

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Technická fakulta

Katedra vozidel a pozemní dopravy

Žena jako řidič motocyklu

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vedoucí diplomové práce: Ing. František Lachnit, Ph.D.

Autorka práce: Bc. Alena Adamcová

PRAHA 2015

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra vozidel a pozemní dopravy

Technická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Adamcová Alena

Silniční a městská automobilová doprava

Název práce

Žena jako řidič motocyklu

Anglický název

Woman as a motorcycle driver

Cíle práce

Shromáždit data o počtu žen vlastnicích řidičská oprávnění skupiny A. Doporučit vhodné typy motocyklů pro ženy. Provést vlastní průzkum o řízení motocyklů ženami. Zpracovat získaná data do statistik. Shrnout získané informací týkající se dané problematiky z dostupných zdrojů.

Metodika

Získání informací z registru vozidel, registru řidičů, dostupné literatury a vlastních zkušeností. Doporučit vhodné motocykly pro ženy dle fyzických schopností žen. Provést průzkum mezi ženami, které aktivně řídí motocykly. Provedení analýzy ze získaných dat a vhodné zpracování do statistik.

Osnova práce

1. Úvod
2. Cíl a metodika práce
3. Řízení motocyklů ženami
4. Vhodné motocykly pro ženy
5. Průzkum řízení motocyklů ženami
6. Zpracování a vyhodnocení průzkumu
7. Závěr

Rozsah textové části

50 stran

Klíčová slova

motocykl, řídičské oprávnění, typy motocyklů, registr vozidel, registr řidičů, autoškola

Doporučené zdroje informací

Vlk, F. Teorie a konstrukce motocyklů 1, 2. Brno: Vydavatelství František Vlk, 2004, ISBN 8023916017.

FAUS, P., OLŠAN, M. Motoškola: technika bezpečné jízdy, ovládání a údržba motocyklu. Brno: Computer Press, 2009, ISBN 978-80-251-1952-5.

Kol..Dokonalá jízda na motocyklu. České Budějovice: Kopp, 2008, ISBN 978-80-7232-347-0.

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v platném znění

Vedoucí práce

Lachnit František, Ing., Ph.D.

Termín zadání

listopad 2013

Termín odevzdání

duben 2015



doc. Ing. Boleslav Kadleček, CSc.

Vedoucí katedry



prof. Ing. Vladimír Jurča, CSc.

Řečník fakulty

V Praze dne 3.2.2014

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci na téma „Žena jako řidič motocyklu“ vypracovala samostatně pod vedením pana Ing. Františka Lachnita, Ph.D. a použila jen pramenů citovaných v příložené bibliografii.

V Praze dne

.....

Alena Adamcová

Poděkování

Chtěla bych poděkovat panu Ing. Františku Lachnitovi, Ph.D. za odborné vedení, připomínky a pomocné rady v průběhu zpracování mé diplomové práce. Děkuji všem zúčastněným ženám v mém průzkumu, který se zaměřuje na držitelky řidičského oprávnění na motocykl. Též děkuji mému snoubenci Martinu Kroupovi za trpělivost při společném soužití v době sepisování diplomové práce.

Abstrakt:

Diplomová práce pojednává o řidičkách motocyklů, které jsou držitelkami řidičského oprávnění na motocykl. Nachází se zde stručný popis vybrané legislativy ČR, týkající se řízení motocyklů. Součástí obsahu je rozbor typů motocyklů s vhodným doporučením pro ženy, včetně ohledu na jejich fyzické vlastnosti a dovednosti. Tato práce se rovněž zabývá psychickou stránkou ženy. Hlavním cílem práce bylo provést vlastní průzkum o řízení motocyklů ženami se závěrečným statistickým zpracováním získaných dat. Zpracování průzkumu se uskutečnilo dvěma způsoby. Prvním způsobem je analýza jednotlivých otázek s vyhodnocením pomocí tabulek a grafů. Druhým způsobem je analýza závislostí dvojic vybraných otázek, kde je uvedena existence závislosti s určením výsledné síly závislosti.

