

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**PSYCHOLOGIE ŘIDIČŮ A PREVENCE
DOPRAVNÍCH NEHOD V KONTEXTU PRÁVNÍCH
OPATŘENÍ**

Autor práce: Tomáš Malý

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2026

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

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Tomáš Malý

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: České Budějovice

Název bakalářské práce: Psychologie řidičů a prevence dopravních nehod v kontextu právních opatření

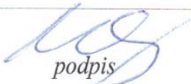

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Driver Psychology and Accident Prevention in the Context of Legal Measures

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

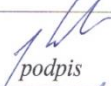


Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů): PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): Duben 2025

Cíl bakalářské práce: Hlavním cílem bakalářské práce je posoudit psychologické faktory ovlivňující chování řidičů a zhodnotit účinnost současných právních opatření v oblasti prevence dopravních nehod. Vedlejším cílem je identifikace klíčových rizikových faktorů, které se podílejí na vzniku těchto nehod.

Student: Tomáš Malý	28.4.2025 datum	 podpis
Vedoucí práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.	22.5.2025 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	22.5.2025 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	27.5.2025 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	2.6.2025 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval 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 PhDr. Štěpánu Kavanovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

MALÝ, T. *Psychologie řidičů a prevence dopravních nehod v kontextu právních opatření*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2026. 71 s.
Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Klíčová slova: agresivita, dopravní bezpečnost, dopravní nehoda, právní opatření, prevence, psychologie řidiče, silniční doprava, stres.

Bakalářská práce se zabývá klíčovou problematikou lidského faktoru v dopravní nehodovosti. Zkoumá psychologické faktory ovlivňující chování řidičů a hodnotí efektivitu stávajících právních opatření v České republice. Hlavním cílem práce je analyzovat vliv vybraných psychologických charakteristik, jako jsou stres, impulzivita či tendence k vyhledávání vzrušení, na jednání řidičů a posoudit účinnost preventivních a represivních nástrojů, například bodového systému. Teoretická část je doplněna kvantitativním výzkumem, realizovaným formou dotazníkového šetření mezi aktivními řidiči různých demografických skupin. Data jsou analyzována s ohledem na stanovené hypotézy, které zkoumají vztahy mezi osobnostními rysy řidičů, jejich vnímáním legislativy a tendencí k rizikovému chování. Výsledky práce přispívají k hlubšímu porozumění psychologie řidičů a nabízí konkrétní doporučení pro zefektivnění preventivních strategií a právních nástrojů v oblasti dopravní bezpečnosti.

ABSTRACT

MALÝ, T. *Driver Psychology and Accident Prevention in the Context of Legal Measures*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2026. 71 pgs. Supervisor: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Key words: aggression, driver psychology, legal measures, prevention, road safety, stress, traffic accident.

This bachelor thesis deals with the key issue of the human factor in traffic accidents. It examines the psychological factors influencing driver behavior and evaluates the effectiveness of existing legal measures in the Czech Republic. The main objective of the thesis is to analyze the influence of selected psychological characteristics, such as stress, impulsivity, or sensation seeking, on driver actions and to assess the efficacy of preventive and repressive tools, such as the point system. The theoretical part is supplemented by quantitative research, conducted via a questionnaire survey among active drivers from various demographic groups. The data are analyzed with regard to the established hypotheses, which investigate the relationships between drivers' personality traits, their perception of legislation, and their propensity for risky behavior. The results of the thesis contribute to a deeper understanding of driver psychology and offer specific recommendations for improving the effectiveness of preventive strategies and legal instruments in the field of road safety.

Obsah

Úvod	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	11
2 Teoretická východiska psychologie řidiče	14
2.1 Základní vymezení pojmů	14
2.2 Rizikové osobnostní rysy v chování řidiče	17
2.3 Agresivita v silničním provozu a silniční hněv	18
2.3.1 Pojmy agrese, agresivita a jejich formy	18
2.3.2 Agresivní jízda	19
2.3.3 Silniční hněv	20
2.4 Impulzivita a vyhledávání vzrušení	20
2.4.1 Vymezení Impulzivity	21
2.4.2 Vyhledávání vzrušení	21
2.4.3 Vztah impulzivity a vyhledávání vzrušení	22
2.5 Rizikové chování v dopravě	23
2.5.1 Definice a formy rizikového chování v dopravě	23
2.5.2 Chyby a přestupky	24
2.5.3 Vybrané formy rizikového chování na silnici	24
2.6 Věkové faktory v řízení	27
2.6.1 Mladí řidiči	27
2.6.2 Zkušení řidiči	29
3 Právní rámec a nástroje prevence v České republice	30
3.1 Klíčová legislativa v oblasti bezpečnosti silničního provozu	30
3.2 Represivní nástroje a jejich účel	31
3.2.1 Bodový systém	31
3.2.2 Finanční sankce a zákaz činnosti	32
3.2.3 Principy ukládání sankcí za přestupky	33
3.3 Preventivní programy a kampaně	34

3.3.1 Organizace BESIP.....	34
3.3.2 Mediální kampaně.....	36
4 Analýza výsledků výzkumu	37
4.1 Charakteristika výzkumného souboru	37
4.2 Analýza výsledků a ověření hypotéz.....	41
4.2.1 Vztah impulzivity a rizikového chování	42
4.2.2 Vztah mezi vyhledáváním vzrušení a vnímáním právních opatření	43
4.2.3 Věkové rozdíly v projevech řidičského hněvu	44
4.2.4 Vliv sankce na vnímání represivních opatření.....	45
5 Diskuze.....	48
5.1 Vliv impulzivity na rizikové chování.....	48
5.2 Vyhledávání vzrušení ve vztahu k legislativě.....	49
5.3 Věková specifika a agresivita za volantem.....	49
5.4 Účinnost represivních opatření a zkušenost s trestem	50
5.5 Naplnění cílů práce a doporučení pro praxi.....	51
Závěr	53
Seznam použitých zdrojů	55
Seznam zkratk.....	58
Seznam příloh.....	60
Přílohy.....	61

Úvod

Dopravní nehody představují závažný problém nejen z hlediska lidských ztrát a materiálních škod, ale i v kontextu sociálních a ekonomických dopadů na společnost. I přes pokroky v oblasti bezpečnosti silničního provozu a právních opatření, které mají za cíl snížit nehodovost, stále zůstává vysoký počet nehod, způsobených především lidským faktorem.

Bezpečnost vozidel se každým rokem zvyšuje díky moderním technologiím, jako jsou asistenční systémy a bezpečnostní prvky, lidská psychika bohužel nepostupuje stejným tempem. Během celého roku 2025 se stalo celkem 85 518 nehod, přitom bylo usmrceno celkem 421 osob a těžce zraněno 1 647 osob. Z toho se celkem 80 720 nehod, 401 úmrtí a 1 555 těžce zraněných osob, stalo kvůli lidské chybě.¹

Přestože spojení psychologie s dopravou nemusí být na první pohled zřejmé, je toto propojení zcela zásadní. Důvodem je, že doprava je ve své podstatě především lidským chováním. Samotná infrastruktura, jako jsou silnice, mosty nebo vozidla, je pouze pasivním nástrojem. Teprve lidská činnost, tedy rozhodování, jednání a přemísťování, dává těmto nástrojům smysl a vytváří z nich dynamický systém dopravy a mobility. Ostatně, lidé byli mobilní a osídlili planetu dávno před vznikem moderních technologií. Z tohoto důvodu je studium dopravy neoddělitelně spjato se studiem lidského chování.²

Psychologické faktory, jako jsou agresivita, impulzivita či míra vyhledávání vzrušení, zásadně ovlivňují rozhodování řidičů v krizových situacích. Počet vozidel na silnicích každoročně roste, stejně tak hustota provozu. Nároky na pozornost a rozhodování řidičů rostou stejným tempem. Ukazuje se, že ani nejmodernější technika a legislativní opatření nikdy nemohou plně eliminovat chyby, které vznikají v důsledku lidského selhání. Ovšem díky hlubšímu porozumění lidské psychice a vhodnému přístupu však tyto chyby můžeme alespoň minimalizovat. V praktické části práce je proto použito kvantitativní dotazníkové šetření mezi řidiči, zaměřené na jejich vnímání a postoje k právním opatřením i psychologickým vlivům.

¹ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Dopravní nehody v ČR* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., c2024 [cit. 2025-08-04]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>.

² ŠUCHA, M. a RISSER, R. (eds.). *Dopravní psychologie*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2024. s 27. ISBN 978-80-7422-936-7.

Cílem této práce je posoudit vliv těchto faktorů na chování řidičů a zhodnotit účinnost současné právní úpravy v oblasti prevence dopravních nehod. První kapitola se věnuje detailnímu vymezení cílů práce, výzkumné otázky, hypotéz a použité metodiky. Druhá a třetí kapitola tvoří teoretickou část práce. Praktická část se pak zabývá samotnou analýzou dat.

Zkoumání efektivity těchto opatření, zejména v souvislosti s vnímáním řidičů, je kladeno do kontextu aktuálního stavu právní úpravy a praktických problémů v oblasti dopravní bezpečnosti.

Při finální jazykové a stylistické úpravě textu byly jako doplňkový nástroj využity modely umělé inteligence. Obsahová stránka práce, interpretace dat a závěry jsou výhradním dílem autora.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Předmětem této bakalářské práce je psychologie řidičů a prevence dopravních nehod v kontextu právních opatření. Práce se zaměřuje na psychologické faktory, jako jsou stres, únava, impulzivita a agresivita. Každý z těchto faktorů se významně podílí na bezpečnosti silničního provozu. Dále se práce věnuje hodnocení účinnosti současné legislativy a právních nástrojů používaných k prevenci nehodovosti.

Hlavním cílem bakalářské práce je posoudit psychologické faktory ovlivňující chování řidičů a zhodnotit účinnost současných právních opatření v oblasti prevence dopravních nehod. Vedlejším cílem je identifikace klíčových rizikových faktorů, které se podílejí na vzniku těchto nehod.

Z takto stanovených cílů vyplývají hlavní výzkumné otázky práce:

- Jak řidiči subjektivně vnímají účinnost současných právních a represivních opatření v silničním provozu?
- Jaký je vliv vybraných osobnostních charakteristik (impulzivita, agresivita, vyhledávání vzrušení) na rizikové chování řidičů?

Pro zodpovězení těchto otázek byly stanoveny následující dílčí cíle:

- Identifikovat a analyzovat vztah mezi agresivitou, impulzivitou, vyhledáváním vzrušení a rizikovým chováním za volantem.
- Zmapovat postoje řidičů k vybraným prvkům současné právní úpravy.
- Na základě zjištěných poznatků navrhnout doporučení pro zlepšení prevence v dopravě.

Pro naplnění cíle práce je využita kvantitativní metoda v podobě online dotazníkového šetření. Výzkumný nástroj je sestaven s využitím standardizovaných psychodiagnostických škál z oblasti dopravní psychologie. Konkrétně se dotazník zaměřuje na měření klíčových psychologických faktorů, jako jsou řidičský hněv (DAS)³,

³ DEFFENBACHER, J. L. *The Driving Anger Scale (DAS)* [online]. Toronto: York University [cit. 2026-02-02]. Dostupné z: <https://www.yorku.ca/rokada/psycetest/driving.pdf>

impulzivita (BIS)⁴ a vyhledávání vzrušení (BSSS)⁵. Dále zjišťuje frekvenci rizikového chování (DBQ)⁶ a mapuje postoje řidičů k vybraným právním opatřením. Tato metoda umožňuje sběr dat od velkého počtu respondentů a následné statistické zpracování pro identifikaci trendů a vztahů mezi proměnnými.

Sběr dat probíhá prostřednictvím online dotazníku, který je distribuován mezi aktivní řidiče v České republice s platným řidičským oprávněním. Cílovou skupinou jsou řidiči různého věku, pohlaví a délky řidičské praxe, což umožňuje následnou analýzu demografických rozdílů.

Získaná data z dotazníkového šetření jsou statisticky zpracována. Pro popisnou statistiku jsou použity četnosti, průměry, mediány. K testování formulovaných hypotéz byly aplikovány následující statistické metody: deskriptivní statistika, korelační analýza (Pearsonův korelační koeficient) a T-test pro dva nezávislé výběry.

Pro vyhodnocení dat byly použity následující statistické metody:

1. Aritmetický průměr $\bar{x} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n x_i$

2. Pearsonův korelační koeficient

$$r = \frac{\left(\sum (x_i - \bar{x})(y_i - \bar{y}) \right)}{\sqrt{\left(\sum (x_i - \bar{x})^2 \sum (y_i - \bar{y})^2 \right)}}$$

3. T-test pro dva nezávislé výběry $t = \frac{\bar{x}_1 - \bar{x}_2}{\sqrt{\frac{s_1^2}{n_1} + \frac{s_2^2}{n_2}}}$

⁴ BARRATT, E. *Barratt Impulsiveness Scale (BIS-11)* [online]. Utrecht: Cesar Research, 2024 [cit. 2026-02-02]. Dostupné z: https://cesarresearch.nl/wp-content/uploads/2024/10/BIS11_EN.pdf#page=2.00.

⁵ HOYLE, R. H., et al. *Brief Sensation Seeking Scale (BSSS)* [online]. Los Angeles: UCLA CHIPTS, 2012 [cit. 2026-02-02]. Dostupné z: https://chipts.ucla.edu/wp-content/uploads/downloads/2012/02/Brief-Sensation-Seeking-Scale_BSSS_.pdf

⁶ ŠUCHA, M., et al. Standardizace Dotazníku řidičského chování (DBQ) v České republice. *Československá psychologie* [online]. roč.63, č.3, s. 1–328. [cit. 2026-02-02]. ISSN 0004-962X. Dostupné z: <https://kramerius.lib.cas.cz/view/uuid:8c4025b0-01d1-4953-9b7f-c0f85752318e?article=uuid:dc1732b5-0b54-4af7-9848-0eca4b8d9e4a>

Na základě teoretických poznatků jsou pro výzkumnou část práce stanoveny následující hypotézy:

- H1: Předpokládá se, že existuje pozitivní korelace mezi mírou impulzivity řidiče a frekvencí jeho rizikového chování v silničním provozu.
- H2: Předpokládá se, že řidiči s vyšší mírou vzrušení (*sensation seeking*) budou hodnotit právní opatření jako je například bodový systém, či výše pokuty, jako méně efektivní.
- H3: Předpokládá se, že mladší řidiči (věková kategorie 18-25 let) budou vykazovat statisticky významně vyšší míru agresivního chování nežli starší řidiči (kategorie 40+).
- H4: Předpokládá se, že řidiči, kteří v minulosti obdrželi již pokutu za dopravní přestupek, budou hodnotit represivní právní opatření jako efektivnější než řidiči bez této zkušenosti.

Odpovědi respondentů autor vyhodnocuje tak, aby ověřil stanovené hypotézy a identifikoval klíčové psychologické profily řidičů ve vztahu k jejich vnímání právních norem.

2 Teoretická východiska psychologie řidiče

Jak naznačuje úvod, lidský faktor je nejčastější příčinou dopravních nehod. Pro hlubší pochopení, proč řidiči chybují, je nezbytné analyzovat psychologické procesy, které jejich chování za volantem ovlivňují. Chování řidiče není statické; je výslednicí jednak relativně stabilních osobnostních rysů a jednak proměnlivých psychických stavů, které jsou vyvolány konkrétní dopravní situací či vnějšími vlivy.

Tato kapitola se proto zaměřuje na teoretické vymezení klíčových psychologických faktorů, které se na bezpečnosti silničního provozu podílejí nejvýznamněji. Postupně jsou analyzovány fenomény stresu a únavy, které přímo snižují kognitivní a motorický výkon řidiče. Následně je věnována pozornost projevům agresivity, jež představuje závažný rizikový prvek v interakci mezi účastníky provozu. Kapitulu uzavírá rozbor vlivu impulzivity a tendence k vyhledávání vzrušení, což jsou osobnostní charakteristiky často spojené s ochotou podstupovat nepřiměřené riziko. Porozumění těmto východiskům je klíčové pro následné hodnocení efektivity stávajících právních opatření.

2.1 Základní vymezení pojmů

V této kapitole jsou vymezeny základní pojmy, které jsou relevantní pro celou bakalářskou práci. Prvním vymezeným pojmem je řidič. „*Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, řidičem je i jezdec na zvířeti*“.⁷

Průběh chování řidiče lze schematicky rozdělit do tří kvalitativních úrovní, které se liší mírou vědomé kontroly a složitostí psychických procesů. Základní, nejnižší úroveň tvoří reflexy, které jsou převážně vrozené a nepodmíněné (např. úlek nebo mrkací reflex). Na vyšší úrovni se nacházejí reakce, které již zahrnují naučené zvyky a automatizované stereotypy nezbytné pro ovládání vozidla, jako je například řazení rychlostních stupňů či technika brzdění. Nejvyšší úroveň pak představuje samotné jednání, které vyžaduje komplexní zapojení intelektu, vůle, emocí a motivace. Do této kategorie spadají složitější rozhodovací procesy, jako je volba trasy nebo vyhodnocení situace při předjíždění.⁸

⁷ ČESKO. § 2 písm. d) zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

⁸ ČÍRTKOVÁ, L. *Forenzní psychologie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2004. s 9. ISBN 80-86473-86-4.

