

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**SPRÁVNÍ DELIKTY ŘIDIČŮ A VLIV
OSOBNOSTNÍCH FAKTORŮ NA JEJICH
PÁCHÁNÍ**

Autor práce: Denisa Severová, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

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

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Denisa Severová, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Správní delikty řidičů a vliv osobnostních faktorů na jejich páchaní

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Administrative Offences of Drivers and the Influence of Personality Factors on Their Commission



Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů): Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.




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

Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem práce je zhodnotit osobnostní faktory, které mohou determinovat páchaní správních deliktů řidičů a rizikového chování na pozemních komunikacích. Vedlejším cílem je empiricky identifikovat vzájemné korelace mezi vybranými osobnostními charakteristikami řidičů, jejich rizikovým chováním a frekvencí páchaní správních deliktů.

Student: Denisa Severová, DiS.	5.12.2025 datum	 podpis
Vedoucí práce: Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.	6.12.2025 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	11.12.2025 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	11.12.2025 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	20.12.2025 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala 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 vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Denisa Severová, DiS.

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Dr. Mgr. Josefu Kříhovi, PhD., LL.M. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce. Mé poděkování patří také policistům npor. Jiřímu Dokoupilovi, DiS., prap. Lukáši Tumovi, DiS. a prap. Martinu Gregorovi, DiS., a profesionálnímu řidiči Davidu Vránkovi za poskytnutí polostrukturovaných rozhovorů. Dále také děkuji všem respondentům, kteří se zúčastnili průzkumného dotazníkového empirického šetření a přispěli tak ke kvalitě této práce.

ABSTRAKT

SEVEROVÁ, D. *Správní delikty řidičů a vliv osobnostních faktorů na jejich páchaní: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2026. 100 s. Vedoucí bakalářské práce: Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.

Klíčová slova: motorová vozidla, osobnostní faktory, rizikové chování na pozemních komunikacích, správní delikty řidičů, věk řidičů

Věcné vymezení bakalářské práce teoreticko-empirickým vhladem reflektuje trvale odborně aktuální tematickou oblast, která se korelativně zabývá správními delikty řidičů v silničním provozu a vlivem vybraných osobnostních faktorů na jejich páchaní. Teoretická část práce v úvodní části širěji vymezuje základní pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti, včetně analýzy účinného *de lege lata* právního rámce páchaných správních deliktů na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu s důrazem na nejčastější typy přestupků a jejich právní kvalifikaci. Popisuje rizikové chování řidičů a způsoby prevence v této oblasti, přičemž čerpá z poznatků dopravní psychologie apod. Teoretická část dále tematicky příléhavým způsobem úžeji rozebírá rizikové chování řidičů, souvislosti s dopravními nehodami, včetně možností preventivních opatření. Část empirická uvozuje realizaci a následné vyhodnocení kvantitativního průzkumného dotazníkového šetření, směřovaného k řidičům motorových vozidel, které je doplněno polostrukturovanými rozhovory s odborníky z praxe, které poskytují expertní pohled na osobnostní faktory ovlivňující chování řidičů, čímž podporuje i stanovené teze empirické části bakalářské práce hodnocením jednotlivých dílčích průzkumných otázek jemu kladených. Bakalářská práce taktéž originálně poukazuje na význam zohlednění osobnostních charakteristik řidičů při hodnocení jejich chování v silničním provozu a zdůrazňuje, jak mohou být tyto poznatky využity při navrhování a cíleném uplatňování preventivních opatření ke snižování rizikového chování a dopravní nehodovosti.

ABSTRACT

SEVEROVÁ, D. *Administrative Offences of Drivers and the Influence of Personality Factors on Their Commission: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2026. 100 pp. Supervisor: Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.

Key words: administrative offences of drivers, age of drivers, motor vehicles, personality factors, risky behaviour on the roads

The substantive definition of the bachelor's thesis, approached from a theoretical-empirical perspective, reflects a consistently professionally relevant thematic area that correlatively deals with administrative offences committed by drivers in road traffic and the influence of selected personality factors on their commission. The theoretical part of the thesis, in its introductory section, more broadly defines basic terminology and starting points of the examined thematic area, including analysis of the effective *de lege lata* legal framework of administrative offences committed in the field of road traffic safety and fluency, with an emphasis on the most common types of offences and their legal classification. It describes risky driving behaviour and methods of prevention in this area, drawing on findings from traffic psychology, etc. The theoretical part further, in thematically relevant manner, examines in more detail risky driving behaviour, its connections with road traffic accidents, including the possibilities of preventive measures. The empirical part introduces the implementation and subsequent evaluation of quantitative questionnaire survey conducted among drivers of motor vehicles, which is complemented by semi-structured interviews with partitioners, providing an expert view on personality factors influencing drivers' behaviour, thereby also supporting established theses of the empirical part of the bachelor's thesis through the evaluation of individual partial research questions posed to them. The bachelor's thesis also originally points out the importance of considering the personality characteristics of drivers when evaluating their behaviour in road traffic and emphasizes how these findings can be used in the design and targeted application of preventive measures to reduce risky behaviour and traffic accident rates.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	10
1.1 Metodika	10
2 Základní dopravní terminologie	13
2.1 Právní rámec a dopravní předpisy.....	13
2.2 Účastníci provozu na pozemních komunikacích.....	14
2.3 Dopravní prostředky.....	14
2.4 Druhy pozemních komunikací	15
3 Oprávnění řídit motorová vozidla	16
3.1 Odborná způsobilost	16
3.2 Věk	17
3.3 Zdravotní způsobilost.....	17
4 Správní delikty na úseku pozemních komunikací	18
4.1 Dělení dle osob páchajících protiprávní jednání	19
4.1.1 Přestupky fyzických osob	19
4.1.2 Správní delikty právnických osob a podnikajících fyzických osob	20
4.2 Dělení podle charakteru porušení povinností.....	20
4.2.1 Přestupky související s technickým stavem vozidla	20
4.2.2 Přestupky související s alkoholem a jinou návykovou látkou	21
4.2.3 Přestupky související se způsobilostí k řízení motorových vozidel.....	21
4.2.4 Přestupky související s řízením vozidla	21
4.2.5 Přestupky související s porušením omezení jízdy některých vozidel	22
4.2.6 Přestupky související s dopravní nehodou	22
4.2.7 Přestupky spáchané jiným jednáním.....	22
4.2.8 Přestupky učitele autoškoly	22
5 Rizikové chování na pozemních komunikacích.....	23
5.1 Typy rizikového chování řidičů	23

5.2 Osobnostní faktory	23
5.2.1 Biologické faktory	23
5.2.2 Psychologické faktory	24
6 Nejrizikovější skupiny řidičů na pozemních komunikacích	26
6.1 Mladí řidiči v dopravě	26
6.2 Senioři v dopravě	26
6.3 Řidiči profesionálové	27
6.4 Cyklisté v dopravě.....	28
7 Dopravní nehody	29
7.1 Dopravní nehodovost v ČR.....	30
8 Prevence kriminogenního a rizikového chování v silničním provozu	34
8.1 BESIP	35
8.2 Projekty pro mladé řidiče	36
8.2.1 Řidičák na zkoušku	36
8.2.2 Start driving.....	36
8.3 Školení řidičů profesionálů	37
8.4 Kontrola vozidla před jízdou.....	37
9 Dotazníkové empirické průzkumné šetření	38
10 Hypotézy a vyhodnocení průzkumného empirického dotazníkového šetření .	39
Vyhodnocení statistických hodnot	58
11 Polostrukturované rozhovory	66
11.1 Vyhodnocení polostrukturovaných rozhovorů.....	68
Závěr.....	71
Seznam použitých zdrojů	74
Seznam tabulek a grafů	80
Seznam příloh	81
Přílohy	82

Úvod

Bezpečnost silničního provozu patří mezi klíčové oblasti dopravní politiky moderních států. Ačkoli dochází k technickému rozvoji vozidel, zlepšování infrastruktury i preciznější právní úpravě, lidský faktor zůstává jednou z hlavních příčin dopravní nehodovosti a dalších nežádoucích jevů v dopravě. Správní delikty řidičů představují významnou skupinu porušení pravidel silničního provozu, která negativně ovlivňuje bezpečnost, plynulost a celkovou kulturu dopravy.

Oblast, která s daným tématem souvisí, je rizikové chování řidičů na pozemních komunikacích, neboť řada správních deliktů je páchána právě v důsledku tohoto jednání. Zahrnuje takové formy jednání, při nichž řidiči ať vědomě či nevědomě porušují zásady bezpečné jízdy a tím ohrožují bezpečnost silničního provozu.

Zkoumání vlivu osobnostních faktorů na páchání správních deliktů a chování řidičů je důležité nejen z hlediska psychologie dopravy, ale také z pohledu prevence, tvorby legislativy a efektivního nastavení způsobu ukládání sankcí.

Téma bezpečnosti silničního provozu a rizikového chování řidičů je v současné době vysoce aktuální vzhledem k pokračujícímu nárůstu počtu motorových vozidel, dynamickému rozvoji dopravní infrastruktury a zvyšující se komplexitě silničního provozu. I přes technologický pokrok a zpřísnění právních předpisů zůstává lidský faktor jedním z hlavních činitelů, který ovlivňuje dopravní nehodovost a bezpečnost účastníků silničního provozu. Z tohoto důvodu je nezbytné zkoumat motivy a osobnostní charakteristiky řidičů, které mohou vést k páchání správních deliktů a rizikovému chování, aby bylo možné efektivně předcházet nežádoucím jevům a zvyšovat bezpečnost dopravy.

Volba tématu je odvozena mimo jiné i z odborného zaměření autorky, která absolvovala studium v oblasti bezpečnosti silničního provozu na Vyšší odborné škole TRIVIS v Jihlavě. Nabyté vzdělání poskytuje pevný teoretický i praktický základ pro zpracování tohoto tématu a umožňuje hlubší porozumění souvisejícím problematikám.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním teoretickým cílem bakalářské práce je objasnit problematiku správních deliktů řidičů prostřednictvím analýzy současné právní úpravy a dopravně-psychologických poznatků.

Vedlejším empirickým cílem práce je detekovat a vyhodnotit vzájemné korelační vztahy mezi vybranými osobnostními charakteristikami řidičů, jejich rizikovým chováním a frekvencí páchaní správních deliktů.

1.1 Metodika

Bakalářská práce je rozdělena na dvě části – část teoretickou a empirickou (výzkumnou).

Teoretická část je zpracována formou literární rešerše, jejíž účel je komplexně popsat problematiku správních deliktů řidičů a osobnostních faktorů ovlivňujících jejich chování. Je vycházeno zejména z odborné literatury z oblasti dopravní psychologie a práva (tj. z legislativních dokumentů a souvisejících právních předpisů). Text pojednává zejména o pojmu správní delikt, a to především v kontextu provozu na pozemních komunikacích, dále o nejčastějších typech správních deliktů, o osobnostních faktorech, které mohou determinovat či ovlivňovat sklon řidičů k rizikovému či delikventnímu chování, a rovněž o chování na pozemních komunikacích.

Průzkumná empirická část je založena zejména na zkoumání rizikového jednání a páchaní správních deliktů u zkoumaného vzorku osob, za pomoci sběru dat vytvořeného formou kvantitativního průzkumného empirického dotazníkového šetření a zkoumaných hypotéz. Hypotézy jsou sestaveny tak, aby zkoumaly souvislost mezi osobnostní charakteristikou řidiče a jeho chováním na pozemních komunikacích.

Vyhodnocení dat získaných z průzkumného empirického dotazníkového šetření je provedeno Pearsonovým chí-kvadrát testem, který slouží ke statistickému porovnání dat a jejich závislosti. Toto kritérium je dáno vztahem:

$$G = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^s \frac{(n_{ij} - n'_{ij})^2}{n'_{ij}}$$

G = testované kritérium,

n_{ij} = pozorovaná četnost v buňce na průsečíku řádku s indexem i a sloupce s indexem j ,

n'_{ij} = očekávaná (teoretická) četnost v buňce na průsečíku řádku s indexem i a sloupce s indexem j ,

r = počet řádků kontingenční tabulky,

s = počet sloupců kontingenční tabulky.

Chí-kvadrát test byl zvolen z důvodu práce s kategoriálními proměnnými a účelu zjistit, zda mezi nimi existuje statisticky významná závislost. Tento test je vhodný zejména při vyhodnocování dat v kontingenčních tabulkách, kde se porovnávají skutečně zjištěné četnosti s četnostmi očekávanými, které by nastaly v případě, že by mezi proměnnými žádná souvislost neexistovala. Nulová hypotéza (H_0) předpokládá, že mezi sledovanými proměnnými není statisticky významná závislost a zamítá se tehdy, pokud vypočtená hodnota testového kritéria překročí kritickou hodnotu příslušnou k zvolené hladině významnosti ($\alpha = 5\%$). V tomto případě se přijímá alternativní hypotéza H_1 .

Pro sběr dat byl zvolen online dotazník, vytvořen pomocí Google Documents. Některé dotazníky byly sesbírány v tištěné formě (Příloha 1) a následně vloženy do výše zmíněné online formy. Online dotazník byl distribuován prostřednictvím e-mailu a sociálních médií. Respondenti měli na vyplnění dotazníku čas 21 dnů v průběhu měsíce února od 1. února 2025. Celkem bylo získáno 105 vyplněných dotazníků, které byly v plném počtu využity pro závěrečné zpracování dat.

Pro následné vyhodnocení nejrizikovějších skupin byl pro každou skupinu (věk, pohlaví, frekvence řízení) spočítán počet rizikových odpovědí u jednotlivých otázek. Tento součet byl následně přepočítán na procenta vzhledem k velikosti skupiny a počtu otázek v daném bloku, čímž vznikla relativní rizikovitost (%). Takto získaná procenta umožňují spravedlivé porovnání skupin různé velikosti a identifikaci těch, které vykazují nejvyšší míru páchání deliktů a rizikového chování.

Součástí metodiky průzkumně orientované empirické části jsou také polostrukturované rozhovory s odborníky z praxe (kvalitativní forma výzkumu), které jsou realizovány za účelem doplnění teoretických poznatků o praktické zkušenosti a odborný pohled na problematiku. Rozhovory slouží jako kvalitativní zdroj informací, které umožňují hlubší a odborný pohled do problematiky.

Získané informace tak přispívají k lepšímu pochopení souvislostí a umožňují interpretovat výsledky výzkumu v širším kontextu. Kombinace kvantitativního a kvalitativního přístupu tak zvýší hodnotu a přesnost práce.

2 Základní dopravní terminologie

Kapitola vymezuje základní pojmy a terminologii používanou v oblasti pozemních komunikací, která je nezbytná pro pochopení problematiky správních deliktů řidičů, rizikového chování a jejich souvislosti s osobnostními faktory. Poskytuje teoretický rámec, který umožňuje definovat a analyzovat vybrané druhy rizikového chování řidičů.

2.1 Právní rámec a dopravní předpisy

Oblast provozu na pozemních komunikacích upravuje řada právních předpisů, a to jak na mezinárodní úrovni (nařízení a směrnice EU), tak na úrovni státní (národní právní předpisy). V České republice tyto předpisy tvoří zákony, prováděcí vyhlášky a související legislativa. Aktuální znění všech dopravních předpisů je přehledně dostupné na webu Ministerstva dopravy ČR.

Každý právní předpis upravuje konkrétní oblast problematiky silniční dopravy, jako je například provoz na pozemních komunikacích, technický stav vozidel nebo dopravní značení. Tato struktura je nezbytná, protože umožňuje přehlednou a jednoznačnou regulaci celého dopravního systému. Jedním z nejdůležitějších zákonů v oblasti silniční dopravy je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o silničním provozu**“), který komplexně stanovuje práva a povinnosti jednotlivých účastníků provozu na pozemních komunikacích. Mezi další důležité zákony patří například zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o silniční dopravě**“), regulující podnikání v silniční dopravě, nebo zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o pozemních komunikacích**“) řešící kategorizaci, údržbu a správu pozemních komunikací.¹

¹ *Legislativa – silniční doprava*. Online. Ministerstvo dopravy. © 2025. Dostupné z WWW: [https://md.gov.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-\(1\)](https://md.gov.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-(1)).

2.2 Účastníci provozu na pozemních komunikacích

„Zákon o silničním provozu“² vymezuje účastníka provozu jako každou osobu, která se přímo účastní dění na pozemních komunikacích. Mezi účastníky provozu náleží zejména řidiči, chodci, cyklisté či jezdci na zvířatech. Tato bakalářská práce se primárně zaměřuje na řidiče, které právní úprava definuje jako osoby řídící motorové nebo nemotorové vozidlo, tramvaj nebo osoby vykonávající jízdní úkony na zvířeti.

2.3 Dopravní prostředky

České právní předpisy pojem „dopravní prostředek“ přímo nedefinují. K zákonnému vymezení je nejbližší pojem vozidlo, o kterém „zákon o silničním provozu“ říká, že je buďto vozidlem motorovým, nemotorovým, nebo tramvají.³ Tento pojem je obecný a zahrnuje vozidla všech druhů vymezených zákonem.⁴

Velmi podobný pojem je silniční vozidlo, který definuje zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích“). Silničním vozidlem je rozuměno vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích.⁵

Motorové vozidlo je vozidlem nekolejovým, poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbusy (jako vozidlo drážní je pod vozidla motorová pro vyloučení pochybností).⁶ Naproti tomu jsou vozidla nemotorová – která jsou definovaná jako vozidla přípojná (určená k tažení jiným vozidlem) a vozidla pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například potahová vozidla, jízdní kola a ruční vozíky.⁷

² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. [online]. § 2.

³ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. [online]. § 2.

⁴ NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha, 2022. s. 32.

⁵ Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, § 2.

⁶ NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha, 2022. s. 32.

⁷ NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha, 2022. s. 33.

2.4 Druhy pozemních komunikací

Podle „zákona o pozemních komunikacích“ jsou pozemní komunikace dopravní cesty, které jsou určeny k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Součástí těchto komunikací jsou i pevná zařízení, nutná pro zajištění bezpečného provozu.

Zákon rozděluje pozemní komunikace do čtyř kategorií:

1. Dálnice – určená zejména pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu.
2. Silnice – dělíme do 3 tříd, podle jejich dopravního významu:
 - a) silnice I. třídy – dálková a mezistátní doprava,
 - b) silnice II. třídy – doprava mezi okresy,
 - c) silnice III. třídy – spojení obcí a jiných pozemních komunikací.
3. Místní komunikace – slouží hlavně místní dopravě na území obcí.
4. Účelová komunikace – spojení jednotlivých nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi.

O tom, do jaké kategorie bude pozemní komunikace zařazena, rozhoduje příslušný silniční správní úřad.⁸

Zákon však občas také užívá pojmy, které dále blíže nedefinuje, a tedy o nich mohou vznikat pochybnosti. Jedním z takových pojmů je například „vozovka“, čemuž je rozuměna část pozemní komunikace, která je určena pro provoz vozidel.⁹

K pojmu pozemní komunikace se také pojí „místo ležící mimo pozemní komunikaci“. Toto jsou místa, která ve smyslu zákona o pozemních komunikacích nejsou pozemní komunikací a nevztahuje se na ně působnost zákona o silničním provozu. Jako příklad lze zmínit volnou krajinu, ale také cvičné polygony. Zákonem tento pojem však také přímo definován není, neboť by to bylo nadbytečné vůči definici pozemní komunikace.¹⁰

⁸ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3. [online]. § 1–7.

⁹ NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha, 2022. s. 23.

¹⁰ NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha, 2022. s. 15.

3 Oprávnění řídit motorová vozidla

Aby osoba nabyla způsobilosti řídit motorová vozidla, musí získat řidičské oprávnění, o kterém „zákon o silničním provozu“¹¹ říká: „*Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny vozidel, pro kterou mu bylo řidičské oprávnění uděleno.*“ (s účinností od 19. 1. 2013, vydáním směrnice 2006/126/ES došlo ke změně terminologie z pojmu „skupina řidičského oprávnění“ na pojem „skupina vozidel“¹²)

Tento zákon dále určuje základní podmínky pro získání řidičského oprávnění, a dále je rozvíjí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel**“)¹³

3.1 Odborná způsobilost

Osoba je považována za odborně způsobilou v případě, že se podrobila a úspěšně absolvovala zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a prokázala tím potřebné znalosti.¹⁴ Zkouška se skládá ze 3 okruhů – zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy, z praktické jízdy s výcvikovým vozidlem a pokud se jedná o řidičské oprávnění pro skupiny C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E, pak také ze znalostí ovládání a údržby vozidla.¹⁵

K této zkoušce se lze dostat pouze v případě, že osoba splní všechny další předpoklady k získání řidičského oprávnění a přijetí k výuce a výcviku. Těmito předpoklady jsou:

- a) podání písemné žádosti (u žadatelů mladších 15 let musí být žádost doložena písemným souhlasem státního zástupce),
- b) ke dni ukončení výuky a výcviku dosáhne věku předepsaného pro udělení řidičského oprávnění pro danou skupinu vozidel,

¹¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. [online]. § 80.

¹² NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha, 2022. s. 486.

¹³ ČESKO. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73. [online]. § 1.

¹⁴ NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha, 2022. s. 548.

¹⁵ ČESKO. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73. [online]. § 39.

- c) způsobilost k právním úkonům,
- d) zdravotní způsobilost,
- e) splnění dalších podmínek, pokud je vyžaduje zvláštní zákon, a
- f) není ve výkonu správního trestu spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel.¹⁶

Po přijetí k výuce se žadatelé učí o dopravních předpisech, zdravotnickou přípravu, zásady bezpečné jízdy a ovládání a o údržbě vozidla. Výcvik se skládá zejména z řízení motorového vozidla, ale také z praktické údržby vozidla a zdravotnické přípravy.¹⁷ Všechny tyto prvky jsou důležité pro následné složení závěrečné zkoušky.

3.2 Věk

Pro získání řidičského oprávnění pro jednotlivé skupiny, musí žadatel ke dni ukončení výuky a výcviku dosáhnout věku předepsaného k příslušné skupině. U skupin řidičských oprávnění, kde je žadateli méně než 15 let je třeba písemného doložení souhlasu zákonného zástupce ověřeného příslušným orgánem.¹⁸

3.3 Zdravotní způsobilost

Posudek o zdravotní způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění vydává lékař žadateli na základě zhodnocení zdravotního stavu podle předchozích záznamů ve zdravotnické dokumentaci a informací o zdravotním stavu. Takový posudek musí být jednoznačný, a v některých případech může být vydán s podmínkou, která spočívá v používání zdravotnického prostředku, technické úpravě vozidla nebo jiných omezeních, bez kterých osoba řídit vozidlo nesmí.¹⁹

¹⁶ ČESKO. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73. [online]. § 13.

¹⁷ ČESKO. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73. [online]. § 20.

¹⁸ ČESKO. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73. [online]. § 13.

¹⁹ ČESKO. Vyhláška č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 89. [online]. § 3–§ 5.

