



Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra práva

Bakalářská práce

Psychologie dopravního chování

Vypracovala: Marie Zvárová

Vedoucí práce: PhDr. Danuše Nichtburgerová

České Budějovice 2016

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci na téma: „Psychologie dopravního chování“ jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací

Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Nesperské Lhotě 12. dubna 2016

Marie Zvárová

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucí mé bakalářské práce PhDr. Danuši Nichtburgerové za to, že se ujala mé práce. Velké díky patří všem z oboru dopravy, kteří byli neustále připraveni zodpovídat mé otázky. Dále děkuji mé rodině, která se mnou měla velkou trpělivost.

1. ÚVOD.....	3
2. TEORETICKÁ ČÁST.....	4
2.1. DOPRAVNÍ PSYCHOLOGIE	4
2.1.1. DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ	4
2.1.2. DOPRAVNĚ PSYCHOLOGICKÉ VYŠETŘENÍ	4
2.2. DOPRAVNÍ NEHODA.....	6
2.2.1. PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD	6
2.3. ČLOVĚK V DOPRAVĚ	8
2.3.1. OSOBNOST	8
2.3.2. TEMPERAMENT.....	9
2.3.3. INTELIGENCE	12
2.3.4. TYPOLOGIE ŘIDIČE	12
2.3.5. RIZIKOVÍ ŘIDIČI.....	14
2.3.6. AGRESIVNÍ CHOVÁNÍ	15
2.3.7. CHOVÁNÍ TYPU A	15
2.3.8. SENSATION SEEKING.....	16
2.4. ROZDÍLY MEZI MUŽI A ŽENAMI	17
3. CÍL, METODIKA, HYPOTÉZY	19
3.1. CÍLE VÝZKUMNÉHO ŠETŘENÍ	19
3.2. METODIKA	19
3.3. HYPOTÉZY	19
4. ANALYTICKÁ ČÁST.....	20
4.1. VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ.....	20
4.2. ANALÝZA ČASOVÝCH ŘAD	30
4.2.1. VÝVOJ POČTU DOPRAVNÍCH NEHOD	30
4.2.2. HMOTNÁ ŠKODA.....	31
4.2.3. VINÍCI DOPRAVNÍCH NEHOD	32

4.2.4.	VINÍCI PODLE VĚKU	33
4.2.5.	VINÍCI PODLE ŘIDIČSKÉ PRAXE	34
4.2.6.	VINÍCI PODLE POHLAVÍ.....	35
4.2.7.	HLAVNÍ PŘÍČINY	36
4.2.8.	NEHODY PODLE PRAXE ŘIDIČE.....	37
4.2.9.	NEJČASTĚJŠÍ PŘÍČINY.....	38
4.2.10.	NEJTRAGIČTĚJŠÍ PŘÍČINY	39
4.2.11.	DOPRAVNÍ PŘESTUPKY ŘIDIČŮ	40
5.	ZPRACOVÁNÍ ZÍSKANÝCH INFORMACÍ.....	42
5.1.	SHRNUTÍ DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ.....	42
5.2.	SHRNUTÍ STATISTIK.....	45
5.3.	ZHODNOCENÍ HYPOTÉZ	46
5.4.	NÁVRHY A DOPORUČENÍ PRO SNÍŽENÍ NEHODOVOSTI.....	47
6.	ZÁVĚR.....	48
I.	SUMMARY AND KEYWORDS	50
II.	CITOVANÁ LITERATURA.....	51
III.	SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK.....	54
IV.	SEZNAM PŘÍLOH	56
V.	PŘÍLOHY	57

1. ÚVOD

Téma „Psychologie dopravního chování“ jsem si zvolila z toho důvodu, jelikož se domnívám, že je tématem často opomíjeným. Ze stejného důvodu předpokládám zájem o výsledky zjištění z této bakalářské práce, která vrhá světlo i na celkový vývoj naší společnosti.

Mojí osobní motivací k vypracování této bakalářské práce je především uvědomění si, že dopravní chování každého z nás vypovídá o vyzrálosti člověka a o jeho zodpovědnosti nejen vůči své osobě, ale i k celé společnosti. Jsem přesvědčená, že správné dopravní chování je stejně důležité jako znalost dopravních předpisů a dobrý stav vozidla. Uvědomuji si, že pokud se podaří naší společnosti snížit rizikové dopravní chování, budou se vytrácet i problémy (finanční zatížení, zdravotní komplikace, životní traumata), které jdou ruku v ruce s rizikovým dopravním chováním. Stejně tak si uvědomuji, že na rizikové dopravní chování mají velký vliv sociální podmínky člověka (prostředí, rodina, autority). Není tedy nepřehlédnutelné, samozřejmě s ohledem na stále se rozšiřující provoz na silnicích, že přibývá problémů hlavně u mladých řidičů, kteří v řadě případů nejsou schopni zvládnout své pocity a projevují se v nastalých situacích neodpovídající formou chování.

Cílem této práce je zhodnotit nehodové chování různých typů řidičů v dopravě a dále se pokusit navrhnout cestu, jak snížit toto rizikové chování účastníků dopravního procesu. Poukázat na postavení dopravní psychologie v souboru systémových preventivních opatření, jako významného a účinného prvku v procesu snižování počtu dopravních nehod a jejich následků.

Celá práce je strukturovaná na dvě části, teoretickou a praktickou část. První část bakalářské práce se zabývá teoretickou částí dopravního chování. Tento obor pracuje jako každá vědecká disciplína s určitým pojmovým aparátem, v němž se vyskytuje řada speciálních názvosloví a terminologických nejednoznačností., které jsou v této části spolu se základními pojmy vymezeny.

Praktická část bakalářské práce je zaměřena na řidiče motorových vozidel a zkoumá jejich nehodovost na základě věku, pohlaví, osobnostních rysů a délky jejich řidičské praxe. Tato část je tvořena na základě dotazníků a analýzy časových řad. Na základě získaných informací jsou zhodnoceny stanovené hypotézy, navržena vhodná doporučení a řešení pro snížení nehodovosti a zlepšení nehodového chování.

2. TEORETICKÁ ČÁST

2.1. DOPRAVNÍ PSYCHOLOGIE

Dopravní psychologie se rozvíjela již na počátku 20. století. Je to aplikovaná psychologická disciplína, jejímž předmětem studia jsou psychické procesy a chování účastníků dopravního a přepravního procesu a to jak těch, kteří aktivně zajišťují tyto procesy (řidiči, posádky trakčních vozidel, letadel, plavidel, atd.), tak cestujících, chodců a dalších. Psychologie dopravy se dále člení podle jednotlivých oborů dopravy (automobilová, letecká, lodní – říční a námořní; silniční, atd.) a na sociální psychologii těchto disciplín. (Havlík, 2005)

Klíčovou roli hraje při zajišťování dopravní bezpečnosti především výběrem řidičů, jejich vzděláváním, výcvikem a dalšími. (Šucha, Rehnová, Kořán, & Černochová, 2013)

V roce 1990 byla založena Asociace dopravních psychologů, jejíž členové jsou přibíráni jako experti k řešení širokého spektra problémů bezpečnosti dopravy z hlediska lidského činitele. Jedním z úkolů je například posouzení psychické způsobilosti k výkonu činnosti řízení motorového vozidla u řidičů z povolání nebo u „vybodovaných“ řidičů. (Asociace dopravních psychologů)

2.1.1. DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ

Na dopravní chování mají vliv dva typy norem. Normy formální, které jsou vyžadovány legislativou a sociální normy, vyjadřující způsob běžného chování řidiče.

Za klíčová hlediska v dopravním chování řidiče se považuje:

- **psychomotorika** (technika jízdy) – například plynulost jízdy, pohyby volantem
- **vizuálně-orientační chování** – pozorování cesty, okolí, křižovatek, předvídání
- **reakce** – přiměřené reagování na překážky, pohotovost, připravenost brzdit
- **disciplinovanost při jízdě** – respektování předpisů, omezení a dopravních značek
- **styl jízdy** – rychlost jízdy, rizikovost a bezpečnost jízdy, způsob přejezdu zatáček (Matoušková, 2013, str. 172)

2.1.2. DOPRAVNĚ PSYCHOLOGICKÉ VYŠETŘENÍ

Dopravně psychologické vyšetření je povinné a řidiče z povolání, pro řidiče, kteří žádají o navrácení řidičského průkazu z důvodu tzv. „vybodování“, z důvodu zákazu řízení nebo řidiči „v podmínce“.

Řidič z povolání absolvuje psychologické vyšetření před zahájením své činnosti profesionálního řidiče, které má platnost až do doby dosažení 50ti let, poté řidič absolvuje dopravně psychologické vyšetření každých 5 let.

Psychotesty provádí akreditovaný psycholog, kterému akreditaci udělalo Ministerstvo dopravy.

Průběh vyšetření

Vyšetření se skládá z následujících částí:

- **úřední rozhovor**, při kterém je posuzovaná osoba seznámena s podmínkami, průběhem a účelem, písemně potvrdí, že její tělesný a psychický stav umožňuje provedení vyšetření a sdělí údaje o případných předchozích dopravně psychologických vyšetřeních.
- **vyšetření psychické výkonnosti** z hlediska kvantity a kvality (intelekt, pozornost, koncentrace, rozhodování, paměť a další).
- **vyšetření osobnostních vlastností** (emocionální stabilita, labilita, tendence k riskování, odolnost vůči zátěži,..).
- **individuální rozhovor** k posuzování anamnestických, popřípadě dalších údajů o vyšetřované osobě.
- **seznámení posuzované osoby se závěrem** a vystavení písemného posudku

Vyšetření trvá přibližně 4 – 5 hodin.

Výsledky dopravně psychologického vyšetření:

- psychicky způsobilý/á k řízení motorových vozidel.
- psychicky způsobilý/á k řízení motorových vozidel s podmínkou.
- psychický nezpůsobilý/á k řízení motorových vozidel.

V případě neúspěchu lze psychotesty opakovat nejdříve po 3 měsících. (12bodu)

2.2. DOPRAVNÍ NEHODA

Podle zákona č. 411/2005 Sb. popisujeme dopravní nehodu jako 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.

Dle Štikara je dopravní nehoda událost, při níž vznikne smrt, zranění nebo škoda na věcech v přímé souvislosti s dopravním provozem. Nehoda vzniká v důsledku okolností, obvykle náhlých a nepředvídaných, které porušily správný a bezpečný chod dopravy. (Štikar, Hoskovec, & Jana, 2006, str. 75)

Příčiny dopravních nehod můžeme rozlišit na objektivní a subjektivní.

Mezi objektivní řadíme stav pozemních komunikací a jejich povahu, které řidič nemůže předvídat, dále technické poruchy vozidla, nebo reklamní poutače.

Do subjektivních příčin můžeme zařadit například osobnostní charakter řidiče a jeho zdravotní a psychický stav. (Kučerová, 2002)

Štikar uvádí přehled nejdůležitějších příčin nehodového chování, do kterého zahrnuje:

- porušený zdravotní tělesný stav včetně nedostatků smyslových orgánů,
- nedostatek úsudkových schopností,
- nedostatek znalostí,
- nedostatek zručnosti, pohybových dovedností (zkušeností a anticipace),
- nedostatek potřebných osobnostních vlastností,
- přechodné stavy (například únava z dlouhých jízd a nevyspání, okénko ve vědomí, přechodné emoce z rodinných nebo jiných důvodů a další),
- alkohol a drogy,
- chronické abnormní duševní stavy
- činnost v časové zátěži (Štikar, Hoskovec, & Jana, 2006, stránky 75-76)

2.2.1. PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD

Téměř všude se setkáváme s rozdělením na hlavní příčiny. Tyto hlavní příčiny jsou:

- nesprávný způsob jízdy
- nepřiměřená rychlost
- nesprávné předjíždění
- nedání přednosti

Nejčastěji dopravní nehody vznikají v důsledku nepředvídaných okolností, narušujících bezpečný chod provozu silničního provozu. Dochází k nim po selhání lidského faktoru a při nevhodných podmínkách prostředí.

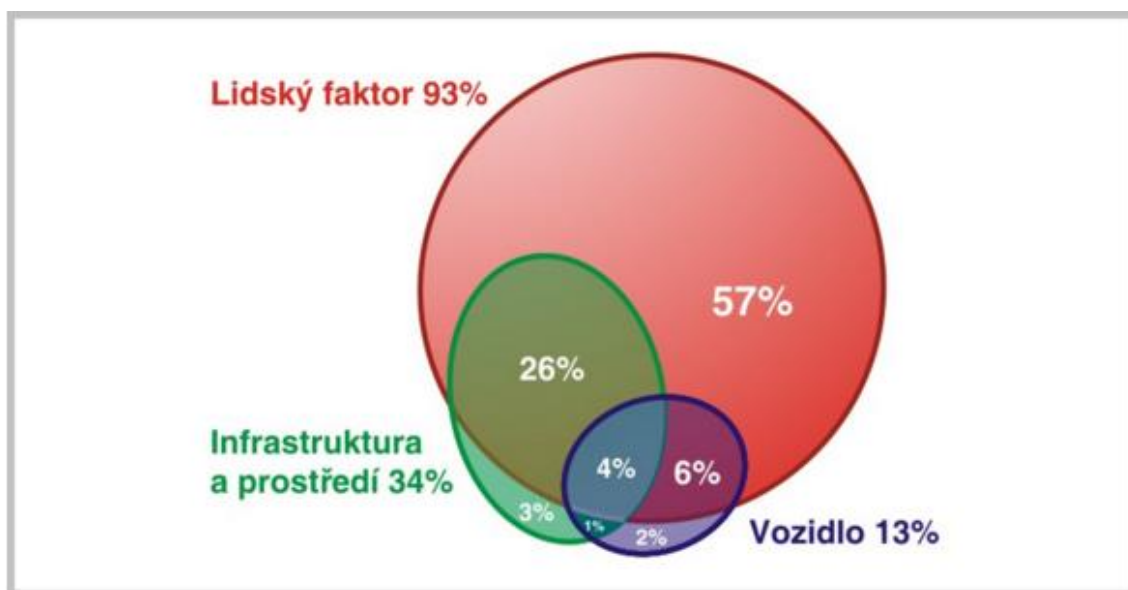
Nejčastější příčiny dopravních nehod

- Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky
- Nevěnování se řízení
- Nesprávné otáčení nebo couvání
- Jiný druh nesprávné jízdy
- Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem
- Nezvládnutí řízení vozidla
- Vjetí do protisměru
- Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky
- Nedání přednosti v jízdě
- Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu

2.3. ČLOVĚK V DOPRAVĚ

V dopravním systému člověk – prostředí – vozidlo – dopravní cesta – sociální dopravní struktura hraje nejdůležitější roli řidič. Člověk může řídit výkonné či méně výkonné vozidlo, technicky kvalitní, jet po přiměřené dopravní cestě s odpovídajícím horizontálním i vodorovným značením, za příznivých nebo problematických podmínek, ale vždy je to on, kdo nese odpovědnost za jízdu, za sebe a za ostatní účastníky dopravního procesu. To znamená, že řidič musí při řízení počítat s vedrem, s mlhami, s ostatními řidiči a dalšími událostmi. (Havlík, 2005)

Obrázek 1 Podíl jednotlivých faktorů na vzniku dopravních nehod



Zdroj: www.cdv.cz

2.3.1. OSOBNOST

Osobnost řidiče je soubor psychosomatických vlastností a schopností člověka souvisejících s nastalou situací a prostředím. Mezi strukturu osobnosti patří temperament, motivaci, schopnosti a charakter. (Havlík, 2005)

Dle Antuška (1998) ovlivňuje jednání řidiče zejména jeho temperament a charakter.