Agrese v psychologicko-sociologickém smyslu označuje chování, které je záměrně zaměřené na ubližování druhým, omezování jejich svobody nebo poškozování majetku za účelem dosažení osobního prospěchu. Přestože jde o negativní projev, může sloužit jako způsob, jak jedinec zvládá náročné situace v životě. Tendence k agresivnímu chování, označovaná jako agresivita, představuje trvalejší rys osobnosti, který často vzniká v důsledku frustrace – problém, který je v dnešní společnosti čím dál častější.⁹

Stres lze chápat jako zátěž, kterou představují nároky prostředí a okolních situací, s nimiž se denně setkáváme. Původně sloužil stres jako aktivace organismu v situacích náhlého ohrožení, kdy připravoval člověka na rychlou reakci – buď útěk, nebo boj. V dnešní době však na tyto podněty obvykle nereagujeme fyzickým útekem či bojem, což ztěžuje uvolnění nahromaděné energie v těle během stresové reakce. Faktory vyvolávající stres, nazývané stresory, lze rozdělit do několika kategorií: fyzické (například nadměrný hluk, extrémní teplo či chlad, nepříjemné zápachy nebo prašnost), sociální (například rozvod, změny ve vztazích či zaměstnání, politické napětí, konflikty s přáteli či kolegy) a individuální (například negativní emoce, předsudky nebo nepřátelské myšlenky). Účinek těchto stresorů se přitom liší u každého jedince.¹⁰

Impulzivita se v psychologickém smyslu rozumí jako tendence k prchlivému a nepřiměřenému rychlému jednání, spojenému s náhlými emocemi, které nejsou dostatečně uvážené a často obsahují vysoké riziko vzhledem k dané situaci, což může mít negativní následky. Tento pojem zahrnuje rysy jako vznětlivost a sklon podléhat momentálním pocitům, jak uvádějí Hartl a Hartlová (2000) a shrnují Nešpor a Csémy (2004) s odkazem na Evendena (1999).¹¹

Osobnost je v psychologii chápána bez hodnotícího zabarvení – za osobnost se považuje každý jedinec od chvíle, kdy se jeho psychika začne projevovat specificky lidským způsobem. Tento proces nastává v určité fázi raného dětství, kdy se začínají formovat charakteristické rysy a způsoby fungování, které člověka odlišují.¹²

⁹ LISÁ, Z. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Praha: Wolters Kluwer, 2011. s. 1. ISBN 978-80-7357-615-8.

¹⁰ HAMERNÍKOVÁ, V. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Brno: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotních oborů, 2010. s. 47-48. ISBN 978-80-7013-517-4.

¹¹ NEŠPOR, K. a CSÉMY, L. *Impulzivní chování a jeho léčba. Psychiatrie pro praxi* [online]. 2004, roč. 5, č. 2. s. 71-74. [cit. 2025-08-05]. ISSN 1803-5272. Dostupné z: https://www.cdzjesenik.cz/journal/02_13a.pdf

¹² NAKONEČNÝ, M. *Psychologie osobnosti*. 2. vyd. Praha: Academia, 1997. s. 10. ISBN 80-200-0628-1.

Únava představuje přirozenou reakci těla na stres, který může být způsoben jak osobnostními rysy jedince, tak konkrétními situacemi. Mezi řidiči se výrazně liší schopnost zvládat náročné podmínky, stres a únavu. Právě únava je jedním z hlavních faktorů přispívajících k dopravním nehodám, protože ovlivňuje pozornost a reakční schopnosti.¹³

Rizikové chování v dopravním prostředí zahrnuje jednání, které odporuje oficiálním i neoficiálním pravidlům, projevuje se agresivně nebo nečekaně a není běžné. Preventivní opatření v oblasti dopravy jsou zaměřena na snižování počtu dopravních nehod, předcházení úrazům a ztrátám na životech, minimalizaci psychických následků, omezení škod na majetku, zmírnění negativních ekonomických dopadů a ochranu životního prostředí.¹⁴

*„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení osoby nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu“.*¹⁵

Přestupek představuje společensky škodlivé jednání, které je zákonem výslovně označeno a které nesplňuje podmínky trestného činu. Má tři základní znaky: Formální znak – konkrétní čin je uveden v zákoně č. 250/2016 Sb. o přestupcích nebo v jiných předpisech, například překročení rychlosti, jízda na červenou apod. Materiální znak – jednání musí narušovat nebo ohrožovat zájmy společnosti. Zavinění – pachatel se musí k jednání a jeho následkům vztahovat alespoň nevědomou nedbalostí, tedy například že sice nevěděl o omezení rychlosti, ale mohl či měl ho v daném místě znát.¹⁶

Předchozí kapitola vymezuje základní pojmy, které tvoří teoretický základ pro analýzu chování řidičů. Samotné definice však nestačí k vysvětlení, proč na stejné dopravní situace reagují různí jedinci odlišně. Klíčem k tomuto pochopení je osobnost řidiče a jeho osobnostní rysy, ty představují soubor jeho relativně stálých psychických

¹³ ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M. a ČERNOCHOVÁ, D. *Dopravní psychologie pro praxi: Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. s. 69-70. ISBN 978-80-247-4113-0.

¹⁴ ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. s. 186. ISBN 978-80-244-2375-3.

¹⁵ ČESKO. § 47 zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

¹⁶ BERAN, T. *Dopravní přestupky v praxi*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2025. s. 3. ISBN 978-80-7400-964-8.

vlastností. Následující kapitola se proto zaměřuje právě na strukturu osobnosti a její typologie ve vztahu k řízení motorových vozidel.

2.2 Rizikové osobnostní rysy v chování řidiče

Osobnost v psychologickém smyslu představuje jedince se všemi jeho mentálními i tělesnými vlastnostmi. Je to propojení různých psychických procesů, stavů a charakteristik, které společně určují, jak člověk prožívá a jedná. Osobnost se během celého života neustále vyvíjí a mění.¹⁷

Samotné úvahy o lidské osobnosti mají dlouhou historii sahající až do starověkých filozofií, ačkoli psychologie jako vědecká disciplína je relativně mladá. Z tohoto pohledu je osobnost chápána jako komplexní struktura vzájemně uspořádaných dispozic, a to jak vrozených, tak získaných. Mezi tyto dispozice patří například rysy, stavy, potřeby či vlastnosti. Právě tato jedinečná struktura, která je navíc propojena s tělesnými procesy i sociálním okolím, odlišuje každého jedince od ostatních.¹⁸

Situace působí na člověka určitým způsobem (stimulací), a jedinec na toto působení reaguje. Přitom reakce na stejnou situaci se u různých lidí liší. Například když cestující v letadle dostanou zprávu o nutnosti nouzového přistání a hrozícím nebezpečí, každý z nich reaguje jinak – někteří upadnou do paniky, jiní zůstanou klidní, a přitom každý má jiné myšlenky. Osobnost je označení pro souhrn individuálních dispozic k psychickým reakcím, které způsobují, že lidé na tutéž situaci odpovídají odlišně, přičemž jejich reakce vykazují určitou jednotu v prožívání, myšlení, vnímání, představách a snahách. V psychologickém pojetí pojem osobnosti vyjadřuje vnitřní uspořádání duševních procesů a fakt, že osobnost je celistvá jednotka složená z různých funkcí a dispozic odlišných mezi jednotlivci. Tento celek pak vytváří smysluplné vztahy s vnějším projevem člověka, tedy s jeho chováním.¹⁹

¹⁷ HAMERNÍKOVÁ, V. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Brno: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotních oborů, 2010. s. 6. ISBN 978-80-7013-517-4.

¹⁸ HOUBOVÁ, D. *Psychologie pro právníky*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. s. 75-76. ISBN 978-80-7380-100-7.

¹⁹ NAKONEČNÝ, M. *Psychologie osobnosti*. 2. vyd. Praha: Academia, 1997, s 9. ISBN 80-200-0628-1.

Každý řidič má svoji osobnost. Jak uvádí Šucha a kol. (2013) vytvořil Larson (1996) typologii, jež obsahuje pět typů agresivních řidičů. Jedná se o:

- Závodník – tento typ řidiče se snaží co nejrychleji dorazit do cíle a pokud je mu v tom bráněno, snadno se rozčílí.
- Soutěžící agresor – jeho hlavním motivem je soutěžení s ostatními řidiči, snaží se je překonávat a zvyšovat si tím sebevědomí.
- Pasivní agresor – záměrně brání ostatním v jejich jízdním záměru, například zabraňuje předjíždění nebo připojování do jízdního pruhu, čímž útočí na jejich sebevědomí.
- Narcista – dodržuje striktně pravidla jízdy a je podrážděný, když ostatní neřídí podle stejných zásad.
- Strážce – považuje se za morálního soudce ostatních řidičů a snaží se je trestat za jakýkoliv přestupek nebo chybu.²⁰

S tímto rozdělením souhlasí i autorka Zuzana Lisá, která považuje toto rozdělení za poměrně přesné a vystihuje a popisuje chování řidičů a je možné jej aplikovat i na řidiče v České republice. Autorka jej tedy považuje za základní.²¹

2.3 Agresivita v silničním provozu a silniční hněv

Zatímco předchozí text obecně vymezil pojem osobnosti a rizikových rysů, tato kapitola se detailně zaměří na jeden z nejzávažnějších a nejdiskutovanějších projevů rizikového chování v dopravě – agresivitu. Postupně budou vymezeny základní pojmy, jako je agrese a agresivita, a jejich specifické formy, tedy agresivní jízda a její nejzávažnější podoba, silniční hněv alias *road rage*.

2.3.1 Pojmy agrese, agresivita a jejich formy

Podle Jana Poněšitského se agrese většinou definuje jako psychologická síla, jejímž cílem je poškození jiných osob, věcí nebo sebe samého. Z psychologického hlediska je však vnímána jako vrozená a eticky neutrální vlastnost, která slouží k adaptaci a přežití, například při obraně nebo sebezprosažení. Autor zdůrazňuje především, že

²⁰ ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M. a ČERNOCHOVÁ, D. *Dopravní psychologie pro praxi: Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. s. 64-65. ISBN 978-80-247-4113-0.

²¹ LISÁ, Z. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Praha: Wolters Kluwer, 2011. s. 2. ISBN 978-80-7357-615-8.

samotné slovo agrese je abstrakcí, která zastřešuje širokou škálu vnitřních stavů, jako jsou vztek či nepřátelství a zároveň se i jedná o samotné škodlivé chování. Ačkoliv je agrese vnímána převážně negativně, autor dodává, že může být využita i ve službách spravedlnosti, a to například v boji proti bezpráví.²²

Na tuto myšlenku navazuje Jan Svoboda, který agresi rovněž nepovažuje za nic mimořádného, ale za logický projev vitální síly. Podle něj má agrese významné funkce, které naplňují záměr jedince, přičemž nejčastějším cílem je snaha posunout hranice a rozšířit vlastní psychické či fyzické teritorium vlivu. Toto chování je však přirozeně zdrojem konfliktů.²³

Zde je důležité si neplést pojmy mezi agresivitou a agresi. Agresivita je, jak již víme spíše vlastnost, osobnostní rys, který zvyšuje pravděpodobnost, že člověk projeví agresi. Kdežto agrese, je konkrétní jednání, útočení na lidi a jejich ponižování.²⁴

Pro lepší pochopení agresivního chování v dopravě je klíčové rozlišovat jeho dvě základní formy. Jak uvádí Šucha a kol., dopravní psychologie často pracuje s dělením na agresi emocionální (hostilní) a instrumentální. V případě emocionální agrese je hlavním motivem silný negativní prožitek, typicky hněv a samotný akt (např. vulgární gesto) je cílem, nikoliv prostředkem. Naopak instrumentální agrese je chladně kalkulovaná a slouží jako nástroj k dosažení jiného cíle, například k vynucení si rychlejší jízdy. Autoři dále doplňují, že instrumentální agrese může vznikat a upevňovat se na základně předchozího úspěchu.²⁵

2.3.2 Agresivní jízda

V dopravě se agrese především spojuje s agresivní jízdou. Agresivní jízda není chápána jako jeden izolovaný projev, ale spíše jako komplexní styl řízení, který se skládá z více rizikových manévrů. Tuto definici podporuje i americký Národní úřad pro bezpečnost silničního provozu, který agresivní jízdu vymezuje jako sérii po sobě jdoucích dopravních přestupků. Mezi typické příklady takového chování patří výrazné

²² PONĚŠITSKÝ, J. *Agrese, násilí a psychologie moci v životě i v procesu psychoterapie*. Praha: TRITON, 2010. s. 17. ISBN 978-80-7387-378-3.

²³ SVOBODA, J. *Agrese a agresivita v předškolním a mladším školním věku*. Praha: Portál, 2014. s. 40. ISBN 978-80-262-0603-3.

²⁴ HLAVINKA, P. *Psychologie pro právníky: vybraná témata a disciplíny*. Praha: Leges, 2018. s. 92. ISBN 978-80-7502-262-2.

²⁵ ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M. a ČERNOCHOVÁ, D. *Dopravní psychologie pro praxi: Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. s. 73-74. ISBN 978-80-247-4113-0.

překračování povolené rychlosti, nebezpečné a časté změny jízdních pruhů, nesprávné předjíždění či nedodržování bezpečné vzdálenosti. Obecně lze tedy agresivní jízdu definovat jako způsob řízení, který vědomě porušuje normy bezpečného chování a vystavuje ostatní účastníky provozu zbytečnému nebezpečí.²⁶

2.3.3 Silniční hněv

Zatímco agresivní jízda popisuje tento obecný rizikový a bezohledný styl řízení, existuje ještě specifičtější a intenzivnější projev agrese, který je charakteristický silným hněvem a přímou konfrontací s ostatními řidiči. Tento fenomén je znám jako silniční hněv.

Silniční hněv, známý pod anglickým termínem *road rage*, je vnímán jako moderní společenský a kriminologický fenomén. K jeho projevům dochází typicky při konfliktu dvou řidičů, z nichž každý je přesvědčen o své vlastní pravdě. Tyto spory mohou eskalovat až do extrémní, život ohrožující agrese mezi cizími lidmi, přičemž původní dopravní situace slouží pouze jako spouštěč.²⁷

Agresivita a silniční hněv jsou závažnými a viditelnými projevy rizikového chování v dopravě. Pro komplexní pochopení je však nezbytné analyzovat i osobnostní rysy, které mohou být spouštěčem. Často se totiž nejedná o promyšlené jednání, ale o okamžitou a nedostatečně kontrolovanou reakci. Právě proto se následující kapitola zaměřuje na dva klíčové faktory, které se na této nedostatečné seberegulaci podílejí. Jedná se o impulzivitu a tendenci k vyhledávání vzrušení.

2.4 Impulzivita a vyhledávání vzrušení

Jak naznačuje závěr předchozí kapitoly, viditelné projevy rizikového chování, jako je agresivita, jsou často úzce spjaty s hlubšími osobnostními rysy řidiče. Mezi nejvýznamnější a nejčastěji zkoumané faktory v dopravní psychologii v tomto kontextu patří právě impulzivita a tendence k vyhledávání vzrušení známý též pod anglickým názvem jako *sensation seeking*.

Tato kapitola se proto zaměřuje na teoretické vymezení obou těchto konstruktů. Nejprve je analyzována impulzivita jako sklon k neuváženému jednání, následně je

²⁶ ŠUCHA, M. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme?*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2020. s. 120. ISBN 978-80-7422-726-4.

²⁷ ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. s. 102. ISBN 978-80-244-2375-3.

pozornost věnována vyhledávání vzrušení jako touze po nových a intenzivních zážitcích. V závěru je pak rozebrán jejich vzájemný vztah a součinnost, která představuje obzvláště rizikovou kombinaci pro bezpečnost silničního provozu.

2.4.1 Vymezení Impulzivity

Impulzivita je považována za relativně stálý osobnostní rys, který se projevuje sklonem k neplánovanému a nedomyšlenému jednání. Podle Americké psychologické asociace (2006, citováno v Dolejš & Orel, 2017) se projevuje nerozvážným chováním, přičemž jedinec před samotným aktem neanalyzuje jeho možné negativní důsledky. Zuckerman a Kuhlman (2000, citováno v Dolejš & Orel, 2017) ji popisují jako tendenci rychle reagovat na potenciální odměnu bez ohledu na možný trest. V podobném duchu hovoří i Kalina a kol. (2015, citováno v Dolejš & Orel, 2017), kteří uvádějí, že impulzivní lidé upřednostňují malou a okamžitou odměnu před větší, ale opožděnou. Impulzivita je úzce propojena s dalšími psychologickými fenomény. Eysenck a Eysencková (1985, citováno v Dolejš & Orel, 2017) ji chápají, jako součást širšího rysu zahrnujícího riskování a vyhledávání vzrušení. Řada studií potvrzuje, že impulzivita je jedním z klíčových prediktorů rizikového chování. Výzkumy ji dávají do souvislosti s rizikovými aktivitami, jako jsou krádeže, vandalismus či užívání drog (Dolejš & Skopal, 2016, citováno v Dolejš & Orel, 2017).²⁸

V kontextu silničního provozu se impulzivita projevuje celou řadou nebezpečných jednání. Impulzivní řidiči mají tendenci k náhlým a neplánovaným manévřům, jako jsou nebezpečné změny jízdních pruhů, riskantní předjíždění na základě náhlého popudu. Právě tato neschopnost zvážit důsledky svého jednání činí z impulzivity významný faktor rizikového chování za volantem.

2.4.2 Vyhledávání vzrušení

Vyhledávání vzrušení (*sensation seeking*) je osobnostní rys, který Zuckerman definuje jako tendenci vyhledávat nové, komplexní a intenzivní zážitky bez ohledu na možná fyzická, sociální či právní rizika.²⁹ Lidé s vysokou mírou této vlastnosti tedy aktivně vyhledávají proměnlivé a komplikované situace, které jim přináší silné podněty.

²⁸ DOLEJŠ, M., OREL M., *Rizikové chování u adolescentů a impulzivita jako prediktor tohoto chování*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2017. s 25-26., ISBN 978-80-244-5252-4.

²⁹ ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. s 77. ISBN 978-80-244-2375-3.