Klíčová slova:

motocykl, řidičské oprávnění, typy motocyklů, registr vozidel, registr řidičů, autoškola

Woman as a motorcycle driver**Abstract:**

The thesis discusses the women drivers of the motorcycles that are holders of the driving license for a motorcycle. There is a brief description of the selected Czech legislative concerning the riding of motorcycles. Content includes an analysis of types of motorcycles with appropriate recommendations for women, including with regard to their physical characteristics and skills. This work also deals with the psychological aspects of women. The main objective was to conduct its own survey of women on motorcycles with the final statistical processing of the data. Processing of survey was carried out in two ways. The first way is to analyze the issue with evaluation using tables and graphs. The second way is to analyze the dependence of pairs of selected questions which indicated the existence of dependencies with dependency determination of the resultant force.

Key words:

motorcycle, driving licence, types of motorcycles, vehicles register, register of drivers, driving school

OBSAH

1) ÚVOD	1
2) CÍL A METODIKA PRÁCE.....	2
3) ŘÍZENÍ MOTOCYKLŮ ŽENAMI	3
3.1 Řidičský průkaz	3
3.2 Řidičské oprávnění	4
3.3 Základní výbava motocyklistky.....	11
3.3.1 Povinná výbava.....	11
3.3.2 Nepovinná výbava.....	12
3.4 Neurofyziologie ženského mozku z hlediska řízení.....	13
3.5 Zajímavosti o ženách řídících motocykly a o motocyklech.....	14
4) VHODNÉ MOTOCYKLY PRO ŽENY.....	16
4.1 Fyzické vlastnosti ženského těla	16
4.2 Rozdělení motocyklů.....	17
4.2.1 Skútr	18
4.2.2 Naked-bike („naháč“)	19
4.2.3 Cestovní motocykl	19
4.2.4 Enduro	20
4.2.5 Silniční/sportovní.....	21
4.2.6 Chopper/ cruiser.....	22
5) PRŮZKUM ŘÍZENÍ MOTOCYKLŮ ŽENAMI.....	24
6) ZPRACOVÁNÍ A VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU.....	26
6.1 Analýza jednotlivých otázek	26
6.2 Analýza závislosti kvalitativních znaků.....	45
7) ZÁVĚR	56
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	58

SEZNAM ZKRATEK	62
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ.....	62
SEZNAM OBRÁZKŮ	63
SEZNAM GRAFŮ	64
SEZNAM TABULEK.....	64

1) ÚVOD

V jedné knize jsem se dočetla tři důvody, proč lidé jezdí na motocyklech. Ty ony tři důvody jsou svoboda, charisma a radost. [9]

Vznik diplomové práce „Žena jako řidič motocyklu“ se nechal inspirovat neustále se zvyšujícím počtem řidiček. Doby, kdy řídítka motocyklu ovládali pouze muži, jsou již dávno v nenávratnu. Ženy jsou čím dál více emancipovanější a nestačí jim pouze sedět na sedadle spolujezdce. Stávají se z nich samostatné řidičky, které jsou připravené užívat si bezstarostnou a klidnou jízdu na motocyklu. Ne všechny řidičky ovšem vyhledávají klidnou jízdu. Některé ženy touží po rychlé, vzrušující a napínavé jízdě za říditky jednostranného vozidla. Avšak je potřeba si uvědomit, že je nezbytné dodržovat zákonem stanovená pravidla.

V České republice je nutné k řízení motocyklu získat řidičský průkaz s příslušným řidičským oprávněním. Řidičské oprávnění na motocykl zahrnuje skupiny AM, A1, A2 a A. Motocyklové ochranné prvky se rozdělují na povinné a nepovinné. Mezi ochranné prvky řadíme motocyklovou přilbu a motocyklové oděvy (kombinéza, bunda, kalhoty, boty a rukavice). Ochranná přilba je v České republice povinná dle zákona o silničním provozu (zákon č. 361/2000 Sb.). Jakýkoliv z vyjmenovaných motocyklových oděvů není povinný. Řidičky a řidiči si mohou obléknout motocyklový oděv, který je jim sympatický, přičemž nemusí mít vůbec žádnou ochrannou funkci. Podrobněji se touto problematikou zabývá kapitola třetí, kde je soupis nejdůležitější legislativy České republiky týkající se řízení motocyklů.

Není řidička jako řidička. Vhodný typ motocyklu je pro každou řidičku individuální. Při výběru motocyklu poměrně často rozhoduje nejen typ, ale i hmotnost, výška sedla či robustnost samotného stroje. Základní rozdělení a popis motocyklů dle způsobu využití a vzhledu obsahuje kapitola čtvrtá. Zmíněná kapitola obsahuje rovněž doporučení pro správný výběr motocyklu pro každou ženu.