„Osobnost je pojmenování pro ten individuální celek dispozic k psychickým reakcím, který způsobuje, že v téže situaci reagují různí lidé různě, a že tyto reakce vykazují určitou jednotu citění, myšlení, vnímání, představ a snah“ (Nakonečný, 1998, str. 9)

V současné době už je téměř sto padesát definic osobnosti. (Smékal, 2002)

Problémoví řidiči jsou nezodpovědní, impulzivní, úzkostliví, neopatrní. (Štikar, Hoskovec, & Jana, 2006)

V popředí osobnosti bezproblémového řidiče stojí zejména emoční stabilita, sebeovládání, přizpůsobivost, odolnost vůči stresu, svědomitost a spolehlivost. Důležitá je také snaha myslet na ostatní a předvídat jejich chování. (Havlík, 2005)

Bezproblémoví řidiči mají přiměřené sebevědomí a umí se ovládat, jsou odolní vůči stresu, umí se přizpůsobit okolí a jsou svědomití a spolehliví. (Zaoral, 2010)

Doktor Jan Weinberger přirovnává motorové vozidlo ke zbrani. Podle něj je řízení psychicky náročná činnost a u nevyrovnaného řidiče hrozí nebezpečí nejen jemu, ale i ostatním účastníkům. (ISIFA, 2007)

2.3.2. TEMPERAMENT

Dle temperamentu můžeme určit různé individuální typy, které rozdělujeme dle jejich reaktivity a dynamičnosti. Temperament lze ovlivnit jen v malé míře. Mezi základní rysy temperamentu patří například rychlost reakce na různé podněty, citové ladění, do kterého patří intenzita a hloubka emocí, stabilita a vyrovnanost citových prožitků, odolnost citového prožívání vůči dalším vlivům a citová reaktivita. Dalším rysem je celková reaktivita, do které patří intenzita reakcí, stabilita a vyrovnanost chování, odolnost reakcí a reaktivita. Posledním rysem je vegetativní reakce a jejich intenzita.

Temperament je podmíněný genetikou a je jen málo ovlivnitelný vnějšími vlivy. (Vágnerová, 2003)

Introvert a Extrovert

Při popisu osobnosti se dopravní psychologové opírají o Eysenckovu typologii psychometrického pojetí temperamentu (1960), která má dvojdimenzionální systém a to extroverze a introverze.

Introvert je spíše uzavřený, citovější, rezervovanější, přemýšlivější, zahleděný do svého vnitřního života, hůře přizpůsobivý, spíše samotářský nedůvěřivý a spolehlivější. Blíže má k flegmatickému typu a v labilní poloze k melancholikovi.

Extrovert je naopak adaptabilnější, miluje vzrušení a jakékoliv změny, navazuje kontakty je orientovaný na vnější život, na lidi, je optimističtější. Dává přednost faktům, ale zároveň je vázaný na názory okolí. Má blíže k sangvinikovi a v labilní poloze stejný má charakter cholera.

Labilita a stabilita

Tyto pojmy představují odezvu na emocionální podněty. Pro emočně labilního člověka je snazší reagovat na emoční výzvy, vzrušuje se a má sklony k náladovosti, úzkosti přehnané starostlivosti a hlubšímu prožívání. Jeho chování je spíše přizpůsobivé, neklidné, přecitlivělé, a pocity méněcennosti a viny. Emoční stabilita spočívá v seberegulaci v zátěži rychlejším návratem k psychické rovnováze, sebevědomím a v mírnější odezvě na emotivní podněty.

Základní typy osobnosti dle temperamentu:

Flegmatik je méně přizpůsobivý, snášenlivější, pasivnější, rozvážnější, spolehlivější a s dobrou sebekontrolou. Jako řidič je vyrovnanější a jen tak něco ho nerozhází.

Sangvinik je aktivnější, více společenský, bezstarostnější, dominantnější a přizpůsobivější.

Melancholik je spíše pesimističtější, samotářský, citlivější, náladový. (Havlík, 2005)

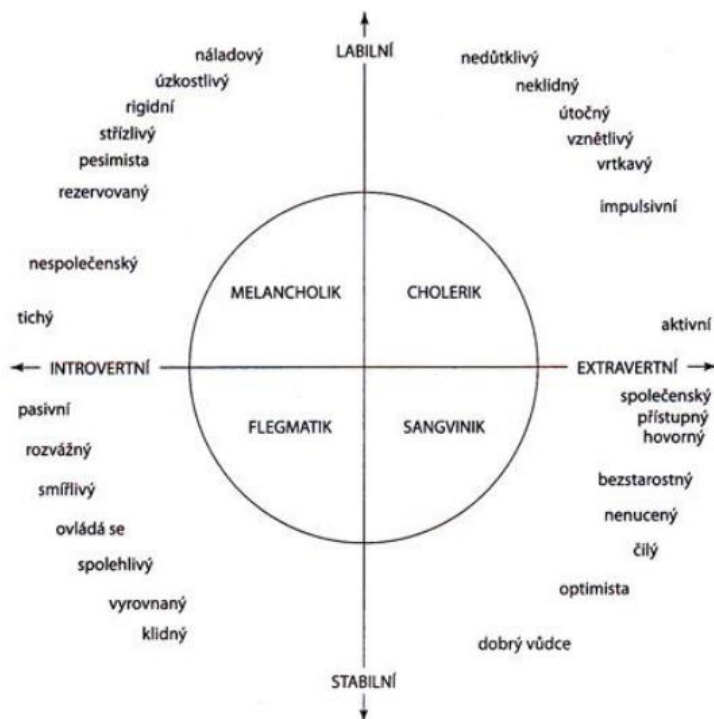
Melancholik se těžko přizpůsobuje a je pomalejší. (Říčan, 2010)

Cholerik je neklidný, impulzivní, s nedostatkem sebeovládání, vznětlivý a optimistický. Je vznětlivý a prchlivý.

Z praxe i teorie vychází, že mezi beznehodové a úspěšné řidiče patří nejčastěji osoby s převahou pohyblivějšího a silnějšího nervového systému a osoby, které mají přiměřenou strukturu vlastností z extrovertního i introvertního typu. Mezi tyto vlastnosti patří přizpůsobivost, vyrovnanost, pohotovost, obezřetnost, rozvážnost, trpělivost, předvídavost a rozhodnost.

Naopak k dopravnímu selhání tíhnou řidiči, kteří spadají do labilní sféry projevů extroverze a introverze. Řidiči trpí nedostatečnou stresovou a zátěžovou odolností. Buďto mají tendenci k strnulosti, náladovosti a k úzkosti, nebo sklony k vznětlivosti, podrážděnosti a ke zkratovým reakcím. (Havlík, 2005)

Obrázek 2 Osobnostní strukturu u nehodových a beznehodových řidičů



Zdroj: (Řičan, 2007, str. 68)

EMOTIVITA

Lze ji považovat za specifickou dimenzi temperamentu. Je vrozená a udává způsob citového prožívání

Emoce jsou subjektivní prožitky a můžeme je rozdělit podle jejich libosti nebo nelibosti (radost-pozitivní emoce, smutek-negativní emoce), podle jejich charakteristik (dle intenzity a dle délky trvání)

Emocemi vyjadřujeme postoj ke své vlastní osobně a k vnějšimu světu.

Lidé s větší emotivností mohou mít při řízení problémy se soustředěním. Jejich emoce se odrážejí v jejich dopravním chování, jednají zkratovitě a mají nevyvážené reagování na dané situace. (Havlík, 2005)

2.3.3. INTELIGENCE

W. Stern (1921) definoval inteligenci jako schopnost jedince se přizpůsobit měnícím se podmínkám. Podle něj se dá výsledek inteligenčních testů vyjádřit určitým číslem, které se nazývá inteligenční kvocient (IQ).

Inteligenční kvocient se u většiny lidí pohybuje mezi 85 – 115 body. (Zaoral, Aleš, 2010) Pro uchazeče o řidičský průkaz je IQ 80 bodů nedostačující, problém může nastat i v případě vyššího IQ dosahující kolem 130 bodů, protože řidič může být při pomalé jízdě nepozorný, protože jeho mysl je málo vytížená. (Havlík, 2005)

Eysenck (1953) stanovil znaky inteligentního chování, mezi které patří ostré vnímání a dobrá paměť, dobré myšlení a orientace a koncentrované zaměření na daný objekt činnosti.

Inteligenci rozdělujeme na emoční a morální. **Emoční intelligence** je schopnost vcítit se do ostatních řidičů, pochopit jejich chování a myšlení. **Morální intelligence** nás nutí jednat tak, aby to bylo prospěšné pro nás i ostatní. Díky ní rozlišujeme dobré a špatné věci. (Havlík, 2005)

2.3.4. TYPOLOGIE ŘIDIČE

Vědci řadili rizikové řidiče do různých typologií již dříve. Cílem bylo určit jednotlivé kategorie a vlastnosti riskantní pro situaci v dopravě. Mělo to přispět k lepšímu posuzování způsobilosti člověka k řízení. (Šucha, 2013)

Pozorováním řidičů při jízdě sestavil **Quenault** (Štikar, Hoskovec, & Jana, 2006) typologii řidičů kde, vzal v potaz nejen, jakou jezdí rychlostí, častost předjíždění aj., ale i častost užívání zpětného zrcátka a nezvyklé manévrování.

- **Skupina 1** jsou bezpeční řidiči. Mají dobrou schopnost předvídání, dobře rozumí a uvědomují si sdělované informace, raději se nechávají předjíždět, než aby sami předjížděli. Nezvyklé manévry se u nich nevyskytují a zpětná zrcátka využívají, i když to není nutné (bez spojení s manévrem).
- **Skupina 2** jsou řidiči nerozvášní. U nich se vyskytují nezvyklé manévry a skoronehody, které jsou spojené především s předjížděním. Použití zrcátka není vždy, když je nutné.
- **Skupina 3** jsou disociačně aktivní řidiči. Charakterizují se značným výskytem skoronehod, využití zrcátek je málo časté. Předjíždějí čtyřikrát více, než jsou předjížděni a mají tendenci jednat netrpělivě a nepředvídatelně.

- **Skupina 4** jsou disociačně pasivní řidiči, u kterých se také vyskytují nezvyklé manévry a skoronehody, které jsou spojeny hlavně s míjením stojících vozidel. Využití zpětných zrcátek je minimální. Jsou více sami předjížděni, než předjíždějí. Jsou trpěliví a neteční.

Dalším rozdělím podle MC Guire (in Štikar, a další, 2006), který dělí řidiče dle jejich vlastností do šesti skupin.

1. Jsou dobře přizpůsobení, jen málo co je vyvede z míry a rychle se vzpamatují. Nehody většinou nemají a ani neporušují předpisy.
2. Řidiči s duševními problémy, kteří jsou však společensky odpovědní a ovládají se porušování předpisů a nehody jsou u nich nezvyklé.
3. Mají duševní problémy, jsou společensky odpovědní, avšak bývají vyvedeni z míry po dlouhé časové období. Nehody a dopravní přestupky mohou mít v určitých obdobích.
4. Tito řidiči jsou společensky odpovědní s duševními problémy a sklonem k neustálému rozrušení. Počet nehod a dopravních přestupků je u nich vysoký.
5. Se stálou tendencí k nespolečenskému a asociálnímu chování, kteří nemají respekt k autoritě. Neustálé porušování dopravních předpisů a s velkým počtem nehodovosti.
6. Různí řidiči, jako například epileptici, diabetici a další. U těchto řidičů je chování nepředvídatelné a jednání při řízení je v rozmezí mezi velmi špatným a velmi dobrým.

O první skupině můžeme tvrdit, že jsou to výborní řidiči. Jsou vyrovnaní, výkonní a respektují pravidla.

Skupina druhá až pátá jsou řidiči trpící citovými problémy nebo poruchami způsobujícími konflikty. Mezi projevy patří úzkost, depresivní stavy, chorobná nejistota a další.

Larson (in Šucha, a další, 2013) vytvořil typologii pěti typů agresivních řidičů:

- **Závodník** – řidič, který se snaží být v co nejkratší době na místě určení, když mu někdo brání, rychle se rozzlobí
- **Soutěžící agresor** – soutěží s ostatními řidiči v dopravě; snaží se je trumfovat
- **Pasivní agresor** – rychlou jízdou a připojováním se do jízdního pruhu se snaží překazit ostatním řidičům předjíždět
- **Narcista** – řídí striktně podle pravidel; rozzlobí ho, když ostatní neřídí stejně
- **Strážce** – za jakýkoliv přestupek trestá ostatní řidiče, cítí se jako nadřazený soudce

Společnost Goodyear ve spojení se specialisty z London School of Economics and Political Science určila sedm typu řidičů, kteří se pohybují po silnicích.

- 1. Učitel** – řidič, který potřebuje školit ostatní, aby si uvědomili, co dělají špatně a očekává za to uznání
- 2. Všeználek** – má pocit, že ostatní řidiči jsou hlupáci. Rád na ostatní křičí, ale pouze z bezpečí svého auta.
- 3. Mstitel** – tento řidič trestá ostatní za jejich chyby, nebo prohřešky proti své osobě. Často to končí tím, že tento řidič vyskočí z auta a svůj názor doslova vtluče druhému do hlavy.
- 4. Závodník** – každého předjíždí a štvě ho, když někdo jede před ním. Brání ostatním řidičům, aby ho předjeli tím, že zrychlí.
- 5. Filozof** – Racionálně vysvětlí špatné chování ostatních, které dokáže tolerovat. Své emoce při řízení ovládá dobře.
- 6. Vyhýbač** – Vyhýbá se konfliktům, špatné chování řidičů si nebere osobně a nepovažuje je za nebezpečné.
- 7. Uprchlík** – Nechce přijít do kontaktu s ostatními řidiči, proto poslouchá hudbu, telefonuje, nebo si povídá s někým v autě. (Lukáš Dittrich, 2015)

2.3.5. RIZIKOVÍ ŘIDIČI

Za rizikové jednání považujeme činnost, při které hrozí negativní důsledky, které mohou být zapříčiněny neopatrností řidiče, které se projevují například nepřiměřenou rychlostí. (Štikar, Hoskovec, & Jana, 2006)

Za rizikové řidiče se považují jedinci emočně nestabilní, extrovertní a ti, kteří se hůře adaptují. Tito řidiči mají nižší inteligenci a tíhnou k agresivnímu jednání, neuvědomují si odpovědnost vůči druhým a záměrně vyhledávají akční situace a dobrodružství. (Zaoral, 2010)

Do nejvíce rizikové skupiny patří dle pojišťoven mladí řidiči, kteří vlastní řidičský průkaz pouze krátkou dobu. Je všeobecné známo, že řidiči ve věku 18 – 25 let mají málo zkušeností a neuvědomují si důsledky svých činů. U mladých řidičů jsou nejtypičtější vlastnosti jako například sebestřednost, impulsivnost, nízká odpovědnost, experimentování, soutěživost, velká sebedůvěra, netolerance vůči ostatním a další. (úspory.cz)

2.3.6. AGRESIVNÍ CHOVÁNÍ

Agresivní chování se značnou měrou podílí na nehodovosti v silničním provozu. Řadí se sem nepřiměřená rychlost a nesprávný způsob jízdy, nedání přednosti a nesprávné předjíždění.

Procentuální podíl nehod, které byly zapříčiněny lidský faktorem, se dostává k číslu cca 92%.

Projevem agresivity bývá například rychlost v silničním provozu.

Agresivní chování má mnoho podob, jako například nedodržování nejvyšší povolené rychlosti, bezpečné vzdálenosti, nedodržování dopravních předpisů a další. (KDS)

Dopravní psychologové rozdělují agresivní chování do čtyř skupin od nejméně závažného až po nejvíce závažné. Do první kategorie patří například nevypínání dálkových světel, nesprávné parkování a do čtvrté patří například fyzické útoky. (Dvořák, 2015)

Příčiny vzniku agresivity

- osobnost řidiče
- vlastní vnímání provozu
- stres
- hustota silničního provozu
- vytváření kolon, čekání, popojíždění
- neznalost dopravní situace

Projevy agresivního chování

- nerespektování rychlostních limitů
- nesprávné předjíždění
- nedání přednosti
- nedodržení bezpečné vzdálenosti a další

(projevy, které mohou vyvolat agresivitu u druhého řidiče)

- bezdůvodné troubení
- bezdůvodně pomalá jízda
- čekání na semaforu, i když svítí zelená a další (Tržil)

2.3.7. CHOVÁNÍ TYPU A

Dalším konceptem rizikové osobnosti je koncept chování typu A, se kterým přišli Friedman a Rosenman. Lidé s chování typu A jsou nadměrně soutěživí a musí mít za každou cenu úspěch. Častěji mají pocit, že soupeří s časem, protože jsou stále v časové tísní. Jsou netrpěliví,

agresivní, s malým smyslem pro humor. Jsou to velký perfekcionisti. Lidé tohoto typu bývají častěji účastníky dopravních nehod kvůli jejich agresivitě a zbrklosti. (Zaoral, Aleš, 2010)

2.3.8. SENSATION SEEKING

Americký psycholog Marvin Zuckerman vytvořil koncept sensation seeking. Jde o potřebu vyhledávat nové věci, které jsou vzrušující a dobrodružné. Touží po napětí a strachu z těchto nových zážitků. Tito lidé chovají nesnášenlivost k věcem, které se opakují a jsou monotónní. Zuckerman vytvořil také škálu pro hodnocení, podle které řidiči s větším skórem častěji jezdí bezohledně, nepoužívají bezpečnostní pásy, porušují předpisy, řídí pod vlivem alkoholu, protože jim to přináší uspokojení. Řidiči, kteří takto riskují, si často neuvědomují následky těchto prožitků a nehledí na sebe ani na ostatní účastníky dopravního procesu.