4 Správní delikty na úseku pozemních komunikací

Průcha²⁰ uvádí, že v systému správněprávní odpovědnosti lze od 1. 7. 2017 s ohledem na platnou právní úpravu rozlišovat:

- a) správněprávní odpovědnost za přestupky (přestupky fyzických, právnických a fyzických podnikajících osob), a
- b) správněprávní odpovědnost za tzv. jiné správní delikty (disciplinární a pořádkové delikty).

Odborná literatura říká, že správní delikty nejsou jednotnou kategorií, ale jedná se o protiprávní činy různého druhu, s různými subjekty, s rozdílnými podmínkami odpovědnosti a různými typy sankcí (trestů), které lze za jejich páchání uložit. Je to jednání ať už osoby fyzické, tak právnické, které porušuje povinnosti stanovené zákonem.²¹

Těžištěm z pohledu správního práva je zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**přestupkový zákon**”)²², který v § 5 definuje přestupek jako „*společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.*“ a upravuje podmínky odpovědnosti za něj. Popisuje také postup průběhu řízení o přestupku a před jeho zahájením.²³

Beran²⁴ upozorňuje na to, že ne vždy to, co vypadá jako přestupek přestupkem skutečně je. Jako výjimky uvádí nutnou obranu, krajní nouzi a pokus přestupku.

²⁰ PRŮCHA, P. *Správní právo: obecná část. 9., doplněné aktualizované vydání*. Brno, 2024. s. 337.

²¹ VETEŠNÍK, P. a kol., *Dopravní právo*. Praha, 2016. s. 1.

²² PRŮCHA, P. *Správní právo: obecná část. 9., doplněné aktualizované vydání*. Brno, 2024. s. 338.

²³ ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98. [online]., § 1 a § 5.

²⁴ BERAN, T. *Dopravní přestupky v praxi*. Praha, 2025. s. 4 a s. 5.

4.1 Dělení dle osob páchajících protiprávní jednání

Tato podkapitola se zabývá rozdělením správních deliktů na úseku pozemních komunikacích podle osob, které se deliktu dopustily. Zaměřuje se na základní kategorie osob odpovědných za porušování pravidel silničního provozu.

4.1.1 Přestupky fyzických osob

Přestupky fyzických osob jsou řešeny v § 125c „zákona o silničním provozu“²⁵, kde jsou členěny podle jednotlivých odstavců zákona.

Odstavec 1 – upravuje skutkové podstaty přestupků fyzických osob při řízení vozidla. Zahrnuje široké spektrum protiprávních jednání řidičů, od technických závad vozidla, přes alkohol a drogy, porušení pravidel silničního provozu až po dopravní nehody nebo zakázané pomůcky (např. antiradar).

Odstavec 2 – stanovuje zákaz fyzické osobě v postavení provozovatele vozidla svěřit nebo přikázat řízení vozidla, u níž nezná její totožnost.

Odstavec 3 – řeší přestupky učitele autoškoly, zahrnující i řízení pod vlivem návykových látek, či odmítnutí vyšetření.

Odstavec 4 – upravuje přestupky související s povinnostmi v oblasti řídičského oprávnění, osvědčení o registraci vozidla (jejich neodevzdání) a dopravně psychologického vyšetření, tedy jeho nepodrobení se.

Odstavce 5–9 určují sankce za jednotlivé přestupky uvedené v předchozích odstavcích. Do těchto sankcí patří například pokuty (a určování jejich výše), ukládání trestu zákazu činnosti nebo příkazu na místě a zpříšňování sankcí v případech kdy je způsobena protiprávním jednáním dopravní nehoda.

²⁵ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. [online]. § 125c.

4.1.2 Správní delikty právnických osob a podnikajících fyzických osob

Tyto přestupky jsou rozebrány v § 125d „zákona o silničním provozu“.

Odstavec 1 – upravuje skutkové podstaty přestupků v postavení provozovatele vozidla, tedy zejména porušení povinností s jeho provozem. Takovým přestupkem je například umožnění provozu technicky nezpůsobilého vozidla, či povinnost náležitého označení vozidla a barevného provedení, aby nedocházelo k jeho záměně s vozidly složek rozdílného vyznačení.

Odstavec 2 – vymezuje odpovědnost jako odesílatele nákladu předat k přepravě ve stavu nebo způsobem stanoveným zákonem.

Odstavec 3 – „*Za přestupek podle odstavce 1 nebo 2, se uloží pokuta od 10 000 Kč do 100 000 Kč.*“²⁶

4.2 Dělení podle charakteru porušení povinností

Delikty na úseku pozemních komunikací lze klasifikovat nejen podle osob, které je páchají, ale také podle charakteru porušení povinností. Díky tomuto členění lze lépe pochopit jednotlivá protiprávní jednání, a jakým způsobem ovlivňují provoz na pozemních komunikacích a bezpečnost silničního provozu. V této podkapitole je použito členění převzaté z odborné literatury, konkrétně z publikace Vetešníka a kolektivu.

4.2.1 Přestupky související s technickým stavem vozidla

Do této kategorie spadají přestupky podle § 125c odst. 1 „zákona o silničním provozu“. Podle písmena a) bodu 1 a 2 se osoba dopustí přestupku tím, že na vozidle není v rozporu s jiným právním předpisem umístěna tabulka registrační značky nebo nebyla danému vozidlu přidělena, nebo je zakryta, nečitelná nebo je umístěna tak, že je znemožněna její čitelnost. Nejvyšší správní soud uvedl, že objektem těchto bodů je zájem na identifikaci vozidla.²⁷ Dále sem spadá řízení vozidla technicky nezpůsobilého podle bodu 3, tedy nesplňující technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem²⁸ a řízení vozidla, jehož osvědčení o registraci bylo zadrženo podle bodu 4.²⁹

²⁶ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. [online]. § 125d.

²⁷ VETEŠNÍK, P. a kol., *Dopravní právo*. Praha, 2016. s. 206.

²⁸ VETEŠNÍK, P. a kol., *Dopravní právo*. Praha, 2016. s. 211.

²⁹ VETEŠNÍK, P. a kol., *Dopravní právo*. Praha, 2016. s. 217.

4.2.2 Přestupky související s alkoholem a jinou návykovou látkou

Tato kategorie zahrnuje řízení vozidla po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky³⁰, řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost³¹ a omítnutí podrobit se vyšetření, zda nebyla ovlivněna návykovou látkou nebo alkoholem.³²

4.2.3 Přestupky související se způsobilostí k řízení motorových vozidel

Jak již z názvu vyplývá, zde se zabývá delikty v rámci způsobilosti k řízení motorových vozidel. Mezi takové se řadí například řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění. Motorové vozidlo mohou řídit pouze osoby, které jsou držitelem příslušného řidičského oprávnění. Krajský soud v Ostravě se k tomu vyjádřil, zdůrazňujíc ledabylý postoj osob k plnění povinností při ponechání si řidičského průkazu, jehož oprávnění nejsou držitelem.³³

4.2.4 Přestupky související s řízením vozidla

Tato kategorie se zabývá přestupky v rámci pravidel silničního provozu. Jako první příklad lze zmínit například zákaz při řízení vozidla držet v ruce nebo jiným způsobem hovorové zařízení. Výkladové problémy pak může činit vymezení, co se rozumí držet jiným způsobem. Dle názoru Vetešníka a kol. se jedná o případy, kdy je zařízení aktivně přidržované hlavou k rameni.³⁴

Dalším takovým přestupkem je nezastavení vozidla na signál, který příkazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn „Stůj“. V rámci těchto deliktů jsou zahrnuty i pokyny policisty a oprávněných osob, kterými je řidič povinen se řídit. Důležitá je také nadřazenost a podřazenost, kdy pokyny policisty jsou vždy nadřazené dopravnímu značení.³⁵ Jako následující formy takového jednání můžeme jmenovat například předjíždění vozidla v případech, kdy je to zakázáno³⁶, nedání přednosti v jízdě³⁷ nebo jízda v protisměru.³⁸

³⁰ VETEŠNÍK, P. a kol., *Dopravní právo*. Praha, 2016. s. 224

³¹ VETEŠNÍK, P. a kol., *Dopravní právo*. Praha, 2016. s. 230

³² VETEŠNÍK, P. a kol., *Dopravní právo*. Praha, 2016. s. 231.

³³ VETEŠNÍK, P. a kol., *Dopravní právo*. Praha, 2016. s. 242.

³⁴ VETEŠNÍK, P. a kol., *Dopravní právo*. Praha, 2016. s. 272.

³⁵ VETEŠNÍK, P. a kol., *Dopravní právo*. Praha, 2016. s. 276 a s. 277.

³⁶ VETEŠNÍK, P. a kol., *Dopravní právo*. Praha, 2016. s. 295.

³⁷ VETEŠNÍK, P. a kol., *Dopravní právo*. Praha, 2016. s. 308.

³⁸ VETEŠNÍK, P. a kol., *Dopravní právo*. Praha, 2016. s. 320.

4.2.5 Přestupky související s porušením omezení jízdy některých vozidel

Omezení jízdy některých vozidel se vztahuje k některým kategoriím vozidel při jízdě na určených pozemních komunikacích a v určitém časovém a ročním období. Důvod k těmto omezením je zejména pro zajištění plynulosti a bezpečnosti silničního provozu. Jako takovou regulaci lze zmínit například časový poplatek nebo mýtné na dálnicích.³⁹

4.2.6 Přestupky související s dopravní nehodou

V „zákoně o silničním provozu“, konkrétně v § 125c odst. 1 písm. i jsou rozebrány jednotlivé přestupky, kterých se osoba může dopustit v rámci dopravních nehod. Mezi tyto nehody patří například neprodlené nezastavení vozidla nebo neoznámení dopravní nehody policii.⁴⁰ (Více k dopravním nehodám v kapitole 7.)

4.2.7 Přestupky spáchané jiným jednáním

Ze zákonného rámce sem spadá dopuštění se přestupku fyzickou osobou, který nespadá do nikterého z přestupků podle § 125 c odst. 1 písm. a) až j). Jedná se o porušení nebo nesplnění jiných povinností, které jsou méně závažné.⁴¹

4.2.8 Přestupky učitele autoškoly

Učitelé autoškoly jsou v zákoně vymezeni jako speciální subjekt, který se může přestupku dopustit pouze při výkonu dohledu, v provozu na pozemních komunikacích, nad řidičem motorového vozidla.⁴²

I když žádný právní předpis výslovně nestanovuje úpravu povinností učitele autoškoly při dohledu nad řidičem vozidla, jeho odpovědnost za bezpečnost provozu výcvikového vozidla a za dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích (pokud možno) vyplývá z § 4 písm. a) „zákona o silničním provozu“. Systematicky je však učitel autoškoly řazen mezi osoby přepravované a nepovažuje se za řidiče.⁴³

³⁹ VETEŠNÍK, P. a kol., *Dopravní právo*. Praha, 2016. s. 328.

⁴⁰ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. [online]. § 125c.

⁴¹ VETEŠNÍK, P. a kol., *Dopravní právo*. Praha, 2016. s. 344.

⁴² VETEŠNÍK, P. a kol., *Dopravní právo*. Praha, 2016. s. 347.

⁴³ NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha, 2022. s. 28.

5 Rizikové chování na pozemních komunikacích

Rizikové jednání či chování v dopravě je takový akt, kterým může osoba ohrožit sebe, jako praktikanta takového jednání, tak ostatní účastníky silničního provozu. Takové jednání může vést ke škodě na majetku, ublížení na zdraví či v horším případě končit smrtí některého z účastníků silničního provozu.⁴⁴

5.1 Typy rizikového chování řidičů

Šucha⁴⁵ popisuje rizikové chování jako jakékoliv chování, které je spojeno se zvýšenou pravděpodobností účasti na dopravní nehodě. Jako čtyři nejčastější se uvádí nepřiměřená a nedovolená rychlost, řízení pod vlivem alkoholu a jiných drog, nepoužívání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů a jízda na červenou a nerespektování přednosti v jízdě. Jako další rizikové faktory jsou zmiňovány rozptýlení a nepozornost řidiče, jeho únava, agresivní jízda, emoce jako například stres, úzkost a zlost a řízení pro pracovní účely. Podle výše zmíněného rizikového chování ho lze rozdělit jako rizikové jednání, které je protiprávní, a rizikové jednání, které protiprávní není.

5.2 Osobnostní faktory

Neboť nejčastější příčinou dopravních nehod je lidský činitel, je oblast chování a psychické způsobilosti řidiče nejdůležitějším faktorem bezpečnosti v dopravě.⁴⁶

5.2.1 Biologické faktory

Pro účely této práce jsou nejdůležitějšími faktory věk a pohlaví řidiče, které mohou nepřímo ovlivňovat jeho chování a míru rizika páchaní správních deliktů v silničním provozu.

Z pohledu věku lze podle Havlíka⁴⁷ k pozitivům mladých řidičů připsat zejména dobré smyslové funkce, tělesnou zdatnost a značnou psychickou kapacitu. Avšak

⁴⁴ *Co je rizikové chování v dopravě.* Online. Pražské centrum primární prevence. b. r. Dostupné z WWW: <http://prevence-praha.cz/index.php/odkazy/19>.

⁴⁵ ŠUCHA, M. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme? A co s tím můžeme dělat.* Praha, 2019. s. 204.

⁴⁶ ŠUCHA, M. a kol. *Dopravní psychologie: pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů.* Praha, 2013. s. 63.

⁴⁷ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti.* Praha, 2005. s. 134.

schopnosti, kterými se mladí řidiči vyznačují nejvíce, jako například dobré soustředění, paměť, pohotovostní jednání či rozhodování a hbité jednání ještě nemusí znamenat motoristickou úspěšnost. Z negativ lze zmínit dravost a tendence k často bezohlednému a impulzivnímu prosazování v rozporech. U starších jsou pak rizikem ubývající tělesná a duševní potence člověka. Prodlužuje se čas nutný k přiměřené pohybové odpovědi na světelné či zvukové podněty a také nastávají potíže s rozhodováním.⁴⁸

Pokud se zaměříme na pohlaví řidiče, je důležité zmínit, že jak muži, tak ženy prožívají cestování automobilem jinak. U mužů bývá prožitek jízdy silnější, chtějí si zasoutěžit a předvést se. U mužů bývá i z vizuální stránky vozidla rozpoznat, že ho řídí právě toto pohlaví, jak u interiéru, tak exteriéru, ale nejvýraznější bývá právě styl jízdy. Na druhou stranu u žen bývá cílem jízdy se pouze přepravit do destinace.⁴⁹ U žen je také zvláštnost pro těhotenství, kdy se komplexně biologicky, fyziologicky a psychologicky přeladuje organismus. Těhotenství nezabraňuje ženám řídit, avšak řízení můžou komplikovat například nevolnostmi, ranním zvracením či sklonem k mdlobám.⁵⁰

5.2.2 Psychologické faktory

Adamec a kol. zmiňuje, že z pohledu zdraví člověka je jeho duševní stav, jakožto účastníka silničního provozu, důležitým aspektem. Za klíčová hlediska z pohledu dopravního chování považují například pozorování okolí, reakci na překážky (a připravenost brzdit) a také koncentraci a pohotovost pozornosti.⁵¹

Čírtková a Červinka⁵² říkají, že v psychologii je osobnost prostor pro široké pole různých hledisek. Jako nejzákladnější uvádí strukturu osobnosti (psychické charakteristiky jedince), dynamiku osobnosti (chování a prožívání člověka, vývoj osobnosti (jak vznikají konkrétní vlastnosti osobnosti) a poznávání osobnosti.

⁴⁸ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha, 2005. s. 135.

⁴⁹ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha, 2005. s. 119.

⁵⁰ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha, 2005. s. 123.

⁵¹ ADAMEC, V. a kol., *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha, 2008. s. 90.

⁵² ČÍRTKOVÁ, L. a ČERVINKA, F. *Forenzní psychologie. Psychologie pro soudce, advokáty, státní zástupce, vyšetřovatele, kriminality, policisty a pro všechny, kteří se v souvislosti s trestným činem dostanou do kontaktu s policií a soudy*. Praha, 1994. s. 149 a s. 150.

Z pohledu vztahu ke konání protiprávního či rizikového jednání ho lze rozdělit na 4 kategorie:

- a) Kiks, nebo také „slip“ označuje jednání, kdy se člověk snaží dělat správnou akci, ale udělá ji nesprávně.
- b) Opomenutí neboli „lapse“ je vnitřní událost, většinou výpadky paměti, kdy se jedná o vynechání nějaké činnosti.
- c) Omyl, nebo jak lze také označit jako „mistake“ je chyba, která nastane v případě, že člověk provede nesprávnou akci.
- d) Vědomá porušení jsou akty, které jsou provedené záměrně, avšak nejsou správně. Osobám jde pouze o přínos porušení pravidla, avšak nechtějí trpět důsledky.⁵³

S rizikovým řízením se pojí nejvíce emoce jako úzkost, stres, agresivní rozpoležení a hostilita. Zjištěna byla tedy zejména souvislost mezi zlostí řidiče a dopravními přestupky a nehodami.⁵⁴

Podle Larsona, policisty z Nového Skotska, který své jméno proslavil hlavně díky jeho detektoru lži⁵⁵, lze rozdělit agresivní řidiče do několika skupin:

1. závodník – závodníci chtějí být ve své destinaci co nejdříve, pokud jim v tomto někdo brání, jsou rychle rozzlobeni,
2. soutěžící agresor – soutěží s ostatními účastníky silničního provozu,
3. pasivní agresor – pokouší se předjíždět, o rychlou jízdu a připojování se do pruhů (útočí spíše na sebevědomí ostatních řidičů),
4. narcista – řídí si svým osobitým způsobem a je zlostný, pokud ostatní řídí jinak,
5. strážce – trestá ostatní řidiče při nedodržování silničních předpisů.⁵⁶

Šucha⁵⁷ uvádí, že příčiny dopravních nehod je třeba hledat zejména v chování, ale také v subjektivní zkušenosti účastníků silničního provozu. Zkušenosti a dovednosti mají vliv na řidičský výkon, včetně bezpečnosti jízdy.

⁵³ ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe)*. Praha, 2006. s. 30.

⁵⁴ ŠUCHA, M. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme? A co s tím můžeme dělat*. Praha, 2019. s. 146.

⁵⁵ *True Story: A Nova Scotia-Born Police Officer Invented The Polygraph, And Today's His Birthday*. Online. CBC. 2013. Dostupné z WWW: <https://www.cbc.ca/strombo/news/true-story-a-canadian-invented-the-polygraph-and-todays-his-birthday>.

⁵⁶ ŠUCHA, M. a kol. *Dopravní psychologie: pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha, 2013. s. 64 a s. 65.

⁵⁷ ŠUCHA, M. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme? A co s tím můžeme dělat*. Praha, 2019. s. 137.

6 Nejrizikovější skupiny řidičů na pozemních komunikacích

Tato kapitola se zabývá vymezením nejrizikovějších skupin řidičů na pozemních komunikacích.

6.1 Mladí řidiči v dopravě

Na problematiku mladých řidičů bylo zaměřeno mnoho studií, které prokázaly že mladí řidiči do věku 25 let mají větší četnost dopravních nehod. Tento fakt podporuje to, že mladí mají větší tendence a chuť riskovat.⁵⁸

V dopravních nehodách zaviněných mladým řidičem je úmrtí některého z účastníků o 75 % vyšší než u jiných dopravních nehod. Řidičská zkušenost, vyhledávání adrenalinu a neohleduplné chování bývají často podporovány alkoholem nebo drogami.⁵⁹

6.2 Senioři v dopravě

Senioři mají většinou hodně praxe v řízení, avšak s jejich rostoucím věkem přicházejí i určitá rizika. U těchto osob je třeba sledovat zhoršování zraku, fyzické kondice, psychické odolnosti a léků, které požívají.⁶⁰

Ze zákona je seniorům uložena povinnost účastnit se pravidelných zdravotních prohlídek, při kterých lékař posuzuje zdravotní způsobilost osoby. První taková prohlídka se uskuteční nejdříve šest měsíců před dovršením 65 let věku a nejdéle v den dovršení tohoto věku. Stejná pravidla platí pro 68. rok věku. Po dovršení věku 68 let se řidič musí podrobit lékařské prohlídce každé dva roky.⁶¹

⁵⁸ ŠTIKAR, J. a HOSKOVEC, J. *Přehled dopravní psychologie: Historie, teorie, výzkum, aplikace*. Praha, 1995. s. 57.

⁵⁹ *Mladí řidiči*. Online. Záchraný kruh. © 2025. Dostupné z WWW: <https://www.zachranny-kruh.cz/bezpecna-doprava/auta/mladi-ridici.html>.

⁶⁰ *Senioři v dopravě*. Online. Bezpečné cesty. © 2014–2024. Dostupné z WWW: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecna-jizda-v-aute/seniori-v-doprave>.

⁶¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. [online]. § 87.

6.3 Řidiči profesionálové

Obecní úřad obce s rozšířenou působností rozhodne o profesní způsobilosti řidiče na základě jeho písemné žádosti⁶². Tato způsobilost se získává absolvováním vstupního školení⁶³ a následně se udržuje pravidelným školením profesní způsobilosti⁶⁴, jak stanovuje „zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel“.

Řidiči vozidel pro přepravu zboží jezdí často pod nátlakem času, kdy pracují v režimu sjednaných zakázek, dodacích termínů a stanovených tras. Při dálkové dopravě mohou strávit až 80 % času za volantem. Únava a nedostatek spánku může zde být rizikem, ohrožujícím dopravní bezpečnost.⁶⁵

Řidiči autobusu jsou také pod tlakem časem a jízdních řádů, které musí dodržovat. Dopravní podniky ustoupily od sankcionování nedodržení jízdního řádu po negativních zkušenostech, kdy tímto bylo zvýšeno riziko neadekvátního chování v časové tísní. Řidiči překračovali dovolené rychlosti, rizikově předjížděli či přehlédli nastupujícího či vystupujícího cestujícího.⁶⁶

⁶²ČESKO. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73. [online]. § 52c.

⁶³ČESKO. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73. [online]. § 47.

⁶⁴ČESKO. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73. [online]. § 48.

⁶⁵ŠUCHA, M. a kol. *Dopravní psychologie: pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha, 2013. s. 138.

⁶⁶ŠUCHA, M. a kol. *Dopravní psychologie: pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha, 2013. s. 140 a s. 141.

6.4 Cyklisté v dopravě

Podle nrap. Ladmanové⁶⁷ cyklisté představují na pozemních komunikacích nejen skupinu významně ohroženou, ale zároveň i tu, která také často porušuje některá ustanovení zákona. Pro řízení cyklistického kola, jakožto nemotorového vozidla, není ze zákona vyžadované řidičské oprávnění ani jiné zvláštní povolení. Tato skutečnost znamená, že k jízdě může usednout prakticky kdokoli. Cyklista je přitom plnohodnotným účastníkem silničního provozu a vztahují se na něj povinnosti, jako na každého řidiče. Je povinen řídit vozidlo střízlivý, neovlivněný alkoholem či jinými návykovými látkami, a dodržovat veškerá pravidla bezpečné a ohleduplné jízdy.