Diplomová práce zahrnuje samostatný průzkum týkající se řidiček motocyklů. Průzkum se uskutečnil prostřednictvím jednoduchého dotazníku, jenž byl rozeslán mezi respondentky. Pomocí získaných odpovědí na otázky bylo možné zpracovat zajímavé statistiky jednotlivých otázek a analýzy závislostí dvojic otázek.

2) CÍL A METODIKA PRÁCE

Celá diplomová práce se týká pouze žen, které jsou aktivními řidičkami motocyklů. Hlavním cílem je shrnout získaná data dané problematiky z veřejně dostupných zdrojů. Mezi hlavní zdroje informací patří Ministerstvo dopravy, Český statistický úřad, dostupná literatura, vlastní zkušenosti a získaná data z dotazníku.

Dalším úkolem je doporučit vhodné typy motocyklů pro ženy. Doporučení bude uvedeno na základě fyzických schopností žen za pomoci dostupné literatury a vlastních názorů o dané problematice.

Následujícím cílem je průzkum mezi řidičkami na základě dotazníkového šetření. Dotazníky se budou šířit mezi řidičky, jak v papírové formě, tak i pomocí webové aplikace a internetu. Anketa bude získána z celé ČR. Prostřednictvím dotazníků dojde k nashromáždění dat o počtu žen, vlastnicích řidičské oprávnění na motocykl. Získaná data se budou analyzovat.

Získané odpovědi na otázky je nezbytné zpracovat do vhodných statistik. K zpracování analýz bude využit program Microsoft Excel, ve kterém se na každou otázku sestaví přehledná tabulka a graf. Po dokončení analýz jednotlivých otázek se vytvoří analýzy kvalitativních znaků dvojic otázek. Jinými slovy, vyjádření závislosti dvojic vybraných otázek pomocí kontingenčních tabulek. K tomu je nezbytné využít testování statistických hypotéz pomocí χ^2 testu nezávislosti.

3) ŘÍZENÍ MOTOCYKLŮ ŽENAMI

Každá osoba, která chce řídit motorové vozidlo, musí vlastnit řidičský průkaz s příslušným řidičským oprávněním. Problematikou řidičských oprávnění a řidičských průkazů se zabývá zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). [13]

V posledních několika letech nastal velký rozmach žen toužících řídit motocykl. Za řídítky jednostopých vozidel se neobjevují jen muži, ale i ženy chtějí čím dál více řídit motocykly. Důvodem by mohl být jiný vývoj společnosti, emancipace žen, vyšší životní úroveň a s tím spojené jiné potřeby lidí. Lidé si rádi pořizují věci k odpočinku a radosti. Ženy jsou ctizádostivější a chtějí lepší postavení v zaměstnání. [25]

Žena jako řidička je ohleduplnější, opatrnější a řídí motocykl obezřetněji než většina mužů. Muži hodně jezdí rychle a předvádí se, což ženy nemají zapotřebí. K motocyklu by měl patřit respekt. Ženy jsou cílevědomé a dělají si ŘO na motocykl jen když to opravdu chtějí. Řidičky jsou méně zručné než řidiči a mají horší logicko-technické myšlení včetně předvídání dopravních situací. [25]

3.1 Řidičský průkaz

Definice řidičského průkazu se nachází v první části zákona o silničním provozu v § 103, kde řidičský průkaz je veřejná listina, která osvědčuje řidičské oprávnění držitele a jeho rozsah a kterou držitel prokazuje své jméno, příjmení a podobu, jakož i další údaje v ní zapsané. Údaji zapisovanými do řidičského průkazu jsou: jméno a příjmení držitele, datum a místo narození držitele, rodné číslo držitele, fotografie držitele, místo bydliště držitele v České republice, podpis držitele, skupiny vozidel, datum platnosti a vydání řidičského průkazu, název a sídlo vydávajícího úřadu, sérii a číslo řidičského průkazu, záznamy o podmínění a omezení způsobilosti řidiče. [4; 6]