2.4. ROZDÍLY MEZI MUŽI A ŽENAMI

V dřívějších letech bylo přibližně o polovinu méně žen za volantem, než v současné době. Nyní řídí žena asi každé šesté auto. I nadále však existují mezi pohlavími rozdíly v dopravním chování a charakteru. Lze to přisuzovat k nestejným psychosomatickým procesům probíhajícím v centrální nervové soustavě obou pohlaví.

Psycholog Karel Humhal tvrdí, že ženský mozek je dokonalejší, protože disponuje vyšším počtem spojení mezi hemisférami. Z toho důvodu může být žena v některých oblastech zručnější než muž. (HORÁK[online])

Ženy jsou více emocionální, empatické, mají hlubší prožívání, jsou citlivé, jsou méně odolné vůči stresové zátěži a častěji pláčou. Úroveň schopností je, s menšími odlišnostmi, u obou pohlaví vyrovnaná. Dle britského výzkumu (2004) o rozdílech mezi pohlavími v zachycování různých zvuků z různých stran dovede pouze 30% žen správně rozlišit rozmanité zvuky, oproti tomu počet mužů byl dvojnásobný.

Muži s větší přesností odhadují vzdálenost mezi auty, jaká je jejich rychlost, s větší jistotou předjíždějí ostatní řidiče a snadněji zaparkují. Jsou lepší v rychlosti reagování na sluchové a zrakové podněty.

Ženy zase nemají potřebu se na silnicích prosadit a soupeřit s ostatními řidiči. V noci lépe vidí věci na červené straně barevného spektra, ale s problémem rozpoznávají podněty v dopravním provozu.

Většina žen zapojuje do řízení emoce. Pokud mají nějaký problém, nedokáží se soustředit jen na tu věc, kterou právě dělají a kvůli negativním emocím mají slabší soustředěnost, problémy s rozhodováním a přiměřeným reagováním. (Havlík, 2005)

Podle článku (sumavanet.cz) jsou rozdíly dopravních charakteristik mezi muži a ženami následující:

Tabulka 1 Psychologické rozdíly charakteristik mužů a žen

ŽENY	MUŽI
řízení nebývá osobní seberealizací	řízení bývá osobní seberealizací
mírně oslabená situační přizpůsobivost	přiměřená přizpůsobivost
slabší reakce na zrakové a sluchové	odpovídající reakce
Lehce ztížená předvídavost	předvídavější
snížená rozhodnost	rozhodnost a sklon k razanci
hůře reagují na překvapivé momenty	lépe reagují
oslabená řidičská sebejistota	zesílená řidičská sebejistota
vzácné projevy agresivních reakcí	časté agresivní reagování

snaha vyhýbat se konfliktům v provozu	tendence vytvářet konflikty
problémy při řešení kritických situací	zvládnání kritických situací
netíhne k soutěživosti a předvádění se	soutěživost, ctižádostivost, ješitnost
vyšší vcítění k účastníkům provozu	oslabené vcítění a sebeovládání
neoplácí chybné chování jiných účastníků	sklon trestat ostatní za chyby
dobrá snášenlivost a trpělivost	snížená ohleduplnost a netrpělivost
odpovědnější postoj k řízení	méně odpovědné postoje
svědomitost a spolehlivost	nižší svědomitost
labilnější emocionalita	stabilnější emocionalita
bohatší prožívání	chudší prožívání
pohotovost nechat se rozptýlit	malá pohotovost k rozptýlení
nižší stresová odolnost	přiměřená stresová odolnost
slabší psychosomatická výkonnost	výkonnost v normě
vyšší obezřetnost	tendence k neopatrnosti a riskování
sklon k defenzivní jízdě	sklon k ofenzivní jízdě
v krizi ubere zpravidla plyn	v krizi obvykle šlápne na plyn
snaha dodržovat dopravní předpisy	tendence nerespektovat předpisy
problémy s prostorovým vnímáním	uspokojivé prostorové vnímání
potíže s orientací při cestování	přiměřená schopnost orientace
sklon nepřeceňovat schopnosti	sklon se přeceňovat a exponovat
potřeba jet v souladu s podmínkami	tendence nejít v souladu
velmi dobré znalosti pravidel	průměrné znalosti pravidel
nesnáze při řešení technických problémů	dobře se vyzná v technice i řešení

Zdroj: Vlastní zpracování dle (sumavanet, 2012)

3. CÍL, METODIKA, HYPOTÉZY

3.1. CÍLE VÝZKUMNÉHO ŠETŘENÍ

Hlavním cílem práce je zanalyzovat nehodové chování různých typů řidičů a navrhnout vhodná opatření. Průzkum se zaměřuje na řidiče motorových vozidel a zkoumá nejčastější příčiny nehod, dopravní přestupky, kterými řidiči ohrožují bezpečnost dopravy, analyzuje nehodovost dle věku, řidičské praxe, typologie osobnosti, temperamentu a pohlaví a sleduje vývoj nehod v rozmezí let 2003-2015.

3.2. METODIKA

Bakalářská práce se skládá ze dvou částí, teoretické a praktické části. Teoretická část vymezuje základní pojmy psychologie dopravy, typy řidičů a dalších pojmů souvisejících s tématem práce. Ke zpracování literární rešerše jsem čerpala z knižních publikací, z článků, zákonů a příspěvků na webových stránkách.

V praktické části jsem se zabývala nehodovým jednáním různých typů řidičů motorových vozidel. Nehodovost jsem posuzovala podle věku, pohlaví a podle typu osobnosti a temperamentu. Potřebné informace jsem získávala pomocí dotazníkového šetření. Dotazník jsem umístila na web, kde jej vyplnilo celkem 190 respondentů. Poté jsem získané odpovědi zadala do programu PSPP a vyhodnotila. Další informace jsem získala pomocí analýzy časových řad. Statistiky jsem získala na stránkách BESIP (bezpečnost silničního provozu), Ministerstva dopravy a Policie ČR, následně jsem je zpracovala do tabulek a grafů a zhodnotila.

3.3. HYPOTÉZY

1. Rizikovějšími řidiči jsou muži.
2. Mladí řidiči jsou vysoce rizikovou skupinou.
3. Vlastnosti člověka mají vliv na jeho dopravní chování.

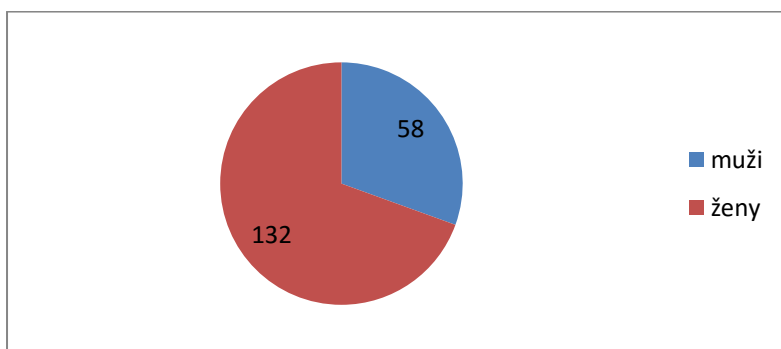
4. ANALYTICKÁ ČÁST

4.1. VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Otázka číslo 1 Pohlaví:

Mého dotazníkového šetření se zúčastnilo přesně 190 respondentů, z toho bylo 132 žen a 58 mužů.

Graf 1 Pohlaví respondentů

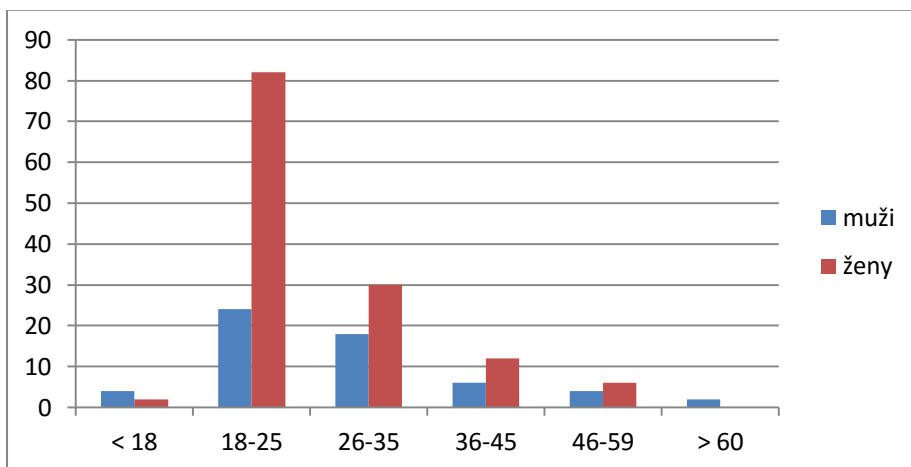


Zdroj: vlastní výzkum

Otázka číslo 2 Kolik je Vám let?

Nejvíce respondentů bylo ve věku 18-25 let (106 osob), ve věku 26 -35 let vyplňovalo dotazník 48 osob, 36-45 let bylo 18 osob, 46-59 let 10 osob, 60 let a více pouze dvě osoby a respondentů, kterým je méně než 18 let, bylo 6. Ženy téměř v každé kategorii převažovali, kromě kategorie méně než 18 a více než 60 let.

Graf 2 Věk respondentů

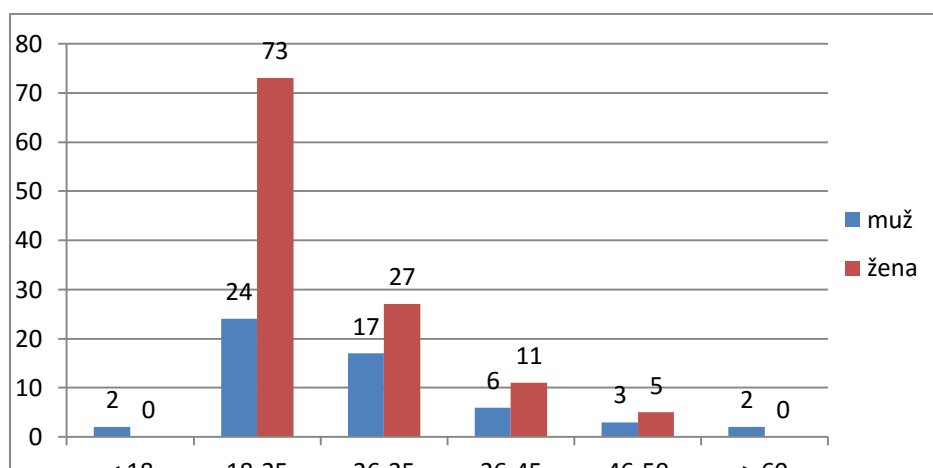


Zdroj: vlastní výzkum

Otázka číslo 3 Vlastníte řidičský průkaz?

Řidičský průkaz vlastní 170 respondentů a 20 osob je bez řidičského průkazu. Žen, které vyplnily můj dotazník a vlastní řidičský průkaz, je celkem 116. Mužů respondentů s řidičským průkazem je 54.

Graf 3 Vlastníci řidičského průkazu

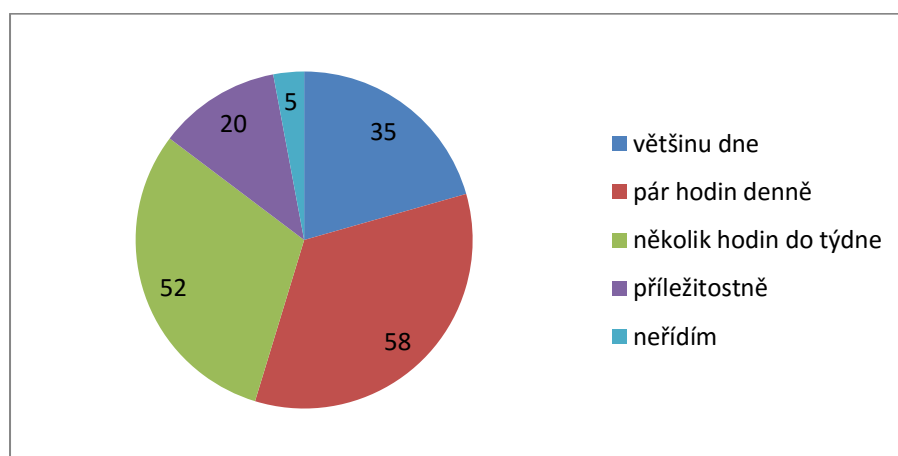


Zdroj: vlastní výzkum

Otázka číslo 4 Kolik času trávíte za volantem?

Větší část dne tráví za volantem 35 respondentů, denně (pár hodin) 58 respondentů, několik hodin do týdne 52 respondentů, jen příležitostně usedá za volant 20 respondentů a vůbec neřídí 5 respondentů.

Graf 4 Čas strávený za volantem



Zdroj: vlastní výzkum

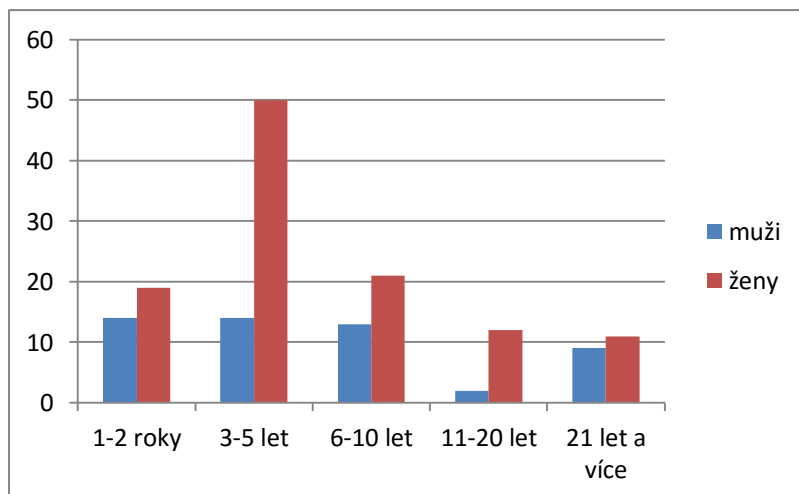
Otázka číslo 5 Jak dlouho jste již aktivním řidičem?

U řidičů jsem dále zjišťovala, jak dlouhá je jejich praxe.

- 1-2 roky řídí 33 respondentů
- 3-5 let řídí 64 respondentů
- 6-10 let řídí 34 respondentů
- 11-20 let řídí 14 respondentů
- 21 let a více řídí 20 respondentů

Mužů bylo nejvíce s praxí 1-2 roky a 3-5 let. Žen jednoznačně s největším počtem s praxí 3-5 let.