Tento rys lze blíže charakterizovat pomocí čtyř hlavních složek (Rosenbloom, 2003, citováno v Šucha a kol.):

- Vyhledávání vzrušení a dobrodružství (přitažlivost k napětí a strachu).
- Vyhledávání zkušeností (snaha podstoupit netradiční a nové zážitky).
- Ztráta zábran. (disinhibice).
- Choulostivost na nudu (netolerance vůči opakujícím se událostem a lidem).³⁰

V kontextu dopravy je tato tendence považována za významný faktor ovlivňující bezpečnost. Projevuje se především touhou po tzv. adrenalinové jízdě, která řidiči přináší intenzivní stimulaci. Mezi konkrétní projevy patří zejména nadměrná rychlost a riskantní, „bravurní“ předjíždění.³¹

Tento sklon k riziku se navíc často neomezuje pouze na řízení; jedinci s vysokou mírou vyhledávání vzrušení mají častěji sklony ke kouření, konzumaci alkoholu, drog nebo jsou přitahováni profesemi s vysokou mírou stresu.³²

Silniční doprava se tak pro některé jedince, zejména mladé muže, může stát snadno dostupným prostředím pro uspokojení této osobnostní potřeby.³³

2.4.3 Vztah impulzivity a vyhledávání vzrušení

Ačkoliv jsou impulzivita a vyhledávání vzrušení samostatné osobnostní rysy, řada výzkumů poukazuje na jejich úzký vzájemný vztah a součinnost. Předpokládá se, že jejich kombinace představuje obzvláště rizikový faktor pro vznik rizikového chování. Zatímco vysoká míra vyhledávání vzrušení může jedince motivovat k účasti v nebezpečných a vzrušujících situacích, vysoká míra impulzivity zároveň oslabuje kontrolu a schopnost zvážit negativní následky takového jednání. Právě tato synergie, kdy touha po zážitku není korigována dostatečnou seberegulací, pak může vést k agresivnímu či jinak rizikovému stylu jízdy.³⁴

³⁰ ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M. a ČERNOCHOVÁ, D. *Dopravní psychologie pro praxi: Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. s 71. ISBN 978-80-247-4113-0.

³¹ ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. s 77-78. ISBN 978-80-244-2375-3.

³² LISÁ, Z. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Praha: Wolters Kluwer, 2011. s. 12. ISBN 978-80-7357-615-8.

³³ ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. s 78. ISBN 978-80-244-2375-3.

³⁴ DOLEJŠ, M., OREL M., *Rizikové chování u adolescentů a impulzivita jako prediktor tohoto chování*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2017. s 25-26., ISBN 978-80-244-5252-4.

2.5 Rizikové chování v dopravě

Předchozí kapitoly se věnovaly analýze vnitřních osobnostních rysů, jako jsou agresivita, impulzivita a vyhledávání vzrušení, které tvoří psychologické podhoubí pro nebezpečné jednání. Nyní je čas přesunout pozornost od těchto vnitřních předpokladů k jejich viditelným projevům v reálném provozu. Následující kapitola se proto bude detailně zabývat samotným rizikovým chováním v dopravě, jeho definicí, typologií a konkrétními příklady.

2.5.1 Definice a formy rizikového chování v dopravě

Podle Matúše Šuchy (2020), lze rizikové chování v dopravě definovat jako jakékoliv jednání řidiče, které objektivně a významně zvyšuje pravděpodobnost vzniku dopravní nehody. Nejedná se přitom o jeden specifický projev, ale o celou škálu chování, které se navíc může prolínat a kombinovat. Odborná literatura se však shoduje na několika klíčových oblastech, které jsou pro bezpečnost silničního provozu považovány za nejzávažnější.

Mezi tyto hlavní kategorie rizikového chování patří především:

- Nepřiměřená a nedovolená rychlost, která je jedním z nejčastějších přestupků a zásadně zkracuje čas řidiče potřebný k reakci na neočekávanou událost.
- Řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, jež prokazatelně snižuje schopnost koncentrace, zhoršuje úsudek a zpomaluje motorické reakce.
- Nepoužívání bezpečnostních pásů a zádržných systémů, které sice nehodu přímo nezpůsobí, ale dramaticky zvyšuje závažnost jejích následků pro posádku vozidla.
- Nerespektování dopravních předpisů, jako je jízda na červený signál nebo nedání přednosti v jízdě, což představuje vědomé ignorování zavedených pravidel bezpečnosti.

Kromě těchto hlavních přestupků se do rizikového chování řadí i další významné faktory. Jedná se jednak o další projevy viditelného chování, jako je agresivní jízda či nevěnování se řízení (rozptýlení), a jednak o vnitřní psychické stavy řidiče. Právě únava,

stres, úzkost a zlost jsou často těmi spouštěči, které vedou k výše popsanému rizikovému jednání na silnici.³⁵

2.5.2 Chyby a přestupky

Ačkoliv předchozí text vymezil, co je považováno za rizikové chování, pro detailnější porozumění je nezbytné se zabývat i otázkou, proč k takovému chování dochází. Každé rizikové chování totiž není stejné, je důležité, jestli pochází z prosté nepozornosti anebo je výsledkem vědomého rozhodnutí. Právě proto dopravní psychologie, zejména na práci Jamese Reasona, rozlišuje mezi dvěma základními kategoriemi selhání, a to jest mezi neúmyslnými chybami a vědomými přestupky.

Do kategorie neúmyslných selhání lze zařadit i instinktivní reakce v krizových situacích. Vlivem úleku se řidič může křečovitě zapřít o volant a pedály namísto provedení nutného úhybného manévru, přičemž toto ochromení může přetrvávat. Naopak v jiných případech stresová situace stimuluje organismus k mimořádnému výkonu a rychlejší reakci. Schopnost adekvátní reakce je však vždy negativně ovlivněna únavou či rozptýlenou pozorností.³⁶

Z práce Jamese Reasona vychází jeden z nejznámějších nástrojů pro měření rizikového chování a je jím dotazník řidičského chování (*The Manchester Driver Behaviour Questionnaire*) zkráceně DBQ. Původně byl tento dotazník vyvinut především jako nástroj pro rozlišení mezi neúmyslnými chybami a vědomými přestupky řidičů.³⁷

2.5.3 Vybrané formy rizikového chování na silnici

Postoje řidičů a jejich formování. V návaznosti na teoretické rozlišení chyb a přestupků se tato kapitola zaměřuje na konkrétní projevy rizikového chování, především z kategorie vědomých přestupků, které jsou v dopravním prostředí nejčastější a nejnebezpečnější.

- Překračování povolené rychlosti – rychlost jízdy je považována za nejzásadnější faktor ovlivňující bezpečnost silničního provozu. Má přímý vliv

³⁵ ŠUCHA, M. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme?* Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2020. s. 204. ISBN 978-80-7422-726-4.

³⁶ HOSKOVEC, J. *Psychologie*. Praha: Triton, 2002. s. 78. ISBN 80-7254-219-2.

³⁷ ŠUCHA, M., et al. Standardizace Dotazníku řidičského chování (DBQ) v České republice. *Československá psychologie* [online]. 2019, 63(3), 1–328 [cit. 2026-02-02]. ISSN 0004-962X. Dostupné z: <https://kramerius.lib.cas.cz/view/uuid:8c4025b0-01d1-4953-9b7f-c0f85752318e?article=uuid:dc1732b5-0b54-4af7-9848-0eca4b8d9e4a>

jak na pravděpodobnost vzniku dopravní nehody, tak na závažnost jejích následků. Platí obecná úměra, že s rostoucí rychlostí se zvyšuje riziko nehody i potenciální újma na zdraví či majetku. Rychlost má rovněž negativní dopady na životní prostředí, což je však často vnímáno jako problém celé společnosti, nikoli jednotlivce. Naopak pozitivní aspekty rychlé jízdy, jako je úspora času nebo samotný prožitek, vnímá řidič bezprostředně. Přestože se překračování povolené rychlosti dopouští většina řidičů, výrazné překročení limitu (o více než 20 km/h) je typické pro menší část řidičské populace, odhadovanou přibližně na 15 %. Tato hodnota je důležitá, pokud mluvíme o překročení rychlosti do 20 km/h hovoříme o mírnějším překračování rychlostního limitu, kdežto nad tuhle hodnotu se jedná většinou o agresivní jízdu.³⁸

- Agresivní styl jízdy – jedná se o způsob řízení, který výrazně překračuje běžné normy bezpečného chování a přímo ohrožuje ostatní účastníky provozu. Může být motivována snahou získat výhodu nad ostatními řidiči, ale často zahrnuje i projevy zlosti za volantem. Typicky se jedná o kombinaci více dopravních přestupků, které narušují bezpečnostní prostor druhých. Mezi nejčastější příklady patří jízda výrazně vyšší rychlostí než okolní provoz, jízda v těsném závěsu, riskantní přejíždění mezi pruhy a jízda na červený signál. Základním postupem, jak takovému jednání předcházet, je důsledná kontrola dodržování dopravních předpisů a postihování jejich porušení.³⁹
- Nevěnování se pozornosti řízení – tento jev lze popsat distrakcí a nepozorností. Distrakce nastává, když je pozornost řidiče narušena podněty, které přímo nesouvisí s řízením vozidla. Pozornost je tak odvedena od primární činnosti (řízení) k činnosti sekundární. To vede ke zpožděnému rozpoznávání důležitých dopravních informací, prodloužení reakčního času a snížení připravenosti reagovat, což významně zvyšuje riziko vzniku kolizní situace nebo dopravní nehody. Mezi nejčastější příčiny distrakce patří konzumace jídla a pití, komunikace se spolujezdci, obsluha rádia, kouření a zejména používání mobilního telefonu. Používání mobilního telefonu za jízdy je v současnosti velmi rozšířeným a nebezpečným jevem, který silně narušuje soustředění. Z hlediska bezpečnosti přitom není zásadní rozdíl mezi

³⁸ ŠUCHA, M. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme?* Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2020. s. 205-206, 215. ISBN 978-80-7422-726-4.

³⁹ ŠUCHA, M. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme?* Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2020. s. 214-215. ISBN 978-80-7422-726-4.

držením telefonu v ruce a používáním hands-free sady. Ačkoliv má řidič volné ruce, jeho kognitivní pozornost je stále věnována hovoru, což negativně ovlivňuje jeho schopnost vnímat a reagovat na dopravní situaci.⁴⁰

- Nepozornost při řízení je rovněž běžným jevem, který se často pojí s únavou. Únava je přitom podceňovaným problémem, zvláště u profesionálních řidičů, kde podle výzkumů představuje druhou nejčastější příčinu nehod nákladních vozidel (hned po nepřiměřené rychlosti). Odhaduje se, že nepozornost řidiče se podílí až na 16 % všech smrtelných dopravních nehod, přičemž skutečný dopad může být ještě vyšší. Důvodem je obtížnost prokázání rozptýlení pozornosti těsně před nehodou a neochota řidičů přiznat, že se plně nevěnovali řízení. Jak nepozornost, tak únava jsou přitom často důsledkem životního stylu a rozhodnutí řidiče.⁴¹
- Řízení pod vlivem návykových látek případně drog – užívání alkoholu či jiných drog před jízdou nebo během ní představuje závažné riziko, protože tyto látky mění vnímání, chování a reakční schopnosti člověka. Nehody způsobené intoxikovanými řidiči jsou často spojeny s nepřiměřenou rychlostí a tendencí riskovat, přičemž k nim dochází častěji v noci, o víkendech a dnech volna.⁴²

Alkohol je psychotropní látka, která narušuje chemickou rovnováhu mozku, což se projevuje změnami psychických funkcí. Obzvláště negativně ovlivňuje zrakové vnímání a paměť. Experiment provedený ve Švédsku na profesionálních řidičích ukázal, že i po konzumaci dvou desetistupňových piv se jejich řidičské schopnosti zhoršily o třetinu. Alkohol zhoršuje výkon řidiče už v malém množství, i když si to dotyčný často neuvědomuje. Zvyšuje sice pocit sebevědomí a odvahy, ale zároveň snižuje sebekontrolu, zhoršuje koncentraci a motorické schopnosti a odstraňuje zábrany. Řidič pod vlivem alkoholu má větší sklony k soutěživosti, riskantnímu předjíždění a nerespektování dopravních předpisů.⁴³

⁴⁰ HAMERNÍKOVÁ, V. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Brno: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotních oborů, 2010. s. 55-56. ISBN 978-80-7013-517-4.

⁴¹ ŠUCHA, M. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme?* Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2020. s. 223-225. ISBN 978-80-7422-726-4.

⁴² HAMERNÍKOVÁ, V. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Brno: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotních oborů, 2010. s. 102-103. ISBN 978-80-7013-517-4.

⁴³ HAMERNÍKOVÁ, V. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Brno: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotních oborů, 2010. s. 103. ISBN 978-80-7013-517-4.

Podobně nebezpečné je řízení pod vlivem ilegálních drog, které jsou dnes snadno dostupné. Jejich účinky mohou přetrvávat i několik týdnů po posledním užití. Různé látky ovlivňují řidiče specifickým způsobem. Například tlumivé léky a opiáty snižují bdělost a prodlužují reakční dobu. Marihuana a hašiš zhoršují krátkodobou paměť a také prodlužují reakční čas, přičemž negativní vliv na řízení může trvat 10 až 24 hodin. Stimulanty jako pervitin mají dvoufázový účinek – po počáteční aktivaci následuje hluboký útlum, kdy řidič může za volantem usnout. U kokainu je vliv značně individuální, ale rovněž působí dvoufázově; řidič má sice zostřené smysly, ale ztrácí schopnost rozlišit podstatné informace od nepodstatných.⁴⁴

2.6 Věkové faktory v řízení

Vedle relativně stabilních osobnostních rysů, kterým byla věnována pozornost v předchozích kapitolách, hraje významnou roli v chování za volantem také věk řidiče. Nejedná se pouze o demografický údaj, ale o faktor spojený s úrovní řidičských zkušeností, biologickým vývojem a specifickými psychosociálními vlivy.

Ačkoli hlavním cílem dopravy není podpora veřejného zdraví, aspekty jako dostupnost, ochrana životního prostředí a rovný přístup mohou k jeho podpoře přispět. Zejména pro starší lidi je kvalita života silně spjata s mírou jejich mobility.⁴⁵ Z hlediska dopravních nehod máme dvě nejrizikovější skupiny řidičů. A těmi jsou mladí řidiči ve věku 18 až 24 let a řidiči senioři.⁴⁶

Tato kapitola se proto zaměřuje na detailnější analýzu specifík a rizikových faktorů spojených s těmito dvěma klíčovými věkovými kategoriemi.

2.6.1 Mladí řidiči

Řidiči ve věku 16–24 let jsou celosvětově nadměrně zastoupeni ve statistikách dopravních nehod a úmrtí. Představují vyšší riziko nejen pro sebe, ale i pro své spolujezdce a ostatní účastníky silničního provozu. Tento problém způsobuje značné sociální a ekonomické náklady jednotlivcům, rodinám i celé společnosti. Úmrtnost mladých mužů za volantem je výrazně vyšší než u mladých žen, často až trojnásobně, a to

⁴⁴ HAMERNÍKOVÁ, V. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Brno: Národní centrum ošetrovatelství a nelékařských zdravotních oborů, 2010. s. 104. ISBN 978-80-7013-517-4.

⁴⁵ UNDERWOOD, G. (ed.). *Traffic and Transport Psychology: Theory and Application*. London: Routledge, 2005. s. 80. ISBN 978-0-415-48530-5.

⁴⁶ ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M. a ČERNOCHOVÁ, D. *Dopravní psychologie pro praxi: Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. s. 144. ISBN 978-80-247-4113-0.

i po zohlednění faktu, že muži obecně najezdí více kilometrů. Data z Nizozemska, Švédska a Velké Británie navíc ukazují, že relativní riziko mladých mužů oproti starším řidičům v posledním desetiletí výrazně vzrostlo. Ať už se zohlední počet najetých kilometrů nebo ne, vysoká míra nehodovosti a zranění u mladých, začínajících řidičů mužského pohlaví představuje závažný problém veřejného zdraví.⁴⁷

Mladí řidiči mají nejvíce nehod v noci a o víkendech, když vezou pasažéry podobného věku, a často je příčinou nepřiměřená rychlost. Klíčovými faktory u nehod mladých řidičů a jejich následků zůstávají alkohol a nepoužívání bezpečnostních pásů. Řízení pod vlivem drog, zejména marihuany (zvláště v kombinaci s alkoholem a u pravidelných uživatelů), je na vzestupu, obzvláště u mladých mužů. Mladí řidiči jsou také nadměrně zastoupeni u nehod jednoho vozidla, nehod způsobených ztrátou kontroly nad vozidlem a u nehod při odbočování přes protijedoucí pruh.⁴⁸

Mladí řidiči často nepřizpůsobují styl jízdy aktuálním dopravním podmínkám a jejich reakce mohou být silně ovlivněny emocemi. K rizikovým faktorům patří i to, že někdy řídí jen pro zábavu a snadněji podléhají vlivu spolujezdců stejného věku. Začínající řidiči navíc nemají plně zautomatizované základní řidičské dovednosti, což jim ztěžuje správnou interpretaci dopravních informací a zaměření pozornosti na potenciální nebezpečí. Samotné řešení běžných dopravních situací u nich vyžaduje více mentální kapacity než u zkušenějších řidičů.⁴⁹

V zahraničí se jako efektivní opatření pro začínající řidiče osvědčily různé formy řidičských průkazů na zkoušku. Konkrétní pravidla se sice liší stát od státu, ale často zahrnují povinnost složit doplňující zkoušky po určité době, přísnější postihy za dopravní přestupky nebo nižší povolenou rychlost pro nové řidiče. Kromě formálních opatření hraje v prevenci nehodovosti mladých řidičů významnou roli také výchova v rodině. Vlastní příklad rodičů či starších sourozenců a jejich postoj k dodržování dopravních pravidel mohou zásadně ovlivnit budoucí chování začínajícího řidiče v provozu.⁵⁰

⁴⁷ OECD/ITF. *Young drivers: The road to safety* [online]. s 13. Paříž: OECD Publishing, 2006 [cit. 2025-07-30]. Dostupné z: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/06young.pdf>.