Z veřejně dostupných statistik Policie ČR vyplývá, že řidiči nemotorových vozidel zavinili v roce 2024 celkem 3 632 dopravních nehod. Tyto události měly závažné následky, neboť při nich zahynulo celkem 26 osob.⁶⁸

⁶⁷ LADMANOVÁ, D. *Cyklisté a jejich povinnosti*. Online. Policie České republiky. 2012. Dostupné z WWW: <https://policie.gov.cz/clanek/cykliste-a-jejich-povinnosti.aspx>.

⁶⁸ SÍŘIŠTOVÁ, V. *Vyhodnocení dopravní nehodovosti 2024*. Online. Policie České republiky. © 2025. Dostupné z WWW: https://policie.gov.cz/clanek/vyhodnoceni-dopravni-nehodovosti-2024.aspx?fbclid=PAY2xjawH18WRleHRuA2F1bQIxMAABpo4gGDFxm7yLusRkWuhzfw70RmzOT1LiVSxYHHZyCjlsPUNPerc37m-Q_aem_xgxH95I1m4SbfRZlpXe1Dw.

7 Dopravní nehody

Otázku vymezení dopravní nehody upravuje zákon č. 361/2000 Sb., „o silničním provozu“, ve znění pozdějších předpisů, který zároveň stanovuje povinnosti, které náleží účastníkům takové dopravní nehody. Dle tohoto zákona je dopravní nehoda: „*událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu*“.⁶⁹

Chmelík⁷⁰ klasifikuje dopravní nehody zejména z hlediska průběhu nehodového jednání, a dělí je na tři základní druhy:

- a) Havárie – účast na dopravní nehodě má pouze jedno silniční vozidlo (např. převrácení silničního vozidla),
- b) Srážky – účast na dopravní nehodě mají dva nebo více účastníků silničního provozu, anebo se jedná o náraz na pevnou překážku, střet s chodcem nebo se zvířetem,
- c) Jiné nehody – takové nehody, které nelze zařadit ani jako havárii, ani jako srážku (např. vypadnutí z vozidla za jízdy).

Každá taková nehoda je se skládá ze dvou komponentů – nehodového jednání a nehodové události. Nehodové jednání je pojem označující jednání účastníka dopravy, kterým způsobil dopravní nehodu (např. rizikové chování za volantem) a nehodová událost je pak konkrétní projev nehody (např. srážka s chodcem v důsledku nepozornosti).⁷¹ V důsledku nehod pak může dojít k dopravním úrazům, což jsou všechna traumata, která mají souvislost s dopravním prostředkem v pohybu.⁷² Nejohroženější skupinou jsou pak chodci ve věku nad 70 let.⁷³

⁶⁹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. [online]. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. [online]. § 47.

⁷⁰ CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009. s. 184.

⁷¹ CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009. s. 182.

⁷² HIRT, M. a kol. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha, 2012. s. 9.

⁷³ HIRT, M. a kol. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha, 2012. s. 10.

7.1 Dopravní nehodovost v ČR

V roce 2024 dopravní nehodovost v průměru klesla o 2,9 %. Celkem v České republice bylo způsobeno 92 217 dopravních nehod. Při těchto nehodách zemřelo 438 lidí, 1 609 osob bylo těžce zraněno a lehce zraněných bylo 23 971. Hmotné škody byly vypočítány na 7,922 miliardy korun českých, což je průměrný nárůst o 4 %. Počet dopravních nehod pod vlivem alkoholu viníka činí celkem 4 541, pod vlivem drog pak 415 a pod vlivem obojího zároveň 101.

V příloženém grafu 1 je znázorněno, kolik dopravních nehod připadá, ke které z jejich nejčastějších příčin, přičemž nejčastější je plné nevěnování se řízení. Na našich silnicích tak zemřelo v loňském roce 309 řidičů, 60 spolujezdců a 69 chodců.⁷⁴

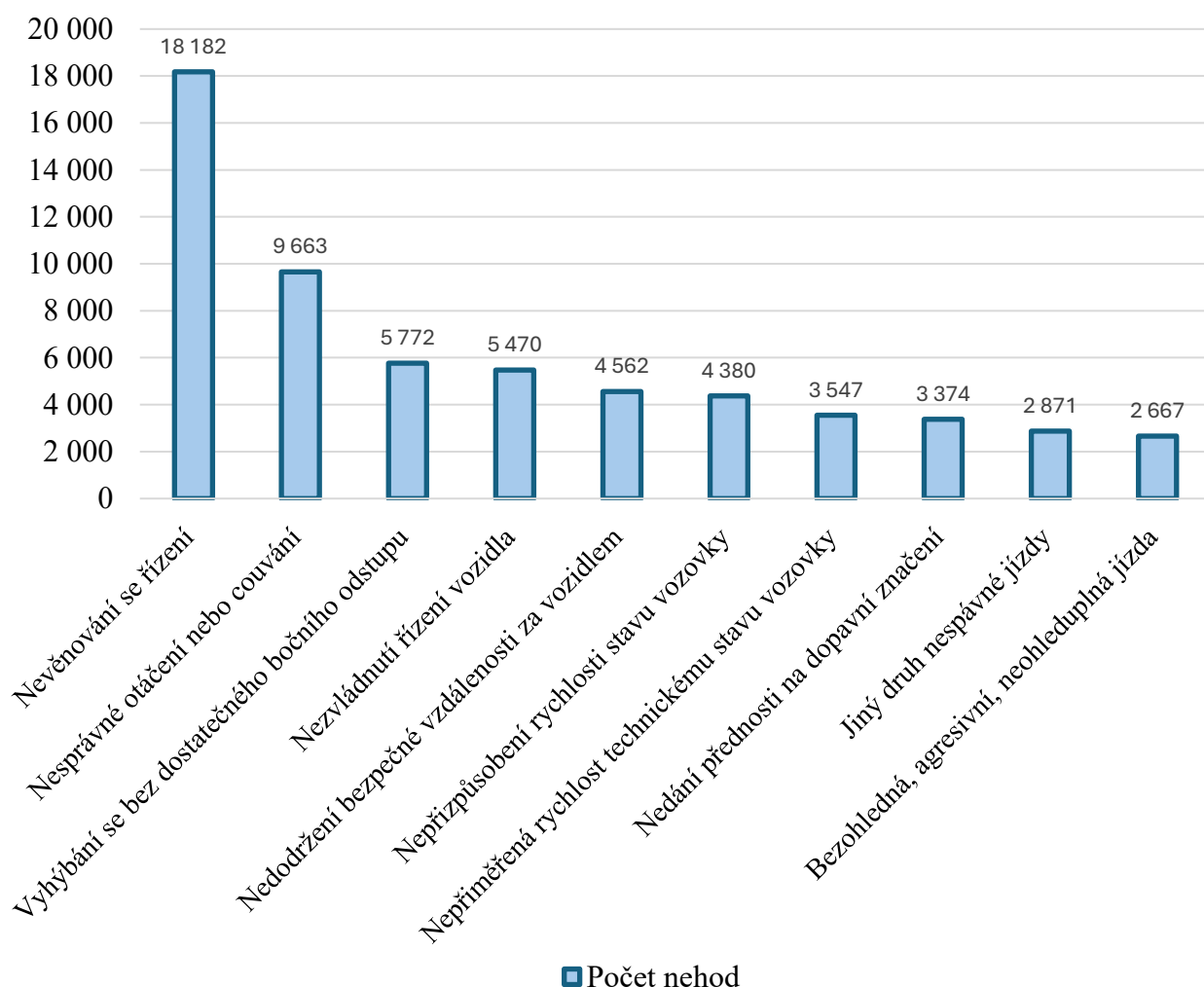
Oproti tomu, v roce 2025 jsme měli snížení dopravních nehod na 85 518, tedy o 6 699 nehod méně. Počet usmrcených také klesl na 421, tedy o 17 osob méně. U těžce zraněných je mírný nárůst na 1 647, tedy o 38 osob více, a počet lehce zraněných je 25 013, tedy nárůst o 1 042 osob. Hmotné škody byly vyčísleny na 8, 346 miliard, tedy o 355, 2 miliónů více. V příloženém grafu 2 je znázorněno, které příčiny nehod jsou nejčastější pro rok 2025.⁷⁵

⁷⁴ SÍŘIŠŤOVÁ, V. *Vyhodnocení dopravní nehodovosti 2024*. Online. Policie České republiky. © 2025. Dostupné z WWW: https://policie.gov.cz/clanek/vyhodnoceni-dopravni-nehodovosti-2024.aspx?fbclid=PAY2xjawH18WRleHRuA2FlbQIxMAABpo4gGDFxmq7yLusRkWuhzfw70RmzOT1LiVSxYHHZyCjlsPUNPerc37m-Q_aem_xgxH95I1m4SbfRZlpXe1Dw.

⁷⁵ SCHÖN, D. *Vyhodnocení dopravní nehodovosti 2025*. Online. Policie České republiky. © 2026. Dostupné z WWW: <https://policie.gov.cz/clanek/vyhodnoceni-dopravni-nehodovosti-2025.aspx>.

Graf 1: Nejčastější příčiny nehod, 2024

Nejčastější příčiny dopravních nehod, 2024

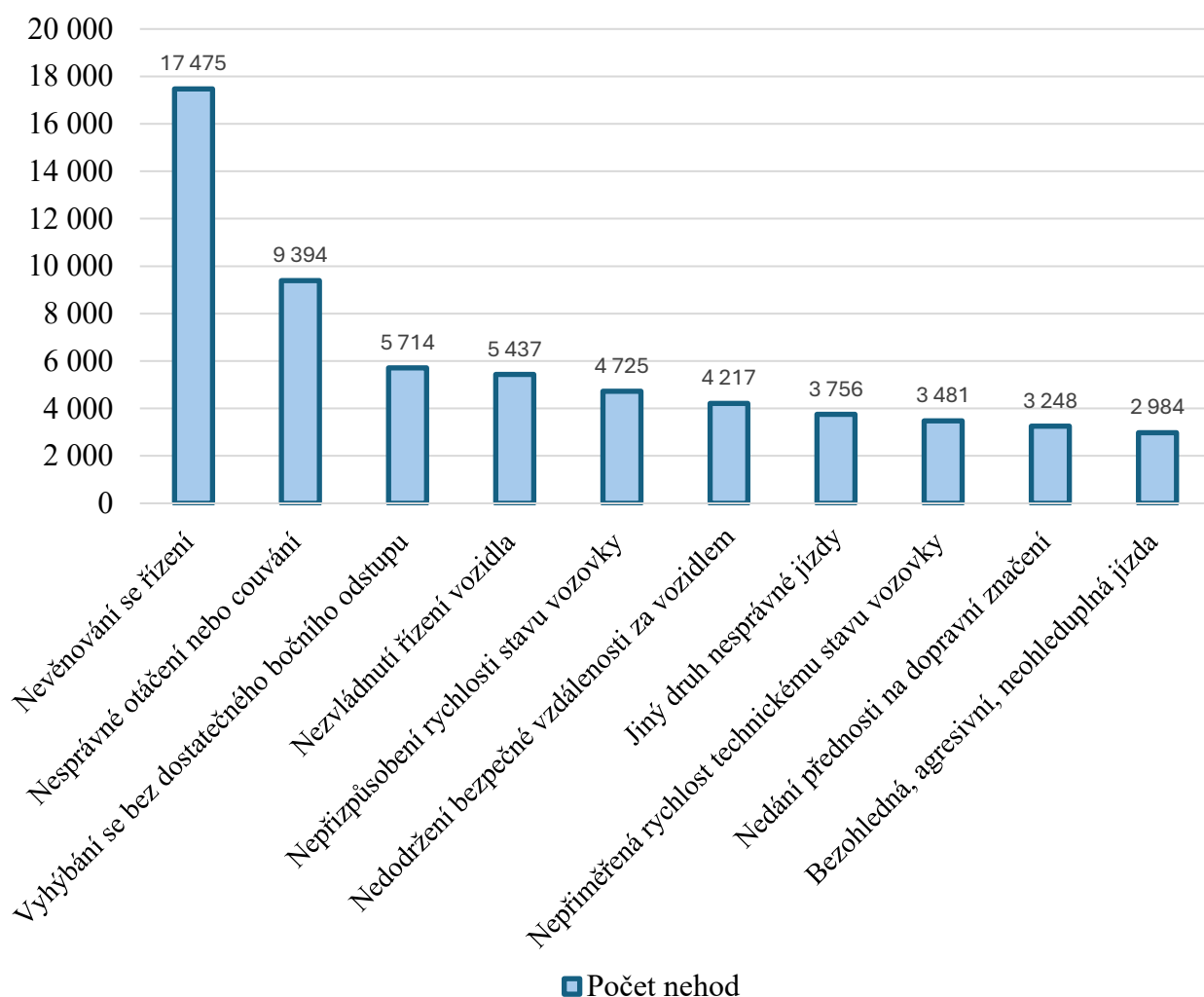


Zdroj: Policie České republiky, vyhodnocení dopravní nehodovosti 2024. ⁷⁶

⁷⁶ SÍŘIŠŤOVÁ, V. *Vyhodnocení dopravní nehodovosti 2024*. Online. Policie České republiky. © 2025. Dostupné z WWW: https://policie.gov.cz/clanek/vyhodnoceni-dopravni-nehodovosti-2024.aspx?fbclid=PAY2xjawH18WRleHRuA2F1bQIxMAABpo4gGDFxm7yLusRkWhuzfw70RmzOT1LiVSxYHHZyCjlpPUNPerc37m-Q_aem_xgxH95I1m4SbfRZlpXe1Dw.

Graf 2: Nejčastější příčiny nehod, 2025

Nejčastější příčiny dopravních nehod, 2025



Zdroj: Policie České republiky, vyhodnocení dopravní nehodovosti 2025.⁷⁷

⁷⁷ SCHÖN, D. *Vyhodnocení dopravní nehodovosti 2025*. Online. Policie České republiky. © 2026. Dostupné z WWW: <https://policie.gov.cz/clanek/vyhodnoceni-dopravni-nehodovosti-2025.aspx>.

Při porovnání těchto dvou grafů lze sledovat, že největším problémem v případě dopravní nehodovosti v České republice je plné nevěnování se řízení, které se v obou letech drží na prvním místě. Tento faktor vykazuje výrazně vyšší počet případů než ostatní příčiny, což naznačuje, že nedostatečná pozornost řidičů je dlouhodobě nejčastějším a nejzávažnějším rizikem. Na druhém místě se trvale umisťuje nesprávné otáčení nebo couvání, jehož četnost je oproti první příčině výrazně nižší, avšak stále představuje významný podíl na celkovém počtu nehod.

Při pohledu na grafy lze rovněž zaznamenat drobné změny trendů mezi jednotlivými lety. Některé příčiny nehod vykazují mírný nárůst či pokles. Celkově dominantní vliv plného nevěnování se řízení zůstává nezpochybnitelný, což poukazuje na nutnost cílených preventivních opatření, například edukace řidičů, zvýšené kontroly a technologických systémů pro zvýšení bezpečnosti na silnicích.

8 Prevence kriminogenního a rizikového chování v silničním provozu

Pro účely práce je pojem kriminogenní chování chápán v širším smyslu jako soubor jednání, která nemusí sama o sobě naplňovat znaky protiprávního jednání, avšak svými projevy zvyšují riziko vzniku takového jednání. Do této kategorie je v práci zahrnuto rizikové jednání účastníků silničního provozu i delikty na pozemních komunikacích.

Prevence v překladu z latiny znamená „opatření učiněná předem“, tudíž pro včasnou ochranu či obranu.⁷⁸

Svatoš⁷⁹ uvádí, že Slovenský zákon č. 583/2008 Z. z., o prevenci kriminality a jiné protispolečenské činnosti, ve znění pozdějších zákonů, rozumí prevenci kriminality jako „*cílevědomé, plánovité, koordinované a komplexní působení na příčiny a podmínky, které vyvolávají nebo umožňují kriminalitu nebo jinou protispolečenskou činnost, s cílem jeho předcházení.*“ Z pohledu preventivní činnosti Policie ČR v silničním provozu je klíčový zákon o provozu na pozemních komunikacích, který uvádí že Policie vykonává dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.⁸⁰

Tento zákon v § 124 odst. 11 vyjmenovává jednotlivé činnosti orgánu Policie ČR v rámci dohledu nad silničním provozem, tedy: dohled nad dodržováním předpisů, objasňování a evidence dopravních nehod, projednávání jednotlivých přestupků a preventivní působení v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích.⁸¹

Z pohledu zejména osvěty je pak důležitý pojem policejní prevence, který lze chápat jako policejní práci orientovanou na komunitu – do toho spadá pak i například účast policejního orgánu ve školách na přednáškách o dopravě.⁸²

Podle Krajského ředitelství policie Středočeského kraje se děti učí, jak se bezpečně pohybovat na pozemních komunikacích, jako součást každodenního života a je

⁷⁸ MARTENOVÁ, V. *O primární prevenci rizikového chování*. Online. Národní ústav pro vzdělávání. 2014. Dostupné z WWW: <https://archiv-nuv.npi.cz/t/co-je-skolska-primarni-prevence-rizikoveho-chovani.html>.

⁷⁹ SVATOŠ, R. *Prevence kriminality, druhé aktualizované vydání*. České Budějovice, 2016. s. 14.

⁸⁰ SVATOŠ, R. *Prevence kriminality, druhé aktualizované vydání*. České Budějovice, 2016. s. 76.

⁸¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. [online]. § 124.

⁸² SVATOŠ, R. *Kriminologie*. Plzeň, 2012. s. 95.

důležité se toto chování učit již od útlého věku, neboť jim pak toto chování na silnicích nebude dělat potíže.⁸³

Dopravně bezpečnostní intervence jsou pak cílené akce, které mají zabránit dopravním nehodám, zraněním a úmrtím tím, že sníží rizika, která s sebou nese dopravní systém.⁸⁴ Lze je rozdělit na intervence zaměřené na situačně specifické faktory (např. dopravní infrastruktura, zákony a další formální normy, dopravně bezpečnostní koncepce a strategie na celostátní úrovni) a na intervence zaměřená na lidsky specifické faktory (např. počáteční vzdělávání, další vzdělávání a výcvik, posuzování způsobilosti k řízení, péče o účastníky dopravních nehod).⁸⁵

8.1 BESIP

BESIP je koordinační subjekt v oblasti bezpečnosti silničního provozu a samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR. Zabývá se širokou škálou úkolů, mezi které patří různé kampaně, dopravní výchova (výuka dopravní výchovy na základních školách, budování hodnotového systému aj.) a webový portál, na které dávají informace jak pro laickou, tak i pro odbornou veřejnost.⁸⁶

⁸³ *Policie České republiky – KŘP Středočeského kraje*. Online. Policie České republiky. 2009. Dostupné z WWW: <https://policie.gov.cz/clanek/prevence-v-doprave-403213.aspx>.

⁸⁴ ŠUCHA, M. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme? A co s tím můžeme dělat*. Praha, 2019. s. 211.

⁸⁵ ŠUCHA, M. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme? A co s tím můžeme dělat*. Praha, 2019. s. 212.

⁸⁶ *BESIP*. Online. BESIP. © 2025. Dostupné z WWW: <https://besip.gov.cz/>.

8.2 Projekty pro mladé řidiče

Tato podkapitola se zaměřuje na vybrané preventivní projekty určené mladým řidičům, které reaguje na rizikové chování v silničním provozu.

8.2.1 Řidičák na zkoušku

Řidičské oprávnění na zkoušku je pojem, který znamená, že osoba, která je novým držitelem řidičského oprávnění pro motorová vozidla, má toto oprávnění první dva roky na zkoušku.⁸⁷ Pokud ve lhůtě dvou let od získání takového oprávnění, spáchá šestibodový přestupek nebo trestný čin, musí absolvovat preventivní program, který se skládá ze školení začínajících řidičů a dopravně psychologickému pohovoru. Pokud se dopustí protiprávního jednání, za které mu je uloženo 6 bodů, má povinnost program absolvovat do 3 měsíců a řidičské oprávnění mu nadále zůstává. V případě že se dopustí přestupku s udělením zákazu činnosti, řidičské oprávnění je mu odebráno na danou dobu, a v tomto období má řidič povinnost absolvovat preventivní program, jinak mu řidičské oprávnění nebude navraceno.⁸⁸

8.2.2 Start driving

Tento projekt je určený převážně pro řidiče laiky ve věku od 18-24 let. Je zaměřený zejména na zdokonalení, doplnění a prohloubení znalostí a odpovědnosti řidičů s řidičským oprávněním skupiny B, kde si v praktické části mohou vyzkoušet simulované situace smyku, krizového brždění, jízdu zatáčkou se smykem nedotáčivým či přetáčivým a další situace. Dále také nabízí proškolení učitelů a komisařů autoškol a zaučování pro mentoring.⁸⁹

⁸⁷ *Řidičský průkaz na zkoušku*. Online. Portál veřejné správy © 2025. Dostupné z WWW: <https://portal.gov.cz/sluzby-vs/ridicky-prukaz-na-zkousku-S51846>.

⁸⁸ *Řidičák na zkoušku*. Online. BESIP. © 2025. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Novy-bodovy-system/RNZ>.

⁸⁹ *Start driving 2024*. Online. Start driving. © Asociace autoškol ČR, 2024. Dostupné z WWW: <https://www.startdriving.cz/start-driving/>.

8.3 Školení řidičů profesionálů

Školením řidičů se rozumí školení řidičů z povolání a řidičů referentů. Řidiči z povolání mají povinné toto školení každý rok, mezitím co referenti ho nemají pevně dáno, ale mělo by se provádět jako školení BOZP, optimálně též jednou za rok.⁹⁰

Profesní školení řidičů se týká tedy všech řidičů, kteří řídí pro zaměstnavatele v pracovně právním vztahu či podnikají jako řidiči. Tito řidiči jsou držitelé řidičského oprávnění C, C+E, D, D+E, C1, C1+E, D1 nebo D1+E. Prvním takovým školením, kterým musejí projít je školení vstupní, které má celkový rozsah 140 nebo 280 hodin, podle skupiny řidičské oprávnění a věku řidiče. Toto školení je zakončeno zkouškou, po které si může řidič nechat do řidičského průkazu zapsat profesní způsobilost. Tento řidič následně musí chodit na pravidelné školení, které je nutné pro zachování profesní způsobilosti. Rozsah tohoto školení je 7 hodin ročně po dobu 5 let od získání tohoto oprávnění. Posledním školením je školení obnovovací, které slouží pro obnovení profesní způsobilosti, a je v rozsahu 35 hodin.⁹¹

8.4 Kontrola vozidla před jízdou

Pokud má řidič pochybnosti o provozuschopnosti svého vozidla, je lepší vyhledat odborníka bez zbytečných proluk. Je důležité neignorovat varovná znamení, že je s vozem něco špatně, neboť prevence je lepší a jednodušší než léčba. S menšími vadami si lze poradit, avšak pokud například si řidič všimne že je něco s brzdami, je lepší vyhledat odborníka.⁹² Tím, že vozidlo bude podrobováno pravidelným a preventivním prohlídkám lze snížit pravděpodobnost, že selže některý z jeho systémů. Mnoho selhání je způsobeno nepečováním o vozidlo či špatným zacházením s ním.⁹³ Pokud se řidič dostane do situace, kdy se vozidlo stane náhle nestabilním, je důležité nepanikařit, sundat nohu z plynu, nebrzdit prudce ale pomalu, snažit se nevychylovat ze své dráhy jízdy a zastavit na straně vozovky.⁹⁴

⁹⁰ Školení řidičů referentských vozidel – referentů. Vše, co potřebujete vědět. Online. BOZP.cz. 2017. Dostupné z WWW: <https://www.skolenibozp.cz/aktuality/skoleni-ridicu-referentskych-vozidel-referentu-vse-co-potrebujete-vedet/>.