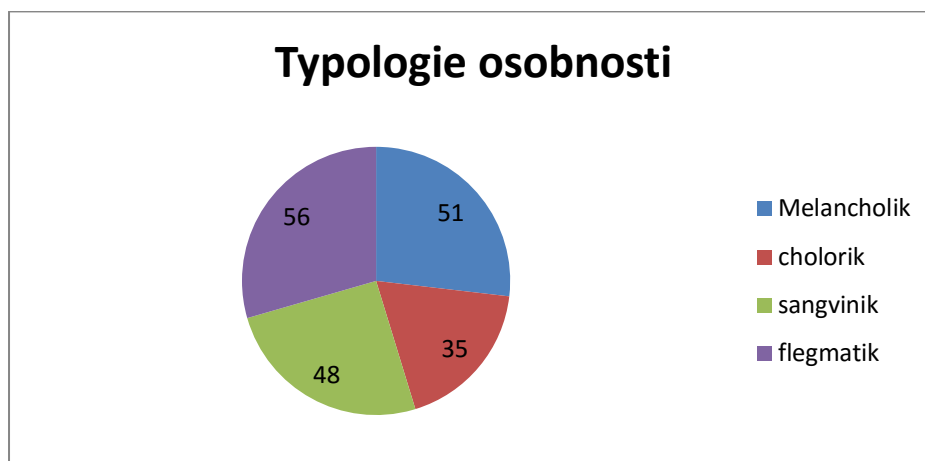
Graf 5 Řidičská praxe



Otázka číslo 6 Jaká typologie osobnosti je pro Vás nejbližší?

Podle vlastního názoru se nejvíce respondentů považuje za flegmatika. Jsou rozvážní, spolehliví a klidní. Celkem takto odpovědělo 56 osob, z toho 24 mužů a 32 žen. Za melancholika se považuje celkem 51 osob, z toho 12 mužů a 39 žen. Tito lidé jsou náladoví, citliví, pesimističtí. Za sangvinika, bezstarostného, společenského a optimistického se považuje celkem 48 osob, z toho 10 mužů a 38 žen. S cholerikem se ztotožňuje celkem 35 osob, z toho 13 mužů a 22 žen. Tito lidé jsou často vznětliví, impulzivní a neklidní.

Graf 6 Typologie osobnosti

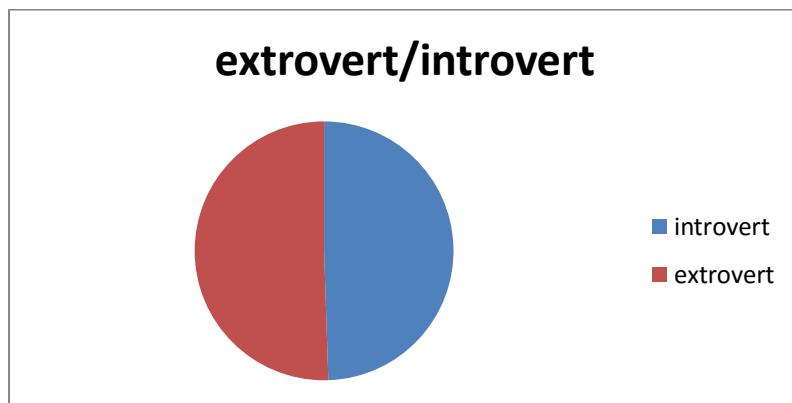


Zdroj: vlastní výzkum

Otázka číslo 7 Jste spíše extrovert x introvert?

Co se týče temperamentu respondentů, je to téměř vyrovnané. Celkem 94 respondentů je spíše introvert. Jsou uzavření, spolehliví a citoví. Mezi respondenty introverty je 25 mužů a 69 žen. Naopak extrovertů mezi respondenty je celkem 96, z toho 33 mužů a 63 žen.

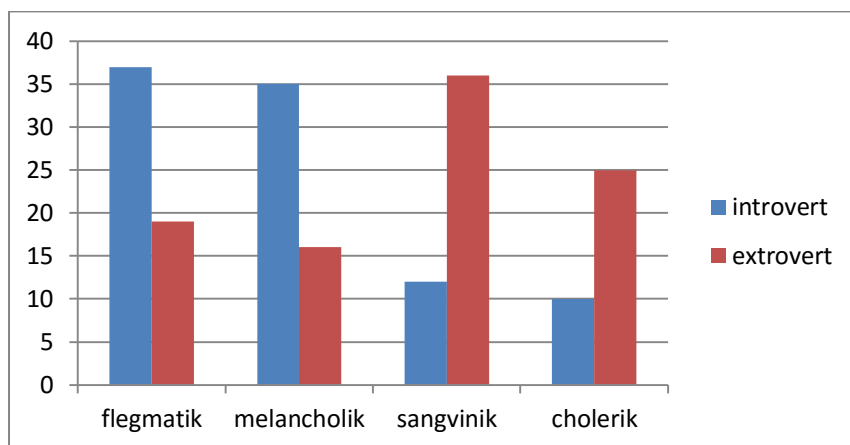
Graf 7 Temperament



Zdroj: vlastní výzkum

Mezi introverty je celkem 37 flegmatiků, 35 melancholiků 12 sangviniků, ale i 10 osob, co se považují za introverta cholerika. Mezi extroverty naopak 19 flegmatický extrovertů, 16 melancholiků, 36 sangviniků a 25 choloriků. Nejsou to výsledky žádných psychologických testů, ale pouze názor daného člověka, jaký typ, podle svého názoru, nejvíce souhlasí s jeho osobou.

Graf 8 Temperament dle typologie osobnosti

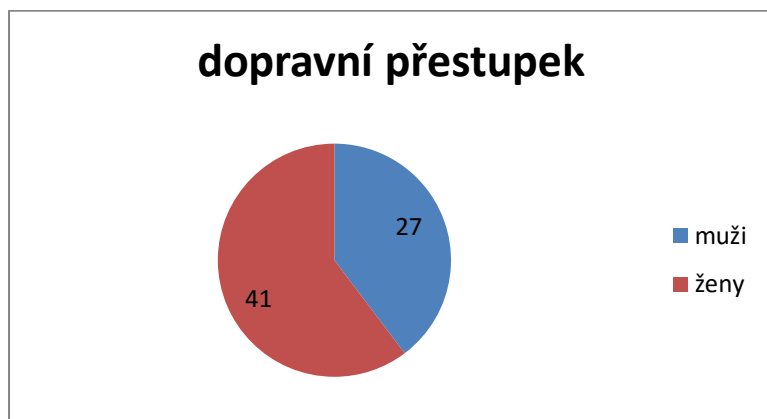


Zdroj: vlastní výzkum

Otázka číslo 8 Byl/a jste již někdy trestán/a za dopravní přestupek? Jaký?

Celkem 68 respondentů bylo alespoň jednou trestáno za dopravní přestupek.

Graf 9 Dopravní přestupky



Zdroj: vlastní výzkum

Nejčastější uváděné přestupky u žen: řidička jela nepřipoutaná bezpečnostními pásy, špatný technický stav vozidla, jízda do zákazu odbočení, jízda bez světel předepsaných zákonem.

Nejčastější uváděné přestupky u mužů: překročení rychlosti, jízda bez připoutání bezpečnostními pásy, jízda na červenou.

Otázka číslo 9 Zavínil/a jste někdy dopravní nehodu?

Dopravní nehodu zavínilo 23 respondentů, z toho 14 mužů a 9 žen.

Graf 10 Viníci dopravních nehod



Zdroj: vlastní výzkum

Otázka číslo 10 Co bylo příčinou?

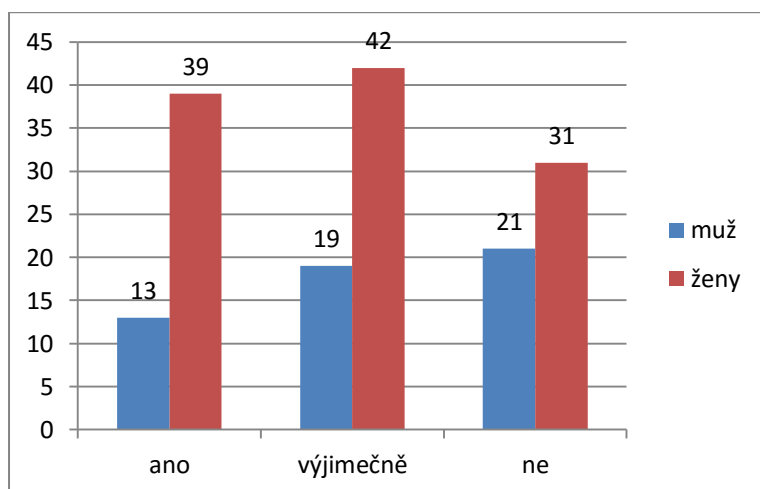
Ženy uváděly jako příčinu namrzlou vozovku, nepozornost, odbočování bez světel udávajících směr jízdy, rozrušení.

Muži uváděli také nepozornost, nepřiměřenou rychlost do zatáčky, špatné předjíždění, nebo jízda pod vlivem alkoholu.

Otázka číslo 11 Mají negativní emoce (stres, smutek...) vliv na Vaše řízení?

Celkem 52 respondentů (13 mužů a 39 žen) odpovědělo, že tyto emoce ovlivňují jejich řízení, 61 respondentů (19 mužů a 42 žen) pouze výjimečně a 52 respondentů (21 mužů a 31 žen) nejsou emocemi ovlivňováni.

Graf 11 Vliv emocí na řízení

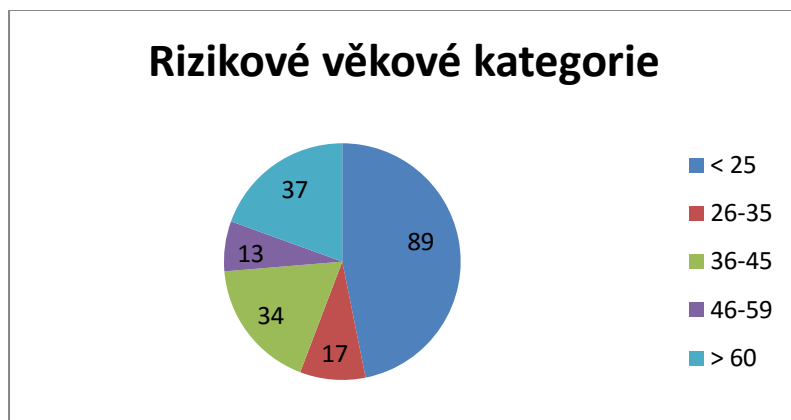


Zdroj: vlastní výzkum

Otázka číslo 12 Jaká věková kategorie řidičů je podle Vás nejrizikovější?

Nejrizikovější skupinou podle respondentů je kategorie řidičů od 18 do 25 let. Tento názor sdílí 62 žen a 27 mužů. Jako druhou nejrizikovější kategorii zvolilo 24 žen a 13 mužů řidiče ve věku 60 let a více, následně kategorie 36-45 let, pro kterou hlasovalo v dotazníku 11 žen a 23 muži, předposlední je kategorie 26-35 let (volilo 5 mužů a 12 žen) a nejméně riziková jsou podle respondentů řidiči ve věku 46-59 let (2 muži 11 žen). Muži i ženy se na pořadí rizikových věkových kategorií shodli.

Graf 12 Riziková věková kategorie

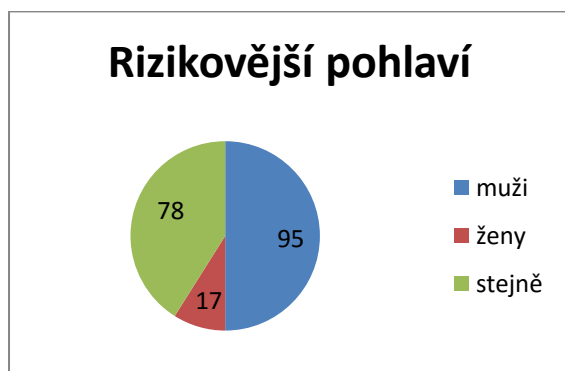


Zdroj: vlastní výzkum

Otázka číslo 13 Jaké pohlaví je podle Vás rizikovější? Proč?

U respondentů jsem zjišťovala, které pohlaví považují za rizikovější. Muži jsou podle výsledků považováni za rizikovější. Tuto odpověď uvedlo 95 respondentů, z toho 24 mužů a 71 žen. Nejčastějším odůvodněním bylo, že muži více riskují, předvádějí se, jezdí agresivněji, nebo že závodí s ostatními řidiči. Respondentů, kteří si myslí, že ženy jsou rizikovějšími řidiči, bylo pouhých 17, z toho 10 mužů a 7 žen. Mezi důvody uvedli, že ženy jsou zbrklé, přehlížejí dopravní značení, jsou nepozorné, hůře řídí. Odpověď, že jsou obě pohlaví stejně riziková, uvedlo 78 respondentů z toho 24 mužů a 53 žen. Uváděli například, že muži jezdí agresivně, ale ženy jsou nepozorné, nebo že na pohlaví nezáleží.

Graf 13 Rizikovější pohlaví

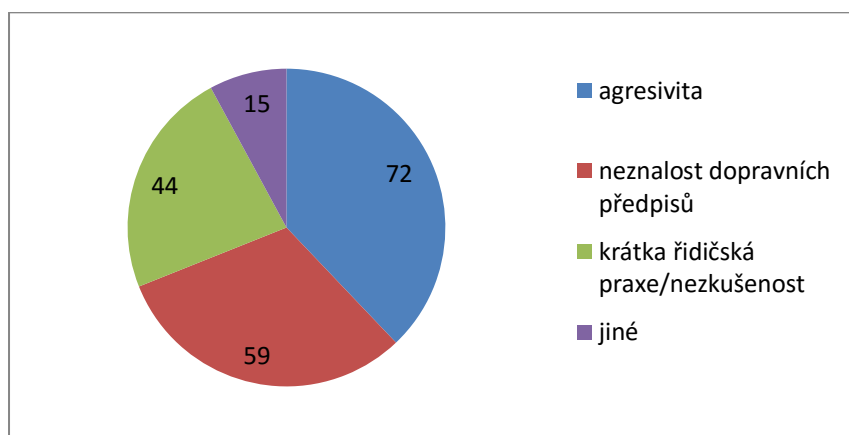


Zdroj: vlastní výzkum

Otázka číslo 14 Co je podle Vás nejčastějším důvodem nehody?

Podle respondentů je nejčastějším důvodem agresivní způsob jízdy a agresivní chování řidičů. Celkově tento názor sdílí 78 respondentů. Druhým nejčastějším důvodem je neznalost dopravních předpisů. Tuto možnost zvolilo 63 respondentů a zbylých 49 považuje za nejčastější důvod nehodovosti krátkou praxi řidiče.

Graf 14 Důvod nehodovosti



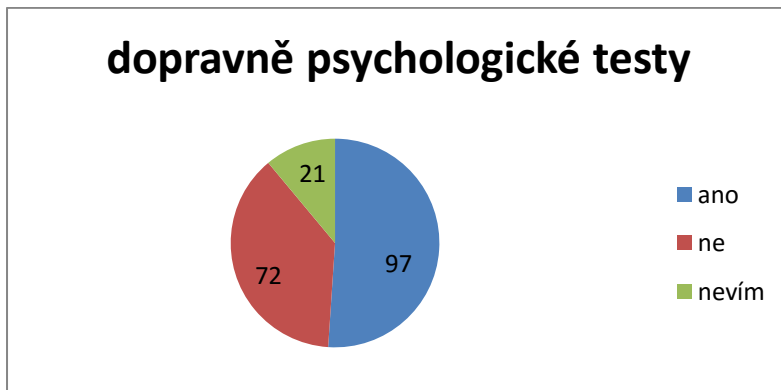
Zdroj: vlastní výzkum

Otázka číslo 15 Myslíte si, že by snížilo nehodovost, kdyby každý žadatel o ŘP podstoupil řádné dopravně psychologické testy?

Celkem 97 osob si myslí, že kdyby každý žadatel o řidičský průkaz zároveň podstoupil dopravně psychologické testy, snížilo by to počet dopravních nehod na silnici. Opačný názor

má 72 osob, kteří odpověděli, že by tyto testy nehodovost nesnížily a zbylých 21 osob odpovědělo, že neví.