První zpráva o ženě, která složila zkoušky na ŘO na motocykl pochází z USA. Jmenovala se Sally Robinson. Stalo se tak v roce 1937 ve Washingtonu D. C. (hlavní město USA). Získat řidičský průkaz nebylo v té době pro ženy jednoduché. Žádný zákon ve spojených státech nezakazoval ženám řídit motocykly. Ovšem policisté, u kterých se skládala zkouška, měli jiné názory. Nejraději by viděli řídit pouze muže. Zkušebnímu policistovi vadilo, že je dívka moc malá a mladá. Je pravda, že vážila 40 kg a měřila

150 cm, ale za to měla již 27 let. To ovšem nebyly pádné důvody k nezvládnutí motocyklu. Policista byl zaujatý vůči ženám. Následně jí řekl, že nespĺnila písemnou zkoušku, kterou proto opakovala podruhé. Zkoušku ovšem napsala v obou případech na dostatečný počet bodů. Bylo nevyhnutelné celou záležitost řešit s právníkem, až po jeho zasáhnutí mohla slečna skládat zkoušku. Následně si policista začal vymýšlet další důvody, proč ženě znepříjemnit celou zkoušku. Řekl, že se bojí s ní jet a nesedne si k ní. Nakonec to udělal a prohlásil, jak bezvadná řidička to je. Dále konstatoval, že ji neviděl stroj startovat a tudíž ze zkoušky nevyhověla. Slečna se tak rozčílila, že nakonec policista povolil a řidičský průkaz jí vydal. Stroj, který tehdy řídila, vážil 147 kg a byl jím Harley-Davidson. Tento motocykl s podobiznou Sally Robinson je na obr. 3. 1. [26]

Obr. 3. 1: Sally Robinson – první žena vlastníci ŘO na motocykl v USA



Zdroj: [http://img.motorkari.cz/upload/images/cache/clanky/2011-02/17785/20110208140121-3818860276_3c98b4481a_jpg_resize_1000x830__type_jpg_.jpg]

3.2 Řidičské oprávnění

V první části zákona o silničním provozu se nachází § 80, který říká, že řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny vozidel, pro kterou mu bylo řidičské oprávnění uděleno. [4; 6; 13]

Od 19. ledna 2013 nabývá účinnosti novela (zákon č. 297/2011 Sb.) zákona o silničním provozu, kterou se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Dle této novely jsou skupiny ŘO na motocykl rozděleny na AM, A1, A2 a A. Tab. 3. 1 přehledně

znázorňuje vozidla spadající do dané skupiny a minimální věk pro dosažení řidičského oprávnění dané skupiny. Novela zákona také nově umožňuje řídit s ŘO skupiny B (osobní automobil) vozidlo spadající do skupiny A1 s automatickou převodovkou. [4; 6; 23]

Tab. 3. 1: Řidičská oprávnění na motocykl

Skupina	Vozidla spadající do dané skupiny	Minimální věk pro udělení
AM	motorová vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km.h ⁻¹ : 1. dvoukolová se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 50 cm ³ nebo s výkonem elektrického motoru do 4 kW 2. tříkolová se zdvihovým objemem zážehového motoru nepřevyšujícím 50 cm ³ nebo u jiných motorů s výkonem nejvýše 4 kW 3. čtyřkolová o hmotnosti v nenaloženém stavu nejvýše 350 kg se zdvihovým objemem zážehového motoru nepřevyšujícím 50 cm ³ nebo u jiných motorů s výkonem nejvýše 4 kW	15 let
A1	1. lehké motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj o výkonu nejvýše 11 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg a se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 125 cm ³ 2. tříkolová motorová vozidla o výkonu nejvýše 15 kW	16 let
A2	motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj s výkonem motoru nejvýše 35 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,2 kW/kg, které nebyly upraveny z motocyklu s více než dvojnásobným výkonem	18 let
A	1. motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj 2. tříkolová motorová vozidla s výkonem převyšujícím 15 kW	24 let 21 let (tříkolová mot. voz.) 20 let (min. 2 roky držitelem skupiny A2)

Zdroj: [4; 13]

Zákon o silničním provozu říká, že ŘO lze udělit osobě, která: dosáhla věku stanoveného zákonem, je zdravotně a odborně způsobilá k řízení motorových vozidel, má trvalé bydliště v ČR, splňuje další podmínky, není ve výkonu sankce, nemá v registru řidičů zaznamenáno 12 bodů, není držitelem ŘO v členském státě Evropské unie, není ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání. [4; 6]