⁹¹ Profesní školení C, CE, D, DE. Online. Horázný autoškola. © 2025. Dostupné z WWW: <https://www.ridicak.cz/skoleni-ridicu/profesni-skoleni-c-ce-d-de>.

⁹² Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA). *The Official DVSA Guide to Driving the essential skills*. London, 2023. s. 392.

⁹³ Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA). *The Official DVSA Guide to Driving the essential skills*. London, 2023. s. 397.

⁹⁴ Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA). *The Official DVSA Guide to Driving the essential skills*. London, 2023. s. 408.

9 Dotazníkové empirické průzkumné šetření

Dotazník je systematicky rozdělen do čtyř částí, přičemž každá z nich se zaměřuje na specifický aspekt chování řidičů a jejich vnímání rizik a protiprávního jednání v silničním provozu. Cílem realizovaného empirického průzkumného šetření je získat komplexní přehled o různých faktorech, které mohou ovlivňovat bezpečnost silničního provozu, ať už se jedná o správní delikty či rizikové chování. Následuje popis jednotlivých částí dotazníku:

Část A – Údaje o respondentovi

Tato část se skládá ze tří otázek a je zaměřená na základní informace o řidiči, pohlaví, věk a jak často řídí motorová vozidla. Tyto informace budou klíčové pro analýzu a vyhodnocení průzkumného dotazníkového empirického šetření.

Část B – Silniční předpisy

Tento okruh je zaměřen na vnímání řidičů pravidel silničního provozu, a míru v jaké je dodržují. Je tvořen celkem pěti otázkami, které se zaměřují na subjektivní postoj respondentů k dopravním předpisům a jejich konkrétní jednání v běžných dopravních situacích.

Část C – Rizikové lidské faktory

Tato část, se stejně jako část B, skládá z pěti otázek. Je zaměřena na osobnostní faktory řidiče, které mohou významně ovlivňovat jeho chování v silničním provozu. Otázky se soustředí například na to, zda řidič upřednostňuje komfort a rychlost jízdy před bezpečností, jak reaguje na stresové situace, případně jakou roli při řízení hraje jeho emoce.

Část D – Veřejné mínění a informovanost

Poslední část dotazníku se skládá ze čtyř otázek. Otázky jsou zaměřené na názory řidičů a zda se průběžně informují změnách právních předpisů.

Odpovědi v dotazníku jsou rozděleny na rizikové a nerizikové. Na jejich základě je při vyhodnocování hypotéz zjišťována statistická závislost mezi proměnnými.

10 Hypotézy a vyhodnocení průzkumného empirického dotazníkového šetření

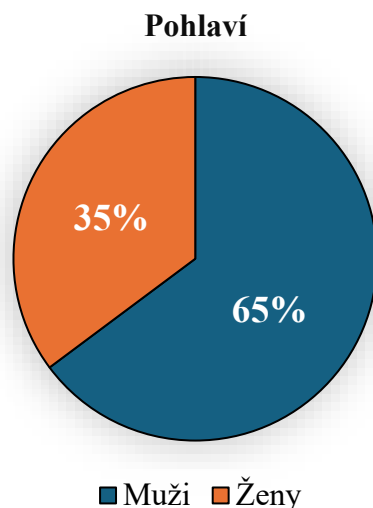
Na základě prostudované literatury, dosavadních poznatků z oblasti bezpečnosti silničního provozu a teoretického ukotvení práce byl sestaven soubor dílčích průzkumných hypotéz. Tyto hypotézy vycházejí z cílů práce a reflektují předpokládané vztahy mezi zkoumanými jevy. Jejich formulace umožňuje cílené ověření pomocí zvolených metod realizovaného a následně vyhodnocovaného empirického průzkumného šetření a poskytuje tak rámec pro následnou analýzu a interpretaci výsledků.

- a) (H_0) „Rizikové chování řidičů se statisticky významně neliší v závislosti na věku řidiče.“ – Tato hypotéza říká, že mezi věkem řidiče a jeho rizikovým chováním neexistuje žádný vztah.
(H_1) „Rizikové chování řidičů se statisticky významně liší v závislosti na věku řidiče.“ – Tato hypotéza říká, že mezi věkem řidiče a jeho rizikovým chováním existuje určitý vztah, ať už pozitivní nebo negativní.
- b) (H_0) „Rizikové chování řidičů se statisticky významně neliší v závislosti na pohlaví řidiče.“ – Tato hypotéza říká, že mezi pohlavím řidiče a jeho rizikovým chováním neexistuje žádný vztah.
(H_1) „Rizikové chování řidičů se statisticky významně liší v závislosti na pohlaví řidiče.“ – Tato hypotéza říká, že mezi pohlavím řidiče a jeho rizikovým chováním existuje určitý vztah, ať už pozitivní nebo negativní.
- c) (H_0) „Rizikové chování řidičů se statisticky významně neliší v závislosti na frekvenci řízení řidiče.“ – Tato hypotéza říká, že mezi frekvencí řízení řidiče a jeho rizikovým chováním neexistuje žádný vztah.
(H_1) „Rizikové chování řidičů se statisticky významně liší v závislosti na frekvenci řízení řidiče.“ – Tato hypotéza říká, že mezi frekvencí řízení řidiče a jeho rizikovým chováním existuje určitý vztah, ať už pozitivní nebo negativní.

Na průzkumné empirické dotazníkové šetření odpovědělo celkem 105 respondentů. V následujících grafech je znázorněna jejich charakteristika. Tito respondenti následně odpovídali na 14 tematických otázek, ze kterých je následně

vyhodnocena statistická závislost mezi proměnnými. Odpovědi všech otázek jsou zaokrouhlovány na celá čísla v procentech.

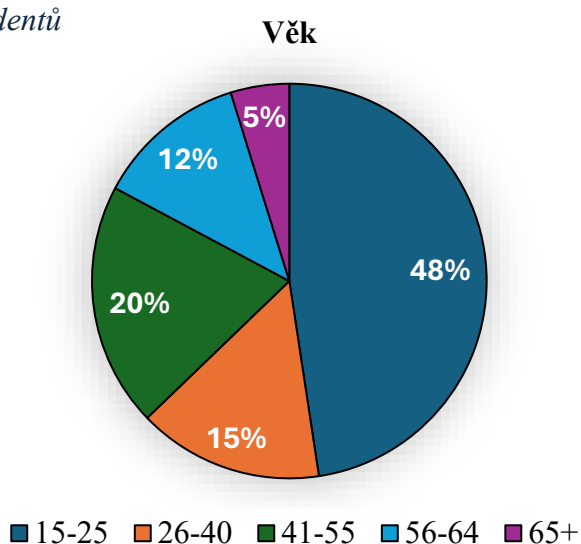
Graf 3: Pohlaví zkoumaného vzorku osob



Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

Graf 3 znázorňuje procentuálně počet mužů a žen odpovídajících na průzkumné empirické dotazníkové šetření. Z celkového počtu 105 respondentů je 68 mužů a 37 žen.

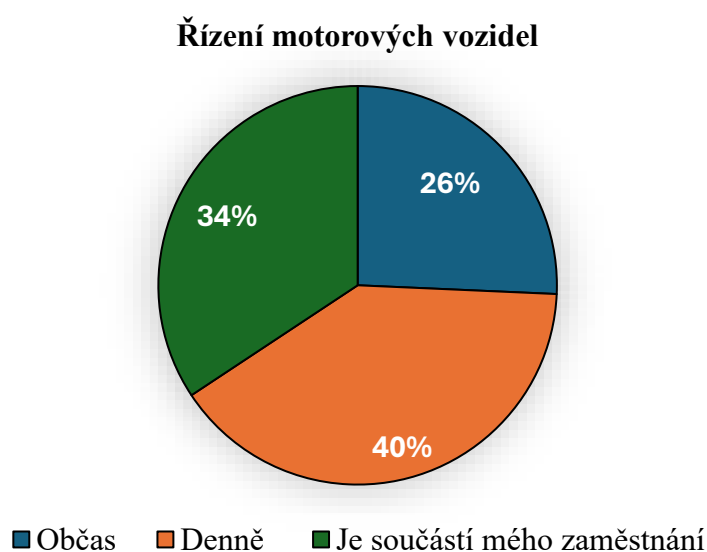
Graf 4: Věk respondentů



Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

Graf 4 znázorňuje procentuálně věk respondentů odpovídajících na průzkumné empirické dotazníkové šetření. Respondenti dotazníkového šetření jsou z různých věkových skupin a počtech. Nejpočetnější skupinu tvořili respondenti ve věku 15–25 let (50 osob), z toho 24 mužů a 26 žen. Ve věkové kategorii 26–40 let bylo zastoupeno 16 respondentů, konkrétně 13 mužů a 3 ženy. Skupinu 41–55 let tvořilo 21 respondentů (13 mužů a 8 žen). Ve věku 56–64 let se zúčastnilo 13 respondentů, přičemž všichni byli muži. Nejmenší zastoupení měla věková kategorie 65 a více let, která zahrnovala 5 respondentů, rovněž výhradně mužů.

Graf 5: Frekvence řízení motorových vozidel

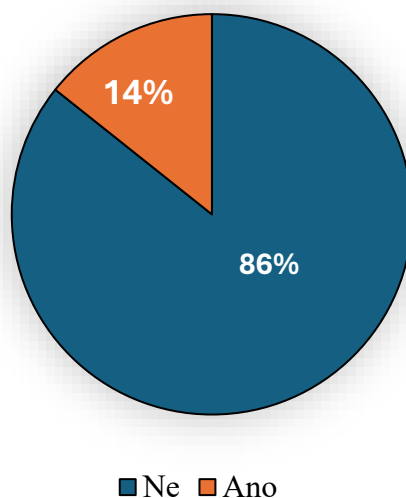


Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

Graf 5 znázorňuje procentuálně počet osob vůči jejich frekvenci řízení. Z celkového počtu 105 respondentů, 27 řidičů jezdí občas, 42 řidičů jezdí denně a 36 řidičů má tuto činnost jako své povolání.

Otázka č. 1 „Spáchal/a jste za poslední rok přestupek v dopravě, za který by vám byly uloženy body?“

Graf 6: Otázka č. 1



Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

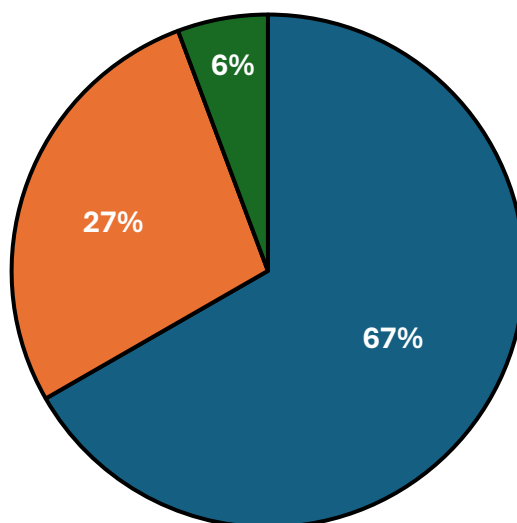
Graf 6 se vztahuje k otázce č. 1, která zní: „*Spáchal/a jste za poslední rok přestupek v dopravě, za který by vám byly uloženy body?*“. Tato otázka vychází z faktu, že nedodržování silničních předpisů je rizikovým chováním. Pro tuto otázku bylo zvoleno ověření, zda byli řidiči zachyceni při páchání vážnějšího přestupku. Neriziková odpověď je tudíž: „Ne“.

Riziková odpověď: „Ano“

Tuto rizikovou odpověď zvolilo celkem 15 (cca 14 %) respondentů. 4 řidiči ve věku 15-25 let, 5 ve věku 26–40 let, 2 ve věku 41–55 let, 3 ve věku 56–64 let a 1 ve věku 65+. 11 z těchto řidičů jsou řidičem z povolání, 3 řídí denně a jeden občas. Z toho je 12 mužů a 3 ženy.

Otázka č. 2 „Jedete křižovatkou, kterou znáte a jezdíte jí často. Omezuje Vás dopravní značka STÚJ, dej přednost v jízdě a žádné vozidlo není v dohledu:“

Graf 7: Otázka č. 2



- Na značení STÚJ, dej přednost v jízdě, vždy zastavím a rozhlédnu se bez ohledu na to, jak moc danou křižovátku znám
- Do křižovátky si dostatečně zpomalím, abych měl/a lepší výhled do všech stran a projedu bez zastavení
- Mám-li přehled před křižovátkou a jsem si jistý/á že nic nejede, pokračuji v jízdě bez změny rychlosti
- Hraji ruskou ruletu, sešlápnu plyn a modlím se

Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

Graf 7 se vztahuje k otázce č. 2, která zní: „*Jedete křižovatkou, kterou znáte a jezdíte jí často. Omezuje Vás dopravním značením STÚJ, dej přednost v jízdě a žádné vozidlo není v dohledu:*“ Pro tuto otázku bylo zvoleno ověření, zda řidiči dodržují dopravní značení. Neriziková odpověď je tudíž: „*Na značení STÚJ, dej přednost v jízdě, vždy zastavím a rozhlédnu se bez ohledu na to, jak moc danou křižovátku znám*“.

Riziková odpověď: „Do křižovátky si dostatečně zpomalím, abych měl/a lepší výhled do všech stran a projedu bez zastavení“

Tuto odpověď zvolilo celkem 29 respondentů (cca 27 % respondentů). 15 řidičů ve věku 15-25 let, 6 řidičů ve věku 26-40 let, 3 řidiči ve věku 41-55 let, 4 ve věku 56-64 let a jeden ve věku 65+. 12 řidičů z povolání, 12 řidičů co řídí denně a 5 občas. Z toho 22 mužů a 7 žen.

Riziková odpověď: „Mám-li přehled před křižovatkou a jsem si jistý/á že nic nejede, pokračuji v jízdě bez změny rychlosti“

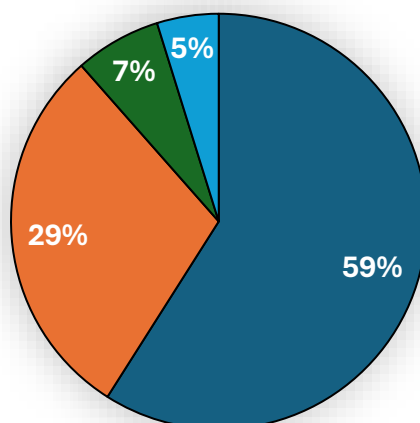
Tuto odpověď zvolilo celkem 6 respondentů. (cca 6 % respondentů). 1 řidič ve věkové kategorii 15-25 let, 3 řidiči ve věku 26-40 let, 1 řidič ve věkové kategorii 41-55 let a 1 řidič ve věkové kategorii 56-64 let, 4 řidiči z povolání 1 řídí občas a 1 denně. Z toho všichni muži.

Riziková odpověď: „Hraji ruskou ruletu, sešlápnu plyn a modlím se“

Bez respondentů.

Otázka č. 3 „Pokud vidíte chodce čekajícího na přechodu pro chodce:“

Graf 8: Otázka č. 3



- Pokud to situace umožňuje bezpečně zastavit, zastavím a chodce vždy pustím
- Chodce většinou pouštím, ale když nestíhám do své destinace tak nezastavuji
- Chodce nepouštím, pokud mi nevlezou na přechod
- Jedu bez zpomalení a dělám že ho nevidím

Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

Graf 8 se vztahuje k otázce č. 3, která zní: „*Pokud vidíte chodce čekajícího na přechodu pro chodce:*“. Pro tuto otázku bylo zvoleno ověření, zda řidiči dodržují povinnost umožnit chodci, který se zjevně chystá přecházet na přechodu pro chodce, bezpečně přejít přes vozovku. Neriziková odpověď je tudíž: „*Pokud to situace umožňuje bezpečně zastavit, zastavím a chodce vždy pustím*“.

Riziková odpověď: „Chodce většinou pouštím, ale když nestíhám do své destinace tak nezastavuji“

Tuto odpověď zvolilo 31 tázaných (cca 29 % respondentů). 19 řidičů ve věkové kategorii 15-25 let, 5 řidičů ve věkové kategorii 26-40 let, 5 ve věkové kategorii 41-55 let a 2 ve věkové kategorii 56-64 let. Z toho je 10 řidičů z povolání, 11 řidičů řídí denně a 10 občas. Z toho je 19 mužů a 12 žen.

Riziková odpověď: „Chodce nepouštím, pokud mi nevlezou do cesty“

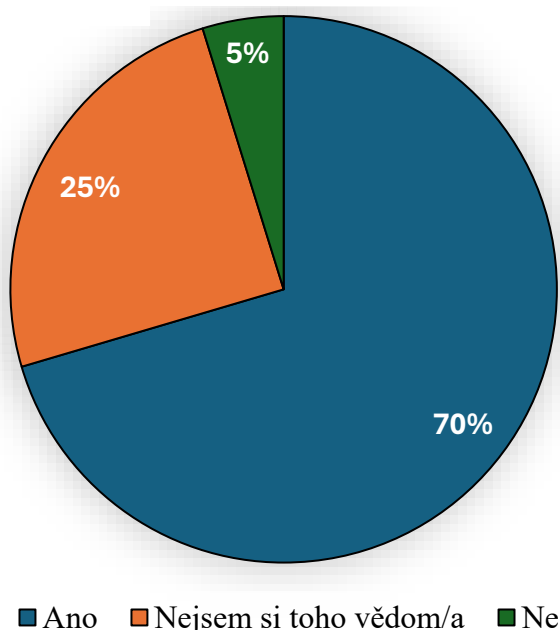
Tuto odpověď zvolilo 7 tázaných (cca 7 % respondentů). 1 řidič ve věkové kategorii 15-25 let, 2 ve věkové kategorii 41-55 let, 3 ve věkové kategorii 56-64 let a 1 ve věkové kategorii 65+. Z toho je 6 řidičů z povolání a 1 řidič denně. Z toho 6 mužů a 1 žena.

Riziková odpověď: „Jedu bez zpomalení a dělám že ho nevidím“

Tuto odpověď zvolilo 5 tázaných (cca 5 % respondentů). 2 řidiči ve věkové kategorii 26-40 let a 3 ve věkové kategorii 41-55 let. Z těchto řidičů jsou všichni řidiči z povolání a muži.

Otázka č. 4 „Překračujete někdy rychlostní limit, ať už úmyslně nebo neúmyslně?“

Graf 9: Otázka č. 4



Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

Graf 9 se vztahuje k otázce č. 4, která zní: „Překračujete někdy rychlostní limit, ať už úmyslně nebo neúmyslně?“. Pro tuto otázku bylo zvoleno ověření, zda řidiči dodržují rychlostní limity. Neriziková odpověď je tudíž: „Ne“.

Riziková odpověď: „Ano“

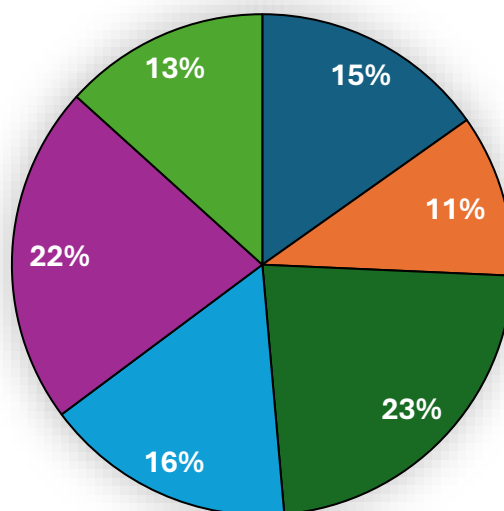
Tuto odpověď zvolilo celkem 74 tázaných (cca 70 % respondentů). 43 respondentů je ve věkové kategorii 15-25 let, 13 ve věkové kategorii 26-40 let, 12 ve věkové kategorii 41-55 let a 6 ve věkové kategorii 56-64 let. Z těchto respondentů je 16 řidičem z povolání, 38 řídí denně a 20 řídí občas. Z toho je 46 mužů a 28 žen.

Riziková odpověď: „Nejsem si toho vědom/a“

Tuto odpověď zvolilo celkem 26 tázaných (cca 25 % respondentů). 5 respondentů je ve věkové kategorii 15-25 let, 2 ve věkové kategorii 26-40 let, 8 ve věkové kategorii 41-55 let, 7 ve věkové kategorii 56-64 let a 4 ve věkové kategorii 65+ let. 19 z těchto respondentů je řidičem z povolání, 3 řídí denně a 4 občas. Z toho je 21 mužů a 5 žen.

Otázka č. 5 „Při řízení motorového vozidla:“

Graf 10: Otázka č. 5



- Nikdy nezvedám telefonní hovory
- Vždy zvedám telefonní hovory
- Podívám se kdo volá, a poté se teprve rozhodnu, zda hovor přijmu
- Mám handsfree
- Mám vozidlo s chytrým rádiem (Bluetooth), skrz které mohu hovory přijímat
- Telefon mám připojený na vozidlo, přes telefon hovor přijmu a dále hovor pokračuji skrz rádio

Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

Graf 10 se vztahuje k otázce č. 5, která zní: „*Při řízení motorového vozidla:*“ Pro tuto otázku bylo zvoleno ověření, zda řidiči drží při řízení v ruce mobilní zařízení. U této otázky jsou nerizikové odpovědi: „*Nikdy nezvedám telefonní hovory*“, „*Mám handsfree*“ a „*Mám vozidlo s chytrým rádiem (Bluetooth), skrz které mohu hovory přijímat*“.

Riziková odpověď: „Vždy zvedám telefonní hovory“

Tuto odpověď zvolilo celkem 11 tázaných (cca 11 % respondentů). 3 respondenti ve věkové kategorii 15-25 let, 3 ve věkové kategorii 26-40 let, 3 ve věkové kategorii 41-55 let, 1 ve věkové kategorii 56-64 let a 1 ve věkové kategorii 65+ let. 9 z těchto respondentů je řidičem z povolání, 1 řídí denně a 1 občas. Z toho je 9 mužů a 2 ženy.

Riziková odpověď: „Podívám se kdo volá, a poté se teprve rozhodnu, zda hovor přijmu“

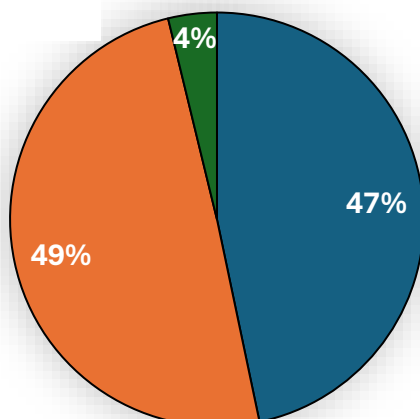
Tuto odpověď zvolilo celkem 24 tázaných (cca 23 % respondentů). 7 respondentů ve věkové kategorii 15-25 let, 2 respondenty ve věkové kategorii 26-40 let, 7 ve věkové kategorii 41-55 let, 5 ve věkové kategorii 56-64 let a 3 ve věkové kategorii 65+ let. Z toho je 11 řidičů z povolání, 8 řídí denně a 5 občas. Z toho 17 mužů a 7 žen.