Graf 15 Účinnost psychologických testů

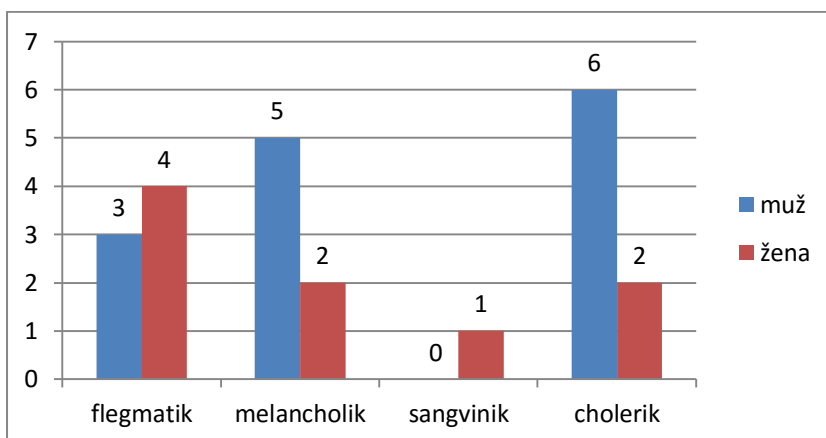


Zdroj: vlastní výzkum

Nehodovost dle typologie osobnosti viníka

Nejvíce viníků vyhodnocuji mezi choleriky. Celkem 8 respondentů, z toho 2 ženy a 6 mužů, kteří zavinili nehodu, se považují za cholerika. Nejméně nehod naopak zavinili sangvinici, s kterými se ztotožňuje pouze jedna žena, která již nehodu zavinila. Nejvíce žen, které zavinily nehodu, se považují za flegmatiky.

Graf 16 Nehodovst dle typologie osobnosti

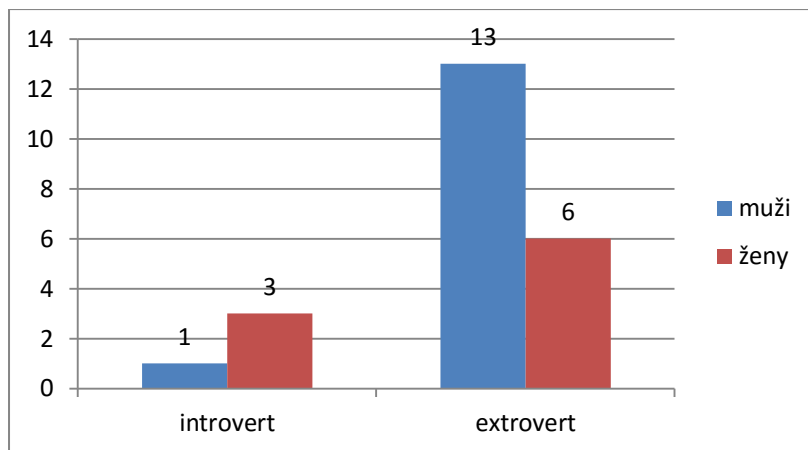


Zdroj: vlastní výzkum

Nehodovost dle temperamentu viníka

Celkem 19 respondentů, kteří zavinili nehodu, se řadí do extrovertů. Z toho je 6 žen a 13 mužů. Za introverty se považují 4 respondenti, z toho 3 ženy a 1 muž.

Graf 17 Nehodovost dle temperamentu

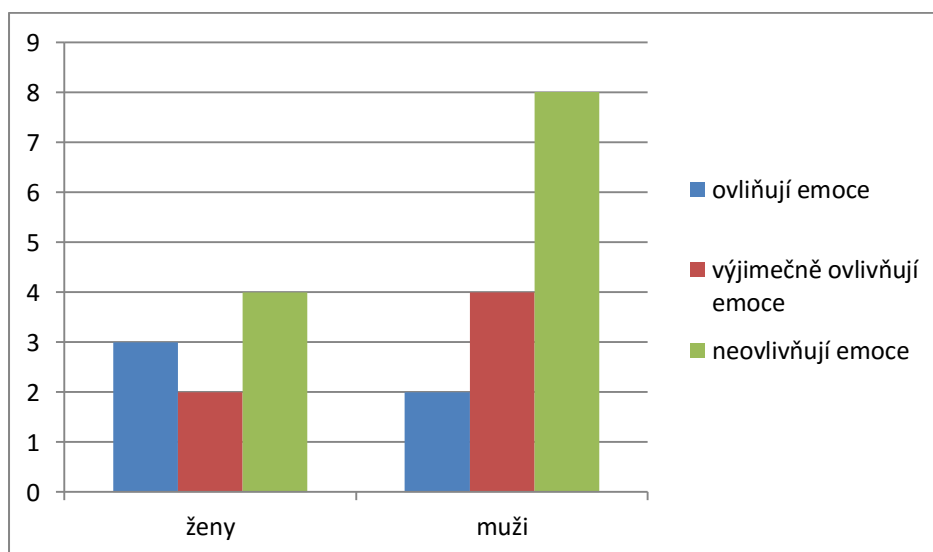


Zdroj: vlastní výzkum

Vliv emocí na nehodovost

Z dotazníku jsem zjistila, že mezi viníky nehod jsou řidiči, kteří uvedli, že je jejich řízení ovlivňováno emocemi. Celkem 5 viníky uvedlo, že negativní emoce má vliv na jejich řízení a 6 řidičů je ovlivněno výjimečně. Zbýlých 12 řidičů jejich negativní emoce neovlivňují.

Graf 18 Vliv emocí na nehodovost



Zdroj: vlastní výzkum

4.2. ANALÝZA ČASOVÝCH ŘAD

4.2.1. VÝVOJ POČTU DOPRAVNÍCH NEHOD

Tabulka 2 Vývoj počtu nehod 2003-2015

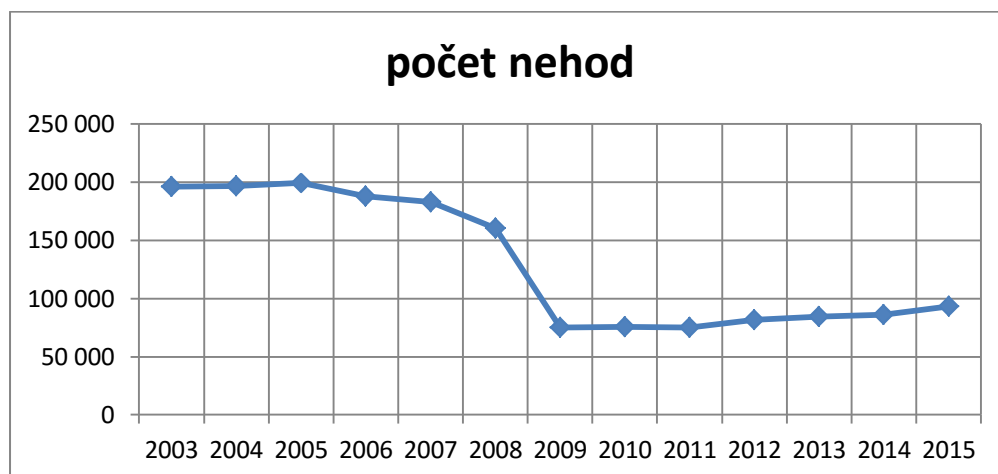
Rok	Počet nehod	Následky na životě nebo zdraví	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda na jednu nehodu
2003	195851	27 320	1319	5253	30312	47660
2004	196484	26516	1215	4878	29543	49304
2005	199262	25239	1127	4396	27974	49037
2006	187965	22115	956	3990	24231	48500
2007	182736	23060	1123	3960	25382	46336
2008	160376	22481	992	3809	24776	48271
2009	74815	21706	832	3536	23777	66579
2010	75522	19676	753	2823	21610	65213
2011	75138	20487	707	3092	22519	61595
2012	81404	20504	681	2986	22590	59892
2013	84398	20342	583	2782	22577	58511
2014	85859	21054	629	2762	23655	57457
2015	93067	21561	660	2540	24426	58441

Zdroj: Vlastní zpracování dle Policie ČR

Počet nehod se od roku 2003 výrazně snížil. Nejvyšší počet nehod byl v roce 2005, naopak nejnižší počet v roce 2009. K největšímu meziročnímu poklesu nehod došlo v roce 2009.

V roce 2015 oproti roku 2014 došlo k nárůstu dopravních nehod o 7 208 nehod.

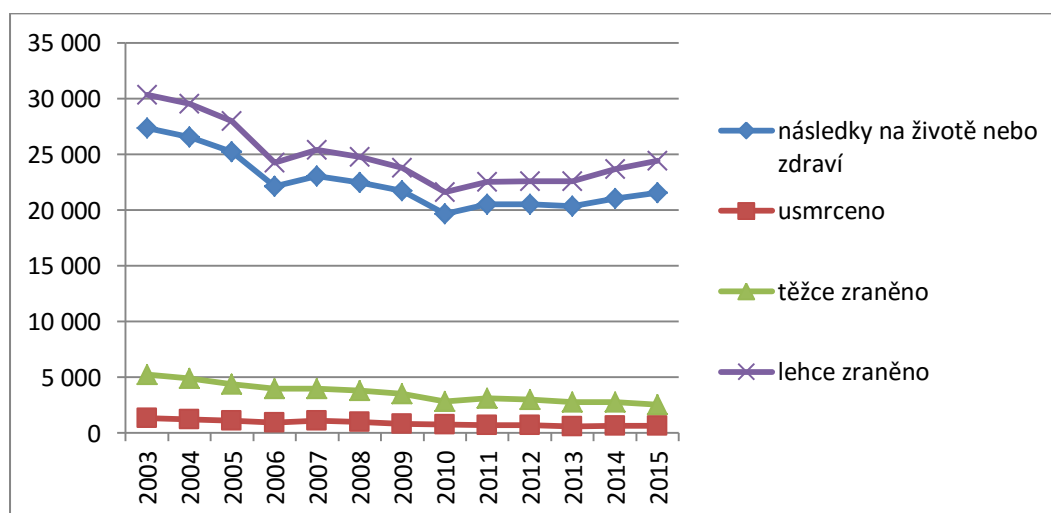
Graf 19 Vývoj nehod 2003-2015



Zdroj: Vlastní zpracování dle Policie ČR

Nejvíce usmrcených osob následkem dopravní nehody bylo v roce 2003, ve kterém zemřelo 1319 osob. K nejmenšímu počtu usmrcených osob (583 osob) došlo v roce 2013. V porovnání roku 2015 oproti roku 2014, došlo k nárůstu usmrcených osob o 31 osob, lehce zraněných o 771 osob a k poklesu počtu těžce zraněných o 222 osob.

Graf 20 Následky nehod 2003-2015



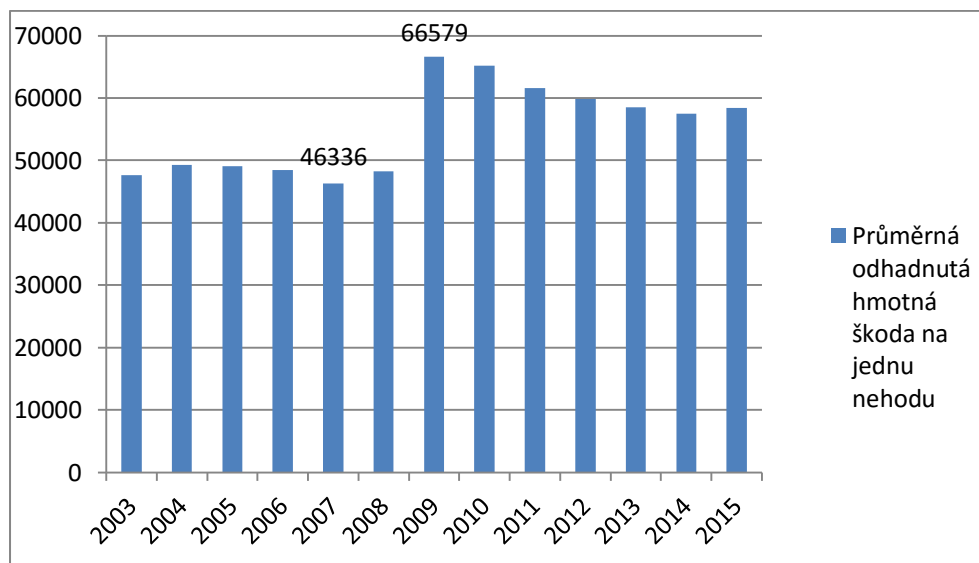
Zdroj: Vlastní zpracování dle Policie ČR

4.2.2. HMOTNÁ ŠKODA

Odhadnuté průměrné hmotné škody připadající na jednu nehodu se od roku 2003 zvýšily. Nejnižší odhadnutá hmotná škoda byla v roce 2007 a naopak nejvyšší v roce 2009. V roce

2015 došlo oproti roku 2014 k nárůstu celkově o 5 439 milionů Kč. (tj. průměrně 984 Kč na nehodu)

Graf 21 Hmotné škody 2003-2015



Zdroj: Vlastní zpracování dle Policie ČR

4.2.3. VINÍCI DOPRAVNÍCH NEHOD

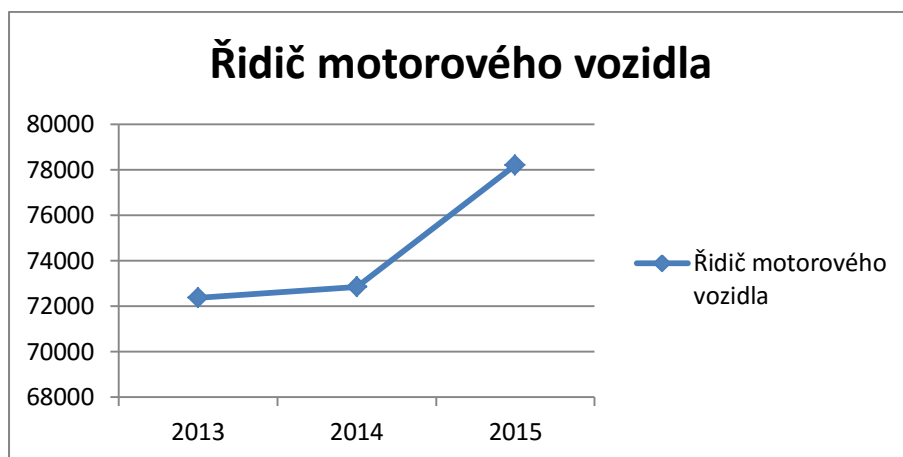
Tabulka 3 Viníci dopravních nehod

Viník/zavinění nehody	Počet nehod 2013	Počet nehod 2014	Počet nehod 2015
Řidič motorového vozidla	72383	72845	78201
Řidič nemotorového vozidla	2521	2737	2678
Chodec	1132	1226	1229
Jiný účastník	141	126	146
Závada komunikace	515	233	253
Technická závada vozidla	464	467	461
Lesní, domácí zvěř	6782	7846	9635
Jiné zavinění	460	379	464

Zdroj: Vlastní zpracování dle Policie ČR

Nejčastějšími viníky jsou řidiči motorového vozidla, kteří v roce 2015 zavinili 78 201 nehod, to je o 5 356 více, než v roce 2014. Z těchto tří zaznamenaných let byl nejnižší počet nehod způsobených řidičem motorového vozidla v roce 2013. Nárůst počtu nehod byl zaznamenán u řidičů osobních automobilů (o 3 406 nehod).

