Kolik km ročně najedíte na motocyklu?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Do 1.000 km 1.001 km – 5.000 km 5.001 km – 10.000 km 10.001 a více km

7 Jak často řídíte motocykl?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Denně Týdně Měsíčně

8 Jak dlouho vlastníte řidičský průkaz opravňující k řízení motocyklu?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Do 1 roku 2-5 let 6-10 let 11-15 let 16-20 let 21 a více let

9 Jaká je skutečná délka Vaší motocyklové řidičské praxe?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Do 1 roku 2-5 let 6-10 let 11 -15 let 16 -20 let 21 a více let

10 Považujete se za dobrého řidiče

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Rozhodně ano Spíše ano Spíše ne Rozhodně ne

11 Považujete se za zkušeného řidiče?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Rozhodně ano Spíše ano Spíše ne Rozhodně ne

12 Jezdíte opatrně?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Rozhodně ano Spíše ano Spíše ne Rozhodně ne

13 Co Vás motivuje k opatrnější jízdě na motocyklu?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu nebo více odpovědí*

- Nepříznivé počasí Jízda se spolujezdcem Jízda s dítětem Předchozí zkušenost s nehodou
 Pomník připomínající smrtelnou dopravní nehodu Dopravní značky upozorňující na místo s častým výskytem dopravních nehod Preventivní kampaně
 Jiná

14 Dodržujete dopravní předpisy?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Rozhodně ano Spíše ano Spíše ne Rozhodně ne

15 Co Vás motivuje k dodržování dopravních předpisů?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu nebo více odpovědí*

- Finanční pokuta Bodový systém Odebrání řidičského oprávnění Obava ze zavinění dopravní nehody
 Jiná

16 Kolik máte bodů v bodovém systému?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- 0 1 2 3 4 5 6
 7 8 9 10 11 12

17 Spáchal jste někdy dopravní přestupek?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Ano Ne

18 Cítíte se jako účastník silničního provozu v ČR bezpečně?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Rozhodně ano Spíše ano Spíše ne Rozhodně ne

19 Přizpůsobujete jízdu počasí?Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Rozhodně ano Spíše ano Spíše ne Rozhodně ne

20 Přizpůsobujete rychlost jízdy dopravním podmínkám?Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Rozhodně ano Spíše ano Spíše ne Rozhodně ne

21 Nosíte reflexní prvky při jízdě motocyklem?Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Ano Ne

22 Měl/měla jste nehodu při řízení motocyklu:Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Ano Ne

23 Kolik nehod jste měl/a při řízení motocyklu?Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- 1 2 3 4 5 6 a více

24 Byla nehoda Vaše vina?Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Ano Ne

25 Jaké bylo počasí, když došlo k nehodě?Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Přivětivé Nepřivětivé

26 Kolik osob bylo lehce zraněno?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- 1-2 3-5 6-10 nikdo

27 Kolik osob bylo vážně zraněno?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- 1 - 2 3 - 5 6 - 10 nikdo

28 Kolik osob utrpělo smrtelné zranění?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- 1-2 3-5 6-10 nikdo

29 Příčina nehody

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu nebo více odpovědí*

- | | | | |
|---|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> Nepřiměřená rychlost | <input type="checkbox"/> Nesprávné předjíždění | <input type="checkbox"/> Nedání přednosti v jízdě | <input type="checkbox"/> Nesprávný způsob jízdy |
| <input type="checkbox"/> Řidič se plně nevěnoval řízení motocyklu | <input type="checkbox"/> Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky | <input type="checkbox"/> Přejetí do protisměru | <input type="checkbox"/> Nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem motocyklu |
| <input type="checkbox"/> Jízda pod vlivem návykových látek | | | |

30 Který den v týdnu došlo k nehodě?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Pondělí Úterý Středa Čtvrtek Pátek Sobota Neděle

31 Který měsíc v roce došlo k nehodě?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Leden Únor Březen Duben Květen Červen Červenec
 Srpen Září Říjen Listopad Prosinec

32 V jakou denní dobu došlo k nehodě?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- Ráno mezi 6-9 h
 Dopoledne mezi 9-12 h
 Po obědě mezi 12-15 h
 Odpoledne mezi 15-18 h
 Večer mezi 18-21 h
 V noci mezi 21-6 h

33 Druh dopravní nehody?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem
 Srážka s vozidlem zaparkovaným
 Srážka s pevnou překážkou
 Srážka s chodcem
 Srážka s lesní zvěří
 Srážka s domácím zvířetem
 Srážka s vlakem
 Srážka s tramvají
 Jiná

34 Kde došlo k nehodě?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- Obec
 Mimo obec (bez dálnice)
 Dálnice

35 Druh komunikace?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- Silnice I. třídy
 Silnice II. třídy
 Silnice III. třídy
 Místní komunikace
 Účelová komunikace – polní, lesní cesty apod.;
 Ostatní

36 Ve kterém kraji došlo k nehodě?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- Hlavní město Praha
 Středočeský kraj
 Jihočeský kraj
 Plzeňský kraj
 Karlovarský kraj
 Ústecký kraj
 Liberecký kraj
 Královéhradecký kraj
 Pardubický kraj
 Kraj Vysočina
 Jihomoravský kraj
 Zlínský kraj
 Olomoucký kraj
 Moravskoslezský kraj