Riziková odpověď: „Telefon mám připojený na vozidlo, přes telefon hovor přijmu a dále hovor pokračuji skrz rádio“

Tuto odpověď zvolilo celkem 14 tázaných (cca 13 % respondentů). 11 respondentů ve věkové kategorii 15-25 let, 1 ve věkové kategorii 26-40 let, 1 ve věkové kategorii 41-55 a 1 ve věkové kategorii 65+ let. Z toho jsou 2 řidiči z povolání, 9 řídí denně a 3 občas. Z toho je 8 mužů a 6 žen.

Otázka č. 6 „Jede přede mnou vozidlo výrazně nižší rychlosti:“

Graf 11: Otázka č. 6



- Jsem v klidu, řidiče předjedu až to bude dle zákona a z ohledu bezpečnosti možné
- Jsem nerózní, ale počkám na vhodné místo a předjedu jej dle pravidel silničního provozu
- Štve mě, počkám na vhodné místo a předjedu jej i přes plnou čáru
- Jsem hodně nervózní, přepnutím dálkových světel či troubením jej upozorním, že při nejbližší příležitosti ho předjedu

Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

Graf 11 se vztahuje k otázce č. 6, která zní: „*Jede přede mnou vozidlo nižší rychlosti:*“. Tato otázka vychází z faktu, že podlehnutí emocím za volantem je rizikovým chováním. Pro tuto otázku bylo zvoleno ověření, zda se řidiči nechají emočně ovlivnit vnějším vlivem. Neriziková odpověď je tudíž: „*Jsem v klidu, řidiče předjedu až to bude dle zákona a z ohledu bezpečnosti možné*“.

Riziková odpověď: „Jsem nervózní, ale počkám na vhodné místo a předjedu jej dle pravidel silničního provozu“

Tuto odpověď zvolilo celkem 52 tázaných (cca 49 % respondentů). 25 respondentů je ve věkové kategorii 15-25 let, 8 ve věkové kategorii 26-40 let, 12 ve věkové kategorii 41-55 let, 5 ve věkové kategorii 56-64 let a 2 ve věkové kategorii 65+ let. Z toho je 13 řidičů z povolání, 16 řídí denně a 23 občas. Z toho je 39 mužů a 13 žen.

Riziková odpověď: „Štve mě, počkám na vhodné místo a předjedu jej i před plnou čáru“

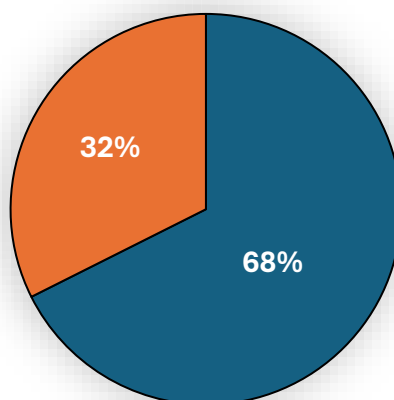
Tuto odpověď zvolili celkem 4 tázaní (cca 4 % respondentů). 3 respondenti jsou ve věkové kategorii 26-40 let a 1 ve věkové kategorii 56-64. 3 řidiči jsou řidiči z povolání a 1 řídí denně. Z toho jsou všichni muži.

Riziková odpověď: *Jsem hodně nervózní, přepnutím dálkových světel či troubením jej upozorním, že při nejbližší příležitosti ho předjedu“*

Bez respondentů.

Otázka č. 7 „Při řízení motorového vozidla:“

Graf 12: Otázka č. 7



- Mám obuv takovou, aby se mi v ní bezpečně řídilo
- Mám obuv dle počasí a situace (např. žabky, pevné zimní boty, holiny aj.)

Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

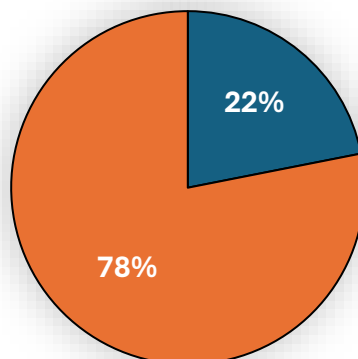
Graf 12 se vztahuje k otázce č. 7, která zní: „*Při řízení motorového vozidla:“*. Tato otázka vychází z faktu, že řidiči mnohokrát dají přednost pohodlí oproti bezpečnosti. Pro tuto otázku bylo zvoleno ověření, zda si řidiči při řízení nasadí takovou obuv, ve které jim bude bezpečně řídit. Neriziková odpověď je tudíž: „Mám takovou obuv, aby se mi v ní bezpečně řídilo“.

Riziková odpověď: *„Mám obuv dle počasí a situace (např. žabky, pevné zimní boty, holiny aj.)*

Tuto odpověď zvolilo celkem 34 tázaných (cca 32 % respondentů). 12 respondentů je ve věkové kategorii 15-25 let, 11 ve věkové kategorii 26-40 let, 4 ve věkové kategorii 41-55 let, 5 ve věkové kategorii 56-64 let a 2 ve věkové kategorii 65+ let. Z toho je 14 řidičů z povolání, 12 řídí denně a 8 občas. Z toho je 24 mužů a 10 žen.

Otázka č. 8 „Pokud jedu při řízení ve vozidla sám/a, mám žízeň a jediné pití co mám je ve flašce:“

Graf 13: Otázka č. 8



■ Zastavím na bezpečném místě a poté se napiji ■ Napiji se při řízení

Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

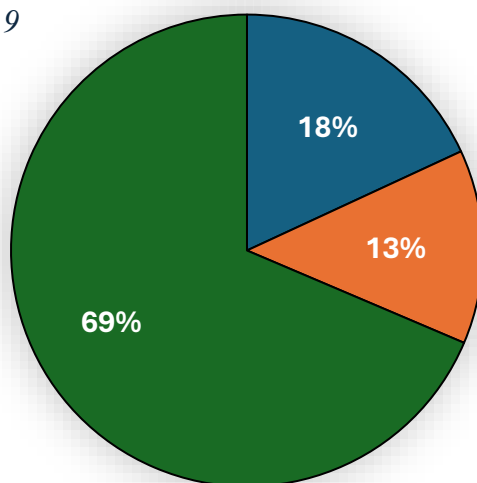
Graf 13 se vztahuje k otázce č. 8, která zní: „*Pokud jedu při řízení ve vozidle sám/a, mám žízeň a jediné pití co mám je ve flašce:*“. Tato otázka vychází, stejně jako otázka č. 7, z faktu, že řidiči mnohokrát dají přednost pohodlí oproti bezpečnosti. Pro tuto otázku bylo zvoleno ověření, zda se řidiči ovlivní vlastním pocitem žízně a neupřednostní bezpečnost. Neriziková odpověď je tudíž: „Zastavím na bezpečném místě a poté se napiji“.

Riziková odpověď: „Napiji se při řízení“

Tuto odpověď zvolilo celkem 82 tázaných (cca 78 % respondentů). 34 respondentů je ve věkové kategorii 15-25 let, 15 ve věkové kategorii 26-40 let, 17 ve věkové kategorii 41-55 let, 12 ve věkové kategorii 56-64 let a 4 ve věkové kategorii 65+ let. Z toho je 35 řidičů z povolání, 32 řidičů řídí denně a 15 občas. Z toho je 61 mužů a 21 žen.

Otázka č. 9 „Řídíte, i když máte pocit, že jste unavení nebo ospalí?“

Graf 14: Otázka č. 9



- Nikdy
- Ano, na únavu neberu ohled a řídím
- Jen pokud je to nezbytně nutné (např. cesta z práce domů, pracovní povinnosti aj.)

Zdroj: vlastní empirické průzkumné šetření.

Graf 14 se vztahuje k otázce č. 9, která zní: „Řídíte, i když máte pocit, že jste unavení nebo ospalí?“. Tato otázka vychází z faktu, že většina řidičů již někdy řídili unavení nebo ospalí. Řízení v takovém stavu je rizikovým chováním. V tomto případě je neriziková odpověď: „Nikdy“.

Riziková odpověď: „Ano, na únavu neberu ohled a řídím“

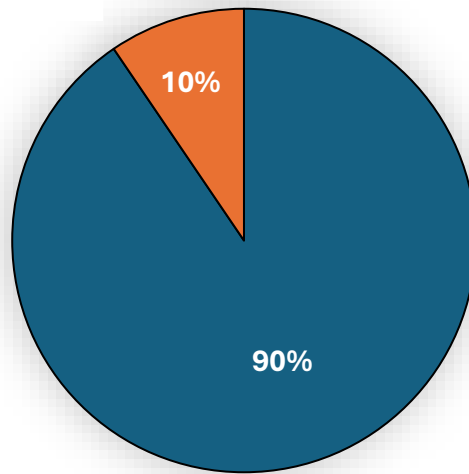
Tuto odpověď zvolilo celkem 14 tázaných (cca 13 % respondentů). 4 respondenti jsou ve věkové kategorii 15-25 let, 4 ve věkové kategorii 26-40 let, 2 ve věkové kategorii 41-55 let, 3 ve věkové kategorii 56-64 let a 1 ve věkové kategorii 65+ let. Z toho je 8 řidičů z povolání, 4 řídí denně a 2 občas. Z toho 14 mužů a 1 žena.

Riziková odpověď: „Jen pokud je to nezbytně nutné (např. cesta z práce domů, pracovní povinnosti aj.)

Tuto odpověď zvolilo celkem 72 tázaných (cca 69 % respondentů). 41 respondentů ve věkové kategorii 15-25 let, 11 ve věkové kategorii 26-40 let, 14 ve věkové kategorii 41-55 let, 4 ve věkové kategorii 56-64 let a 2 ve věkové kategorii 65+ let. Z toho je 16 řidičů z povolání, 33 řídí denně a 23 občas. Z toho je 41 mužů a 31 žen.

Otázka č. 10 „V případě změny počasí:“

Graf 15: Otázka č. 10



- Svou jízdu přizpůsobím dané situaci
- Jedu stále stejně bez ohledu na změnu podmínek

Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

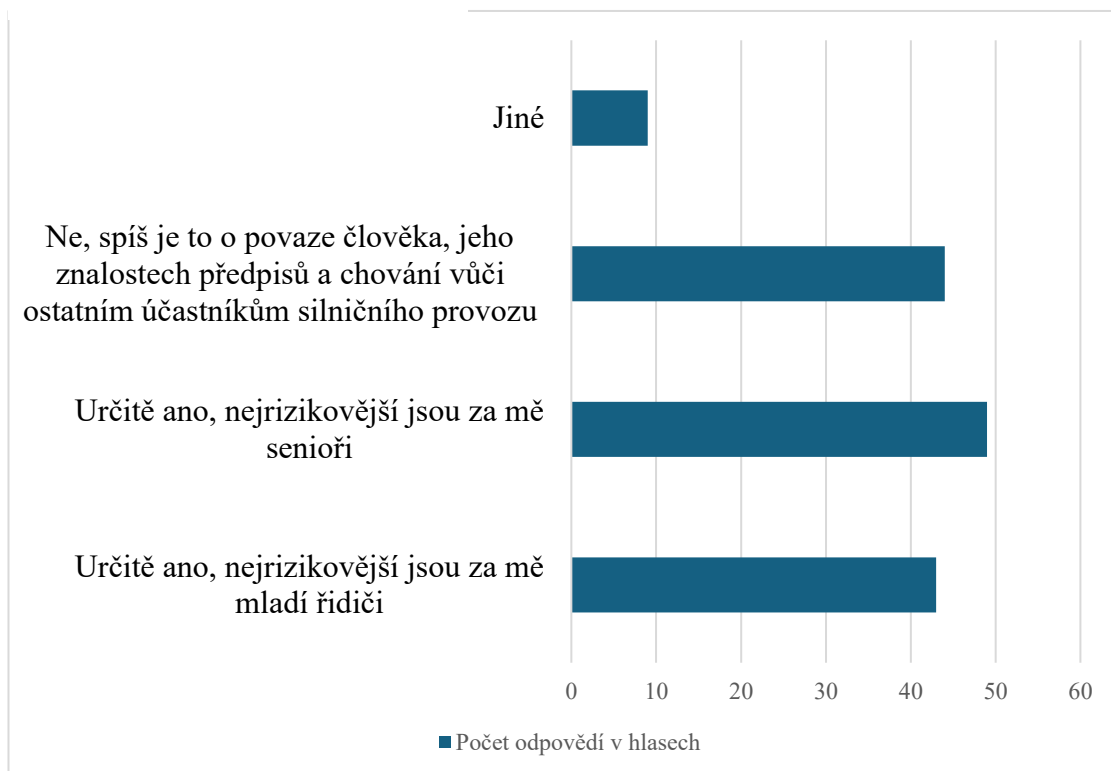
Graf 15 se vztahuje k otázce č. 10, která zní: „V případě změny počasí:“. Tato otázka vychází z faktu, že přírodní podmínky mohou ztížit situaci na pozemních komunikacích. V takových případech je třeba přizpůsobit jízdu těmto vlivům a stavu vozovky. Neriziková odpověď je tudíž: „Svou jízdu přizpůsobím dané situaci“.

Riziková odpověď: „*Jedu stále stejně bez ohledu na změnu podmínek*“

Tuto odpověď zvolilo celkem 10 tázaných (cca 10 % respondentů). 5 respondentů ve věkové kategorii 26-40, 2 ve věkové kategorii 41-55 a 3 ve věkové kategorii 56-64 let. Z toho je 9 řidičů z povolání, 1 řídí denně a všichni jsou muži.

Otázka č. 11 „Myslíte si, že má věk vliv na rizikové chování osoby na pozemních komunikacích? (více odpovědí)“

Graf 16: Otázka č. 11



Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

Graf 16 se vztahuje k otázce č. 11, která zní: „Myslíte si, že má věk vliv na rizikové chování osoby na pozemních komunikacích?“. Tato otázka je zaměřena na veřejné mínění o rizikových řidičích vůči jejím zkušenostem, a tudíž **nemá** „správnou“ odpověď. Respondenti si u této otázky mohli vybrat více odpovědí. Odpovědi na tuto otázku by mohli přispět ke způsobu přistoupení k prevenci rizikového chování, pro větší pocit bezpečnosti ostatních řidičů.

Shrnutí jiných odpovědí

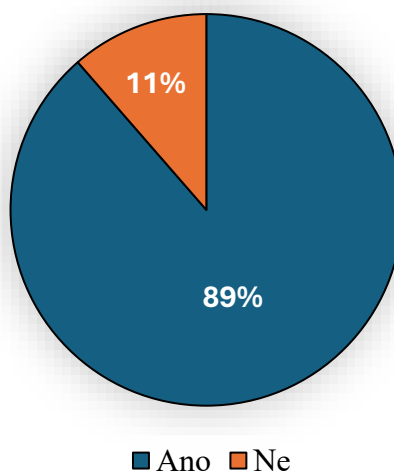
Podle otevřené odpovědi „Jiné“ lze rizikové skupiny rozdělit také takto:

1. **Věk a zkušenosti:** Některé odpovědi naznačují, že mladší řidiči jsou vnímáni jako opatrnější, zatímco střední věk je spojován s větším rizikem. Zkušenosti těchto řidičů jsou však vnímány jako pozitivní faktor. Čerství držitelé řidičských průkazů mohou být také riziková kvůli přehnanému sebevědomí.

2. **Zdravotní stav:** Zejména u starších řidičů, je zdravotní stav vnímán negativně, z ohledu zhoršených reflexů a jiných zdravotních problémů. Psychické zdraví je vnímáno podobně, se stejnou vážností jako zdraví fyzické.
3. **Postoj a chování:** Někteří respondenti zdůrazňují, že rizikové chování je dáno i přístupem k řízení a schopnosti adaptovat se na různé podmínky. Zkušenosti v tomto hrají důležitou roli.

Otázka č. 12 „Myslím si o sobě, že jsem dobrý řidič:“

Graf 17: Otázka č. 12



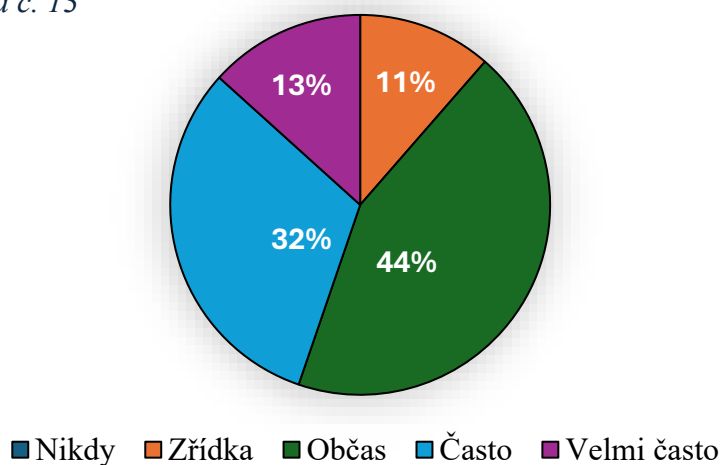
Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

Graf 17 se vztahuje k otázce č. 12, která zní: „*Myslím si o sobě, že jsem dobrý řidič:*“. Tato vychází z faktu, že přílišné sebevědomí řidiče může mít na svědomí přeceňování jeho schopností. Naopak podceňování těchto schopností může taktéž zapříčinit rizikové chování (např. pomalá jízda). Tato otázka **nemá** „správnou“ odpověď, slouží pouze pro posouzení sebevědomí řidičů na pozemních komunikacích, které by následně mohlo přispět ke způsobu přistoupení k prevenci rizikového chování.

Téměř 90 % řidičů jsou sebevědomí ve své schopnosti řízení vozidla. Toto naznačuje tomu, že je rizikové chování řidičů zapříčiněno spíše přeceňováním než podceňováním schopností řidičů.

Otázka č. 13 „Jak často se setkáváte s nebezpečným nebo agresivním chováním řidičů na silnicích?“

Graf 18: Otázka č. 13



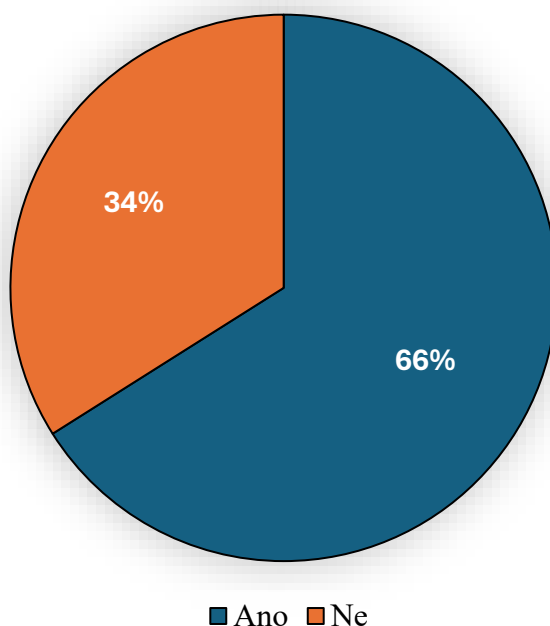
Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

Graf 18 se vztahuje k otázce č. 13, která zní: „*Jak často se setkáváte s nebezpečným nebo agresivním chováním řidičů na silnicích?*“. Tato otázka zkoumá zkušenosti řidičů se setkáváním se s rizikovým chováním na pozemních komunikacích a **nemá** „správnou“ odpověď. Tato otázka by mohla přispět k pohledu na rizikové chování, a k nutnosti postupovat další kroky v prohlubování prevence.

Vzhledem k odpovědím u této otázky lze usoudit, že rizikové chování na pozemních komunikacích je aktuální téma, které by se mělo nadále řešit, a také prohlubovat řešení této problematiky. Odpověď „*Nikdy*“ nezvolil ani jeden z respondentů.

Otázka č. 14 „Informujete se průběžně o změnách předpisů v silničním provozu?“

Graf 19: Otázka č. 14



Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

Graf 19 se vztahuje k otázce č. 14, která zní: „*Informujete se průběžně o změnách předpisů v silničním provozu?*“. Tato otázka vychází z faktu, že nedodržování silničních předpisů je rizikovým chováním. Neznalost těchto předpisů může mít za následek nebezpečné a nezákonné chování na pozemních komunikacích. Neriziková odpověď je tudíž: „Ano“.

Riziková odpověď: „Ne“

Tuto odpověď zvolilo celkem 36 tázaných (cca 34 % respondentů). 24 respondentů je ve věkové kategorii 15-25 let, 7 respondentů ve věkové kategorii 26-40 let, 3 respondenti ve věkové kategorii 41-55 let, 1 respondent ve věkové kategorii 56-64 let a 1 ve věkové kategorii 65+ let. Z toho je 5 řidičů z povolání, 17 řídí denně a 14 občas. Z toho je 20 mužů a 16 žen.

Vyhodnocení statistických hodnot

Cílem tohoto vyhodnocení je ověřit formulované hypotézy na základě získaných dat. Pro testování všech hypotéz byl použit Chí-kvadrát test nezávislosti, na hladině významnosti $\alpha = 5 \%$, pomocí něhož jsou testovány vztahy mezi jednotlivými proměnnými a zjišťovány statisticky průzkumná empirická zjištění. Pro statistické zpracování výsledků je využito dat z průzkumného empirického dotazníkového šetření. Hodnocení těchto hypotéz je klíčovým nástrojem pro vyhodnocení závěrů.

Hypotéza a)

(H₀) „Rizikové chování řidičů se statisticky významně neliší v závislosti na věku řidiče.“

Tato hypotéza říká, že mezi věkem řidiče a jeho rizikovým chováním neexistuje žádný vztah.

(H₁) „Rizikové chování řidičů se statisticky významně liší v závislosti na věku řidiče.“

Tato hypotéza říká, že mezi věkem řidiče a jeho rizikovým chováním existuje určitý vztah, ať už pozitivní nebo negativní.

Pomocí této hypotézy je zkoumáno, zda je statisticky významný rozdíl v odpovědích mezi různými věkovými skupinami. Pro vyhodnocení této hypotézy je využito otázek č. 1-10 a 14.