Graf 22 Řidiči motorového vozidla-viníci



Zdroj: Vlastní zpracování dle Policie ČR

4.2.4. VINÍCI PODLE VĚKU

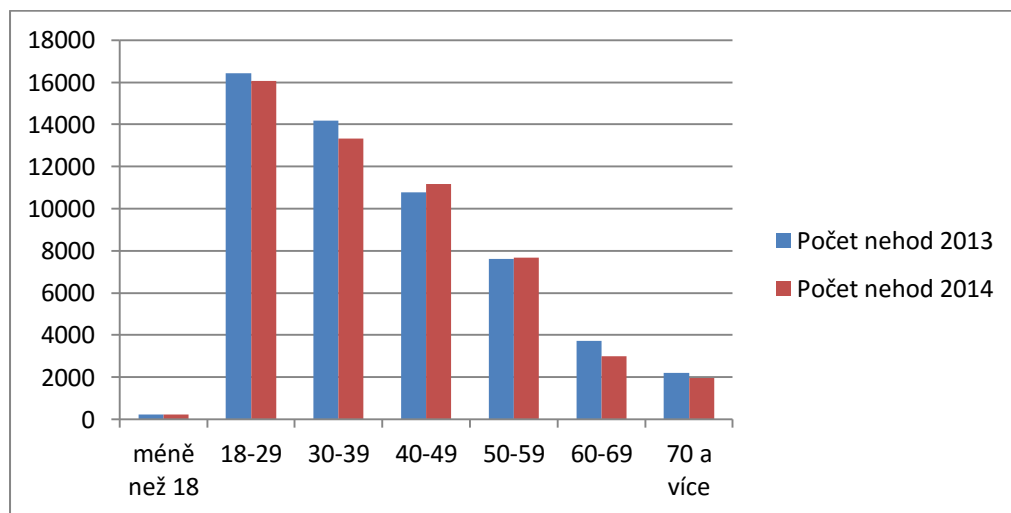
Tabulka 4 Viníci dle věku

Věková kategorie	Počet nehod 2013	Počet nehod 2014
méně než 18	221	218
18-29	16432	16077
30-39	14164	13334
40-49	10768	11174
50-59	7613	7685
60-69	3722	2980
70 a více	2208	1960

Zdroj: Vlastní zpracování dle Policie ČR

Nejčastějšími viníky jsou řidiči ve věku 18-29, kteří v loňském roce zavinili 16077 nehod. Oproti roku 2013 to byl pokles o 355 nehod. Pokud si tuto kategorii ještě rozdělíme, řidiči ve věku 18-20 let zavinili 3 315 nehod, ve věku 21-24 zavinili 6 096 nehod a řidiči ve věku 25-29 zavinili 6 666. Další věková kategorie s vysokým počtem nehod jsou řidiči ve věku 30-39 let, kteří zavinili 13 334 dopravních nehod. Nejméně nehod zavinili řidiči ve věku 70 let a více, ovšem do této kategorie se zároveň řadí nejnižší počet řidičů.

Graf 23 Počet nehod dle věku viníka



Zdroj: Vlastní zpracování dle Policie ČR

4.2.5. VINÍČÍ PODLE ŘIDIČSKÉ PRAXE

Tabulka 5 Viníci dle praxe

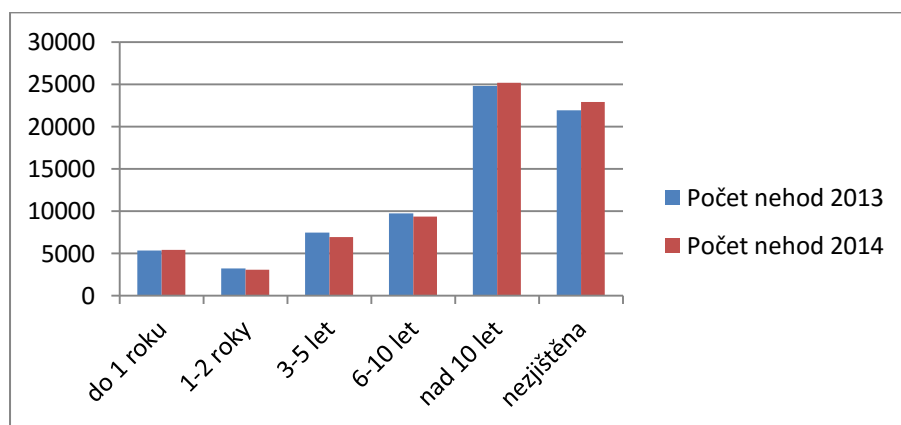
Řidičská praxe	Počet nehod 2013	Počet nehod 2014
do 1 roku	5312	5409
1-2 roky	3229	3093
3-5 let	7442	6901
6-10 let	9720	9377
nad 10 let	24787	25165
nezjištěna	21893	22900

Zdroj: Vlastní zpracování dle Policie ČR

Pokud opomeneme řidiče, u kterých délka praxe nebyla zjištěna, nejčastějšími viníky jsou řidiči s praxí nad 10 let. Mezi lety 2013 a 2014 došlo k nárůstu počtu nehod u těchto viníků o 378 nehod. Musíme ovšem brát v potaz i počet řidičů v této kategorii. Řidičů s minimálně desetiletou praxí je více, než například řidičů s praxí menší než 1 rok, kteří zavinili v roce 2014 celkem 5 409 nehod, což je oproti předchozímu roku nárůst o 97 nehod.

K meziročnímu poklesu došlo u řidičů s praxí 1-2 roky, kteří zavinili v roce 2014 o 136 nehod méně a u řidičů s praxí 6-10 let došlo k poklesu o 343 nehod.

Graf 24 Počet nehod dle délky řidičské praxe viníka



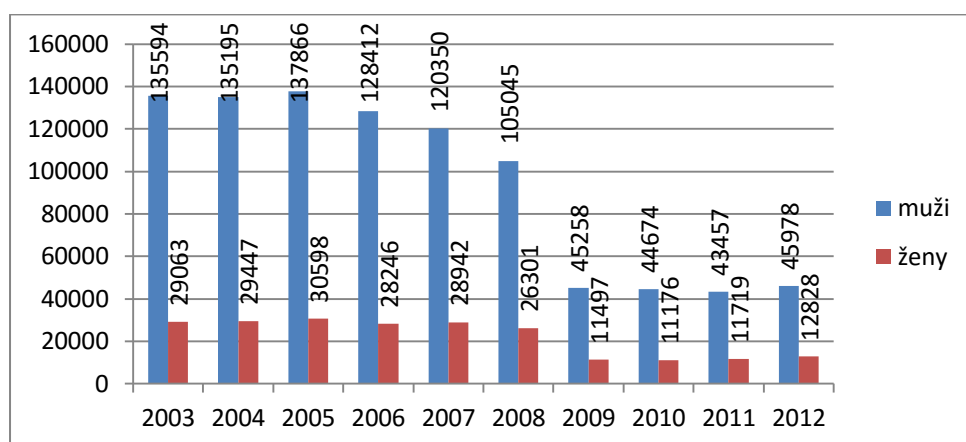
Zdroj: Vlastní zpracování dle Policie ČR

4.2.6. VINÍCI PODLE POHLAVÍ

Dle statistik vykazují muži vyšší míru nehodovosti. Počet nehod zaviněných muži je až 2x vyšší než počet nehod zaviněných ženami.

V letech 1993-2012 zavinili muži 82,7% dopravních nehod. Poměr řidičů a řidiček je po dobu platnosti bodového systému téměř vyrovnaný. Je tvořen přibližně z 56,3% mužů a 43,7% žen.

Graf 25 Počet nehod dle pohlaví viníka



Zdroj: Vlastní zpracování dle Policie ČR

4.2.7. HLAVNÍ PŘÍČINY

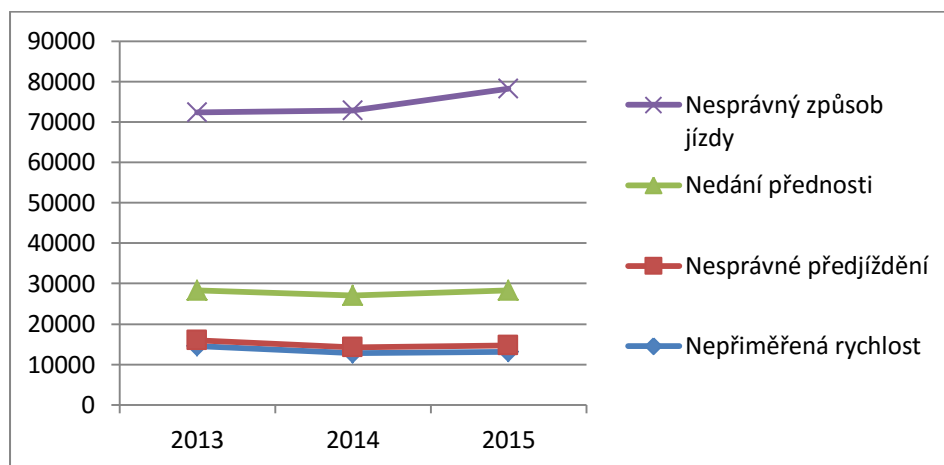
Mezi hlavní příčiny se řadí nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti a nesprávný způsob jízdy. Podle údajů Policie ČR za rok 2015 je i nadále nejčastější příčinou dopravních nehod nesprávný způsob jízdy. Druhou nejčastější příčinou je nedání přednosti, dále nesprávné předjíždění a čtvrtou nejčastější příčinou je nepřiměřená rychlost.

Tabulka 6 Hlavní příčiny a následky

Hlavní příčina nehody	2013		2014		2015	
	počet nehod	počet usmrcených	počet nehod	počet usmrcených	počet nehod	počet usmrcených
Nepřiměřená rychlost	14633	211	12783	241	13152	235
Nesprávné předjíždění	1383	23	1517	22	1557	21
Nedání přednosti	12342	90	12751	79	13683	89
Nesprávný způsob jízdy	44022	231	45790	229	49 807	256

Zdroj: Vlastní zpracování dle Policie ČR

Graf 26 Následky nehod



Zdroj: Vlastní zpracování dle Policie ČR

4.2.8. NEHODY PODLE PRAXE ŘIDIČE

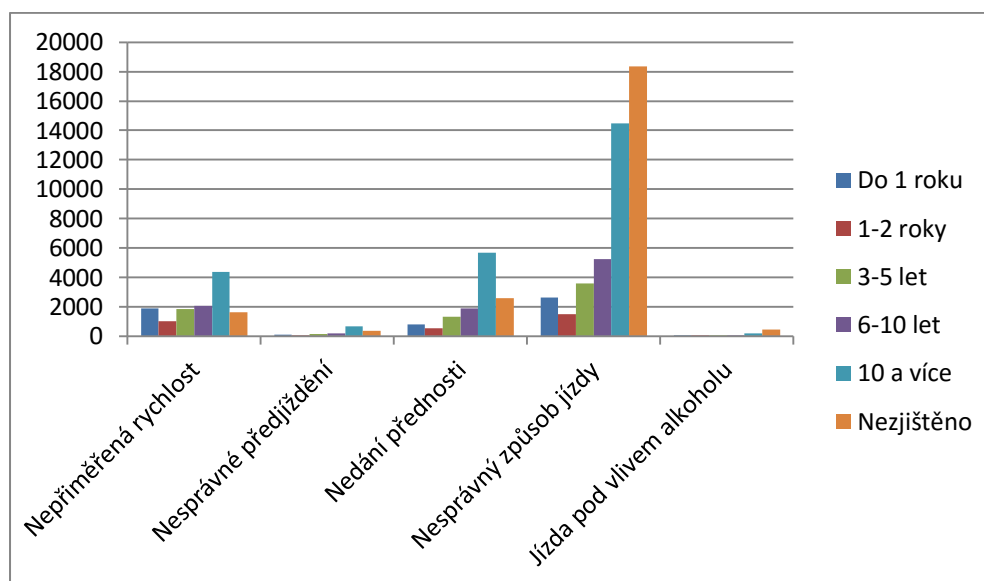
Tabulka 7 Nehody dle hlavních příčina a praxe řidiče

	Do 1 roku	1-2 roky	3-5 let	6-10 let	10 a více	Nezjištěno
Nepřiměřená rychlost	1889	993	1862	2058	4363	1618
Nesprávné předjíždění	95	73	145	194	645	365
Nedání přednosti	815	543	1297	1872	5660	2564
Nesprávný způsob jízdy	2610	1484	3597	5252	14494	18353
Jízda pod vlivem alkoholu	60	37	63	75	179	462

Zdroj: Vlastní zpracování dle Policie ČR

U všech příčin, jak již bylo uvedeno, mají na svědomí největší počet nehod řidiči s praxí delší než 10 let.

Graf 27 Nehody dle praxe a hlavních příčin

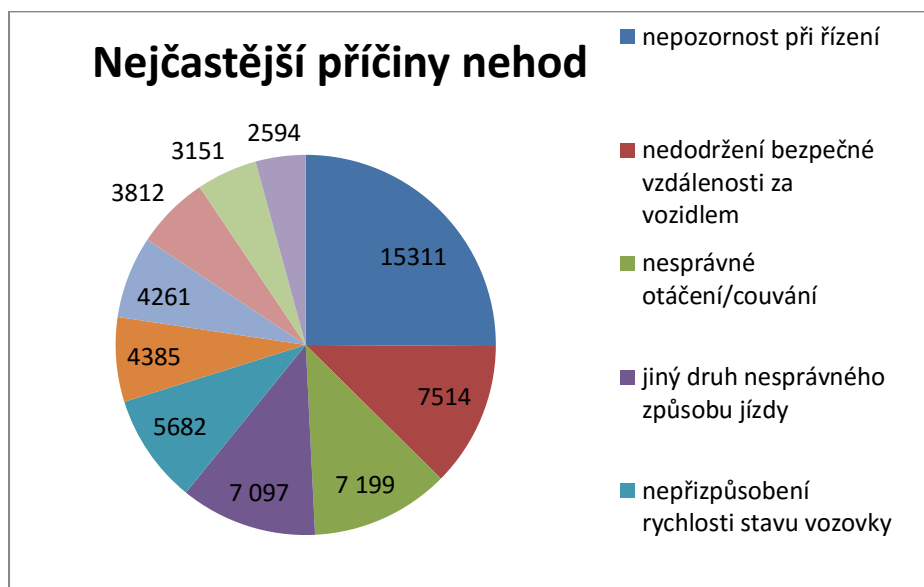


Zdroj: Vlastní zpracování dle Policie ČR

4.2.9. NEJČASTĚJŠÍ PŘÍČINY

Mezi nejčastějšími příčinami dopravních nehod je, že se řidič plně nevěnuje řízení vozidla. Touto nepozorností bylo způsobeno v roce 2015 celkem 15 311 nehod. Nedodržování bezpečné vzdálenosti za vozidlem způsobilo v dopravě 7 514 nehod, nesprávným couváním nebo otáčením bylo způsobeno 7 199 nehod, jiným druhem nesprávného způsobu jízdy celkem 7 097 nehod. Dalším četnou příčinou je, že řidič nepřizpůsobí rychlost dopravně technickému stavu vozovky (4 385 nehod), nezvládnutím řízení vozidla bylo způsobeno 4 261 nehod, 3 812 nehod bylo zaviněno řidiči, kteří nedali přednost upravenou dopravní značkou „dej přednost“, nedostatečný boční odstup při vyhýbání způsobilo 3 151 nehod a poslední nejčastější příčinou byla jízda po nesprávné straně vozovky (2 594 nehod).

Graf 28 Nejčastější příčiny nehod

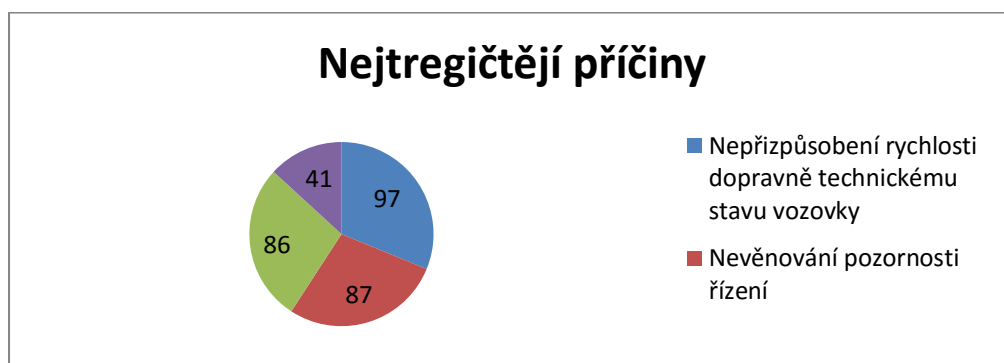


Zdroj: Vlastní zpracování dle Policie ČR a BESSIP

4.2.10. NEJTRAGIČTĚJŠÍ PŘÍČINY

Nejtragičtější příčiny dopravních nehod jsou měřeny podle počtu usmrcených osob. Nejvíce usmrcených osob bylo zaviněno řidiči, kteří nepřizpůsobili rychlost dopravně technickému stavu vozovky. Při těchto nehodách bylo usmrceno 97 osob. Řidiči, kteří se plně nevěnovali řízení, zavinili usmrcení 87 osob. Třetí nejtragičtější příčinou je jízda po nesprávné straně vozovky, při které došlo k usmrcení 86 osob. Nepřizpůsobením rychlosti stavu vozidla zavinili řidiči 41 usmrcených osob.