⁴⁸ OECD/ITF. *Young drivers: The road to safety* [online]. s 14. Paříž: OECD Publishing, 2006 [cit. 2025-07-30]. Dostupné z: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/06young.pdf>.

⁴⁹ ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M. a ČERNOCHOVÁ, D. *Dopravní psychologie pro praxi: Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. s 145. ISBN 978-80-247-4113-0.

⁵⁰ ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M. a ČERNOCHOVÁ, D. *Dopravní psychologie pro praxi: Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. s 145. ISBN 978-80-247-4113-0.

2.6.2 Zkušeni řidiči

Chování zkušených neboli starších řidičů za volantem se liší od mladších věkových skupin. Na jedné straně méně často porušují rychlostní limity, na straně druhé se však častěji dopouštějí chyb na křižovatkách a mohou se u nich vyskytnout i závažné přestupky, jako je jízda bez platného oprávnění nebo pod vlivem alkoholu. Zatímco nehody mladších řidičů jsou primárně spojeny s rychlostí a neukázněností, u starších řidičů bývají příčinou spíše zhoršení kognitivních funkcí či jiné zdravotní obtíže. Důležité je zdůraznit, že samotný věk automaticky nezhoršuje řidičský výkon, ale jsou to spíše tělesné a psychické změny spojené se stárnutím, které mohou schopnost řídit ovlivnit. Starší lidé jsou navíc při nehodě vystaveni vyššímu riziku úmrtí v důsledku zranění než mladší účastníci.⁵¹

S přibývajícím věkem se fyzické i duševní schopnosti řidičů mění, což ovlivňuje jejich chování i míru rizika. Současný dopravní systém, včetně značení, řízení dopravy či designu vozidel, však často nezohledňuje specifické potřeby této věkové skupiny. Obecným cílem by mělo být umožnit starším řidičům zachovat si co nejvyšší míru mobility, avšak způsobem, který je bezpečný pro ně samotné i pro ostatní účastníky provozu. K dosažení tohoto cíle je efektivní starší řidiče vzdělávat a vést k sebereflexi ohledně jejich schopností a limitů, podporovat zdokonalování jejich dovedností a motivovat je k tomu, aby řídili pouze za podmínek, kdy se cítí bezpečně.⁵²

⁵¹ HAMERNÍKOVÁ, V. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Brno: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotních oborů, 2010. s. 94-95. ISBN 978-80-7013-517-4.

⁵² ŠUCHA, M. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme?* Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2020. s. 229-230. ISBN 978-80-7422-726-4.

3 Právní rámec a nástroje prevence v České republice

Předchozí kapitola detailně analyzovala vnitřní psychologické faktory a demografické charakteristiky, jako je věk, které ovlivňují chování řidičů a mohou přispívat ke vzniku rizikových situací v silničním provozu. Samotné pochopení těchto individuálních predispozic však pro zajištění bezpečnosti nestačí. Je nezbytné, aby existoval vnější rámec pravidel a nástrojů, který rizikové chování reguluje, postihuje a snaží se mu předcházet.

Tato kapitola se proto zaměřuje na právní úpravu a preventivní opatření platná v České republice. Nejprve je představen klíčový legislativní rámec, který definuje práva a povinnosti účastníků silničního provozu. Následně bude pozornost věnována represivním nástrojům, jako je bodový systém a systém sankcí, jejichž cílem je postihovat nežádoucí chování. V závěru kapitola představí preventivní programy a kampaně, které se snaží působit na řidiče prostřednictvím osvěty a vzdělávání. Cílem je poskytnout komplexní přehled nástrojů, jejichž vnímaná efektivita bude následně zkoumána v praktické části této práce.

3.1 Klíčová legislativa v oblasti bezpečnosti silničního provozu

Pro zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v České republice existuje soubor právních norem, které definují pravidla chování a odpovědnost všech účastníků. Tento legislativní rámec tvoří základ pro prevenci dopravních nehod a postih rizikového jednání.

Základním pilířem právní úpravy je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (známý jako zákon o silničním provozu). Tento předpis komplexně stanovuje práva a povinnosti řidičů, chodců, cyklistů a dalších účastníků provozu. Upravuje pravidla jízdy, definuje dopravní značení a signalizaci, řeší podmínky pro získání a udržení řidičského oprávnění a vymezuje skutkové podstaty dopravních přestupků a sankce za ně. Tímto zákonem jsou definována základní „pravidla hry“ na silnicích, jejichž dodržování je klíčové pro prevenci nehodovosti.

Na Zákon o silničním provozu navazují další právní normy, které ho doplňují nebo upravují specifické oblasti. Mezi nejdůležitější patří například zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, který řeší technickou způsobilost vozidel, nebo zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, který postihuje

nejzávažnější dopravní delikty jako trestné činy (např. ohrožení pod vlivem návykové látky, usmrcení z nedbalosti).

3.2 Represivní nástroje a jejich účel

Zatímco předchozí kapitola vymezila základní legislativní rámec, který definuje samotná „pravidla hry“ v silničním provozu, tato kapitola se zaměřuje na mechanismy jejich vymáhání. Samotná existence pravidel by nestačila k zajištění jejich dodržování, pokud by jejich porušování nebylo spojeno s jasně definovanými následky.

K tomu slouží právě represivní nástroje, jejichž hlavním účelem je postihovat nežádoucí chování a zároveň odrazovat ostatní řidiče od jeho páchání. Represivní nástroje, které uplatňujeme v dopravě jsou: finanční sankce (pokuty), zákaz činnosti (odebrání řidičského průkazu), trestněprávní postih (trestné činy) a velmi důležitým a systematickým nástrojem v České republice je bodový systém, kterému se věnuje následující podkapitola.

„V reálném provozu na dodržování pravidel silničního provozu dohlíží zejména PČR a obecní policie. Vysoká míra dohledu v silničním provozu je klíčová z pohledu snižování počtu dopravních nehod.“⁵³

3.2.1 Bodový systém

Praxe a výzkumy z vyspělých evropských států ukazují, že samotné pokuty nejsou dostatečně efektivním preventivním nástrojem. Z tohoto důvodu zavedlo mnoho evropských států bodový systém, jehož základním principem je odebrání řidičského oprávnění řidičům, kteří se opakovaně dopouštějí přestupků. V Evropě existují dvě hlavní varianty: systém odečítací (např. Francie), kde řidič začíná s plným počtem bodů a o body přichází, a systém přičítací (např. Polsko), kde řidič začíná s nulou a body za přestupky sbírá. Každý systém pracuje se seznamem přestupků, které jsou dle závažnosti ohodnoceny příslušným počtem bodů, přičemž po dosažení stanovené hranice následuje sankce v podobě odebrání oprávnění.⁵⁴

⁵³ MINISTERSTVO DOPRAVY. *Strategie BESIP 2021-2030* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2020. s. 26. [cit. 2025-11-11]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>

⁵⁴ HAMERNÍKOVÁ, V. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Brno: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotních oborů, 2010. s. 110. ISBN 978-80-7013-517-4.

V České republice byl bodový systém zaveden novelou zákona č. 361/2000 Sb., (Zákon o silničním provozu) s účinností od 1. července 2006. Jeho implementace byla součástí Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Český systém je přičítající – po dosažení 12 bodů přichází řidič na jeden rok o řidičské oprávnění. Pro jeho opětovné získání musí úspěšně složit zkoušku z odborné způsobilosti. Systém má i motivační prvek, pokud řidič po dobu 12 po sobě jdoucích měsíců nespáchá žádný bodovaný přestupek, odečítají se mu 4 body z celkového počtu. Evidenci bodů vede příslušný obecní úřad, který však nemá povinnost řidiče o stavu jeho konta aktivně informovat dříve, než dosáhne plného počtu 12 bodů. Dle novely platné od 1. ledna 2024 jsou přestupky v České republice rozděleny podle závažnosti do tří kategorií a ohodnoceny 2, 4 nebo 6 body. Před touto novelou bylo bodové rozmezí 1 až 7 bodů.⁵⁵

3.2.2 Finanční sankce a zákaz činnosti

Narozdíl od bodového systému, který se dá označit za nástroj evidenční a dlouhodobý, finanční sankce a zákaz činnosti jsou hlavními nástroji přímé represe.

Zákon o silničním provozu (§ 125c) definuje širokou škálu přestupků, od řízení pod vlivem alkoholu přes překročení rychlosti až po telefonování za jízdy. Za tyto přestupky se ukládají především dvě hlavní sankce: pokuta (v rozmezí přibližně 1 000 Kč až 75 000 Kč) a zákaz činnosti (řízení motorových vozidel), obvykle v délce od jednoho měsíce do dvou let. Zákaz činnosti je přitom považován za zvláště citelný postih. U některých závažných přestupků, jako je řízení pod vlivem alkoholu nebo výrazné překročení rychlosti, je jeho uložení povinné.⁵⁶

Zatímco pokuta představuje především finanční postih, zákaz činnosti je vážnějším zásahem do osobnostní i majetkové sféry řidiče. Jeho hlavním účelem je zabránit pachateli v dalším páchání protiprávní činnosti. Jak uvádí judikatura Nejvyššího správního soudu, tento trest má funkci represivní (omezující) a zároveň výchovnou, protože má vést pachatele k tomu, aby se nedopustil recidivy, a působí i preventivně na ostatní. Tuto sankci lze uložit pouze tehdy, pokud to stanoví zvláštní zákon a přestupek byl spáchán při výkonu dané činnosti nebo v přímé souvislosti s ní (např. při řízení vozidla). Zákonem, kde se tento trest uplatňuje nejčastěji, je právě Zákon o silničním

⁵⁵ HAMERNÍKOVÁ, V. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Brno: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotních oborů, 2010. s. 110-111. ISBN 978-80-7013-517-4.

⁵⁶ MARTINKOVÁ, J. *Sankce za dopravní přestupky*. Akmartinkova.cz [online]. 22.02.2023 [cit. 2025-11-11]. Dostupné z: <https://www.akmartinkova.cz/1/sankce-za-dopravni-prestupky/>

provozu. Je důležité rozlišovat, zda zákon dává správnímu orgánu možnost volby (používá výraz „lze uložit“), nebo zda je uložení trestu povinné. Právě u závažných dopravních přestupků Zákon o silničním provozu často používá výraz „se uloží“, což znamená, že správní orgán nemá na výběr a trest zákazu činnosti uložit musí. Jako okamžité opatření ještě před finálním rozhodnutím může také policista zadržet řidičský průkaz přímo na místě, a to u podezření ze spáchání závažných přestupků, jako je řízení pod vlivem alkoholu nebo výrazné překročení rychlosti (v obci o 40 km/h a více). Po uplynutí poloviny doby trestu může řidič požádat o upuštění od zbytku výkonu trestu, pokud prokázal, že to již není nutné (např. řádným způsobem života). O vrácení řidičského oprávnění však musí aktivně žádat a často musí splnit i další podmínky, jako je přezkoušení nebo dopravně psychologický pohovor. Samotné vykonávání činnosti v době zákazu (tedy řízení bez oprávnění) je pak posuzováno jako trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí.⁵⁷

3.2.3 Principy ukládání sankcí za přestupky

Právní rámec pro postihování přestupků, včetně těch dopravních, definuje zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Tento předpis stanovuje škálu možných sankcí, které lze za protiprávní jednání uložit. Pro dopravní přestupky jsou relevantní zejména: Napomenutí. Pokuta. Zákaz činnosti (typicky zákaz řízení motorových vozidel). Propadnutí věci (např. antiradaru).⁵⁸

Zákon umožňuje tyto sankce ukládat buď samostatně, nebo je v určitých případech kombinovat (například uložit pokutu společně se zákazem činnosti). Z logiky věci však nelze uložit napomenutí souběžně s pokutou. Při rozhodování o druhu a výměře sankce, ať už policistou na místě nebo úředníkem ve správním řízení, musí být zohledněna řada faktorů. Tento proces se nazývá individualizace sankce. Správní orgán přihlíží zejména k: Povaze a závažnosti spáchaného přestupku. Polehčujícím a přitěžujícím okolnostem. Osobním poměrům pachatele (u fyzické osoby). Míře přispění jednotlivých spolupachatelů ke spáchání činu. Skutečnosti, zda pachatel již nebyl za stejný čin potrestán v jiném řízení. Ačkoliv tato hlediska dávají prostor pro uvážení, jak upozorňuje Beran, u mnoha dopravních přestupků je tento prostor omezen. Zákon často

⁵⁷ MATES, P. a FIALA. Z. *Trest zákazu činnosti za přestupek. *Trestněprávní revue** [online]. 2024, roč. 24, č. 2, s. 120 [cit. 2025-11-11]. Dostupné z: <https://app.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=nrptembsgrpxi4s7gjpjxgzrgiya>

⁵⁸ BERAN, T. *Dopravní přestupky v praxi*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2025. s. 14. ISBN 978-80-7400-964-8.

stanovuje minimální spodní hranice pro pokuty a zákazy řízení. Správní orgán tak nemůže uložit sankci pod touto hranicí, a to ani v případech, kdy by se mohl přestupek jevit jako méně závažný, což omezuje možnost plně zohlednit individuální okolnosti.⁵⁹

3.3 Preventivní programy a kampaně

Zatímco předchozí kapitoly se soustředily na legislativní rámec a represivní nástroje, tedy na systém pravidel a postihů, které řeší především následky rizikového chování, komplexní strategie pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu musí stát na více pilířích. Samotné tresty, ač jsou nezbytnou součástí systému, často nedokážou efektivně změnit hluboce zakořeněné postoje, návyky nebo psychologické motivy řidičů, které k rizikovému chování vedou.

Právě zde nastupuje druhá, proaktivní složka systému: prevence. Cílem preventivních programů a kampaní není primárně trestat, ale působit na příčiny rizikového chování. Snaží se řidiče vzdělávat, informovat, motivovat a dlouhodobě formovat společenské klima tak, aby bezpečné chování bylo vnímáno jako standardní norma a rizikové jednání naopak jako společensky nepřijatelné a nežádoucí.

Tato kapitola se proto zaměří na hlavní aktéry a formy této „měkké“ regulace v České republice. Detailněji bude představena role klíčové státní organizace BESIP jako hlavního koordinátora prevence. Dále budou analyzovány typické mediální kampaně a další vzdělávací programy, které slouží k oslovení široké i specifické veřejnosti (např. mladých řidičů). Pochopení těchto nástrojů je zásadní, neboť právě jejich vnímaná efektivita, v porovnání s represivními nástroji, je jedním z ústředních témat praktické části této práce.

3.3.1 Organizace BESIP

Hlavním aktérem a koordinátorem prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu v České republice je BESIP. Jedná se o samostatné oddělení Ministerstva dopravy, které plní roli expertního orgánu zaměřeného specificky na ovlivňování lidského činitele v dopravě.⁶⁰

⁵⁹ BERAN, T. *Dopravní přestupky v praxi*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2025. s. 14-15. ISBN 978-80-7400-964-8.

⁶⁰ BESIP. *BESIP o nás*. *Besip.gov.cz* [online]. [cit. 2025-11-12]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-o-nas>

Klíčovou rolí BESIPu je garantovat realizaci a plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2021–2030. Hlavním cílem této strategie je snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob na silnicích o 50 % do roku 2030 (v porovnání s průměrem let 2017–2019). Své poslání naplňuje BESIP několika hlavními činnostmi. Patří sem především tvorba a realizace celostátních informačních a preventivních kampaní, které komunikují klíčová témata bezpečnosti. Druhou stěžejní oblastí je dopravní výchova, zahrnující metodickou podporu výuky na základních školách a správu sítě více než 150 dopravních hřišť po celé ČR. Svou činnost vykonává také na regionální úrovni prostřednictvím sítě 14 krajských koordinátorů, kteří organizují semináře, besedy a další akce pro veřejnost.⁶¹

Jako konkrétní příklady lze uvést řadu kampaní, které se snažily reagovat na aktuální problémy v dopravě. Jednou z nejznámějších a pro téma této práce nejrelevantnějších byla kampaň „Nemyslíš, zaplatíš!“.

Jednalo se o jednu z finančně nejnáročnějších kampaní, která vyvolala silnou veřejnou reakci; část populace ji schvalovala, zatímco druhá část ji odsuzovala jako příliš drsnou. Kampaň byla cílena na rizikovou věkovou skupinu 18+ a na nejčastější příčiny jejich dopravních nehod. Metoda kampaně byla založena na vyvolávání negativních emocí a šokujícím obsahu. Hlavním komunikačním kanálem byl Facebook, kde byla vytvořena fanouškovská stránka a speciální aplikace „Dožiju se konce roku?“. Tato aplikace na základě vyplněného formuláře vypočítala uživateli pravděpodobnost, zda přežije do konce roku, a podle výsledku mu digitálně zdeformovala profilovou fotografii. Ačkoli byl styl komunikace drastický, odezva na sociálních sítích byla pozitivní, což dokazuje 310 tisíc spuštění aplikace a nárůst fanoušků stránky ze 40 na 150 tisíc. Kampaň byla podpořena také realistickými videoklipy, které vycházely ze skutečných tragických událostí.⁶²

Po vymezení role a cílů hlavního koordinátora prevence, kterým je BESIP, je nyní na místě zaměřit se na konkrétní nástroje, které tato organizace (případně další složky) využívá k oslovení veřejnosti. Nejviditelnějším a nejmasovějším z těchto nástrojů jsou právě celostátní mediální kampaně, kterým se věnuje následující podkapitola.