Tabulka 1: Statistické porovnání věku vůči odpovědím

ČÍSLO OTÁZKY	HODNOTA G	KRITICKÁ HODNOTA X	PŘIJATÁ HYPOTÉZA
Č. 1	G = 6.696	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 9.488	H ₀
Č. 2	G = 10.7	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 15.507	H ₀
Č. 3	G = 23.199	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 21.026	H ₁
Č. 4	G = 27.732	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 15.507	H ₁
Č. 5	G = 20.441	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 21.026	H ₀
Č. 6	G = 14.418	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 15.507	H ₀
Č. 7	G = 13.329	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 9.488	H ₁
Č. 8	G = 7.602	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 9.488	H ₀
Č. 9	G = 19.11	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 15.507	H ₁
Č. 10	G = 17.357	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 9.488	H ₁
Č. 14	G = 13.072	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 9.488	H ₁

Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

Tabulka 1 znázorňuje statistické porovnání odpovědí oslovených respondentů vůči jejich věku. Na hladině významnosti $\alpha = 5\%$ byla hypotéza H₀ vyvrácena v celkem šesti otázkách, a tím byla přijata alternativní hypotéza H₁, což znamená, že odpovědi respondentů se liší v závislosti na jejich věkové kategorii.

Hypotéza b)

(H₀) „Rizikové chování řidičů se statisticky významně neliší v závislosti na pohlaví řidiče.“

Tato hypotéza říká, že mezi pohlavím řidiče a jeho rizikovým chováním neexistuje žádný vztah.

(H₁) „Rizikové chování řidičů se statisticky významně liší v závislosti na pohlaví řidiče.“

Tato hypotéza říká, že mezi pohlavím řidiče a jeho rizikovým chováním existuje určitý vztah, ať už pozitivní nebo negativní.

Pomocí této hypotézy je zkoumáno, zda je statisticky významný rozdíl v odpovědích mezi muži a ženami. Pro vyhodnocení této hypotézy je využito otázek č. 1-10 a 14.

Tabulka 2: Statistické porovnání pohlaví vůči odpovědím

ČÍSLO OTÁZKY	HODNOTA G	KRITICKÁ HODNOTA X	PŘIJATÁ HYPOTÉZA
Č. 1	G = 1.787	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 3.841	H ₀
Č. 2	G = 6.599	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 5.991	H ₁
Č. 3	G = 4.56	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 7.815	H ₀
Č. 4	G = 7.535	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 5.991	H ₁
Č. 5	G = 2.558	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 7.815	H ₀
Č. 6	G = 8.613	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 5.991	H ₁
Č. 7	G = 0.747	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 3.841	H ₀
Č. 8	G = 15.228	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 3.841	H ₁
Č. 9	G = 7.741	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 5.991	H ₁
Č. 10	G = 87.24	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 3.841	H ₁
Č. 14	G = 2.029	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 3.841	H ₀

Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

Tabulka 2 znázorňuje statistické porovnání odpovědí oslovených respondentů vůči jejich pohlaví. Na hladině významnosti $\alpha = 5\%$ byla hypotéza H₀ vyvrácena v celkem šesti otázkách, a tím byla přijata alternativní hypotéza H₁, což znamená, že odpovědi respondentů se liší v závislosti na jejich pohlaví.

Hypotéza c)

(H₀) „Rizikové chování řidičů se statisticky významně neliší v závislosti na frekvenci řízení řidiče.“

Tato hypotéza říká, že mezi frekvencí řízení řidiče a jeho rizikovým chováním neexistuje žádný vztah.

(H₁) „Rizikové chování řidičů se statisticky významně liší v závislosti na frekvenci řízení řidiče.“

Tato hypotéza říká, že mezi frekvencí řízení řidiče a jeho rizikovým chováním existuje určitý vztah, ať už pozitivní nebo negativní.

Pomocí této hypotézy je zkoumáno, zda je statisticky významný rozdíl v odpovědích mezi řidiči s různými frekvencemi řízení. Pro vyhodnocení této hypotézy je využito otázek č. 1-10 a 14.

Tabulka 3: Statistické porovnání frekvence řízení vůči odpovědím

ČÍSLO OTÁZKY	HODNOTA G	KRITICKÁ HODNOTA X	PŘIJATÁ HYPOTÉZA
Č. 1	G = 12.016	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 5.991	H ₁
Č. 2	G = 5.287	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 9.488	H ₀
Č. 3	G = 21.694	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 12.592	H ₁
Č. 4	G = 26.729	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 9.488	H ₁
Č. 5	G = 18.707	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 12.592	H ₁
Č. 6	G = 20.514	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 9.488	H ₁
Č. 7	G = 1.066	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 5.991	H ₀
Č. 8	G = 15.829	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 5.991	H ₁
Č. 9	G = 15.289	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 9.488	H ₁
Č. 10	G = 15.325	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 5.991	H ₁
Č. 14	G = 11.05	$\chi_{(1-\alpha)}$; df = 5.991	H ₁

Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

Tabulka 3 znázorňuje statistické porovnání odpovědí oslovených respondentů vůči jejich frekvenci řízení. Na hladině významnosti $\alpha = 5\%$ byla hypotéza H₀ vyvrácena v celkem devíti otázkách, a tím byla přijata alternativní hypotéza H₁, což znamená, že odpovědi respondentů se liší v závislosti na jejich frekvenci řízení.

Ve všech třech okruzích se vyhodnocením realizovaného průzkumného dotazníkového empirického šetření prokázalo, že sledované faktory mají statisticky významný vliv na řidičovo chování na pozemních komunikacích. Z výsledků je patrné, že zejména osobnostní charakteristiky, míra respektu k pravidlům silničního provozu a sklony k rizikovému jednání se vzájemně prolínají a mohou determinovat způsob, jakým řidič reaguje v konkrétních dopravních situacích. Tyto skutečnosti naznačují, že

problematika správních deliktů není dána pouze neznalostí právní úpravy, ale souvisí i s individuálními psychologickými a behaviorálními predispozicemi řidiče.

Tabulka 4: Přehled rizikových skupin podle otázek

ČÍSLO OTÁZKY	NEJRIZIKOVĚJŠÍ VĚK	NEJRIZIKOVĚJŠÍ FREKVENCE ŘÍZENÍ	NEJRIZIKOVĚJŠÍ POHLAVÍ
Č. 1	26–40 (31 %)	Profesionálové (31 %)	Muži (18 %)
Č. 2	26–40 (56 %)	Profesionálové (44 %)	Muži (41 %)
Č. 3	41–55 (48 %)	Profesionálové (58 %)	Muži (44 %)
Č. 4	56–64 (100 %)	Denně (98 %)	Muži (99 %)
Č. 5	41–55 (52 %) 65+ (100 %, s ohledem na nízký počet respondentů)	Profesionálové (61 %)	Muži (50 %)
Č. 6	26–40 (69 %)	Občas (85 %)	Muži (63 %)
Č. 7	26–40 (69 %)	Profesionálové (39 %)	Muži (35 %)
Č. 8	26–40 (94 %)	Profesionálové (97 %)	Muži (90 %)
Č. 9	26–40 (94 %)	Občas (93 %)	Ženy (87 %)
Č. 10	26–40 (31 %)	Profesionálové (25 %)	Muži (15 %)
Č. 14	15–25 (48 %)	Občas (52 %)	Ženy (43 %)

Zdroj: vlastní průzkumné empirické šetření.

Tabulka 4 znázorňuje identifikaci konkrétní skupiny, vykazující volbu rizikové odpovědi v jednotlivých otázkách. Procenta v závorkách jsou opět zaokrouhlovány na celá čísla, kdy číslo vykazuje procento respondentů v jednotlivé skupině, kteří volili rizikové odpovědi.

Pokud se podíváme na výsledky podle věku, tak skupina řidičů ve věku 26–40 let se z hlediska volby rizikových odpovědí ukázala jako nejproblematictější. Při porovnání jednotlivých souborů otázek dle tematických okruhů (1-5, silniční předpisy a 6-10, rizikové chování, 11 doplňková vyhodnocovací otázka) lze sledovat z pohledu věku že u rizikového chování se vždy tato skupina vždy drží na prvním místě u volby rizikových odpovědí. Na druhou stranu u silničních předpisů se střídá se skupinami řidičů staršího věku. Otázka 14, týkající se na průběžné vzdělávání v oblasti silničních předpisů vykazuje nejvyšší rizikovou odpověď naopak u mladších řidičů ve věkovém rozmezí 15–25 let. Je zde potřeba zmínit nízký počet respondentů ve věku 65 + let, který může toto vyhodnocení zkreslovat.

Z hlediska pohlaví dopadli nejhůře muži v obou oblastech. Ženy nejvíce volili rizikové odpovědi u otázek č. 9 a 14, tedy otázka zaměřená na řízení s únavou, a průběžné vzdělávání se v oblasti silničních předpisů.

Co se týče frekvence řízení, rizikovější skupinou jsou profesionální řidiči, kteří relativně nejčastěji volili rizikové odpovědi napříč otázkami. Mezi porušováním silničních předpisů a rizikovým chováním není významný rozdíl. Z povahy jejich povolání byl očekávaný jev u otázky č. 14, že v této oblasti se neumístují na pozici nejrizikovějších respondentů v rámci této skupiny, kde se umístila skupina řidičů řídící občas.

11 Polostrukturované rozhovory

V rámci kvalitativní části bakalářské práce byl zvolen polostrukturované řízené rozhovory s příslušníky Policie České republiky působící v oblasti dohledu nad silničním provozem. Rozhovory byl realizován výhradně pro účely zpracování bakalářské práce na Vysoké škole evropských a regionálních studií (VŠERS) a slouží ke sběru empirických dat podporujících téma správních deliktů řidičů, rizikového chování a vlivu osobnostních faktorů na jejich páchaní. Cílem rozhovorů bylo získat pohled odborníků z praxe, který se s problematikou dopravních přestupků a rizikového chování řidičů setkávají v rámci své každodenní profesní činnosti.

Celkem bylo provedeno pět polostrukturovaných rozhovorů, z čehož tři byly provedeny s příslušníky Policie České republiky: npor. Jiřím Dokoupilem, DiS., působícím na dálničním oddělení Domašov přibližně 6 let, proveden dne 7. 3. 2026, prap. Lukášem Tumou, DiS., sloužícím na dálničním oddělení Velký Beranov šestým rokem, proveden dne 12. 3. 2026 a prap. Martinem Gregorem., DiS., který také působí na dálničním oddělení ve Velkém Beranově téměř šest let proveden dne 15. 3. 2026. Dále byl proveden polostrukturovaný rozhovor s profesionálním řidičem, Davidem Vránkem, zejména z důvodu vyhodnocení průzkumného empirického dotazníkového šetření a jeho výsledků. Tento polostrukturovaný rozhovor byl proveden dne 16. 3. 2026.

Polostrukturovaná forma rozhovoru byla zvolena z důvodu možnosti zachovat předem stanovené tematické okruhy, současně však umožňuje respondentovi volně rozvinout své zkušenosti, znalosti a odborné názory. Tento typ rozhovoru tak kombinuje výhody strukturovaného a nestrukturovaného rozhovoru, kdy výzkumník disponuje předem připraveným souborem otázek, avšak zároveň má možnost flexibilně reagovat na odpovědi respondenta a případně pokládat doplňující otázky. Rozhovor poskytuje prostor pro zachycení individuálních postojů, zkušeností a profesních poznatků, které by bylo obtížné získat prostřednictvím čistě kvantitativních metod výzkumu. Tento přístup zároveň umožňuje lépe porozumět souvislostem mezi osobnostními charakteristikami řidičů a jejich chováním v silničním provozu. Díky otevřenější formě komunikace může respondent popsat konkrétní situace z praxe, uvést příklady typických dopravních přestupků nebo poukázat na faktory, které podle jeho zkušeností vedou k jejich páchaní.

Z hlediska etických principů výzkumu byly rozhovory realizovány s důrazem na dobrovolnou účast respondentů a respektování jejich práv. Před zahájením rozhovorů byli respondenti informováni o účelu výzkumu, způsobu využití získaných informací a o skutečnosti, že rozhovor bude využit výhradně pro akademické účely této bakalářské práce. Respondenti byli rovněž seznámeni s možností zachování anonymity a s právem odmítnout odpovědět na jakoukoli položenou otázku nebo rozhovor kdykoli bez udání důvodu ukončit.

Respondenti dále souhlasili s tím, že rozhovor může být zaznamenáván za účelem jeho následného přepisu a analýzy. Získaná data byla následně zpracována formou přepisu rozhovorů a využita při interpretaci výsledků kvalitativní části výzkumu. Veškeré informace získané během rozhovorů jsou zpracovávány s ohledem na ochranu osobních údajů a jsou využity výhradně pro potřeby této bakalářské práce.

Příloha 2 obsahuje kompletní přepis realizovaného polostrukturovaného rozhovoru s npor. Jiřím Dokoupilem, DiS. Příloha 3 obsahuje kompletní přepis polostrukturovaného rozhovoru s prap. Lukášem Tumou, DiS. Příloha 4 obsahuje kompletní přepis polostrukturovaného rozhovoru s prap. Martinem Gregorem, DiS. Příloha 5 obsahuje kompletní přepis polostrukturovaného rozhovoru s Davidem Vránkem, profesionálním řidičem.

V této kapitole jsou dále uvedeny pouze interpretace získaných výsledků.

11.1 Vyhodnocení polostrukturovaných rozhovorů

Na základě provedených polostrukturovaných rozhovorů se třemi příslušníky Policie České republiky lze identifikovat shodné i rozdílné pohledy na problematiku správních deliktů řidičů a rizikového chování v silničním provozu.

V otázce závažnosti správních deliktů a rizikového chování se většina respondentů shoduje na tom, že tyto kategorie nelze zcela oddělit, neboť rizikové chování je z velké většiny postižitelné právními normami. Jeden⁹⁵ z respondentů však upozorňuje, že rizikové chování které není přímo sankcionováno může být z hlediska bezpečnosti silničního provozu nebezpečnější, jelikož je obtížněji kontrolovatelné.

V oblasti osobnostních faktorů se názory lehce liší. Někdo zdůrazňuje význam věku a řidičské praxe⁹⁶, další poukazuje spíše na situační charakter⁹⁷ přestupku a další pak klade důraz především na osobnostní vlastnosti jedince, zejména aroganci či pocit nedotknutelnosti⁹⁸. Z toho lze vyvodit, že páchaní správních deliktů a rizikového chování je ovlivněno kombinací více faktorů.

Při vymezování rizikových skupin se respondenti shodují zejména na významu osobnostních charakteristik, jako je nízká ohleduplnost či přehnané sebevědomí, což se konkrétně shoduje i s výsledky průzkumného empirického dotazníkového šetření, kde v otázce č. 12 (viz. strana 52), 89 % respondentů na otázku zda si o sobě myslí, že jsou dobrými řidiči zodpovědělo že ano. Současně jsou zmiňovány i konkrétní skupiny či situace, například řidiči výkonnějších vozidel, situační charakter přestupků či technologické změny v moderních vozidlech. V posledním z těchto bodů je kladen důraz zejména na záměnu fyzických ovládacích prvků dotykovými obrazovkami, které mohou odvádět pozornost řidiče od řízení. Zmíněno je také spoléhání se na bezpečnostní asistenty vozidel, což může vést k oslabení aktivního přístupu řidiče.⁹⁹

Výrazná shoda panuje u profesionálních řidičů, kteří jsou vnímáni jako častější pachatelé přestupků, což je vysvětlováno zejména vyšší mírou účasti v silničním provozu, ale také časovým tlakem z charakteru jejich zaměstnání.

⁹⁵ Polostrukturovaný rozhovor s prap. Martinem Gregorem, DiS., příslušníkem Policie ČR, ze dne 15. 3. 2026.

⁹⁶ Polostrukturovaný rozhovor s prap. Lukášem Tumou, DiS., příslušníkem Policie ČR, ze dne 12. 3. 2026.

⁹⁷ Polostrukturovaný rozhovor s npor. Jiřím Dokoupilem, DiS., příslušníkem Policie ČR, ze dne 7. 3. 2026.

⁹⁸ Polostrukturovaný rozhovor s prap. Martinem Gregorem, DiS., příslušníkem Policie ČR, ze dne 15. 3. 2026.

⁹⁹ Polostrukturovaný rozhovor s npor. Jiřím Dokoupilem, DiS., příslušníkem Policie ČR, ze dne 7. 3. 2026.

V otázce důvodů páčání přestupků se respondenti shodují na významu nepozornosti, neznalosti a časové tísně. Současně poukazují na to, že řidiči často své jednání omlouvají a jen z části přiznávají svou vlastní chybu.

Hodnocení sankčního systému, zejména tedy od novelizace v roce 2024, je tento systém hodnocen jako dostatečně odrazující. Je však poukazováno i na jeho chyby, kdy například účinnost sankcí u movitějších osob není vysoká¹⁰⁰, nebo v případě zahraničních řidičů, kteří následnou sankci „nezaplacenku“ nezaplátí.¹⁰¹ Dále je poukazováno na finanční zpřísnění většiny přestupků, kde chybí prostor pro individuální posouzení situace¹⁰². Jako příklad je uveden senior, co si zapomněl u supermarketu nasadit bezpečnostní pás, kde minimální sazba za tento bodovaný přestupek je 1 500 Kč, a je brána dle respondenta za nepřiměřenou.

Při porovnání s rozhovorů s příslušníky Policie České republiky a profesionálním řidičem lze sondovat několik shodných, ale i odlišných pohledů na tuto tematiku.

V oblasti příčin rizikového chování se respondenti poměrně shodují. Jak policisté, tak profesionální řidič¹⁰³ poukazují zejména na význam lidského faktoru. Profesionální řidič konkrétně uvádí, že neúmyslné porušení pravidel může vznikat například přehlédnutím dopravního značení, zejména pak ale klade důraz na emoce a ego řidiče. Podobné názory uvádí i policisté, kteří poukazují na osobnostní charakteristiky, jako je arogance nebo přehnané sebevědomí. Poukázáno bylo i na nedbalostí stránku věci, a situační charakter, tudíž se názory velice propojují.

Rozdíly se projevují zejména v pohledu na sankční systém. Policisté jej, jak lze očekávat, vnímají jako potřebný nástroj regulace, ačkoli upozorňují na jeho limity. Na druhou stranu profesionální řidič některé sankce hodnotí kritičtěji a považuje je za ne vždy přiměřené.

Významným přínosem rozhovoru s profesionálním řidičem je především praktický pohled na problematiku, kdy upozorňuje na konkrétní situace spojené s výkonem profese, například obtížné dodržování časových limitů řízení v důsledku hledání vhodného parkovacího místa ke konci pracovní doby. Tyto okolnosti mohou vést

¹⁰⁰ Polostrukturovaný rozhovor s prap. Lukášem Tumou, DiS., příslušníkem Policie ČR, ze dne 12. 3. 2026.

¹⁰¹ Polostrukturovaný rozhovor s npor. Jiřím Dokoupilem, DiS., příslušníkem Policie ČR, ze dne 7. 3. 2026.

¹⁰² Polostrukturovaný rozhovor s prap. Lukášem Tumou, DiS., příslušníkem Policie ČR, ze dne 12. 3. 2026.

¹⁰³ Polostrukturovaný rozhovor s Davidem Vránkem, profesionálním řidičem, ze dne 16. 3. 2026.

k určitým formám porušování pravidel, které nelze vždy hodnotit pouze jako přímé porušení předpisů.

Na základě komparace těchto čtyř polostrukturovaných rozhovorů lze konstatovat, že chování řidičů je výsledkem kombinace osobnostních, situačních i systémových faktorů. Rozdílné pohledy respondentů zároveň potvrzují komplexnost této problematiky a nemožnost jejího zjednodušeného vysvětlení.

Závěr

Obsahové vyznění bakalářské práce se zabývalo problematikou správních deliktů řidičů a vlivem osobnostních faktorů na jejich páchání. Cílem bylo objasnit právní rámec správních deliktů *de lege lata* na úseků pozemních komunikací, přiblížit problematiku rizikového chování řidičů a analyzovat vybrané osobnostní faktory, které mohou jejich chování v silničním provozu ovlivňovat.

Teoretická část práce se zaměřila na vymezení základních pojmů souvisejících s dopravou a provozem na pozemních komunikacích. Byly představeny hlavní právní předpisy *de lege lata* upravující tuto oblast, zejména zákon o silničním provozu a přestupkový zákon. Pozornost byla hlouběji věnována pojmu správního deliktu, zejména pak rozdělení správních deliktů dle jejich zákonných a charakteristických rysů. V práci je pak rovněž popsán pojem rizikového chování a jeho vztah se správními delikty řidičů. Téže kapitola popisuje osobnostní faktory, které mohou ovlivňovat chování na pozemních komunikacích. Jmenovány jsou pak biologické faktory jako věk a pohlaví, ale také psychologické faktory, například emoce, impulzivita, únava, stres či zkušenosti nasbírané při řízení motorového vozidla. Navázáno bylo na dopravní nehody, které v rámci porušování právních předpisů a rizikového chování jsou způsobovány zejména tímto chováním, což prokazují statistiky z posledních dvou let. Dále byly popsány nejrizikovější skupiny účastníků silničního provozu a základní preventivní opatření zaměřená na zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

Empirická část bakalářské práce byla zaměřena na vlastní originální realizaci průzkumného empirického šetření, jehož cílem bylo zjistit vzájemné korelace mezi osobnostními charakteristikami řidičů a jejich rizikovým a protiprávním jednáním. Pro sběr dat byla zvolena metoda kvantitativního empirického průzkumu prostřednictvím realizovaného empirického dotazníkového šetření, kterého se zúčastnilo celkem 105 respondentů. Následně na základě Pearsonova chí–kvadrát testu bylo statisticky posouzena vzájemná souvislost mezi vybranými osobnostními charakteristikami (věk, pohlaví, frekvence řízení). Tento test potvrdil vzájemný vztah mezi všemi třemi charakteristikami a potvrdil alternativní hypotézy H_1 . Z následně provedené analýzy odpovědí vyplynulo, že nejvyšší sklony k takovému chování mají řidiči ve věku 26–40 let, řidiči mužského pohlaví a řidiči profesionálové. Je zde třeba však poukázat na fakt, že ve věku 65+ let byl velice nízký počet respondentů, který by výsledky mohl částečně zkreslovat.

Na základě komplexně provedeného teoreticko-empirického šetření lze formulovat několik doporučení pro praxi. V rámci prevence se lze zaměřit na několik bodů. V rámci výcviku autoškol by bylo vhodné povinné začlenění simulací rizikových dopravních situací, aby si budoucí řidiči osvojili správné reakce v krizových momentech (např. nouzové brždění, zvládání smyku vozidla atd.). Pokud nelze určitému chování předcházet, je důležité, aby řidiči byli připraveni na jeho možné následky. Dotazník dále ukázal, že se nejméně vzdělávají v oblasti dopravních předpisů řidiči ve věku 15–25 let. V tomto případě by bylo vhodné přezkoušení z dopravních předpisů například při výměně řidičského oprávnění. Pro nové řidiče by se časová výměna řidičského oprávnění mohla snížit pro zavedení daného opatření. Neboť se dále ukázalo, že mnoho lidí si myslí že jsou senioři za volantem rizikovými řidiči (obzvláště z důvodu nevhodného reagování na situace), bylo by vhodné schopnost jejich reflexů testovat stejně, jako musí procházet lékařskými prohlídkami. I když může být senior po zdravotní stránce v pořádku, jeho reflexy nemusí být už tak rychlé, jak si nynější dopravní situace mnohokrát vyžadují.