Graf 29 Nejtragičtější příčiny

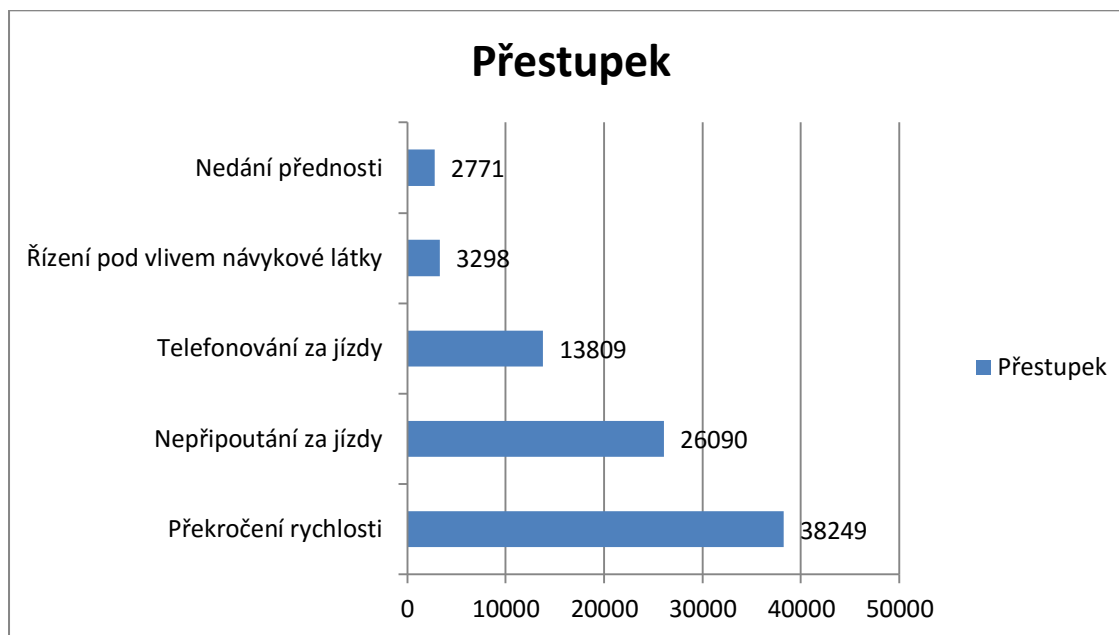


Zdroj: Vlastní zpracování dle Policie ČR

4.2.11. DOPRAVNÍ PŘESTUPKY ŘIDIČŮ

Nedodržováním dopravních přestupků se řidič stává rizikovým a tím pádem více náchylným k nehodovosti. Nejčastější přestupky, za které jsou řidiči bodováni v bodovém systému a kterými ohrožují svou bezpečnost, nebo bezpečnost ostatních účastníků, jsou především překročení rychlosti, nepřipoutání se za jízdy, telefonování a další.

Graf 30 Nejčastější dopravní přestupky

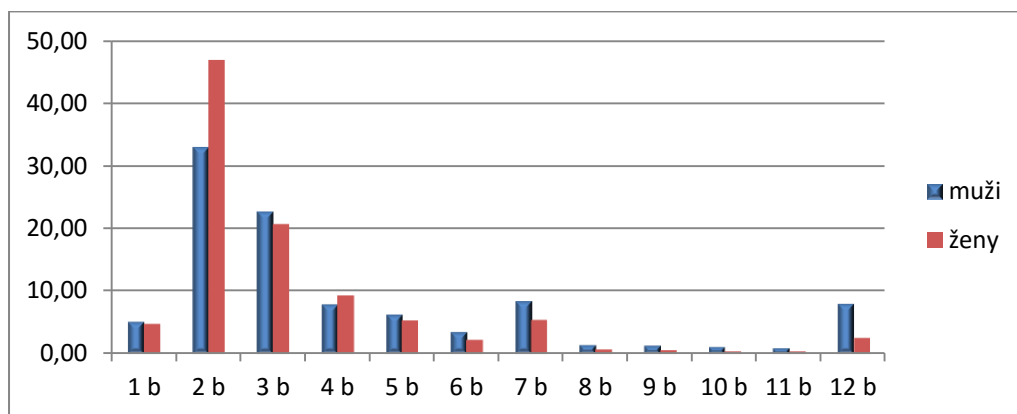


Zdroj: Vlastní zpracování dle Policie ČR a BESIP

Dle bodového systému jsou častěji bodováni za přestupky muži. V grafu je uvedeno v procentech počet mužů a počet žen s daným počtem bodů za dopravní přestupek. Data jsou ze stránek Ministerstva dopravy a jsou k 31. březnu loňského roku. Tzv. „vybodovaných řidičů“ s dvanácti body bylo evidováno 38 898 řidičů, což je 7,09% bodovaných řidičů a 0,58 % všech registrovaných řidičů. Z toho 36 361 mužů a 2 537 žen.

Podle věku jsou nejvíce bodováni řidiči muži ve věku 40 let a ženy ve věku 39 let. Nejvíce „vybodovaných řidičů“ je ve věku 28 let a řidiček ve věku 30 let.

Graf 31 Bodování řidiči



Zdroj: Vlastní zpracování dle Policie ČR

5. ZPRACOVÁNÍ ZÍSKANÝCH INFORMACÍ

5.1. SHRNUÍ DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Mého dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 190 respondentů, z toho 58 mužů a 132 žen. Nejčastější věk respondentů byl od 18 do 25 let. Řidičský průkaz vlastní 89,4% respondentů z toho aktivními řidiči je 97%. Pro velkou část respondentů je řízení nedílnou součástí dne. Celkem 52,7% aktivních řidičů využívá auto denně. To nám ukazuje, jak je doprava důležitá.

Za dopravní přešůpek bylo trestáno již 35,7% z celkového počtu respondentů. Z kategorie mužů bylo trestáno 46,5% respondentů a z kategorie žen celkem 31%. Muži, podle jejich odpovědí, na rozdíl od žen byli trestáni za přešůpky, které více ohrožují bezpečnost dopravy. Například přešůpení rychlosti, nebo jízda na červenou. Nerespektování těchto dopravních předpisů bývá příčinou mnoha dopravních nehod. To ale neznamená, že jen muži ohrožují bezpečnost. Například jízda bez světel i za denního světla způsobila již mnoho dopravních nehod. Podle informací zaměstnance Policie ČR jsem získala informace, že si lidé zvykli na platný zákon osvětlení za denního světla natolik, že v mnoha případech působí neosvětlené auto na ostatní účastníky provozu mylným dojmem, že řidič právě není účastníkem provozu a nevěnují mu svou pozornost. Proto jízdu bez světel nepovažují za lehký přešůpek.

Co se týče nehod, celkem 12% respondentů bylo již viníkem nějaké nehody. Z těchto viníků je 60,8% mužů a 39,1% ženy. Když vezmeme v potaz počet mužů, kteří odpovídali na dotazník, tak z celkového počtu již zavinilo nehodu 24% mužů. V kategorii žen, které zavinily nehodu, je to 6,8% z celkového počtu respondentek.

Ženy jako příčinu uváděly nejčastěji namrzlou, nebo kluzkou vozovku, nepozornost a rozrušení, odbočování bez světel udávajících směr jízdy. Muži uváděli také nepozornost, nepřiměřenou rychlost všeobecně nebo do zatačky, špatné předjíždění, ale i jízdu pod vlivem alkoholu. Z toho vyvozují, že dopravní chování mužů bývá agresivnější a „odvážnější“ než chování žen, naopak ženy potvrzují teorie o tom, že jsou často ovlivněny svými emocemi.

Co se týče typologie osobnosti, podle vyhodnocení dotazníku vyšlo, že nejrizikovější bývají cholerici, kteří bývají vznětliví, impulzivní a neklidní, což se často odráží i na jejich dopravním chování. Celkem 34,7% respondentů, kteří zavinili nehodu, se považují za choleriky. Na druhém místě jsem vyhodnotila stejně melancholiky a flegmatiky. Melancholici jsou náladoví, citliví, pesimističtí, naopak flegmatici jsou rozvážní, spolehliví a klidní.

Nejméně rizikovými jsem vyhodnotila sangviniky, což může být právě díky jejich povaze. Sangvinici bývají bezstarostní, společenšší a optimističtí, tudíž si dovoluji tvrdit, že jejich dopravní chování je podobné jejich vlastnostem. Nenechají se naštvat ostatními nekorektními řidiči ani špatnou dopravní situací.

Temperament respondentů byl téměř vyrovnaný, ovšem z celkového počtu viníků jsem vyhodnotila 17,39% introvertů, kteří bývají uzavření, spolehliví a citoví. Extrovertů je 82,6% z celkového počtu viníků. Tito lidé jsou temperamentní, společenšší a otevřený. Jejich temperament a ráznost bývá často rizikovým v dopravě.

Na základě výsledku vyhodnocuji, že řidiči jsou část ovlivňovány emocemi. Celkem 47,8% viníků nehod uvedlo, že jejich řízení je emocemi ovlivňováno, nebo výjimečně ovlivňováno.

Rizikovou věkovou kategorii respondentů jsem nemohla vyhodnotit. Jediné, co z výsledků mohu uvést je, že 30,4% viníků je ve věku 18-25 let a z toho jsou všichni muži. U ostatních viníků jiných věkových kategorií nemohu vyhodnotit, zda nehodu zavinili v kategorii, do které spadají současně, nebo zda ji zavinili v dřívějších letech. Proto jsem se u tohoto problému zajímala o názor respondentů, kterou věkovou kategorii považují za nejrizikovější.

Celkem 46,8% respondentů se shodlo, že považují za nejrizikovější mladé řidiče do 25 let. Tito řidiči bývají nerozvážní a nezkušení a často bývají hlavním tématem článků o nehodovém chování, nebo o rizikových řidičích. Druhou nejrizikovější skupinou zvolili respondenti (19,47%) opačnou kategorii, která je opět častým tématem jako „stárnoucí populace za volantem“. Je to kategorie řidičů ve věku 60 let a více. U těchto řidičů bývá často problém zdravotní stav, zpomalené reakce nebo neohrožený způsob jízdy. Těsně za touto kategorií jsou řidiči ve věku 36-45 let, které zvolilo 17,89 % respondentů. Nejméně rizikovou skupinou zvolilo 6,8% respondentů řidiče ve věku 46-59 let.

Názor respondentů na rizikovější pohlaví řidičů potvrzuje i vyhodnocení rizikovost respondentů. U respondentů jsem vyhodnotila rizikovějšími řidiči muže a zároveň i respondenti jsou toho názoru, že muži jsou rizikovější. Přesně 50% respondentů odpovědělo, že jsou muži rizikovější a důvodem je, že častěji riskují, předvádějí se, závodí s ostatními a jezdí agresivněji. Takto odpovídali nejen ženy, ale téměř polovina mužů. Podle 8,9% respondentů jsou rizikovější ženy, které jsou často nepozorné, zbrklé a přehlíží dopravní značení. Zbylých 41% uvedlo, že na pohlaví nezáleží, nebo že obě pohlaví jsou stejně riziková, protože každý řidič něčím ohrožuje bezpečnost.

Dalším názorem respondentů je, že nejčastější důvod dopravních nehod je agresivní způsob jízdy řidičů. Do agresivního chování řadíme například nepřiměřenou rychlost, omezování ostatních řidičů, úmyslné nedovolení předjíždění, nebo nerespektování některých dopravních předpisů, ale i gestikulování a nadávky na ostatní řidiče a další. Celkem 37,89% respondentů sdílí tento názor. Dále 31% zvolilo, že nejčastějším důvodem nehod je neznalost dopravních předpisů. Může se projevit například u neznalosti přednosti na některých křižovatkách, nebo neznalosti nově platných dopravních předpisů. Podle 23,17% respondentů je hlavním důvodem nehodovosti krátká řidičská praxe. Řidiči mají málo zkušeností a jsou často zbrklí. Nakonec jsem chtěla zjistit, jaký mají respondenti názor na dopravně psychologické testy. Zda si myslí, že by se mohla snížit nehodovost, pokud by všichni žadatelé o řidičský průkaz museli podstoupit dopravně psychologické testy. Celkem 51% si myslí, že by tyto testy nehodovost snížili, 37,89% má opačný názor a zbytek respondentů odpovědělo, že neví.

5.2. SHRNU TÍ STATISTIK

Porovnáním počtu dopravních nehod od roku 2003-2015 jsem vyhodnotila, že se počet nehod snížil. Zásluhy můžeme připisovat i zavedení bodového systému, který vešel v platnost v roce 2006. Ovšem když zhodnotím rok 2015 oproti předchozímu roku, došlo jednak k nárůstu nehod, ale i k nárůstu usmrčených osob. Nejčastějšími viníky jsou mnou zkoumaní řidiči motorových vozidel, kteří zavinili 84% dopravních nehod.

Podle statistik nehod podle věkových kategorií jsou nejčastějšími viníky dopravních nehod řidiči ve věku 18-29 let. Ovšem pokud budeme brát pouze věk 18-24 let, který je všemi považován za mladé a rizikové řidiče, dostává se tato kategorie až na 3. místo. Na prvním místě je kategorie řidičů 30 – 39 let a následně kategorie 40-49 let. Řidičům nad 60 let je připisován nejnižší počet nehod, ale s přihlédnutím na počet řidičů v tomto věku se mohou také řadit mezi vysoce rizikové.

Když nehodovost zhodnotím podle délky jejich řidičské praxe, mohu říci, že řidiči s praxí do 1 roku jsou nejrizikovější. I přesto, že ve statistikách nedosahují nejvyššího čísla, musím brát v potaz, že do této kategorie spadá méně řidičů, než například řidiči s praxí 6-10 let. Proto tuto kategorii hodnotím jako nejvíce rizikovou, tudíž se dá říci, mladí řidiči bez zkušeností se řadí opět do popředí rizikových řidičů.

Zhodnocením statistik podle pohlaví jsem vyhodnotila rizikovější muže. V současné době je téměř vyrovnaný počet registrovaných řidičů a řidiček, přesto muži vykazují až dvakrát vyšší nehodovost než ženy. Typické chybné chování u žen je příliš pomalé reagování na vzniklé situace, zbrklé jednání a velmi často špatně vyhodnotí dopravní situaci v křižovatkách. Naopak u mužů dochází nejčastěji k nehodám z důvodu rychlé jízdy a agresivnější jízdy, proto častěji havarují v zatáčkách, nebo při předjíždění. Dalším problémem u mužů je jízda pod vlivem drog a alkoholu. Dle zhodnocení statistik EU vyplývá, že z celkového počtu řidičů EU je 45% žen a přesto zavinily „pouze“ 24% z celkového počtu obětí.

Podle statistik hlavního rozdělení příčin nehod vyhodnocuji nejčastější příčinu nesprávný způsob jízdy. Celkově nejčastější příčina je nepozornost při řízení a nejtragičtější nehody jsou způsobeny nepřizpůsobením rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.

Nejčastějším dopravním přestupkem, ohrožujícím bezpečnost provozu, je překročení rychlosti. Opět jsou to muži, kdo jsou více pokutováni a bodováni v bodovém systému.

5.3. ZHODNOCENÍ HYPOTÉZ

1. Rizikovějšími řidiči jsou muži.

Na základě dotazníkového šetření i analýzy časových řad, mohu tuto hypotézu potvrdit. Poměr řidičů a řidiček je téměř vyrovnaný, přesto muži dosahují až dvakrát vyšší nehodovosti.

2. Mladí řidiči jsou vysoce rizikovou skupinou.

Tuto hypotézu mohu potvrdit. Vyvozují tak na základě názorů respondentů a na základě statistik nehodovosti. Řidiči do 24 let zaviní ročně velkou část dopravních nehod. Pokud budeme hodnotit nehodovost podle řidičské praxe, jsou jasně na prvním místě řidiči s praxí do jednoho roku. Podle toho můžeme tvrdit, že jsou to převážně mladí řidiči.