⁶¹ BESIP. *BESIP o nás*. *Besip.gov.cz* [online]. [cit. 2025-11-12]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-o-nas>

⁶² BESIP. **BESIP 50 let**. Praha: Ministerstvo dopravy, 2017 [cit. 2025-11-12]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/getattachment/O-Besip/Historie-BESIP/BESIP-50-let-historie.pdf>

3.3.2 Mediální kampaně

Osvětové kampaně v oblasti bezpečnosti dopravy lze definovat jako cílenou snahu, která má za úkol informovat, přesvědčit nebo motivovat veřejnost ke změně postojů a chování, s konečným cílem zvýšit bezpečnost a udržitelnost silničního provozu. Tyto kampaně jsou typicky zaměřeny na specifické podskupiny účastníků provozu (například řidiče nebo motocyklisty) a konkrétní problémy s nimi spojené. Jsou realizovány v určitém časovém horizontu a využívají kombinaci různých médií, jako jsou televizní spoty, rozhlasové reklamy, billboardy či aktivity na sociálních sítích. Kampaně mohou být koncipovány jako čistě informativní nebo jako přesvědčovací (persvazivní). Mohou sledovat tři hlavní cíle: Prvním je informovat veřejnost o nových zákonech nebo jejich úpravách. Druhým je zvýšit povědomí o nových bezpečnostních systémech. Třetím a nejčastějším cílem je změna problematického chování řidičů, a naopak motivace k dlouhodobému dodržování zásad bezpečné jízdy.⁶³

⁶³ ŠUCHA, M. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme?* Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2020. s. 196. ISBN 978-80-7422-726-4.

4 Analýza výsledků výzkumu

Hlavním cílem praktické části této bakalářské práce bylo ověřit vliv vybraných psychologických konstruktů jako jsou agresivita, impulzivita a vyhledávání vzrušení na rizikové chování řidičů a zjistit jejich postoj k trestněprávní ochraně a vnímání účinnosti represivních opatření. Práce využívá data z dotazníkového výzkumu. Navazuje na kapitolu 1, která vymezila rámec metodologie a také na některé předchozí kapitoly, které zahrnují například přehled literární rešerše.

Pro ověření byla provedena analýza dat z online dotazníkového šetření. Data byla sbírána od října do listopadu 2025. Cílovou skupinu tvořili řidiči s řidičským průkazem skupiny B. Po očištění dat od neúplných či chybných odpovědí tvořil výzkumný soubor celkem 143 respondentů.

Respondenti byli osloveni formou sdílení elektronického odkazu na dotazník prostřednictvím sociálních sítí. Respondenti byli požádáni o sdílení dotazníku ve svém okolí.

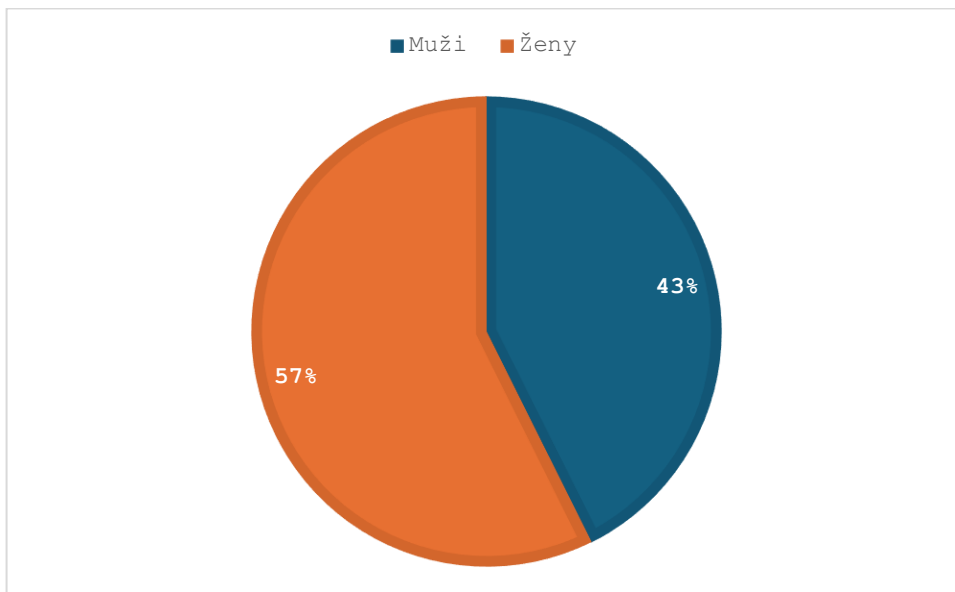
V následujících podkapitolách je nejprve uvedena popisná statistika výzkumného souboru. Dále je pozornost věnována vyhodnocování stanovených hypotéz (H1–H4) a jejich interpretaci.

4.1 Charakteristika výzkumného souboru

Výzkumu se zúčastnilo celkem 143 řidičů. Podmínkou pro zařazení do výzkumu bylo vlastnění řidičského oprávnění skupiny B. Data byla nejprve zkontrolována z hlediska úplnosti odpovědí a následně zpracována popisnou statistikou.

Co se týče pohlaví, větší celek respondentů tvořily ženy. Celkem 82 osob tj. (57,3 %), které vyplnily dotazník, byly ženy. Mužů bylo 61 tj. (42,7 %). Toto zastoupení je dostačující k reprezentativnímu porovnání rozdílů v chování a postojích mezi oběma skupinami.

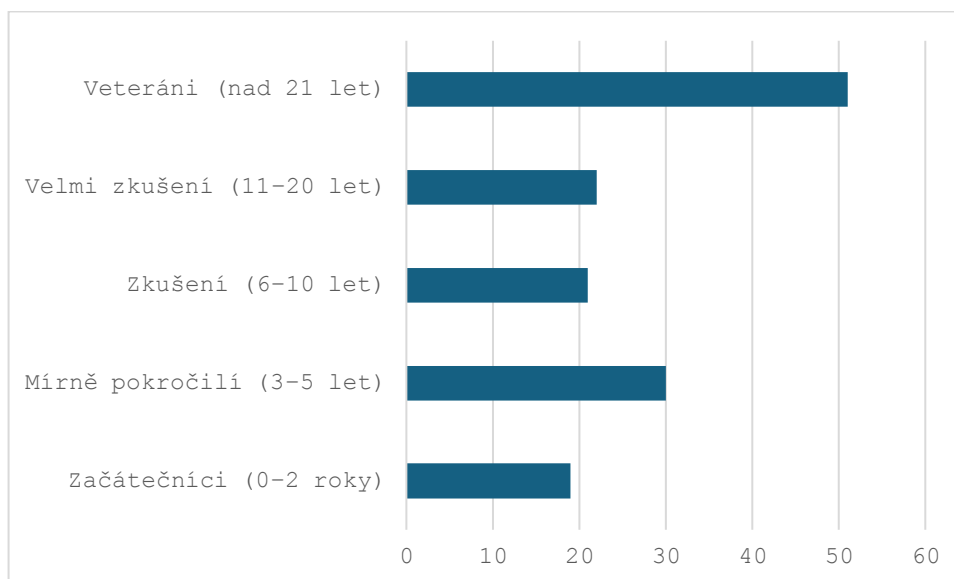
Graf 1 - Rozložení respondentů dle pohlaví⁶⁴



Významným faktorem, který určuje zkušenost daného řidiče, je i délka jeho řidičské praxe. Z analýzy dat vychází, že dotazník pokrývá celé spektrum řidičské populace, od úplných začátečníků až po velmi zkušené řidiče. Nejpočetnější skupinou byli řidiči s praxí delší než 20 let, kterých bylo celkově 51. Tato silně zastoupená skupina zajišťuje, že získaná data reflektují názory osob s dlouhodobou zkušeností a zažitými návyky. Na druhé straně, 19 respondentů má praxi pouze do 2 let. Celkově 30 respondentů jsou pokročilí řidiči s praxí 3 až 5 let. Středně zkušení řidiči s praxí mezi 6 a 20 lety tvoří celkem 43 respondentů. V každé skupině je poměrně dobře zastoupený vzorek, což je klíčové pro porovnávání rozdílů mezi začátečníky a zkušenými řidiči.

⁶⁴ Zdroj: Vlastní výzkum

Graf 2 - Délka řidičské praxe respondentů⁶⁵

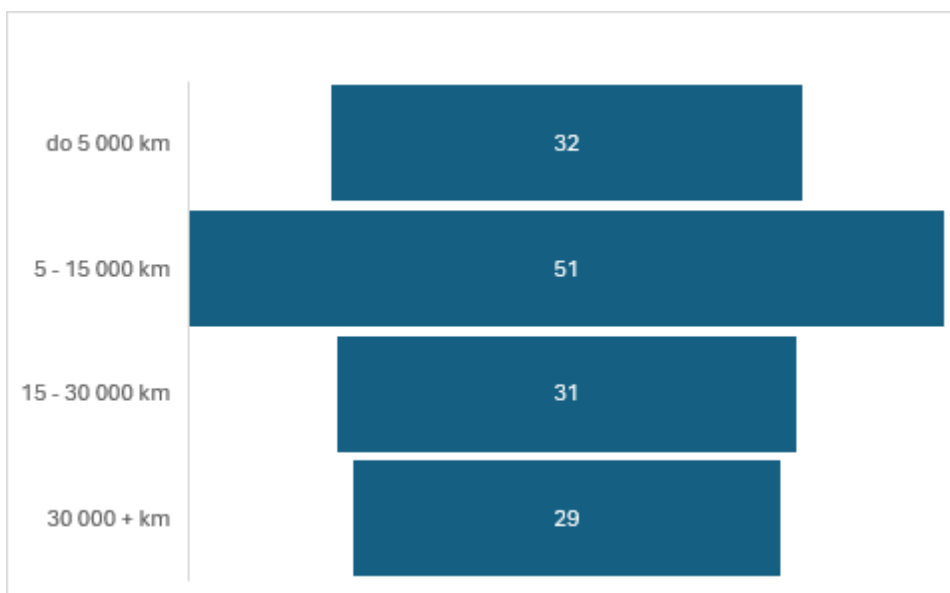


Je důležité podotknout ovšem, že samotná doba vlastnění řidičského průkazu nemusí automaticky odpovídat reálným řidičským schopnostem a zkušenostem. V praxi se můžeme setkat i s takzvanými svátečnými řidiči. Vlastní řidičské oprávnění klidně i 20 let, ovšem za volant usedají velmi sporadicky. Z tohoto důvodu je považován za validnější ukazatel roční nájezd kilometrů. Tento ukazatel lépe vypovídá o tom, jak je daný řidič aktivní a jak často se setkává s realitou každodenního provozu.

Největší část respondentů, 51, tj. (35,7 %) uvedla roční nájezd od 5 001 do 15 000 km, což je považováno za běžné užití vozidla. Přibližně pětina respondentů (22,4 %, 32 osob) spadá do kategorie takzvaných svátečních řidičů, kteří najedou do 5 000 km za rok. Aktivních řidičů s nájezdem 15 001 až 30 000 km ročně zde bylo 31 tj. (21,7 %) a velmi aktivních až profesionálních řidičů s nájezdem vyšším než 30 000 km ročně bylo ve vzorku 29 tj. (20,3 %).

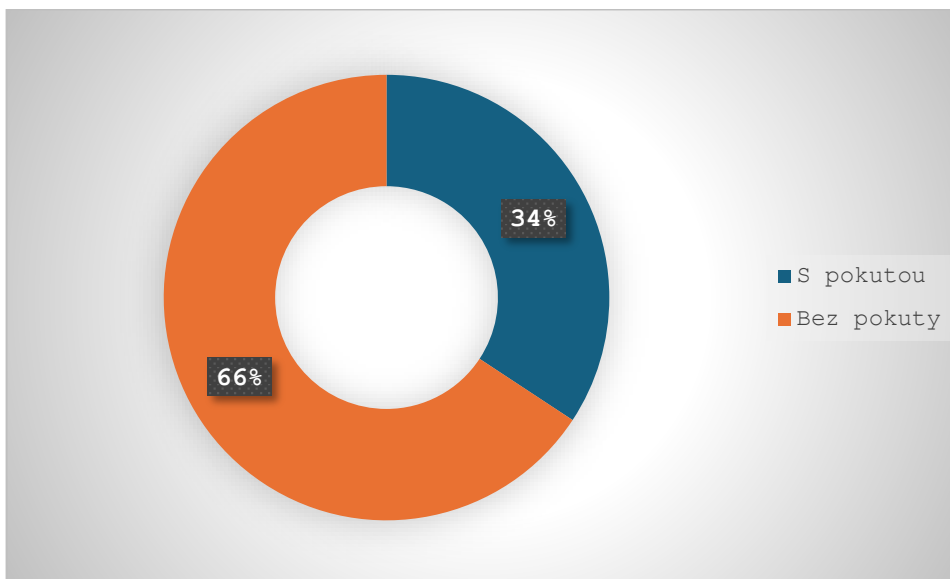
⁶⁵ Zdroj: Vlastní výzkum

Graf 3 - Odhadovaný roční nájezd kilometrů⁶⁶



Pro ověření hypotéz (především H4) zde bylo zásadní dělení respondentů dle dosažených zkušeností s represivními opatřeními. Na otázku, zda byli někdy v posledních 5 letech potrestáni pokutou za dopravní přestupek (s výjimkou parkování), odpovědělo kladně 49 respondentů (34,3 %). Většina v daném období žádnou pokutu neobdržela, celkem tedy 94 osob (65,7 %).

Graf 4 - Podíl respondentů pokutovaných v posledních 5 letech⁶⁷



⁶⁶ Zdroj: Vlastní výzkum

⁶⁷ Zdroj: Vlastní výzkum

Tabulka 1 - Shrnutí demografických a řídičských charakteristik souboru⁶⁸

Charakteristika	Kategorie	Počet	Podíl (%)
Pohlaví	Muž	61	42,7 %
	Žena	82	57,3 %
Vzdělání	Základní	8	5,6 %
	Vyučen/a	21	14,7 %
	SŠ s maturitou	77	53,8 %
	Vysokoškolské	37	25,9 %
Roční nájezd	Do 5 000 km	32	22,4 %
	5 001 – 15 000 km	51	35,7 %
	15 001 – 30 000 km	31	21,7 %
	Nad 30 000 km	29	20,3 %
Pokuta (5 let)	Ano	49	34,3 %
	Ne	94	65,7 %
Celkem		143 Respondentů	100 %

Výše uvedená charakteristika výzkumného souboru potvrzuje, že se podařilo získat data od dostatečně pestré skupiny řidičů z hlediska věku, pohlaví i řídičské praxe. Tento vzorek tak poskytuje relevantní základ pro následnou statistickou analýzu zkoumaných psychologických jevů. V dalších částech tedy bude pozornost věnována testování stanovených hypotéz a zkoumání vztahů.

4.2 Analýza výsledků a ověření hypotéz

Tato kapitola předkládá hlavní zjištění výzkumu. Data byla statisticky zpracována s cílem ověřit platnost čtyř hypotéz (H1–H4), které byly definovány v metodické části práce. Pro testování vztahů mezi proměnnými (např. impulzivita a rizikové chování) byla využita korelační analýza. Pro zjišťování rozdílů mezi jednotlivými skupinami respondentů byl aplikován T-Test pro nezávislé výběry.

⁶⁸ Zdroj: Vlastní výzkum

4.2.1 Vztah impulzivita a rizikového chování

První hypotéza (H1) vychází z teorie, že existuje pozitivní korelace mezi mírou impulzivita řidiče (měřeno škálou BIS)⁶⁹ a frekvencí jeho rizikového chování v silničním provozu (měřeno škálou DBQ)⁷⁰. Předpokladem bylo, že řidiči s vyšší tendencí k impulzivnímu jednání budou častěji reportovat porušování dopravních předpisů či nebezpečné manévry. Pro ověření této hypotézy byla provedena korelační analýza (Pearsonův korelační koeficient) mezi celkovým skóre impulzivita a celkovým skóre rizikového chování u celého výzkumného souboru. Výsledky analýzy odhalily statisticky významnou, středně silnou pozitivní korelaci ($r = 0,356$). Hladina významnosti byla nižší než 0,05 ($p < 0,001$), což potvrzuje statistickou průkaznost tohoto vztahu. Zjištěná data tak prokazují, že s rostoucí mírou impulzivita (např. jednání bez přemýšlení, jednání v afektu) u respondentů narůstá i frekvence rizikového chování za volantem.

Pro lepší pochopení těchto statistických hodnot lze uvést, že korelační koeficient ($r = 0,356$) vyjadřuje sílu a směr vztahu. Kladná hodnota znamená, že obě proměnné rostou společně – tedy čím je řidič impulzivnější, tím více riskuje. Hodnota 0,356 ukazuje na středně silnou souvislost. Impulzivita tedy není jediným viníkem rizikového chování, ale hraje v něm nezanedbatelnou roli. Druhý údaj, hladina významnosti ($p < 0,001$), pak hovoří o jistotě tohoto výsledku. Hodnota nižší než 0,001 indikuje, že pravděpodobnost, že by tento výsledek vznikl jen náhodou (chybou ve výběru respondentů), je menší než 0,1 %. Lze tedy s téměř stoprocentní jistotou domnívat, že tento vztah mezi impulzivitou a rizikem v populaci řidičů skutečně existuje.