Za jeden z nejvýznamnějších a zároveň nejvíce překvapivých výsledků lze označit skutečnost, že vyšší míra rizikového a protiprávního jednání byla zjištěna právě u řidičů z povolání. Tento závěr byl následně podpořen i kvalitativním šetřením, kdy jak příslušníci Policie České republiky, tak samotný profesionální řidič poukazují na skutečnost, že je tato skupina vystavena většímu množství rizikových okolností na pozemních komunikacích, zejména pak z časový tlak, únava, monotónní jízda či nutnost řešit provozní situace v reálném čase. Tito řidiči se často dostávají do situací, kdy je obtížné dodržet předepsané přestávky, například z důvodu nedostatku vhodných parkovacích míst. Vhodným opatřením by proto mohlo být zlepšení plánování tras a vytvoření lepších podmínek pro odpočinek řidičů, například rozšířením kapacity parkovišť pro nákladní vozidla.

Zároveň ale také je nutné poukázat, že dotazníkové šetření ukázalo, že řidiči profesionálové mají větší sklon k tomuto jednání vědomě. Z tohoto důvodu by bylo vhodné provést opatření pro regulaci tohoto úmyslného jednání. Takovým opatřením by mohl být přísnější monitoring jízdy (např. povinné telematické systémy, které by sledovaly styl jízdy jako prudké brždění, překračování rychlosti atd.) nebo také přísnější bodový systém pro řidiče z povolání, což by pro některé řidiče mohlo znamenat rychlejší ztrátu profesní způsobilosti.

Na základě polostrukturovaných rozhovorů lze také jako opatření navrhnout volnější hodnocení spáchaných přestupků policistou, který by na místě mohl subjektivněji posoudit situaci zejména s ohledem na konkrétní okolnosti případu. Takový přístup by umožnil lépe zohlednit situace, kdy nedošlo k ohrožení bezpečnosti silničního provozu a přispět k vnímání sankčního systému jako spravedlivějšího.

Současně lze doporučit, aby byl této problematice věnován další výzkum, který by se zaměřil například na hlubší analýzu psychologických faktorů ovlivňujících chování řidičů nebo na porovnání zkušeností z praxe jednotlivých složek zabývajících se dohledem nad bezpečností silničního provozu. Další výzkum by mohl přinést nové poznatky, které by bylo možné využít při tvorbě preventivních opatření a při zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. ADAMEC, V. a kolektiv. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada Publishing a. s., 2008. 160 s. ISBN 978-80-247-2156-9.
2. BERAN, T. *Dopravní přestupky v praxi*. Právní praxe. Praha: C. H. Beck, 2025. 244 s. ISBN 978-80-7400-964-8.
3. ČÍRTKOVÁ, L. a ČERVINKA, F. *Forenzní psychologie. Psychologie pro soudce, advokáty, státní zástupce, vyšetřovatele, kriminality, policisty a pro všechny, kteří se v souvislosti s trestným činem dostanou do kontaktu s policií a soudy*. Praha: Vydavatelství odborné psychologické literatury SUPPORT, 1994. 206 s.
4. Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA). *The Official DVSA Guide to Driving the essential skills*. London: TSO, 2023. 516 s. ISBN 978-0-11-554122-3.
5. HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3.
6. HIRT, M. a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada Publishing, a. s., 2012. 160 s. ISBN 978-80-247-4308-0.
7. CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
8. NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2022. 912 s. ISBN 978-80-7676-494-1.
9. PRŮCHA, P. *Správní právo: obecná část., 9., doplněné a aktualizované vydání*. Brno: Masarykova univerzita, 2024. 371 s. ISBN 978-80-280-0503-0.
10. SVATOŠ, R. *Prevence kriminality, druhé aktualizované vydání*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú, 2016. 132 s. ISBN 978-80-7556-009-4.
11. SVATOŠ, R. *Kriminologie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012. 290 s. ISBN 978-80-7380-389-6.

12. ŠTIKAR, J. a HOSKOVEC, J. *Přehled dopravní psychologie: Historie, teorie, výzkum, aplikace*. Praha: Karolinum – nakladatelství Univerzity Karlovy, 1995. 80 s. ISBN 80-7066-981-0.
13. ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe)*. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2006. 218 s. ISBN 80-246-1096-5.
14. ŠUCHA, M. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme? A co s tím můžeme dělat*. Praha: NLN, 2019. 278 s. ISBN 978-80-7422-726-4.
15. ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V. KOŘÁN, M., ČERNOCHOVÁ, D. *Dopravní psychologie: pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada Publishing, 2013. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0.
16. VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMEOVÁ, Z., BOHUSLAV, L. *Dopravní právo*. Praktická knihovna. Praha: C. H. Beck, 2016. 840 s. ISBN 978-80-7400-409-4.

Elektronické zdroje

1. *BESIP*. Online. BESIP. © 2025. Dostupné z WWW: <https://besip.gov.cz/>. [citováno 2026-01-05].
2. *Co je rizikové chování v dopravě*. Online. Pražské centrum primární prevence. b. r. Dostupné z WWW: <http://prevence-praha.cz/index.php/odkazy/19>. [cit. 2025-12-30].
3. LADMANOVÁ, D. *Cyklisté a jejich povinnosti*. Online. Policie České republiky. 2012. Dostupné z WWW: <https://policie.gov.cz/clanek/cykliste-a-jejich-povinnosti.aspx>. [citováno 2025-12-30].
4. *Legislativa – silniční doprava*. Online. Ministerstvo dopravy. © 2025. Dostupné z WWW: [https://md.gov.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-\(1\)](https://md.gov.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-(1)). [citováno 2025-12-30].
5. MARTENOVÁ, V. *O primární prevenci rizikového chování*. Online. Národní ústav pro vzdělávání. 2014. Dostupné z WWW: <https://archiv-nuv.npi.cz/t/co-je-skolska-primarni-prevence-rizikoveho-chovani.html>. [citováno 2025-12-30].
6. *Mladí řidiči*. Online. Záchranný kruh. © 2025. Dostupné z WWW: <https://www.zachranny-kruh.cz/bezpecna-doprava/auta/mladi-ridici.html>. [citováno 2025-12-30].
7. *Policie České republiky – KŘP Středočeského kraje*. Online. Policie České republiky. 2009. Dostupné z WWW: <https://policie.gov.cz/clanek/prevence-v-doprave-403213.aspx>. [citováno 2026-01-05].
8. *Profesní školení C, CE, D, DE*. Online. Horázný autoškola. © 2025. Dostupné z WWW: <https://www.ridicak.cz/skoleni-ridicu/profesni-skoleni-c-ce-d-de>. [citováno 2026-01-05].
9. *Řidičák na zkoušku*. Online. BESIP. © 2025. Dostupné z WWW: <https://besip.gov.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Novy-bodovy-system/RNZ>. [citováno 2025-12-30].
10. *Řidičský průkaz na zkoušku*. Online. Portál veřejné správy © 2025. Dostupné z WWW: <https://portal.gov.cz/sluzby-vs/ridicky-prukaz-na-zkousku-S51846>. [citováno 2025-12-30].
11. *Senioři v dopravě*. Online. Bezpečné cesty. © 2014–2024. Dostupné z WWW: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecna-jizda-v-aute/seniori-v-doprave>. [citováno 2025-12-30].

12. SCHÖN, D. *Vyhodnocení dopravní nehodovosti 2025*. Online. Policie České republiky. © 2026. Dostupné z WWW: <https://policie.gov.cz/clanek/vyhodnoceni-dopravni-nehodovosti-2025.aspx>. [citováno 2026-01-22].
13. SÍŘIŠŤOVÁ, V. *Vyhodnocení dopravní nehodovosti 2024*. Online. Policie České republiky. © 2025. Dostupné z WWW: https://policie.gov.cz/clanek/vyhodnoceni-dopravni-nehodovosti-2024.aspx?fbclid=PAY2xjawH18WRleHRuA2FlbQIxMAABpo4gGDFxmq7yLusRkWhuhzfw70RmzOT1LiVSxYHHZyCjlsPUNPcrc37m-Q_aem_xgxH95I1m4SbfRZlpXe1Dw. [citováno 2025-12-30].
14. *Start driving 2024*. Online. Start driving. © Asociace autoškol ČR, 2024. Dostupné z: <https://www.startdriving.cz/start-driving/>. [cit. 2025-12-30].
15. *Školení řidičů referentských vozidel – referentů. Vše, co potřebujete vědět*. Online. BOZP.cz. 2017. Dostupné z WWW: <https://www.skolenibozp.cz/aktuality/skoleni-ridicu-referentskych-vozidel-referentu-vse-co-potrebuje-vedet/>. [citováno 2025-12-30].
16. *True Story: A Nova Scotia-Born Police Officer Invented The Polygraph, And Today's His Birthday*. Online. CBC. 2013. Dostupné z WWW: <https://www.cbc.ca/strombo/news/true-story-a-canadian-invented-the-polygraph-and-todays-his-birthday>. [citováno 2025-12-30].

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčující zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 89. [online]. Dostupné z WWW: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2004/277?zalozka=text>. [citováno 2025-12-30].
2. ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů české republiky*. 1997, částka 3. [online]. Dostupné z WWW: <https://www.e-sbirka.cz/sb/1997/13/2013-01-01?zalozka=text>. [citováno 2025-12-30].
3. ČESKO. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změně některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73. [online]. Dostupné z WWW: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2000/247/2025-07-01?f=247%2F2000&zalozka=text>. [citováno 2025-12-30].
4. ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98. [online]. Dostupné z WWW: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2016/250?zalozka=text>. [citováno 2025-12-30].
5. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. [online]. Dostupné z WWW: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2000/361?zalozka=text>. [citováno 2025-12-30].
6. ČESKO. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21. [online]. Dostupné z WWW: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2001/56?zalozka=text>. [citováno 2025-12-30].

Ostatní zdroje

1. Polostrukturovaný rozhovor s prap. Lukášem Tumou, DiS., příslušníkem Policie ČR, ze dne 12. 3. 2026.
2. Polostrukturovaný rozhovor s prap. Martinem Gregorem, DiS., příslušníkem Policie ČR, ze dne 15. 3. 2026.
3. Polostrukturovaný rozhovor s Davidem Vránkem, profesionálním řidičem, ze dne 16. 3. 2026.
4. Polostrukturovaný rozhovor s npor. Jiřím Dokoupilem, DiS., příslušníkem Policie ČR, ze dne 7. 3. 2026.

Seznam tabulek a grafů

Graf 1: Nejčastější příčiny nehod, 2024.....	31
Graf 2: Nejčastější příčiny nehod, 2025.....	32
Graf 3: Pohlaví zkoumaného vzorku osob	40
Graf 4: Věk respondentů	40
Graf 5: Frekvence řízení motorových vozidel	41
Graf 6: Otázka č. 1	42
Graf 7: Otázka č. 2	43
Graf 8: Otázka č. 3	45
Graf 9: Otázka č. 4	46
Graf 10: Otázka č. 5	47
Graf 11: Otázka č. 6	49
Graf 12: Otázka č. 7	50
Graf 13: Otázka č. 8	51
Graf 14: Otázka č. 9	52
Graf 15: Otázka č. 10	53
Graf 16: Otázka č. 11	54
Graf 17: Otázka č. 12	55
Graf 18: Otázka č. 13	56
Graf 19: Otázka č. 14	57
Tabulka 1: Statistické porovnání věku vůči odpovědím	59
Tabulka 2: Statistické porovnání pohlaví vůči odpovědím.....	61
Tabulka 3: Statistické porovnání frekvence řízení vůči odpovědím	63
Tabulka 4: Přehled rizikových skupin podle otázek	64

Seznam příloh

Příloha 1: DOTAZNÍK.....	82
Příloha 2: POLOSTRUKTUROVANÝ ROZHOVOR S PŘÍSLUŠNÍKEM POLICIE ČR 1.....	86
Příloha 3: POLOSTRUKTUROVANÝ ROZHOVOR S PŘÍSLUŠNÍKEM POLICIE ČR 2.....	90
Příloha 4: POLOSTRUKTUROVANÝ ROZHOVOR S PŘÍSLUŠNÍKEM POLICIE ČR 3.....	94
Příloha 5: POLOSTRUKTUROVANÝ ROZHOVOR S ŘIDIČEM PROFESIONÁLEM.....	97

Přílohy

Příloha 1: DOTAZNÍK

Dobrý den,

Jmenuji se Denisa Severová a ráda bych Vás požádala o vyplnění krátkého dotazníku zaměřeného chování řidičů na pozemních komunikacích.

Dotazník je rozdělen do několika částí podle typu otázek. Pro autentičnost výsledků mé práce je třeba, abyste odpovídali pravdivě (dotazník je anonymní). Následně dotazník využiji k porovnání dat ke zjištění souvislosti mezi osobnostními faktory a chováním řidičů na pozemních komunikacích. Vždy prosím zaškrtněte pouze jednu Vámi vybranou odpověď, pokud otázka výslovně neumožňuje více odpovědí.

Děkuji za Váš čas a ochotu podílet se na tomto průzkumu.

Část A – Údaje o respondentovi

0.1 Pohlaví:

- Muž
- Žena

0.2 Věk:

- 15-25
- 26-40
- 41-55
- 56-64
- 65+

0.3 Řízení motorových vozidel:

- Občas
- Denně
- Je součástí mého zaměstnání (profesní způsobilost)

Část B – Silniční předpisy

- 1. Spáchal/a jste za poslední rok přestupek v dopravě, za který Vám byly uloženy body?**
 - Ano
 - Ne

- 2. Jedete křižovatkou, kterou znáte a jezdíte jí často. Omezuje Vás dopravní značka STÚJ, dej přednost v jízdě a žádné vozidlo není v dohledu:**
 - Na značení STÚJ, dej přednost v jízdě, vždy zastavím a rozhlédnu se bez ohledu na to, jak moc danou křižovátku znám
 - Do křižovátky si dostatečně zpomalím, abych měl/a lepší výhled do všech stran a projedu bez zastavení
 - Mám-li přehled před křižovatkou a jsem si jistý/á, že nic nejede, pokračuji v jízdě bez změny rychlosti
 - Hraji ruskou ruletu, sešlápnu plyn a modlím se

- 3. Pokud vidíte chodce čekajícího na přechodu pro chodce:**
 - Pokud to situace umožňuje bezpečně zastavit, zastavím a chodce vždy pustím
 - Chodce většinou pouštím, ale když nestíhám do své destinace tak nezastavuji
 - Chodce nepouštím, pokud mi nevlezou na přechod
 - Jedu bez zpomalení a dělám že ho nevidím

- 4. Překračujete někdy rychlostní limit, ať už úmyslně nebo neúmyslně?**
 - Ano
 - Nejsem si toho vědom/a
 - Ne

- 5. Při řízení motorového vozidla**
 - Nikdy nezvedám telefonní hovory
 - Vždy zvedám telefonní hovory
 - Podívám se kdo volá, a poté se teprve rozhodnu, zda hovor přijmu
 - Mám handsfree
 - Mám vozidlo s chytrým rádiem (Bluetooth), skrz které mohu hovory přijímat
 - Telefon mám připojený na vozidlo, přes telefon hovor přijmu a dále hovor pokračuji skrz rádio

Část C – Rizikové lidské faktory

6. Jede přede mnou vozidlo výrazně nižší rychlosti:

- Jsem v klidu, řidiče předjedu, až to bude dle zákona a z ohledu bezpečnosti silničního provozu možné
- Jsem nervózní, ale počkám na vhodné místo a předjedu jej dle pravidel silničního provozu
- Štve mě, počkám na vhodné místo a předjedu jej i přes plnou čáru
- Jsem hodně nervózní, přepnutím dálkových světel či troubením jej upozorním, že při nejbližší příležitosti ho předjedu

7. Při řízení motorového vozidla:

- Mám obuv takovou, aby se mi v ní bezpečně řídilo
- Mám obuv dle počasí a situace (např. žabky, pevné zimní body, holiny aj.)

8. Pokud jedu při řízení ve vozidle sám/a, mám žízeň a jediné pití co mám je ve flašce:

- Zastavím na bezpečném místě a poté se napiji
- Napiji se při řízení

9. Řídíte, i když máte pocit, že jste unavení nebo ospalí?

- Nikdy
- Ano, na únavu neberu ohled a řídím
- Jen pokud je to nezbytně nutné (např. cesta z práce domů, pracovní povinnosti aj.)

10. V případě změny počasí:

- Svou jízdu přizpůsobím dané situaci
- Jedu stále stejně bez ohledu na změnu podmínek

Část D – Veřejné mínění a informovanost

11. Myslíte si, že má věk vliv na rizikové chování osoby na pozemních komunikacích? (více odpovědí)

- Určitě ano, nejrizikovější jsou za mě mladí řidiči
- Určitě ano, nejrizikovější jsou za mě senioři
- Ne, spíš je to o povaze člověka, jeho znalostech předpisů a chování vůči ostatním účastníkům silničního provozu
- Jiné (napište): _____

12. Myslím si o sobě, že jsem dobrý řidič:

- Ano
- Ne

13. Jak často se setkáváte s nebezpečným nebo agresivním chováním řidičů na silnicích?

- Nikdy
- Zřídka
- Občas
- Často
- Velmi často

14. Informujete se průběžně o změnách předpisů v silničním provozu?

- Ano
- Ne

Příloha 2: POLOSTRUKTUROVANÝ ROZHOVOR S PŘÍSLUŠNÍKEM POLICIE ČR 1

Před zahájením rozhovoru byl respondent seznámen s účelem rozhovoru a s tím, že bude využit pro zpracování této bakalářské práce. Zároveň byl informován o možnosti anonymního vystupování a o tom, že rozhovor bude pro účely přesného přepisu nahráván. Respondent s těmito podmínkami souhlasil a možnost vystupovat anonymně odmítl. Polostrukturovaný rozhovor byl proveden dne 7. 3. 2026.

-ZAČÁTEK ROZHOVORU-

Tazatel: Na úvod bych Vás poprosila o krátké představení. Jak se jmenujete, jaká je Vaše pracovní pozice u PČR a jak dlouho v této oblasti působíte?

Respondent: Jmenuji se npor. Jiří Dokoupil, DiS. a působím jako zástupce vedoucího oddělení dálničního oddělení Domašov u Policie České republiky. V oblasti dohledu nad silničním provozem pracuji přibližně šest let.

Tazatel: Je podle Vás z pohledu praxe a bezpečnosti silničního provozu závažnější, když řidič páchá správní delikty na pozemních komunikacích, nebo rizikové chování, které není přímo v rozporu s právními předpisy?

Respondent: Veškeré chování na pozemních komunikacích, které je v rozporu s právními předpisy, vede k tomu, že se řidič dopouští přestupku nebo trestného činu. Může se jednat například o nevěnování se řízení, držení mobilního telefonu během jízdy, nepoužití bezpečnostního pásu, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem nebo ohrožení jiného řidiče při změně jízdního pruhu. Všechna tato porušení ohrožují bezpečnost silničního provozu a často bývají příčinou dopravních nehod. Poměrně vysoké procento případů také tvoří jízda po požití alkoholu nebo jiné návykové látky.

Tazatel: Myslíte si, že určité osobnostní rysy zvyšují pravděpodobnost páchání správních deliktů a rizikového chování?

Respondent: Jedná se o poměrně složitou otázku, na kterou není jednoduché jednoznačně odpovědět. Většina přestupků vzniká z nedbalosti. Každému řidiči se může stát, že se při řízení na chvíli zamyslí a nevědomky překročí povolenou rychlost.

Tazatel: Myslíte tedy, že v tomto případě nejde tolik o konkrétní skupiny řidičů, ale spíše o situace, které při řízení nastávají?

Respondent: Přesně tak. Určitým problémem současnosti je například trend výrobců automobilů, kteří nahrazují fyzická tlačítka dotykovými obrazovkami infotainmentu. Řidič je pak nucen věnovat pozornost ovládání těchto systémů, což může odvádět pozornost od samotného řízení a sledování provozu. Důsledkem může být drobný přestupek, ale i vážná dopravní nehoda. Dalším faktorem je také spoléhání se na bezpečnostní asistenty vozidel. Řidiči pak někdy argumentují tím, že systém nezareagoval nebo je neupozornil. Podle mého názoru ale nezáleží pouze na věku, pohlaví nebo délce řidičské praxe. Důležité je především aktivně řídit, přemýšlet a předvídat situace v provozu.

Tazatel: Pokud bychom se přesto pokusili určit určité skupiny řidičů – lze podle Vás říct, že některé skupiny se dopouštějí přestupků častěji?

Respondent: Pokud bych měl uvést konkrétní příklad z praxe, tak například na dálnici se často dopouštějí přestupků řidiči výkonnějších automobilů, kteří chtějí využít potenciál svého vozidla a záměrně překračují nejvyšší dovolenou rychlost. V těchto případech se často jedná o muže středního věku s delší řidičskou praxí. Na dálnici se také poměrně často setkáváme s dopravními nehodami způsobenými únavou nebo ztrátou pozornosti při monotónní jízdě. I zde se často jedná o muže ve věku přibližně 30 až 50 let. Existuje také skupina řidičů, kteří vědomě porušují pravidla a někdy i opakovaně řídí přes vyslovený zákaz řízení motorových vozidel. Ten může být uložen například za dosažení hranice dvanácti trestných bodů nebo za jízdu pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky.

Tazatel: Z dotazníkového šetření realizovaného pro účely této bakalářské práce vyplynulo, že věk, pohlaví i frekvence řízení mají určitý vliv na chování řidičů v silničním provozu. Překvapuje Vás například výsledek, že mezi skupiny s vyšším výskytem protiprávního nebo rizikového chování patří také profesionální řidiči?

Respondent: Tento výsledek mě nepřekvapuje. Profesionální řidiči totiž tráví na silnicích mnohem více času než běžní řidiči. Jejich nájezd kilometrů je výrazně vyšší, což logicky zvyšuje pravděpodobnost, že se dopustí porušení pravidel silničního provozu.

Tazatel: Můžete uvést konkrétní situaci z praxe, kdy se například profesionální řidič dostane do situace, která může vést k porušení pravidel?

Respondent: Typickým příkladem může být řidič dálkové nákladní dopravy, který má přesně stanovený čas vykládky nákladu. Pokud by tento čas nedodržel, může mu hrozit finanční sankce nebo další zdržení způsobené čekáním na vykládku do druhého dne. Zároveň musí dodržovat povolenou dobu řízení, povinné přestávky a dobu odpočinku. V situaci, kdy například stojí v dlouhé koloně, může být řidič motivován riskovat a předjíždět v místě, kde je to dopravním značením zakázáno. Jinou situací může být nutnost vykonat bezpečnostní přestávku v době, kdy není dostupné vhodné parkovací místo, což někdy vede k zastavení v odstavném pruhu dálnice a tím k vytvoření překážky v provozu.

Tazatel: Jaké hlavní důvody řidiči nejčastěji uvádějí jako vysvětlení pro spáchání přestupku? Přijímají spíše odpovědnost za své jednání, nebo se snaží hledat výmluvy?

Respondent: Z praxe mohu říci, že jen málokdy se stane, že by řidič okamžitě přiznal chybu. Často se setkáváme s různými výmluvami.

Tazatel: Jaké výmluvy se podle Vašich zkušeností objevují nejčastěji?