3. Vlastnosti člověka mají vliv na jeho dopravní chování.

Tuto hypotézu můžeme potvrdit na základě dotazníkového šetření, podle kterého jsem vyhodnotila nejrizikovějšími právě choleriky, kteří jsou charakterističtí svou výbušnou povahou. Jejich vlastnosti se v dopravě mohou projevat agresivním chováním. Nejvíce nehod je zaviněno právě tímto způsobem chování.

5.4. NÁVRHY A DOPORUČENÍ PRO SNÍŽENÍ NEHODOVOSTI

Řidičský průkaz na zkoušku. O tomto návrhu se již diskutuje delší dobu, několikrát měl být uzákoněn, ovšem doposud v platnost nevešel. S tímto návrhem zcela souhlasím, protože právě mladí, nezkušení řidiči jsou velice rizikovou skupinou. Podstatou tohoto návrhu je, že by řidič po úspěšném absolvování autoškoly jezdil nejprve s roční podmínkou a pokud by se osvědčil jako dobrý řidič, získal by oficiální řidičské oprávnění.

Dopravně psychologické vyšetření. Navrhuji, aby každý žadatel o řidičské oprávnění absolvoval dopravně psychologické testy, aby došlo k eliminování alespoň převážné části rizikových řidičů.

Lékařské prohlídky. Navrhuji pravidelné roční prohlídky pro řidiče starší 65 let. Na návrh lékaře by tyto prohlídky mohly nastat již dříve (například v 60ti letech).

Bodový systém. Tento systém měl podle mého názoru velký vliv na snížení nehodovosti. Proto navrhuji ho dále upravovat a zpřísnit postihy u některých přestupků.

6. ZÁVĚR

Bezpečnost všech účastníků dopravního procesu by měla být na prvním místě. Často si lidé neuvědomují, co svým chováním a jednáním mohou způsobit.

Cílem mé práce bylo zhodnotit nehodové chování různých typů řidičů. Řidiče jsem hodnotila na základě jejich osobnostních rysů, věku, pohlaví a doby jejich aktivního řízení. Zaměřila jsem se na řidiče motorových vozidel. K dosažení cíle jsem provedla šetření na základě dotazníků a analýzy časových řad. Na základě výsledků bylo mým dílčím cílem doporučit vhodná opatření na snížení nehodovosti.

Na základě šetření jsem vyhodnotila nejrizikovějšími řidiči ty, kteří se podle svého názoru považují za choleriky. Jejich vznětlivá povaha bývá nejčastější příčinou jejich nehodového chování. Co se týče temperamentu, rizikovější bývají extroverti, kteří jsou společenší, otevřenější a temperamentní. Tímto jsem zároveň potvrdila 3. hypotézu, která tvrdí, že vlastnosti člověka mají vliv na jeho dopravní chování. Mezi vlastnosti cholerika patří vznětlivost, impulzivnost a neklidnost. Tyto vlastnosti se mohou v dopravě projevit agresivním chováním, které je považováno za hlavní problém v bezpečnosti dopravy.

Na základě statistik jsem vyhodnotila mladé řidiče za vysoce rizikové. Souvisí to i s jejich krátkou praxí. Tito řidiči jsou nezkušení, navíc plní euforie z toho, že vlastní řidičský průkaz. Jejich jednání nebývá v nejlepším zájmu své a okolní bezpečnosti. Mladí řidiči si neuvědomují následky svých jednání. Zároveň i podle názorů respondentů jsem tuto kategorii vyhodnotila jako nejrizikovější. Proto jsem navrhla, aby byl uzákoněn návrh řidičského průkazu na zkoušku, kde by řidič po dobu jednoho roku potvrdil nebo vyvrátil jeho způsobilost k řízení. Zároveň jsem navrhla, aby každý žadatel musel absolvovat dopravně psychologické testy, které by z dopravního procesu eliminovaly velkou část rizikových agresivních řidičů.

Další rizikovou skupinu jsem vyhodnotila i kategorii 30-39 let. Tito řidiči mají sice delší praxi, ale právě kvůli tomu bývají „otrlejší“ a jejich styl jízdy bývá rizikovější.

Řidiči nad 60 let patří také k rizikovým. Z toho důvodu jsem navrhla, aby museli absolvovat pravidelné lékařské prohlídky ročně od věku 65 let. Lékař by však měl možnost navrhnout již dřívější roční prohlídky (například od 60ti let). Tito řidiči se dají srovnávat s mladými řidiči, protože tato věková kategorie si mnohokrát také neuvědomuje, co svým jednáním může způsobit. Navíc mnoho řidičů v této věkové kategorii neumí objektivně posoudit svůj zdravotní stav.

Co se týká rozdílů mezi pohlavím, v současné době je již téměř vyrovnaný počet registrovaných řidičů mužů a žen. Přesto jsem vyhodnotila podstatně rizikovější řidiče muže. Muži zavinili až dvakrát více nehod než ženy a jsou častěji bodováni za dopravní přestupky. Jejich dopravní chování je leckdy dost agresivní a často nerespektují dopravní předpisy. Ženy se naopak nechávají častěji ovlivňovat svými emocemi.

Na základě statistik jsem také vyhodnotila pokles dopravních nehod od roku 2003. Velký podíl na snížení dopravních nehod má bezesporu bodový systém, proto jsem navrhla, aby byl dále upravován a doporučila jsem, aby došlo ke zpřísnění postihů některých přestupků.

Všechny návrhy a změny, které jsem navrhla, by musely být v případě realizace důkladně promyšlené a naplánované.

I. SUMMARY AND KEYWORDS

This bachelor thesis is aimed at the psychology of behaviour in transport. The thesis investigates the people who are involved in accidents and what types of people are more susceptible to accidents.

The main aim of the thesis is exploration on the causes of accident behaviour of different types of people, their comparison by gender and determination of suitable practical recommendations.

The theoretical part includes a literature review which describes the personal characteristics of drivers, their personality, temperament. It describes the different typology of risk drivers, what is their driving style and what makes them angry. This part describes the differences between men and women, too.

The practical part investigates the risk drivers, their comparison by personality typology, temperament, gender and age and also investigates the causes of their behaviour in transport. This survey is based on questionnaires and time series analysis.

The survey showed, that the most risk drivers are extrovert and choleric people. Women are less risky than men. The main causes of accident are high speed and bad driving. Young drivers are considered to be most risky drivers.

Based on these results of research, I suggest to focus on aggressive drivers and improve the psychological examination in transport. Every potential driver has to undergo the psychological test to eliminate the aggressive drivers. Then I suggest to legitimize the driver's license at first for a probationary period.

Key words:

personal characteristics of drivers, statistics of accidents, risky drivers, differences by gender

II. CITOVANÁ LITERATURA

1. 12bodu. [online] (nedatováno). *Dopravně psychologické vyšetření*. Získáno 23. leden 2016, z <http://www.12bodu.cz/dopravne-psychologicke-vysetreni.html>
2. Asociace dopravních psychologů. [online] (nedatováno). *Unie psychologických asociací ČR*. Získáno 10. lednen 2016, z <http://www.upacr.cz/index.php?lng=cs&kap=trafic#stanovy>
3. BESIP. [online] (nedatováno). Získáno 8. leden 2016, z Bezpečnost silničního provozu: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/muzi-a-zeny.pdf>
4. Dvořák, F. [online] (22. červen 2015). *auto.iDNES.CZ*. Získáno 18. Únor 2016, z Agresivita řidičů roste, policisté na ně nemají zbraň: http://auto.idnes.cz/agresivni-ridic-0ih-/automoto.aspx?c=A150622_154306_automoto_fdv
5. Havlík, K. (2005). *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, s.r.o.
6. HORÁK, P. [online] (10. srpen 201). *Ženy a muži za volantem*. Získáno 9. prosinec 2015, z Autoweb.cz: <http://www.autoweb.cz/zeny-a-muzi-za-volantem/>
7. ISIFA. [online] (8. říjen 2007). *Silnice už nestačí. V módě jsou letadla a lodě*. Získáno 10. leden 2016, z denik.cz: http://www.denik.cz/z_domova/silnice_more20071008.html
8. KDS. [online] (nedatováno). *katedra dopravního stavitelství*. Získáno 18. únor 2016, z Dopravní nehodovost a bezpečnost silničního provozu. Agresivní chování řidičů: <http://kds.vsb.cz/ord/nehodovost-agresivita.htm>
9. Kučerová, H. (2002). *Dopravní přestupky v praxi aneb... Část II*. Praha: Linde.
10. Lukáš Dittrich. [online] (21. Srpen 2015). *autorevue*. Získáno 26. únor 2016, z Po silnicích jezdí sedm typů řidičů. Do jaké skupiny se zařadíte?: <http://www.autorevue.cz/po-silnicich-jezdi-sedm-typu-ridicu-do-jake-skupiny-se-zaradite>
11. Matoušková, I. (2013). *Aplikovaná forenzní psychologie*. Praha: Grada Publishing, a.s.
12. Nakonečný, M. (1998). *Psychologie osobnosti*. Praha: Academia.
13. Policie ČR. [online] (2015). *statistiky nehodovosti*. Načteno z <http://www.policie.cz/clanek/policie-cr-web-informacni-servis-statistiky-statisticke-prehledy.aspx>

14. Rošková, E. (1995). Rizikovost' v kontexte osobnostných determinánt a objektívnych ukazateľov dopravného správania vodiča. *Psychologie v ekonomickej praxi*, 30, 3-4, 127-135.
15. Řičan, P. (2010). *Psychologie osobnosti*. Praha: Grada Publishing.
16. Smékal, V. (2002). *Pozvání do psychologie osobnosti. Člověk v zrcadle vědomí a jednání*. Brno: Barrister & Principál.
17. sumavanet. [online] (2012). *Centrum psychologie práce*. Získáno 19. únor 2016, z <http://www.sumavanet.cz/cpp/fr.asp?tab=mix&id=92&url=>
18. Štikar, J. (2003). *Psychologie v dopravě*.
19. Štikar, J., Hoskovec, J., & Jana, Š. (2006). *Psychologická prevence nehod*. Praha: Karolinum.
20. Šucha, M., Rehnová, V., Kořán, M., & Černochová, D. (2013). *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha: Grada Publishing, a.s.
21. Tržil, L. [online] (nedatováno). *Policie ČR*. Získáno 17. Únor 2016, z Agresivní chování řidičů z pohledu dopravní policie: http://www.vavyskov.cz/sites/default/files/field/archive/sites/default/files/attachments/node-823/leos_trzil.pdf
22. úspory.cz. [online] (nedatováno). *Nejvíce riziková jsou mladá řidiči*. Získáno 19. únor 2016, z <http://www.uspory.cz/aktuality-navody/aktuality/povinne-ruceni/nejvice-rizikovi-jsou-mladi-ridici>
23. Vágnerová, M. (2003). *Úvod do psychologie*. Praha: Karolinum.
24. Wikipedie. [online] (2015). *Dopravně psychologické vyšetření*. Získáno 20. Únor 2016, z https://cs.wikipedia.org/wiki/Dopravn%C4%9B_psychologick%C3%A9_vy%C5%A1et%C5%99en%C3%AD
25. Zaoral, A. [online] (2010). *Manuál doporučených psychodiagnostických metod*. Získáno Února. 1 2016, z Ministerstvo dopravy: http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf

26. Zaoral, Aleš. [online] (2010). *Manuál doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel*. Získáno 20. Únor 2016, z http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_ps dg_postupy.pdf

III. SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK

Obrázek 1 Podíl jednotlivých faktorů na vzniku dopravních nehod	8
Obrázek 2 Osobnostní strukturu u nehodových a beznehodových řidičů	11
Graf 1 Pohlaví respondentů	20
Graf 2 Věk respondentů.....	20
Graf 3 Vlastníci řidičského průkazu.....	21
Graf 4 Čas strávený za volantem.....	21
Graf 5 Řidičská praxe	22
Graf 6 Typologie osobnosti	23
Graf 7 Temperament.....	23
Graf 8 Temperament dle typologie osobnosti.....	24
Graf 9 Dopravní přestupky	24
Graf 10 Viníci dopravních nehod.....	25
Graf 11 Vliv emocí na řízení.....	25
Graf 12 Riziková věková kategorie	26
Graf 13 Rizikovější pohlaví	27
Graf 14 Důvod nehodovosti.....	27
Graf 15 Účinnost psychologických testů.....	28
Graf 16 Nehodovst dle typologie osobnosti.....	28
Graf 17 Nehodovost dle temperamentu	29
Graf 18 Vliv emocí na nehodovost.....	29
Graf 19 Vývoj nehod 2003-2015	31
Graf 20 Následky nehod 2003-2015.....	31
Graf 21 Hmotné škody 2003-2015	32
Graf 22 Řidiči motorového vozidla-viníci.....	33
Graf 23 Počet nehod dle věku viníka	34
Graf 24 Počet nehod dle délky řidičské praxe viníka.....	35
Graf 25 Počet nehod dle pohlaví viníka	36
Graf 26 Následky nehod	37
Graf 27 Nehody dle praxe a hlavních příčin	38
Graf 28 Nejčastější příčiny nehod	39
Graf 29 Nejtragičtější příčiny	39

Graf 30 Nejčastější dopravní přestupky	40
Graf 31 Bodování řidiči	41
Tabulka 1 Psychologické rozdíly charakteristik mužů a žen.....	17
Tabulka 2 Vývoj počtu nehod 2003-2015	30
Tabulka 3 Viníci dopravních nehod	32
Tabulka 4 Viníci dle věku.....	33
Tabulka 5 Viníci dle praxe.....	34
Tabulka 6 Hlavní příčiny a následky	36
Tabulka 8 Nehody dle hlavních příčina a praxe řidiče	37

IV. SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Dotazník

V. PŘÍLOHY

DOTAZNÍK

Dobrý den,

jmenuji se Marie Zvárová a jsem studentkou 3. ročníku bakalářského studia na Ekonomické fakultě Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Obracím se na Vás s prosbou o vyplnění tohoto dotazníku, který je součástí mé bakalářské práce na téma Psychologie dopravního chování. Dotazník je zcela anonymní a veškeré údaje budou použity jen pro mou bakalářskou práci.

Předem Vám děkuji za spolupráci.

1) Jste:

- Muž
- Žena

2) Kolik je Vám let?

- méně než 18
- 18-25
- 26-35
- 36-45
- 46-59
- 60 a více

3) Jste vlastníkem řidičského průkazu?

- ano
- ne

4) Kolik času trávíte za volantem?

- většinu dne
- pár hodin denně
- několik hodin do týdne
- téměř žádný
- neřídím

5) Jak dlouho jste již aktivním řidičem?

- 1-2 rok
- 3-5 let
- 6-10 let
- 11-20 let
- 21 let a více
- neřídím

6) Jaká typologie osobnosti je pro Vás nejbližší?

- flegmatik (rozvážný, spolehlivý, klidný)
- choleric (vznětlivý, impulzivní, neklidný)
- melancholik (náladový, citlivý, pesimistický)
- sangvinik (bezstarostný, společenský, optimistický)

7) Jste spíše:

- Introvert (uzavřený, spolehlivý, citový)
- Extrovert (temperamentní, společenský, otevřený)

8) Byla jste již někdy trestána za nějaký přestupek? Jaký?

- ano
- ne
- neřídím

Jaký:

9) Zavinil/a jste někdy dopravní nehodu?

- ano
- ne
- neřídím

10) Co bylo příčinou?

11) Mají negativní pocity (stres, smutek, ...) vliv na Vaše řízení?

- ano
- výjimečně
- ne
- neřídím

12) Jaká věková kategorie řidičů je podle Vás nejrizikovější?

- < 25
- 26-35
- 36-45
- 46-59
- >60

13) Jaké pohlaví je podle Vás rizikovější? Proč?

- muži
- ženy
- stejně

Proč:

14) Co je podle Vás nejčastějším důvodem nehody?

- agresivní způsob jízdy
- neznalost dopravních předpisů
- krátká řidičská praxe/nezkušenost
- jiné

15) Myslíte si, že by snížilo nehodovost, kdyby každý žadatel o ŘP podstoupil řádné dopravně psychologické testy?

- ano
- ne
- nevím