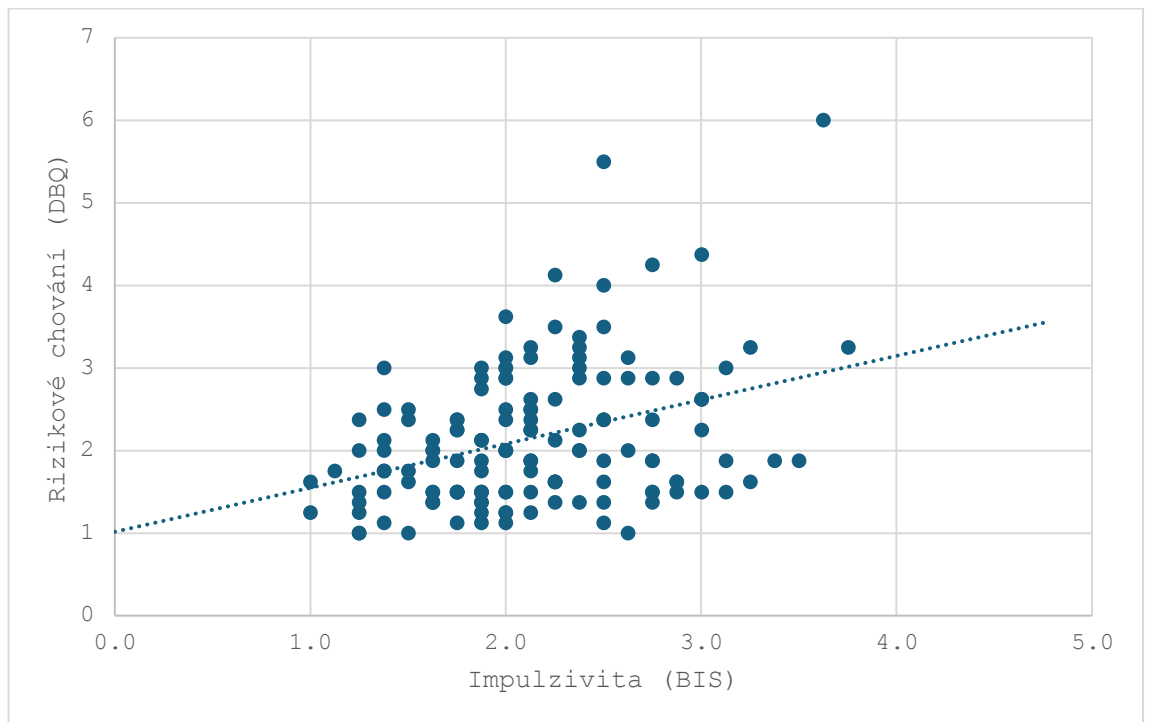
Pro statistické ověření této hypotézy byla zvolena metoda korelační analýzy. Konkrétně byl použit Pearsonův korelační koeficient. Výpočet byl realizován s využitím analytických nástrojů v programu Microsoft Excel. Hladina významnosti byla stanovena na hodnotu 0,05.

Na základě statistické analýzy lze konstatovat, že hypotéza H1 byla potvrzena. Souvislost mezi impulzivitou a rizikovým chováním reálně existuje.

⁶⁹ BARRATT, E. *Barratt Impulsiveness Scale (BIS-11)* [online]. Utrecht: Cesar Research, 2024 [cit. 2026-02-02]. Dostupné z: https://cesarresearch.nl/wp-content/uploads/2024/10/BIS11_EN.pdf#page=2.00

⁷⁰ ŠUCHA, M., et al. Standardizace Dotazníku řidičského chování (DBQ) v České republice. *Československá psychologie* [online]. 2019, 63(3), 1–328 [cit. 2026-02-02]. ISSN 0004-962X. Dostupné z: <https://kramerius.lib.cas.cz/view/uuid:8c4025b0-01d1-4953-9b7f-c0f85752318e?article=uuid:dc1732b5-0b54-4af7-9848-0eca4b8d9e4a>

Graf 5 - Vztah mezi impulzivitou a rizikovým chováním řidičů⁷¹



4.2.2 Vztah mezi vyhledáváním vzrušení a vnímáním právních opatření

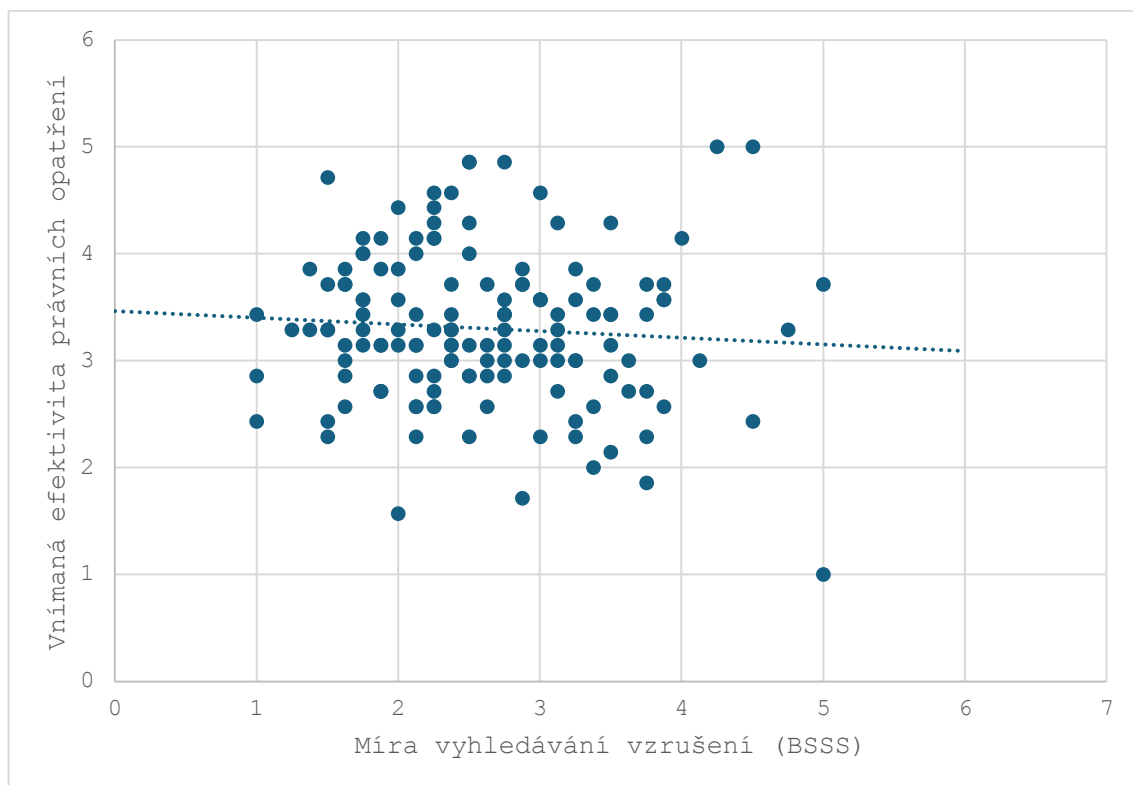
V pořadí druhá hypotéza (H2) byla formulována na základě předpokladu, že osobnostní nastavení řidiče hraje klíčovou roli v jeho postoji k autoritám. Konkrétně bylo očekáváno, že řidiči s vysokou mírou vyhledávání vzrušení (tzv. *sensation seeking*, měřeno škálou BSSS) budou mít tendenci bagatelizovat rizika. Logicky by tak měli hodnotit represivní nástroje – jako je bodový systém, finanční pokuty nebo policejní dohled – jako méně efektivní, případně by je mohli vnímat pouze jako nutné zlo, které je ve skutečnosti neovlivní.

K otestování tohoto vztahu byla opět zvolena korelační analýza (Pearsonův koeficient), která měla za úkol odhalit, zda mezi těmito proměnnými existuje lineární závislost. Pohled na výsledná data však přinesl zjištění, která nepotvrdila původní teoretické úvaze. Výpočet byl realizován s využitím analytických nástrojů v programu Microsoft Excel. Výpočet korelačního koeficientu odhalil hodnotu ($r = -0,074$). Výsledná hodnota je tak blízkou nule, že indikuje naprostou absenci vztahu. Křivka trendu je prakticky vodorovná, což naznačuje, že potřeba adrenalinu nijak nesouvisí s tím, jak vážně řidič bere hrozbu trestu.

⁷¹ Zdroj: Vlastní výzkum

Tento závěr potvrzuje i hodnota statistické významnosti ($p = 0,36$), která vysoko překračuje akceptovatelnou hladinu významnosti ($p = 0,05$). To znamená, že zjištěná korelace je statisticky nevýznamná. Hypotéza H2 tedy nebyla potvrzena. Analýza ukázala, že řidiči s vysokou mírou vyhledávání vzrušení v této hypotéze nevnímají právní systém o nic hůře než řidiči konzervativní. Osobnostní rys vyhledávání vzrušení tedy v tomto případě neukazuje na žádný konkrétní postoj k legislativě.

Graf 6 - Vztah mezi BSSS a vnímáním efektivity právních opatření⁷²



4.2.3 Věkové rozdíly v projevech řidičského hněvu

V rámci třetí hypotézy byl ověřován velmi častý názor, že věk a řidičské zkušenosti přímo ovlivňují schopnost zvládat emoce za volantem. Hypotéza vycházela z očekávání, že skupina nejmladších řidičů ve věku 18-25 let bude v dotazníku vykazovat měřitelně vyšší míru agresivity (DAS)⁷³ oproti řidičům starším 40 let. Důležité je, že pro tuto hypotézu byli vybráni pouze respondenti splňující věková kritéria.

⁷² Zdroj: Vlastní výzkum

⁷³ DEFFENBACHER, J. L. *The Driving Anger Scale (DAS)* [online]. Toronto: York University [cit. 2026-02-02]. Dostupné z: <https://www.yorku.ca/rokada/psyctest/driving.pdf>

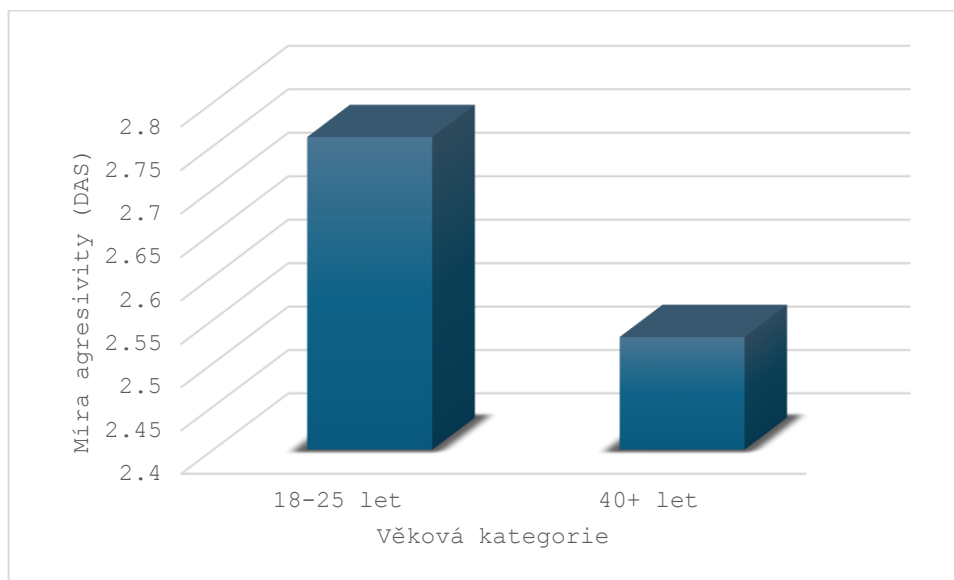
Při porovnání výsledků obou skupin, jsou v souladu s očekávaným vývojem. To znamená, že mladší řidiči dosáhli vyššího průměrného skóre (2,76) než skupina starších respondentů, kde byl průměr nižší (2,53). Tento rozdíl je zřejmý a viditelný.

K ověření hypotézy a porovnání rozdílů mezi dvěma nezávislými skupinami respondentů byl použit dvouvýběrový T-test s předpokladem rovnosti rozptylů. Výpočet byl realizován s využitím analytických nástrojů v programu Microsoft Excel. Hladina významnosti byla opět stanovena na 0,05.

Následné ověření pomocí T-Testu však přineslo výsledek, který nepotvrdil původní předpoklad. Hodnota statistické významnosti byla ($p = 0,063$). Skončila tak velmi těsně nad hranicí ($p = 0,05$), která byla na začátku testování stanovena a je považována za rozhodující.

Závěrem lze konstatovat, že i přes zjištěný trend, že mladší řidiči reagují agresivněji nežli starší, statistický test tento rozdíl nepotvrdil s dostatečnou jistotou. Hypotézu (H3) tedy nelze formálně přijmout.

Graf 7 - Porovnání míry agresivity mezi mladšími a staršími řidiči⁷⁴



4.2.4 Vliv sankce na vnímání represivních opatření

V rámci poslední hypotézy (H4) bylo cílem prozkoumat výchovný efekt trestu. Hypotéza vznikla z logické úvahy, že osobní zkušenost je nejlepší učitel. Předpoklad tedy zněl jasně, a to, že řidiči, kteří v posledních 5 letech dostali pokutu za dopravní přešestupek,

⁷⁴ Zdroj: Vlastní výzkum

budou represivní systém (bodový systém, pokuty) hodnotit jako efektivnější nástroj prevence než ti, kteří jezdí bez postihu. Předpoklad vycházel ze skutečnosti, že tito řidiči již pocítili dopad sankcí.

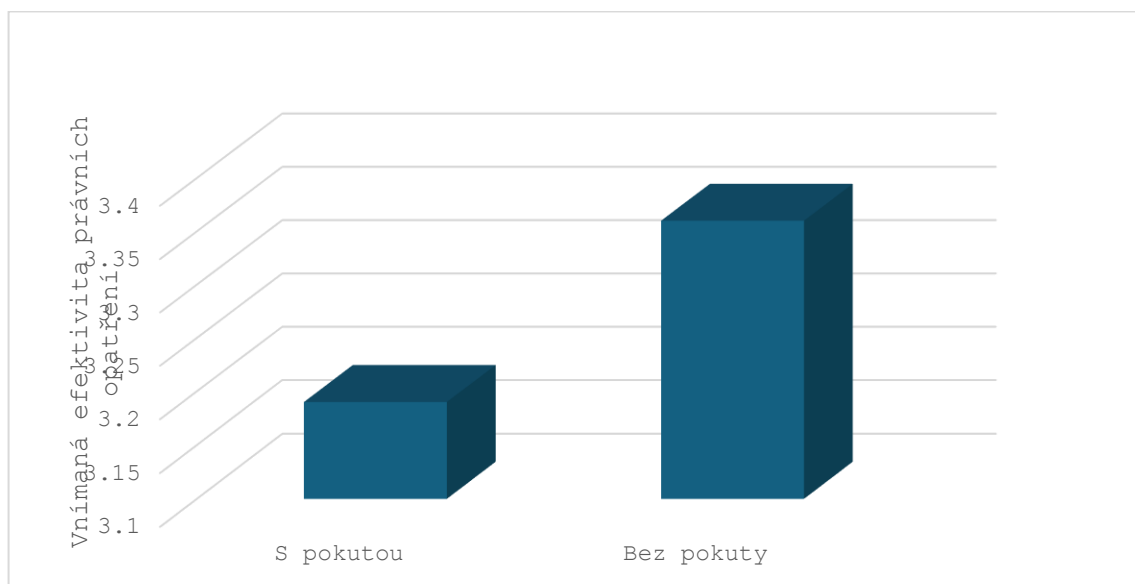
K ověření hypotézy a porovnání rozdílů mezi dvěma nezávislými skupinami respondentů byl použit dvouvýběrový T-test s předpokladem rovnosti rozptylů. Výpočet byl realizován s využitím analytických nástrojů v programu Microsoft Excel. Hladina významnosti byla opět stanovena na 0,05.

Analýza dat ovšem odhalila výsledek, kde se ukazuje, že opak je pravdou. Když bylo porovnáno průměrné hodnocení obou skupin pomocí T-testu, byl zjištěn jistý paradox. Řidiči, kteří již byli pokutováni, hodnotili efektivitu represivních opatření jako méně efektivní nežli řidiči, kteří ještě pokutováni nebyli. U řidičů, kteří již byli pokutováni, činila průměrná hodnota (3,19) a u řidičů kteří naopak ještě nebyli pokutováni dosáhla hodnoty (3,36).

I když statistický test ukázal, že tento výsledek není statisticky významný ($p = 0,13$) a tedy může i jít o náhodu, trend je jasný a zřetelný. Míří opačným směrem, než bylo očekáváno. Zdá se tedy, že udělení sankce nevede automaticky k většímu respektu k systému. Data přímo naopak naznačují, že setkání se s finančním postihem vyvolá u řidičů spíše skepsi nebo rezignaci na funkčnost represivních opatření.

Hypotéza H4 nebyla potvrzena. Osobní zkušenost s finančním postihem vede spíše k více kritickému postoji, nežli k nápravě a k dodržování pravidel.

Graf 8 - Vliv zkušeností s pokutou na vnímání efektivity opatření⁷⁵



⁷⁵ Zdroj: Vlastní výzkum

5 Diskuze

Následující část práce se věnuje hlubší interpretaci a diskuzi výsledků, ke kterým bylo dospěno analýzou dotazníkového šetření. Diskuze se bude opírat jak o odbornou literaturu, tak o výsledky dotazníkového šetření. Cílem této diskuze je nejen potvrdit či vyvrátit stanovené hypotézy, ale především se pokusit vysvětlit příčiny zjištěných výsledků. A to i v případě, kdy výsledek neodpovídal původnímu předpokladu. Na základě těchto zjištění a s ohledem na hlavní cíl práce budou v závěru kapitoly formulována konkrétní doporučení pro praxi.

5.1 Vliv impulzivity na rizikové chování

První hypotéza diskuze se zabývala otázkou, zda existuje vztah mezi osobnostním rysem impulzivity a rizikovým chováním v silničním provozu. Analýza dat v tomto případě přinesla jednoznačné výsledky. Byla prokázána statisticky významná pozitivní korelace ($r = 0,356$, $p < 0,001$), což potvrzuje předpoklad, že s rostoucí mírou impulzivity se zvyšuje i frekvence nebezpečných manévrů a dopravních přestupků.