Respondent: Řidiči například tvrdí, že si nevšimli dopravního značení, že se přestupku dopouštěli i ostatní účastníci provozu, nebo že nejsou jediní, kdo pravidla porušuje. Někdy se stává, že i v případě jasných důkazů, například kamerového záznamu, řidiči popírají, že drželi mobilní telefon v ruce, nesouhlasí s naměřenou rychlostí nebo odmítají uznat, že předjížděli v místě zákazu. Přibližně polovina řidičů s přestupkem souhlasí. Dalších asi čtyřicet procent sice souhlasí, ale doprovází to nějakým vysvětlením nebo obhajobou. Přibližně pět procent nejprve nesouhlasí, ale po předložení důkazů nakonec své jednání uzná. Zbývajících přibližně pět procent s přestupkem nesouhlasí a věc je následně oznámena správnímu orgánu k dalšímu projednání.

Tazatel: Myslíte si, že současný systém sankcí je dostatečně odrazující?

Respondent: Domnívám se, že od ledna roku 2024, kdy došlo k novelizaci právních předpisů a zvýšení některých sankcí, se situace v tomto směru zlepšila. Zvýšily se finanční postihy za přestupky řešené v příkazním řízení na místě a také správní tresty ve správním řízení. Pozitivní změnou bylo rovněž navýšení počtu trestných bodů u některých přestupků.

Tazatel: Existují podle Vás skupiny řidičů, u kterých jsou sankce méně účinné?

Respondent: Podle mé zkušenosti se to týká především zahraničních řidičů. Česká republika je významnou tranzitní zemí a velká část řidičů na dálnicích jsou cizinci. Pokud není přestupek vyřešen přímo na místě, jsou možnosti jeho následného vymáhání omezené.

Respondent: Někteří řidiči souhlasí s řešením přestupku formou takzvané „nezaplacenky“, kterou však následně neuhradí a pokračují v cestě. Vymahatelnost takového postihu je poměrně nízká.

Tazatel: A pokud bychom se zaměřili pouze na české řidiče?

Respondent: U českých řidičů jsou podle mého názoru nejméně účinné sankce u těch jedinců, kteří vědomě a opakovaně porušují pravidla silničního provozu. V těchto případech by mohlo být vhodné uvažovat o přísnějších postizích zejména při opakovaném porušování pravidel.

Tazatel: Za mě jsme takto pokryly všechny tematické otázky, co jsem měla připravené, chtěl byste k tématu ještě něco dodat?

Respondent: Myslím si, že jsme probrali všechny podstatné aspekty a nenapadá mě v tuto chvíli nic, co bych Vám mohl ještě doplnit.

Tazatel: V tom případě bych rozhovor ukončila. Můžu Vám děkuji za poskytnutý rozhovor a za sdílení Vašich zkušeností z praxe.

Respondent: Není zač, rád jsem pomohl. Přeji Vám hodně úspěchů při dokončení bakalářské práce.

-KONEC ROZHOVORU-

Příloha 3: POLOSTRUKTUROVANÝ ROZHOVOR S PŘÍSLUŠNÍKEM POLICIE ČR 2

Před zahájením rozhovoru byl respondent seznámen s účelem rozhovoru a s tím, že bude využit pro zpracování této bakalářské práce. Zároveň byl informován o možnosti anonymního vystupování a o tom, že rozhovor bude pro účely přesného přepisu nahráván. Respondent s těmito podmínkami souhlasil a možnost vystupovat anonymně odmítl. Polostrukturovaný rozhovor byl proveden dne 12. 3. 2026.

-ZAČÁTEK ROZHOVORU-

Tazatel: Nejprve bych Vás poprosila o krátké představení. Jak se jmenujete, jaká je Vaše pracovní pozice u Policie ČR a jak dlouho v této oblasti působíte?

Respondent: Jmenuji se prap. Lukáš Tuma, DiS. U Policie České republiky sloužím šestým rokem jako běžný řadový policista. Působím na dálničním oddělení Velký Beranov, které spadá pod dopravní policii.

Tazatel: Je podle Vás z pohledu praxe a bezpečnosti silničního provozu závažnější, když řidič páchá správní delikty na pozemních komunikacích, nebo rizikové chování, které není přímo v rozporu s právními předpisy?

Respondent: Řekl bych, že zákon o silničním provozu je v současnosti nastaven tak, že v podstatě každé rizikové chování účastníka provozu vůči někomu jinému lze nějakým způsobem právně kvalifikovat. To znamená, že takové jednání je téměř vždy správním deliktem a lze jej z této pozice i řeší.

Tazatel: Myslíte si, že určité osobnostní rysy zvyšují pravděpodobnost páchání správních deliktů nebo rizikového chování v silničním provozu?

Respondent: Ze své, byť poměrně krátké praxe, mohu potvrdit, že určité osobnostní rysy na to vliv určitě mají.

Tazatel: Které faktory byste z tohoto pohledu označil za nejvýznamnější? Může jít například o věk, pohlaví nebo frekvenci řízení.

Respondent: Primárně bych zmínil nízký věk, se kterým jde ruku v ruce kratší praxe v řízení. Přestupků se samozřejmě dopouštějí i starší a zkušenější účastníci silničního provozu, ale podle dostupných statistických dat je v tom určitý rozdíl.

Tazatel: Dá se podle Vaší zkušenosti říct, že existuje určitý „rizikový profil“ řidiče?

Respondent: Pokud bych měl zmínit typické vlastnosti řidičů, kteří porušují předpisy opakovaně, označil bych za nejrizikovější účastníky provozu lidi bez empatie, egoisty nebo osoby, které nejsou dostatečně ohleduplné vůči ostatním účastníkům silničního provozu.

Tazatel: Z dotazníkového šetření provedeného pro účely této bakalářské práce vyplynulo, že všechny tři sledované faktory – věk, pohlaví i frekvence řízení – mají určitý vliv na jednání řidičů na pozemních komunikacích. Překvapuje Vás například zjištění, že mezi skupiny, které se relativně často dopouštějí protiprávního nebo rizikového jednání, patří také řidiči profesionálové?

Respondent: Nepřekvapuje mě to. S řidiči profesionály se v rámci řešení dopravních přestupků setkávám velmi často.

Tazatel: Čím si podle Vás tento jev vysvětľujete?

Respondent: Řekl bych, že je to zejména tím, že jde o osoby, které tráví na pozemních komunikacích podstatně více času než běžní řidiči, kteří se pouze přepravují z bodu A do bodu B. Řidiči profesionálové těch „bodů“ mají v rámci svých pracovních tras klidně celou abecedu, takže pravděpodobnost, že se dopustí přestupku, je přirozeně vyšší.

Tazatel: Jaké hlavní důvody řidiči podle Vaší zkušenosti uvádějí jako vysvětlení pro spáchání přestupku?

Respondent: Velmi často jde o nevědomost, neznalost právních předpisů nebo o to, že řidič jednoduše „neuhlídal“ své chování. Dalším poměrně častým a podle mého názoru tristním důvodem je časová tíseň. Lidé neustále někam spěchají, což může negativně ovlivňovat jejich pozornost a vnímání situace v provozu.

Tazatel: Jak řidiči obvykle reagují po odhalení přestupku? Spíše přiznávají chybu, nebo se snaží své jednání omlouvat?

Respondent: Nelze to úplně zobecnit. Mnoho řidičů svou chybu uzná, projeví lítost a je připraveno nést následky. S takovými řidiči se samozřejmě pracuje nejlépe – i my jsme jen lidé, kteří mohou dělat chyby, a snažíme se vždy najít nejvhodnější řešení situace. Na druhou stranu existují i řidiči, kteří hledají chybu všude jinde než u sebe. Často například

tvrdí, že dopravní značení nebylo viditelné, nebo zpochybňují správnost měření radarových zařízení. Je ale férové dodat, že v některých případech mohou mít skutečně pravdu.

Tazatel: Myslíte si, že současný systém sankcí je dostatečně odrazující?

Respondent: Od roku 2024, kdy došlo k novelizaci zákona o silničním provozu, je podle mého názoru systém sankcí poměrně odrazující.

Tazatel: Vidíte přesto v systému nějaké nedostatky?

Respondent: Ano, podle mého názoru není nastaven úplně ideálně. Došlo k výraznému finančnímu zpřísnění většiny přestupků, což může být v některých případech vhodné, ale z pozice policisty mi někdy chybí větší prostor pro individuální posouzení situace.

Tazatel: Mohl byste uvést konkrétní příklad?

Respondent: Například pokud u supermarketu zjistíte, že si starší řidič – senior – zapomněl zapnout bezpečnostní pás. Jedná se o bodovaný přestupek s pokutou v rozmezí 1 500 až 2 000 Kč, který nelze vyřešit pouhou domluvou. Minimální sazba 1 500 Kč může být v takovém případě poměrně nepřiměřená.

Tazatel: U kterých skupin řidičů jsou podle Vás sankce nejméně účinné?

Respondent: Méně účinné bývají především u movitějších řidičů, pro které finanční sankce nepředstavují tak výrazný zásah.

Tazatel: Má podle Vaší zkušenosti vliv také pocit nízké pravděpodobnosti odhalení přestupku?

Respondent: Ano, u některých řidičů může tento pocit hrát určitou roli. Setkal jsem se například se situací, kdy řidič při neuhrazení časového poplatku za užití zpoplatněné pozemní komunikace uváděl, že si myslel, že v tak silném provozu není možné jeho přestupek odhalit.

Tazatel: Máte na závěr nějaké doporučení pro řidiče z hlediska bezpečnosti silničního provozu?

Respondent: Především bych doporučil větší ohleduplnost a trpělivost. Řidiči by měli myslet na to, že jejich chování může ovlivnit bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu.

Tazatel: Dobře, děkuji Vám tedy za Váš čas, poskytnutý rozhovor a zkušenosti.

Respondent: Není vůbec zač.

-KONEC ROZHOVORU-

Příloha 4: POLOSTRUKTUROVANÝ ROZHOVOR S PŘÍSLUŠNÍKEM POLICIE ČR 3

Před zahájením rozhovoru byl respondent seznámen s účelem rozhovoru a s tím, že bude využit pro zpracování této bakalářské práce. Zároveň byl informován o možnosti anonymního vystupování a o tom, že rozhovor bude pro účely přesného přepisu nahráván. Respondent s těmito podmínkami souhlasil a možnost vystupovat anonymně odmítl. Polostrukturovaný rozhovor byl proveden dne 15. 3. 2026.

-ZAČÁTEK ROZHOVORU-

Tazatel: Na úvod bych Vás poprosila o krátké představení. Jak se jmenujete, jaká je Vaše pracovní pozice u Policie ČR a jak dlouho v této oblasti působíte?

Respondent: Dobrý den, jmenuji se Martin Gregor, DiS. a moje pracovní zařazení u Policie ČR je řadový příslušník odboru dopravní policie v hodnosti praporčíka se zařazením na dálničním oddělení ve Velkém Beranově. U Policie a na této pozici působím skoro 6 let.

Tazatel: Z Vašeho pohledu, co je z hlediska praxe a bezpečnosti silničního provozu závažnější – když řidič páchá správní delikty, nebo rizikové chování, které není v rozporu s právními předpisy?

Respondent: To je hodně ošemetné. Ty věci zakotvené v právním rámci můžeme jakýmsi způsobem mapovat a zkoušet je eliminovat nebo jim předcházet. Co se ale týče rizikového chování, tak je za mě možná horší, s tím se špatně pracuje a bojuje. Když pojedou člověk s telefonem v ruce a bude psát zprávy, většinou na to dřív nebo později dojedou, protože dostane pokutu. Ovšem lidi, kteří se chovají pouze rizikově, jako třeba tzv. „sváteční řidiči“, jsou mnohdy větší hrozbou pro ostatní účastníky silničního provozu.

Tazatel: Takže podle Vás je rizikové chování problematictější než přímo protiprávní jednání?

Respondent: Přesně tak.

Tazatel: Myslíte si, že určité osobnostní rysy zvyšují pravděpodobnost páčání správních deliktů a rizikového chování? Například věk, pohlaví, frekvence řízení – je podle Vás některý z těchto faktorů kritický?

Respondent: Určitě mají osobnostní rysy velký vliv na pravděpodobnost páčání správních deliktů. Ať už je to samotná povaha člověka, a rozhodně i okolí, ve kterém žije a které na něj působí. Myslím si, že se nedají řidiči vyloženě segmentovat na věk nebo délku jejich řidičské praxe. Za mě je to hlavně o daném charakteru každého člověka. Možná by se dalo říct, že řidiči s delší praxí v řízení jsou o něco zodpovědnější, ale není to pravidlem.

Tazatel: A které vlastnosti bývají typické pro řidiče, kteří opakovaně porušují předpisy?

Respondent: Typické vlastnosti řidičů, kteří nejvíce páčají správní delikty, jsou z pravidla jejich arogance a pocit „nedotknutelnosti“. Spousta z nich si myslí, že jsou nedotknutelní a jen se jim křivdí. Oni jediní jsou potrestáni, ostatní to přece dělají taky a nikdo je nechytne.

Tazatel: Dá se podle Vás vytvořit „rizikový profil“ řidiče?

Respondent: Rizikový profil řidiče je podle mě sváteční řidič, který pravidelně nejezdí a je velice překvapen, co nového se na silnici událo. Lidé, kteří jezdí stále stejnou trasu a pak vyrazí někam jinam, nejsou schopni se orientovat při své cestě. Dále pak řidiči, kteří se bojí, ti dělají nejvíce zbrklostí a nepředvídatelných věcí a chyb.

Tazatel: Z dotazníkového šetření vyšlo, že profesionální řidiči jsou jedni z těch, kteří se vědomě nejvíce dopouštějí protiprávního a rizikového chování. Překvapuje Vás tento výsledek?

Respondent: Ne, nepřekvapuje. Právě řidiči z povolání jsou skupinou nejvíce sankciovaných a páčají nejvíce dopravních přestupků, alespoň tedy na dálnici.

Tazatel: Jaké hlavní důvody řidiči uvádějí, proč spáchali přestupek? Přiznávají chybu, nebo se spíše vymlouvají?

Respondent: Nejčastější jsou výmluvy. Dost často slýchám výmluvy typu „vždyť to dělají všichni“ a největší tendenci mají obviňovat ostatní. Každý jiný za to může a každý

to dělá. Málo kdo dokáže připustit a přiznat svoji chybu. Většina přestupců ukazuje na ostatní.

Tazatel: A co současný systém sankcí, je podle Vás dostatečně odrazující?

Respondent: Jestli je systém dostatečně odrazující, nevím. Ale myslím si, že je v některých případech zajímavě nastavený, až pro některé druhy přestupků krutý. V mnoha případech malicherné přestupky neohrožující ostatní jsou mnohdy hodnoceny až moc přísně a naopak. To je ale asi jen můj subjektivní názor. Zákonodárci to takto nastavili, a tak to je.

Tazatel: A u kterých skupin řidičů jsou sankce podle Vás nejméně účinné?

Respondent: Dle mého názoru jsou sankce nejméně účinné u movitých lidí, pro které peníze nehrají zase tak velkou roli a mohou si dovolit zaplatit jakoukoliv výši sankce. Určitý vliv má i pocit malé pravděpodobnosti odhalení, ale to se, si myslím, také mění alespoň u nás na dálnici, kde je počet pohybujících se hlídek vysoký a hodně přestupků se odhalí.

Tazatel: Chtěl byste říct ještě něco na závěr?

Respondent: Momentálně mě nic dalšího, co k tématu dodat nenapadá.

Tazatel: Tak bych tedy takto rozhovor zakončila. Mokrát děkuji za Váš čas, ochotu a zkušenosti.

Respondent: Není vůbec zač, rád jsem pomohl.

-KONEC ROZHOVORU-

Příloha 5: POLOSTRUKTUROVANÝ ROZHOVOR S ŘIDIČEM PROFESIONÁLEM

Před zahájením rozhovoru byl respondent seznámen s účelem rozhovoru a s tím, že bude využit pro zpracování této bakalářské práce. Zároveň byl informován o možnosti anonymního vystupování a o tom, že rozhovor bude pro účely přesného přepisu nahráván. Respondent s těmito podmínkami souhlasil a možnost vystupovat anonymně odmítl. Polostrukturovaný rozhovor byl proveden dne 16. 3. 2026.

-ZAČÁTEK ROZHOVORU-

Tazatel: Na úvod bych Vás poprosila o krátké představení. Jak se jmenujete a jak dlouho pracujete jako profesionální řidič? V jakém okruhu se při své práci pohybujete?

Respondent: Jmenuji se David Vránek a řízení mě živí už šestým rokem. První tři roky jsem jezdil do zahraničí s plachtovou dodávkou a poslední tři roky řídím kamion, také převážně v mezinárodní dopravě. Za svou dosavadní kariéru jsem projel přibližně dvanáct evropských zemí.

Tazatel: Jak zvládáte stres na silnicích, únavu nebo monotónní jízdu, které jsou s profesí řidiče často spojeny? Myslíte si, že tyto okolnosti mohou vést k porušování pravidel silničního provozu u profesionálních řidičů?

Respondent: Myslím si, že stres zvládám poměrně dobře. Za ty roky na silnici jsem si vytvořil jednoduchý princip – když nastane stresová situace, vždy si polořím otázku, jestli ji můžu nějak ovlivnit. Pokud ano, snažím se udělat maximum pro to, aby se situace vyřešila. Pokud ne, snažím se stresu nepodléhat, protože by mi stejně nepomohl. Jednoduchým příkladem je třeba hledání parkovacího místa – to můžu ovlivnit tím, že začnu hledat včas. Naopak například kolonu na dálnici, kterou potřebuji projet, ovlivnit nedokážu. Únavu a monotónní jízdu řeším hlavně posloucháním hudby nebo telefonními hovory přes handsfree.

Tazatel: Zmínil jste, že některé situace ovlivnit nelze. Myslíte si, že únava nebo nepozornost mohou vést například k neúmyslnému porušení pravidel silničního provozu?

Respondent: Ano, například přehlédnout dopravní značku není nic neobvyklého. Myslím si ale, že úmyslné porušování pravidel silničního provozu je spíše otázkou emocí a ega. Hodně lidí tyto věci neumí ovládat.

Tazatel: Setkal jste se někdy během své praxe se situací, kdy jste musel kvůli pracovním povinnostem určitou míru rizika podstoupit? Mohl byste uvést konkrétní příklad?

Respondent: Ano, takových situací bylo více. Čím jsem ale starší, tím méně se mi chce riskovat. Z doby, kdy jsem jezdil s dodávkou, mám hodně zkušeností s poruchami vozidla na dálnicích v zahraničí. Jednou jsem například stál s porouchanou dodávkou v úzkém odstavném pruhu na více proudové dálnici v Polsku kolem půlnoci. Musel jsem odpojit autobaterii, která byla umístěná pod sedačkou řidiče. To ale znamenalo mít plně otevřené dveře do jízdního pruhu. Stál jsem tam s malou baterkou, otevřenými dveřmi a obavou, aby do mě někdo nenarazil. Bez autobaterie navíc nefungovala ani varovná světla, takže na mě upozorňoval jen výstražný trojúhelník a reflexní vesta.

Tazatel: A jaké rizikové situace se podle Vás objevují při řízení kamionu?

Respondent: U kamionu se riziko projevuje trochu jinak. Často jde například o vjezdy do zákazů, kde překračuji povolenou hmotnost, nebo o situace, kdy musím cíleně omezit ostatní účastníky silničního provozu, abych se bezpečně dostal tam, kam potřebuji. Nedělám to rád, ale někdy to jinak nejde.

Tazatel: Myslíte si, že současný systém sankcí v silniční dopravě je pro profesionální řidiče dostatečně odrazující?

Respondent: Myslím si, že běžné sankce za rychlou jízdu nebo špatné parkování jsou dostatečně odrazující. Na druhou stranu jsou mezi nimi i věci, které považuji za zbytečné.

Tazatel: Mohl byste uvést konkrétní příklady?

Respondent: Osobně bych zrušil pokutování za nepoužití bezpečnostního pásu nebo za používání telefonu během jízdy. Každý by měl jezdit tak, aby neohrozil sebe ani ostatní, ale zároveň by měl znát své limity a nést odpovědnost za vlastní rozhodnutí. Pokud si někdo nezapne pás a v případě nehody přijde o život, bylo to jeho rozhodnutí. Stejně tak u používání mobilního telefonu – každý zná rizika a měl by se podle toho rozhodovat. Naopak bych zpřísnil sankce za řízení pod vlivem alkoholu nebo drog.

Tazatel: A jak vnímáte nastavení časových omezení řízení, tedy povinné přestávky a maximální dobu jízdy?

Respondent: Myslím si, že tato pravidla jsou nastavena poměrně smysluplně. Problém ale vidím v tom, že řidiči jsou pokutováni i za malé překročení limitu. Ke konci pracovní doby je často velký problém najít parkovací místo pro kamion, a právě to je důvod, proč k mírnému překračování dochází. V takových případech mi pokuty přijdou zbytečné.

Tazatel: Existuje podle Vás ještě nějaké opatření v dopravě, které považujete za problematické?

Respondent: Ano, například prázdninové zákazy jízd pro kamiony. Ty osobně považuji za zbytečné a úplně bych je zrušil.

Tazatel: V rámci dotazníkového šetření vyšlo, že profesionální řidiči patří mezi skupiny s vyšším výskytem rizikového chování. Souhlasíte s tímto tvrzením?

Respondent: Myslím si, že je to do určité míry logické. Profesionální řidiči najedou výrazně více kilometrů než běžní řidiči, a tím pádem se častěji dostávají do různých dopravních situací, včetně těch negativních.

Tazatel: Čím je podle Vás toto rizikové chování způsobeno?

Respondent: Podle mě jde hlavně o schopnost ovládat vlastní emoce a ego. Když vás někdo předjede a máte pocit, že ho musíte dohnat nebo předjet zpátky, je to čistě ego. Jeden řidič se nechá vytočit a svou agresi pak přenesení dál na ostatní.

Tazatel: Jaké doporučení byste tedy z hlediska bezpečnosti silničního provozu dal ostatním řidičům?

Respondent: Myslím si, že klíčem ke zvýšení bezpečnosti na silnicích je právě schopnost ovládat vlastní emoce. Hněv, agrese a další negativní emoce často vedou k nebezpečnému chování. Pokud se řidiči naučí tyto emoce kontrolovat, může to výrazně přispět k větší ohleduplnosti a bezpečnosti na silnicích.

Tazatel: Je ještě něco, co byste chtěl na závěr dodat k problematice bezpečnosti silničního provozu nebo k práci profesionálních řidičů?

Respondent: Myslím si, že nejdůležitější je vzájemná ohleduplnost mezi řidiči a schopnost zachovat klid i v náročných situacích.

Tazatel: Tímto bych tedy rozhovor ukončila, děkuji Vám za sdílení Vašich zkušeností, a přeji Vám jen to nejlepší na Vašich dlouhých cestách.

Respondent: Děkuji. Já Vám přeji hodně štěstí při psaní Vaší bakalářské práce.

-KONEC ROZHOVORU-