Tento výsledek byl očekávatelný, jelikož plně koresponduje s teoretickými východisky, která byla definována v první části práce. Eysenck a Eysencková chápou impulzivitou jako součást širšího osobnostního rysu, který zahrnuje tendenci k riskování a vyhledávání vzrušení. Jak uvádí další studie, impulzivita je klíčovým prvkem nejen v dopravě, ale i u jiných forem rizikových aktivit, jako jsou krádeže, vandalismus nebo užívání drog.⁷⁶

Je zásadní si uvědomit, že na rozdíl od krádeže, vandalismu či užívání drog, je impulzivita v dopravě velice nebezpečná pro ostatní. Zatímco u majetkové trestné činnosti či užívání drog jsou dopady často latentní nebo se týkají primárně pachatele, impulzivita v dopravě představuje bezprostřední a akutní ohrožení života ostatních účastníků provozu. Motorové vozidlo se v rukou jedince, který nedokáže tlumit své reakce, stává zbraní, kde jediné chybné rozhodnutí učiněné pod vlivem náhlé reakce může mít zcela fatální následky. Výzkum tak naznačuje, že hlavním problémem těchto řidičů není primárně neznalost dopravních předpisů (kognitivní složka), nýbrž neschopnost v daný kritický moment své chování efektivně regulovat.

⁷⁶ DOLEJŠ, M., OREL M., *Rizikové chování u adolescentů a impulzivita jako prediktor tohoto chování*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2017. s 25-26., ISBN 978-80-244-5252-4.

5.2 Vyhledávání vzrušení ve vztahu k legislativě

Druhá hypotéza diskuze se věnuje potřebě vyhledávat nové a intenzivní zážitky a vnímání efektivity právních opatření. Původní hypotéza předpokládala, že řidiči, kteří budou vykazovat vysoké skóre v dotazníku u vyhledávání vzrušení, budou zároveň hodnotit právní opatření spojená s bezpečností provozu jako bezvýznamná, či budou represivní nástroje bagatelizovat.

Analýza dat tento předpoklad ovšem vyvrátila. Korelační koeficient se pohyboval v blízkosti nuly ($r = -0,074$). Tento výsledek indikuje, že mezi touhou po adrenalinu a respektem k legislativě neexistuje žádná souvislost. Tento výsledek je statisticky nevýznamný. Nebyla prokázána existence vztahu.

Pro vysvětlení tohoto zjištění je nutné se vrátit k definici rysu vyhledávání vzrušení, který Zuckerman definuje jako tendenci vyhledávat nové, komplexní a intenzivní zážitky bez ohledu na možná fyzická, sociální či právní rizika⁷⁷, jak je uvedeno v kapitole 2.4.2. Klíčovým slovem, které lze v této větě nalézt, je zážitek, nikoliv systematické porušování systému, či případný odpor k autoritám.

Je tedy velmi pravděpodobné, že i řidiči, kteří vyhledávají adrenalin, si plně uvědomují reálnou hrozbu sankcí. Vzhledem k tomu, že v České republice hrozí za závažné přestupky (jako je extrémní rychlost) ztráta řidičského oprávnění, je pravděpodobné, že tito lidé svou potřebu vzrušení uspokojují jinými technikami či aktivitami mimo běžný silniční provoz (např. adrenalinové sporty), kde jim nehrozí právní postih.

5.3 Věková specifika a agresivita za volantem

V třetí hypotéze bylo testováno, zda má věk vliv na míru agresivity. Byl předpoklad, že mladší řidiči (18 – 25 let) budou vykazovat vyšší míru agresivních projevů než řidiči starší 40 let. Výsledek dat ukázal jasný trend, kdy mladší řidiči u dotazníku na agresivitu dosahovali průměrně vyšších bodů, než řidiči starší. Průměrné skóre mladších řidičů bylo ($M = 2,76$) a u starších ($M = 2,53$). Test statistické významnosti ovšem tento rozdíl nepotvrdil s dostatečnou jistotou, výsledná hodnota ($p = 0,063$) dosáhla těsně nad rozhodující hodnotu ($p = 0,05$). V praxi tato čísla znamenají, že existuje 6,3%

⁷⁷ ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. s 77. ISBN 978-80-244-2375-3.

pravděpodobnost, že výsledek je dílem náhody. Ačkoliv se jedná o vysokou míru pravděpodobnosti existence vztahu (93,7 %), z přísného vědeckého hlediska nelze hypotézu formálně přijmout.

I když hypotéza tedy nebyla formálně přijata, lze daný výsledek považovat za důležitý. Koresponduje totiž s poznatky Matúše Šuchy, který tvrdí, že mladí řidiči často nemají plně zautomatizované řidičské návyky a jejich řešení dopravních situací je stojí více mentální kapacity, což může vést k rychlejšímu nástupu frustrace a agresivity.⁷⁸

Pohled na danou problematiku může jít ještě hlouběji. Domnění, že vyšší agresivita je způsobena řidičskou nezralostí, je sice správné, je však nutné vzít v potaz i další aspekty, které mladší generaci ovlivňují. Současné nastavení mladé generace je charakteristické vyšší mírou uspěchanosti doby jako takové. Doby, ve které dospívají. Netrpělivost a uspěchanost přenáší tedy i za volant. Pro část mladých řidičů může představovat riskantní jízda způsob, jak zahnat nudu či jakýsi stereotyp. V touze po okamžitém zážitku si v daný moment neuvědomují závažnost dané situace ve které se nacházejí, mnohdy hazardují se životem, aniž by přemýšleli nad fatálními následky. Tato situace vytváří nebezpečnou kombinaci, kterou represivní nástroje řeší jen velmi obtížně.

I přesto, že nebyla hypotéza formálně potvrzena, lze daný trend považovat za významný, neboť silně koresponduje s reálnou nehodovostí. Dle oficiálních statistik za rok 2025 řidiči ve věku 18-25 let způsobili celkem 15 682 dopravních nehod. Jako nejčastější příčiny policie eviduje nepřiměřenou rychlost a nesprávný styl jízdy, což jsou faktory, které vykazují silnou korelaci právě s agresivním stylem řízení a impulzivitou.⁷⁹

5.4 Účinnost represivních opatření a zkušenost s trestem

Poslední hypotéza předpokládala, že osobní zkušenost s pokutou povede k tomu, že daný jedinec bude mít následně větší respekt z represivních nástrojů a nebude chtít znovu platit. Analýza ukázala opak. Řidiči, kteří byli v posledních pěti letech pokutováni ($M = 3,19$), hodnotili efektivitu represivních nástrojů hůře než ti bez záznamu ($M = 3,36$).

Nabízí se tedy otázka, proč trest v podobě finanční sankce nefunguje jako výchovný prostředek tak, jak původně zákonodárce zamýšlel. Tento výsledek poskytuje

⁷⁸ ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M. a ČERNOCHOVÁ, D. *Dopravní psychologie pro praxi: Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. s 145. ISBN 978-80-247-4113-0.

⁷⁹ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Dopravní nehody v ČR*. [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., c2024 [cit. 2026-02-02]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>.

důležitou zpětnou vazbu k účinnosti represivního systému v širším pojetí. Výsledek ukazuje, že represivní opatření jako celek selhává v momentě, kdy jsou řidičem vnímána pouze jako zpoplatnění rychlé jízdy. Mnohem větší hrozba je tedy ztráta řidičského oprávnění. V motoristické komunitě, zejména u movitějších řidičů, může rezonovat přístup, že kdo chce jezdit rychle, musí mít na pokuty.

Je pravděpodobné, že efekt finančního trestu je z psychologického hlediska velmi krátkodobý. Udělení pokuty řidiče sice momentálně rozruší, ale za pár dnů již může daný viník na to zapomenout.

Tento závěr je plně v souladu s teoretickými východisky této práce, kde se upozorňuje, že samotné pokuty nejsou dostatečně efektivním preventivním nástrojem a že v evropském kontextu je za účinnější považována hrozba ztráty oprávnění.⁸⁰

Provedený výzkum tedy potvrzuje, že pokud represe nezasáhne řidiče na citlivém místě, což je, jak je uvedeno v teorii – vážnější zásah do osobnostní sféry, a to v podobě zákazu řízení, je výchovný efekt minimální. Zjištění tedy potvrzuje klíčovou roli bodového systému. Efektivita represivních opatření nestojí tedy pouze na výběru pokut, ale na hrozbě ztráty mobility. Přitom v nastaveném systému je současná praxe opačná, zaměřuje se spíše na finanční postih, pokud není překročení rychlosti opravdu velké.

5.5 Naplnění cílů práce a doporučení pro praxi

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo posoudit vliv vybraných psychologických faktorů na chování řidičů a zhodnotit jejich vnímání účinnosti současné právní úpravy. K dosažení tohoto cíle a zodpovězení hlavní výzkumné otázky byly v úvodu práce stanoveny tři dílčí cíle, jejichž naplnění je popsáno níže.

Identifikace a analýza vztahu mezi agresivitou, impulzivitou, vyhledáváním vzrušení a rizikovým chováním. Tento cíl byl naplněn v praktické části prostřednictvím statistického testování hypotéz H1, H2 a H3. Analýza prokázala statisticky významnou pozitivní korelaci mezi impulzivitou a rizikovým chováním řidičů. V případě vyhledávání vzrušení (*Sensation Seeking*) nebyla přímá souvislost s nerespektováním legislativy potvrzena, což poukazuje na odlišnou motivaci těchto řidičů. U agresivity byl zjištěn

⁸⁰ HAMERNÍKOVÁ, V. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Brno: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotních oborů, 2010. s. 110. ISBN 978-80-7013-517-4.

trend vyššího výskytu u mladších řidičů, který koresponduje s teoretickými předpoklady o emoční nestabilitě a nedostatku zkušeností.

Zmapování postojů řidičů k vybraným prvkům současné právní úpravy. Tento cíl byl realizován především v rámci ověřování hypotézy H4. Výzkum odhalil paradoxní zjištění, kdy řidiči s osobní zkušeností s finančním postihem hodnotí efektivitu represivních opatření hůře než řidiči bez této zkušenosti. To vedlo k závěru, že samotné finanční sankce nejsou vnímány jako dostatečně výchovné a efektivita systému je podmíněna spíše hrozbou ztráty mobility (bodový systém, zákaz činnosti).

Výzkum potvrdil, že impulzivita je významným prediktorem rizikového chování. Doporučujeme proto do osnov autoškol zavést prvky psychologické přípravy zaměřené na seberegulaci a zvládání emocí. Budoucí řidiči by měli být vedeni nejen k ovládnutí vozidla, ale i k rozpoznání vlastních impulzivních reakcí.

Vzhledem k vyšší míře agresivity a nezkušenosti u mladých řidičů (trend potvrzený v H3), je vhodné podpořit zavedení trvalého řidičského oprávnění na zkoušku s přísnějším bodovým režimem a povinností jízdy s mentorem. To pomůže překlenout kritické období „nezralosti“, na které upozorňuje i literatura.

Analýza H4 ukázala, že finanční postihy nefungují výchovně tak, jak se očekává. Lze proto doporučit, aby represivní politika státu kladla větší důraz na bodový systém a institut zákazu činnosti. Hrozba ztráty mobility se jeví jako účinnější nástroj než „zpoplatnění přestupků“ formou pokut, které řada řidičů vnímá jen jako provozní náklad.

Závěr

Předkládaná bakalářská práce se zabývala problematikou psychologie řidičů a prevence dopravních nehod v kontextu právních opatření. Hlavním cílem práce bylo posoudit vliv vybraných psychologických faktorů na chování řidičů a zhodnotit jejich vnímání účinnosti současné právní úpravy. Tento cíl vycházel z předpokladu, že lidský faktor je rozhodujícím prvkem v bezpečnosti silničního provozu a že technická či legislativní opatření nemohou být plně účinná bez pochopení psychologických mechanismů řidičova chování.

V teoretické části byly vymezeny klíčové pojmy a analyzovaly rizikové osobnostní rysy, jako jsou agresivita, impulzivita a vyhledávání vzrušení. Pozornost byla věnována také specifikům mladých řidičů, u nichž hraje roli nedostatek zkušeností a emoční nestabilita. Následně byl popsán současný právní rámec v České republice, včetně systému represivních nástrojů, jako jsou pokuty a bodový systém.

Praktická část, realizovaná formou kvantitativního dotazníkového šetření na vzorku 143 respondentů, přinesla řadu zjištění, která umožnila naplnit dílčí cíle práce a odpovědět na hlavní výzkumnou otázku. Analýza dat potvrdila statisticky významnou souvislost mezi impulzivitou a rizikovým chováním řidičů (H1). Prokázalo se, že řidiči se sklonem k unáhleným reakcím častěji porušují dopravní předpisy, což z impulzivity činí jeden z klíčových prediktorů nehodovosti. U faktoru vyhledávání vzrušení (*Sensation Seeking*) se naopak nepotvrdilo, že by tito řidiči a priori odmítali respektovat právní normy (H2).

Zajímavé zjištění přineslo zkoumání agresivity ve vztahu k věku (H3). Ačkoliv statistický test těsně nepotvrdil významnost rozdílu, data ukázala jasný trend vyšší agresivity u mladších řidičů, což koresponduje s teoretickými předpoklady o jejich nižší schopnosti seberegulace.

Zásadním přínosem práce je odpověď na otázku týkající se efektivity represivních opatření. Výzkum odhalil paradoxní jev, kdy řidiči s osobní zkušeností s pokutou hodnotí efektivitu represivního systému hůře než ti bez postihu (H4). To vede k závěru, že samotné finanční sankce neplní svou výchovnou funkci dostatečně a jsou často vnímány pouze jako „provozní náklad“. Efektivita právní úpravy je tak podmíněna spíše hrozbou ztráty mobility (bodový systém, zákaz řízení), která zasahuje do osobnostní sféry řidiče mnohem citelněji.

Na základě těchto zjištění byla formulována doporučení pro praxi, která směřují k zavedení psychologické edukace do výcviku řidičů, podpoře institutu řídičského oprávnění na zkoušku a k většímu důrazu na bodový systém namísto pouhého zvyšování finančních pokut. Lze předpokládat, že tyto kroky by mohly přispět k efektivnější prevenci a zvýšení bezpečnosti na našich silnicích.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BERAN, T. *Dopravní přestupky v praxi*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2025. 220 s. ISBN 978-80-7400-964-8.
2. ČÍRTKOVÁ, L. *Forenzní psychologie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2004. 431 s. ISBN 80-86473-86-4.
3. DOLEJŠ, M. a OREL, M. *Rizikové chování u adolescentů a impulzivita jako prediktor tohoto chování*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2017. 105 s., ISBN 978-80-244-5252-4.
4. HAMERNÍKOVÁ, V. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Brno: Národní centrum ošetrovatelství a nelékařských zdravotních oborů, 2010. 116 s. ISBN 978-80-7013-517-4.
5. HLAVINKA, P. *Psychologie pro právníky: vybraná témata a disciplíny*. Praha: Leges, 2018. 208 s. ISBN 978-80-7502-262-2.
6. HOSKOVEC, J. *Psychologie*. Praha: Triton, 2002. 105 s. ISBN 80-7254-219-2.
7. HOUBOVÁ, D. *Psychologie pro právníky*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. 280 s. ISBN 978-80-7380-100-7.
8. LISÁ, Z. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Praha: Wolters Kluwer, 2011. 144 s. ISBN 978-80-7357-615-8.
9. NAKONEČNÝ, M. *Psychologie osobnosti*. 2. vyd. Praha: Academia, 1997. 336 s. ISBN 80-200-0628-1.
10. PONĚŠITSKÝ, J. *Agrese, násilí a psychologie moci v životě i v procesu psychoterapie*. Praha: TRITON, 2010. 172 s. ISBN 978-80-7387-378-3.
11. SVOBODA, J. *Agrese a agresivita v předškolním a mladším školním věku*. Praha: Portál, 2014. 168 s. ISBN 978-80-262-0603-3.
12. ŠUCHA, M. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. 186 s. ISBN 978-80-244-2375-3.
13. ŠUCHA, M. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme?*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2020. 280 s. ISBN 978-80-7422-726-4.
14. ŠUCHA, M. a RISSER, R. (eds.). *Dopravní psychologie*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2024. 547 s. ISBN 978-80-7422-936-7.
15. ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M. a ČERNOCHOVÁ, D. *Dopravní psychologie pro praxi: Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0.

16. UNDERWOOD, G. (ed.). *Traffic and Transport Psychology: Theory and Application*. London: Routledge, 2005. 480 s. ISBN 978-0-415-48530-5.

Elektronické zdroje

1. BARRATT, E. *Barratt Impulsiveness Scale (BIS-11)* [online]. Utrecht: Cesar Research, 2024 [cit. 2026-02-02]. Dostupné z: https://cesarresearch.nl/wp-content/uploads/2024/10/BIS11_EN.pdf#page=2.00
2. BESIP. *BESIP o nás*. *Besip.gov.cz* [online]. [cit. 2025-11-12]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-o-nas>
3. BESIP. *BESIP 50 let*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2017 [cit. 2025-11-12]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/getattachment/O-Besip/Historie-BESIP/BESIP-50-let-historie.pdf>
4. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Dopravní nehody v ČR* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., c2024 [cit. 2025-08-04]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>
5. DEFFENBACHER, J. L. *The Driving Anger Scale (DAS)* [online]. Toronto: York University [cit. 2026-02-02]. Dostupné z: <https://www.yorku.ca/rokada/psycetest/driving.pdf>
6. HOYLE, R. H. et al. *Brief Sensation Seeking Scale (BSSS)* [online]. Los Angeles: UCLA CHIPTS, 2012 [cit. 2026-02-02]. Dostupné z: <https://chipts.ucla.edu/wp-content/uploads/downloads/2012/02/Brief-Sensation-Seeking-Scale BSSS .pdf>
7. MARTINKOVÁ, J. *Sankce za dopravní přestupky*. *Akmartinkova.cz* [online]. [cit. 2025-11-11]. Dostupné z: <https://www.akmartinkova.cz/1/sankce-za-dopravni-prestupky/>
8. MATES, P. a FIALA, Z. *Trest zákazu činnosti za přestupek*. *Trestněprávní revue* [online]. 2024, roč. 24, č. 2, s. 120 [cit. 2025-11-11]. Dostupné z: <https://app.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=nrptembsgrpxi4s7gjpgxgzrgiya>
9. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Strategie BESIP 2021-2030* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2020 [cit. 2025-11-11]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>
10. NEŠPOR, K. a CSÉMY, L. *Impulzivní chování a jeho léčba*. *Psychiatrie pro praxi* [online]. 2004, roč. 5, č. 2, s. 71-74 [cit. 2025-08-05]. ISSN 1803-5272. Dostupné z: <https://www.psychiatriepropraxi.cz/pdfs/psy/2004/02/05.pdf>

11. ŠUCHA, M. et al. Standardizace Dotazníku řídičského chování (DBQ) v České republice. *Československá psychologie* [online]. 2019, roč.63, č.3, s. 1–328 [cit. 2026-02-02]. ISSN 0004-962X. Dostupné z: <https://kramerius.lib.cas.cz/view/uuid:8c4025b0-01d1-4953-9b7f-c0f85752318e?article=uuid:dc1732b5-0b54-4af7-9848-0eca4b8d9e4a>
12. OECD/ITF. *Young drivers: The road to safety* [online]. Paříž: OECD Publishing, 2006 [cit. 2025-07-30]. Dostupné z: www.itf-oecd.org/content/publication-0

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Seznam zkratek

BESIP – Bezpečnost silničního provozu

BIS – Barratt Impulsiveness Scale (Barrattova škála impulzivity)

BSSS – Brief Sensation Seeking Scale (Krátká škála vyhledávání vzrušení)

DAS – Driving Anger Scale (Škála řídičského hněvu)

DBQ – Driver Behaviour Questionnaire (Dotazník řídičského chování – impulzivity)

PČR – Policie České republiky

VŠERS – Vysoká škola evropských a regionálních studií

Seznam tabulek a grafů

Tabulka 1 - Shrnutí demografických a řídičských charakteristik souboru	41
Graf 1 - Rozložení respondentů dle pohlaví	38
Graf 2 - Délka řídičské praxe respondentů	39
Graf 3 - Odhadovaný roční nájezd kilometrů	40
Graf 4 - Podíl respondentů pokutovaných v posledních 5 letech.....	40
Graf 5 - Vztah mezi impulzivitou a rizikovým chováním řídičů	43
Graf 6 - Vztah mezi BSSS a vnímáním efektivity právních opatření	44
Graf 7 - Porovnání míry agresivity mezi mladšími a staršími řídiči	45
Graf 8 - Vliv zkušeností s pokutou na vnímání efektivity opatření	47

Seznam příloh

Příloha I – Dotazník – Průzkum chování a postojů řidičů.....	61
Příloha II – (DAS) Deffenbacher Driving Anger Scale. Původní znění dotazníku.	65
Příloha III – (DBQ) Rizikové chování. Původní znění dotazníku.	66
Příloha IV – (BSSS) Brief Sensation Seeking Scale. Původní znění dotazníku.	69
Příloha V – (BIS) Barratt Impulsiveness Scale. Původní znění dotazníku.....	70

Přílohy

Příloha I – Dotazník – Průzkum chování a postojů řidičů

Dotazník probíhal online na adrese:

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdj1tzMz92PniX0b3Miod6qCxYktu5w8AO5RrpAOm8bOtZ5Pg/viewform?usp=header>

Dobrý den,

V rámci své bakalářské práce na téma vlivu psychologických faktorů na chování za volantem bych Vás chtěl požádat o vyplnění tohoto dotazníku.

Cílem výzkumu je lépe porozumět tomu, jak osobnostní charakteristiky a postoje ovlivňují způsob, jakým řídíme, a jak vnímáme dopravní předpisy. Vaše odpovědi mohou přispět k hlubšímu pochopení bezpečnosti na silnicích.

Dotazník je zcela anonymní. Získaná data budou použita výhradně pro účely této bakalářské práce a budou zpracována hromadně, bez možnosti identifikace konkrétních osob.

Vyplnění dotazníku Vám zabere přibližně 10-15 minut. Vaše účast je dobrovolná a dotazník můžete kdykoliv bez udání důvodu opustit.

Děkuji Vám za Váš čas a ochotu podílet se na tomto výzkumu.

ČÁST A – Chování při řízení a postoje

Řidičský hněv (DAS)

Následující otázky se týkají Vašeho chování a prožívání různých situací v silničním provozu.

Představte si, že se Vám při řízení stávají následující situace. U každé z nich prosím na škále 1 až 5 ohodnoťte, jakou míru hněvu by ve Vás daná situace vyvolala. Pro lepší představu se řiďte následující náповědou:

- 1 = Vůbec žádný hněv (Nevyvede mě to z míry, je mi to jedno.)
- 2 = Mírný hněv (Jsem lehce otrávený/á, možná si něco zamumlám pod nos.)
- 3 = Střední hněv (Cítím se ztlačně naštvaný/á, napětí v těle, možná zakroutím hlavou.)
- 4 = Značný hněv (Jsem opravdu rozčilený/á, možná bych zatroubil/a nebo použil/a silnější výraz.)
- 5 = Velmi velký hněv (Jsem vytočený/á do běla, mám silnou touhu reagovat, křičet.)

1. Někdo se proplétá neustále mezi jízdními pruhy.

2. Někdo vycouvá z parkovacího místa přímo před vás, aniž by se podíval.

3. Někdo projede na červenou nebo na stopku.

4. Někdo zrychlí, když se ho/ji snažíte předjet.

5. Uvívnete v dopravní zácpě.

6. Někdo na vás ukáže obscénní gesto kvůli vašemu řízení.

7. Zastaví vás policejní hlídka.

8. Nákladní auto odhodí na vaše vozidlo písek nebo štěrky.

Rizikové chování (DBQ)

Jak často se Vám při řízení stávají následující situace? Označte prosím jednu z možností na škále 1 až 6. Pro lepší představu o významu jednotlivých bodů se řiďte následující nápovědou:

- 1 = Nikdy
- 2 = Zřídka (Jednou či dvakrát za rok.)
- 3 = Občas (Několikrát za půl roku.)
- 4 = Často (Několikrát do měsíce.)
- 5 = Velmi často (Téměř každý týden.)
- 6 = Skoro vždy (Téměř při každé jízdě.)

Pamatujte, prosím, že dotazník je zcela anonymní. Neexistují zde žádné 'správné' nebo 'špatné' odpovědi. Pro můj výzkum je nejdůležitější Vaše maximální upřímnost.

1. Úmyslně překračuji povolenou rychlost.

2. Jedu těsně za vozidlem před sebou, abych dal najevo že spěchám.

3. Předjíždím pomalejší vozidlo zprava na víceproudé komunikaci.

4. Závodím s ostatními řidiči.

5. Projíždím křižovatkou na oranžovou i když bych bezpečně stihl/a zastavit.

6. Používám mobilní telefon za jízdy (bez hands-free).

7. Řídím po požití malého množství alkoholu s přesvědčením, že jsem pod limitem.

8. Nedám přednost chodci na přechodu, i když vidím, že čeká.

Postoje k právním opatření

Ohodnoťte prosím na škále od 1 (zcela neefektivní) do 5 (velmi efektivní), jak efektivní jsou podle Vás následující opatření pro zvýšení bezpečnosti na silnicích. Pro lepší orientaci ve škále použijte tuto nápovědu:

- 1 = Zcela neefektivní (Nemá to žádný reálný vliv na chování řidičů, je to zbytečné.)
- 2 = Spíše neefektivní (Má to jen minimální dopad, většinu řidičů to neovlivní.)
- 3 = Částečně efektivní (Na některé řidiče to funguje, na jiné vůbec; účinek je sporný.)

- 4 = Spíše efektivní (Má to znatelný pozitivní vliv a většinu řidičů to odradí.)
- 5 = Velmi efektivní (Je to klíčové a velmi účinné opatření pro zvýšení bezpečnosti.)

1. Finanční pokuty za překročení rychlosti.

2. Bodový systém a riziko ztráty řidičské oprávnění.

3. Časté a viditelné policejní hlídky na silnicích.

4. Automatické měření rychlosti. (Stacionární radary).

5. Preventivní a vzdělávací kampaně v médiích (např. BESIP).

6. Zpřísnění postihů za řízení pod vlivem alkoholu/drog.

7. Terapeutické programy pro řidiče, kteří přišli o řidičský průkaz.

ČÁST B – Osobnostní charakteristiky

Vyhledávání vzrušení (Brief Sensation Seeking Scale – BSSS)

Ohodnoťte prosím míru svého souhlasu s následujícími tvrzeními na škále od 1 (zcela nesouhlasím) do 5 (zcela souhlasím). Využijte prosím následující nápovědu, která Vám pomůže se v odpovědích lépe zorientovat:

- 1 = Zcela nesouhlasím (Toto tvrzení na mě vůbec neseď, je to pravý opak toho, jaký/jaká jsem.)
- 2 = Spíše nesouhlasím (Tvrzení mi moc neodpovídá, i když v něm může být špetka pravdy.)
- 3 = Neutrální / Částečně souhlasím (Ani souhlas, ani nesouhlas. Něco na tom je, ale není to pro mě typické.)
- 4 = Spíše souhlasím (Toto tvrzení na mě docela sedí, ztotožňuji se s ním.)
- 5 = Zcela souhlasím (To jsem celý/celá já, toto tvrzení mě perfektně vystihuje.)

1. Rád/a prozkoumávám neznámá místa.

2. Jsem neklidný/á, když musím trávit příliš mnoho času doma.

3. Rád/a dělám věci, které jsou trochu děsivé.

4. Mám rád/a divoké a nespoutané večírky.

5. Rád/a bych vyrazil/a na výlet bez předem domluveného plánu a harmonogramu.

6. Dávám přednost přátelům, kteří jsou vzrušujícím způsobem nepředvídatelní.

7. Chtěl/a bych zkusit bungee jumping.

8. Rád/a prožívám nové a vzrušující zážitky, i když jsou nelegální.

Impulzivita (zkrácená Barrattova škála impulzivity – BIS)

Přečtěte si pozorně každé tvrzení a na škále od 1 (zřídka/nikdy) až 4 (téměř neustále) vyznačte, jak často se takto chováte nebo přemýšlíte. K přesnému pochopení škály Vám pomůže následující legenda:

- **1 = Zřídka / Nikdy** (Toto chování je pro mě naprosto výjimečné nebo se mi vůbec nestává.)
- **2 = Občas** (Stává se mi to, ale není to pro mě typické.)
- **3 = Často** (Toto je pro mě poměrně typické chování, děje se to pravidelně.)
- **4 = Téměř neustále** (Takto se chovám nebo přemýšlím prakticky pořád.)

1. Jednám bez přemýšlení.

2. Kupuji věci impulzivně.

3. Mluvím bez přemýšlení.

4. Říkám věci, kterých později lituji.

5. Jednám na základě náhlého popudu.

6. Vrhám se do věcí bez přemýšlení.

7. Snadno se začnu nudit, když řeším nějaký úkol.

8. Plánuji si úkoly dopředu.

ČÁST C – Demografické údaje

Na závěr prosím vyplňte několik základních informací o sobě.

1. Pohlaví

2. Věk – Prosím, uveďte Váš věk v letech:

3. Nejvyšší dosažené vzdělání:

4. Počet let, po které vlastníte řidičské oprávnění skupiny B:

5. Jaký je Váš odhadovaný roční nájezd kilometrů?

6. Dostal/a jste za posledních 5 let pokutu za dopravní přestupek (s výjimkou parkování)?

Zdroj: Vlastní zpracování autora.

Příloha II – (DAS) *Deffenbacher Driving Anger Scale*. Původní znění dotazníku.

1. Someone is weaving in and out of traffic.
2. A slow vehicle on a mountain road will not pull over and let people by.
3. Someone backs right out in front of you without looking.
4. Someone runs a red light or stop sign.
5. You pass a radar speed trap.
6. Someone speeds up when you try to pass him/her.
7. Someone is slow in parking and is holding up traffic.
8. You are stuck in a traffic jam.
9. Someone makes an obscene gesture toward you about your driving.
10. Someone honks at you about your driving.
11. A bicyclist is riding in the middle of the lane and is slowing traffic.
12. A police officer pulls you over.
13. A truck kicks up sand or gravel on the car you are driving.
14. You are driving behind a large truck and you cannot see around it.

Poznámka autora: Pro účely praktické části byla vybrána pouze část položek (celkem 8), které byly přeloženy do českého jazyka a které byly považovány za nejvíce relevantní.

Zdroj: DEFFENBACHER, J. L. *The Driving Anger Scale (DAS)* [online]. Toronto: York University [cit. 2026-02-02]. Dostupné z: <https://www.yorku.ca/rokada/psycetest/driving.pdf>

Příloha III – (DBQ) Rizikové chování. Původní znění dotazníku.

1. Rozjezd na nesprávný stupeň.
2. Nechtěná rychlá jízda.
3. Zabouchnuté klíče v autě.
4. Předjíždění zprava na dálnici.
5. Rychlá jízda při nedostatečném osvětlení.
6. Rozjíždění s ruční brzdou.
7. Těsné sledování pomalého vozu.
8. Zapomenuté místo parkování.
9. Nesoustředění a prudké brždění.
10. Záměna stěračů a světel.
11. Odbočení do dráhy jiného vozu.
12. Špatný odhad na parkovišti.
13. Nevybavování si své cesty.
14. Minutí sjezdu z dálnice.
15. Ujišťování se, co je zařazeno.
16. Riskantní předjíždění.
17. Nechtěná volba obvyklé cesty.
18. Jízda na červenou.
19. Pronásledování, projevy vzteku.
20. Předjíždění bez užití zrcátek.
21. Rychlá jízda v noci.
22. Propadlé povinné ručení.
23. Zapomenutá dálková světla.
24. Ohrožení cyklisty při zatáčení.
25. Riziko nárazu do vozu v řadě.
26. Jízda pod vlivem alkoholu.
27. Projevování averze.

28. Přehlédnutí chodce na přechodu.
29. Nedovolené parkování.
30. Neodhadnutí rychlosti vozidel.
31. Náraz do překážky při couvání.
32. Přehlédnutí chodce.
33. Špatně naplánovaná cesta.
34. Předjíždění kolony.
35. Předjíždění odstavným pruhem.
36. Řezání zatáček.
37. Nesprávný pruh.
38. Nesprávný výjezd z kruhového objezdu.
39. Nepouštění autobusu ze zastávky.
40. Nedávání přednosti.
41. Manévrování bez využití zrcátek.
42. Předjíždění odbočujícího vozidla.
43. Projíždění jednosměrkou obráceně.
44. Jízda na červenou v noci.
45. Nevěnování pozornosti řízení.
46. Přehlédnutí přechodu pro chodce.
47. Závodění s ostatními řidiči.
48. Děláná „myšky“ při předjíždění.
49. Neovládání kluzké vozovky.
50. Nedostatečný čas k odbočení.

Poznámka autora: V praktické části práce byl použit modifikovaný výběr z položek z tohoto standardizovaného dotazníku. Vybrány byly položky korespondující s rizikovým chováním (položky č. 4,7,26,47). Dotazník byl aktualizován o moderní fenomény (např. používání mobilního telefonu, které původní verze dotazníku nezahrnovala, a byl upraven pro specifické potřeby zkoumání přestupků.

Zdroj: ŠUCHA, M., et al. Standardizace Dotazníku řídičského chování (DBQ) v České republice. *Československá psychologie* [online]. roč.63, č.3, s. 1–328. [cit. 2026-02-02]. ISSN 0004-962X. Dostupné z: <https://kramerius.lib.cas.cz/view/uuid:8c4025b0-01d1-4953-9b7f-c0f85752318e?article=uuid:dc1732b5-0b54-4af7-9848-0eca4b8d9e4a>

Příloha IV – (BSSS) *Brief Sensation Seeking Scale*. Původní znění dotazníku.

1. I would like to explore strange places.
2. I get restless when I spend too much time at home.
3. I like to do frightening things.
4. I like wild parties.
5. I would like to take off on a trip with no pre-planned routes or timetables.
6. I prefer friends who are excitingly unpredictable.
7. I would like to try bungee jumping.
8. I would love to have new and exciting experiences, even if they are illegal.

Poznámka autora: V praktické části práce byla použita kompletní verze této škály přeložená do českého jazyka.

Zdroj: HOYLE, R. H., et al. *Brief Sensation Seeking Scale (BSSS)* [online]. Los Angeles: UCLA CHIPTS, 2012 [cit. 2026-02-02]. Dostupné z: https://chipts.ucla.edu/wp-content/uploads/downloads/2012/02/Brief-Sensation-Seeking-Scale_BSSS_.pdf

Příloha V – (BIS) *Barratt Impulsiveness Scale*. Původní znění dotazníku.

1. I plan tasks carefully.
2. I do things without thinking.
3. I make up my mind quickly.
4. I am happy-go-lucky.
5. I don't "pay attention."
6. I have "racing" thoughts.
7. I plan trips well ahead of time.
8. I am self-controlled.
9. I concentrate easily.
10. I save regularly.
11. I "squirm" at plays or lectures.
12. I am a careful thinker.
13. I plan for job security.
14. I say things without thinking.
15. I like to think about complex problems.
16. I change jobs.
17. I act "on impulse."
18. I get easily bored when solving thought problems.
19. I act on the spur of the moment.
20. I am a steady thinker.
21. I change residences.
22. I buy things on impulse.
23. I can only think about one thing at a time.
24. I change hobbies.
25. I spend or charge more than I earn.
26. I often have extraneous thoughts when thinking.
27. I am more interested in the present than the future.

28. I am restless at the theater or lectures.

29. I like puzzles.

30. I am future oriented.

Poznámka autora: Pro účely výzkumu byl vytvořen zkrácený dotazník obsahující 8 klíčových položek z této škály. Položky byly přeloženy do českého jazyka a modifikovány pro potřeby výzkumu.

Zdroj: BARRATT, E. *Barratt Impulsiveness Scale (BIS-11)* [online]. Utrecht: Cesar Research, 2024 [cit. 2026-02-02]. Dostupné z: https://cesarresearch.nl/wp-content/uploads/2024/10/BIS11_EN.pdf#page=2.00