Česká republika má 10 528 477 obyvatel (údaj platný k 30. 9. 2014), z toho je 5 357 037 žen a 5 171 440 mužů. Držitelé ŘO skupin AM, A1, A2 a A je celkem 2 879 242 (údaj platný k 30. 9. 2014). Rozpis počtů řidiček dle příslušných skupin ŘO obsahuje tab. 3. 2. [14; 15; 16]

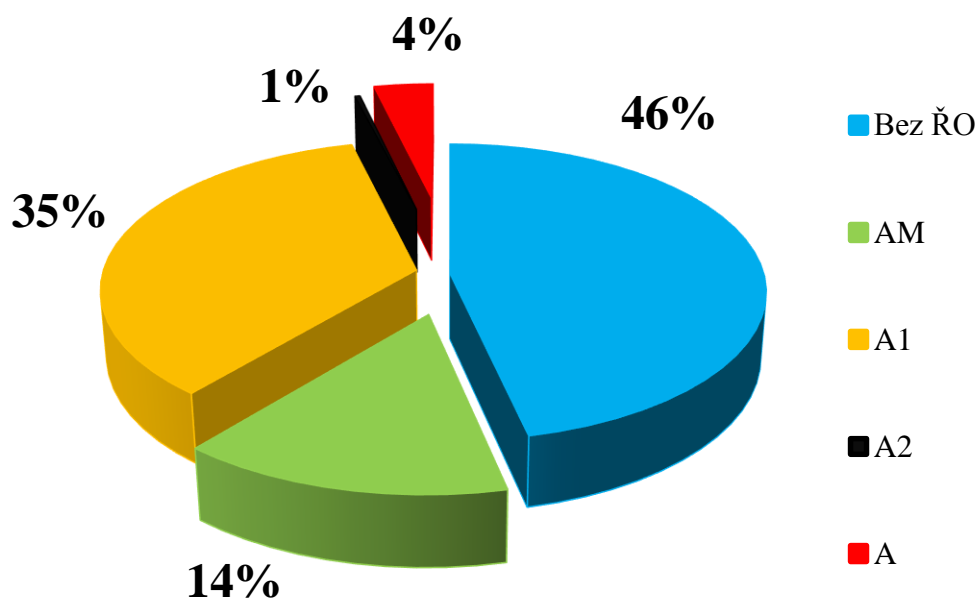
Tab. 3. 2: Počet obyvatel s ŘO skupin AM, A1, A2, A

Skupina				
AM	A1	A2	A	Celkem
797 950	1 870 615	17 247	193 430	2 879 242

Zdroj: [16]

Počet držitelů ŘO skupin AM, A1, A2 a A tvoří 54 % z celkového počtu obyvatel ČR. Graf 3. 1 uvádí procentuální porovnání žen držitelů ŘO jednotlivých skupin AM, A1, A2 a A s ženami bez ŘO. Ženy vlastníci ŘO na motocykl tvoří nadpoloviční většinu z celkového počtu žen žijících v ČR. [14; 15; 16]

Graf 3. 1: Procentuální porovnání počtu obyvatel bez ŘO a s ŘO skupin AM, A1, A2, A



Zdroj: [14; 15; 16]

Věk žen v řízení motocyklu nehraje významnou roli. Mladé slečny, ženy středního věku i starší ženy vlastní ŘO na motocykl. Ze statistiky je jasné, že více jak polovina žen získala ŘO skupin AM, A1, A2 a A. Tedy každá druhá obyvatelka ČR je držitelkou ŘO na motocykl. V grafu 3. 2 je názorně zobrazeno věkové rozložení řidiček motocyklů dle příslušných skupin ŘO od 15 do 80 let jejich věku (údaj platný k 30. 9. 2014).

Ve skupině AM se nachází druhá nejpočetnější část ženské populace, která je způsobilá řídit jednostopé vozidlo. Největší výskyt těchto žen se nachází v rozmezí 20 – 30 let. Počet řidiček v 30 letech jejich věku strmě klesne na polovinu a poté téměř lineárně klesá až k přibližně 55 rokům. Řidiček od 55 do 80 let je velice málo a se zvyšujícím se věkem klesá jejich počet. [16]

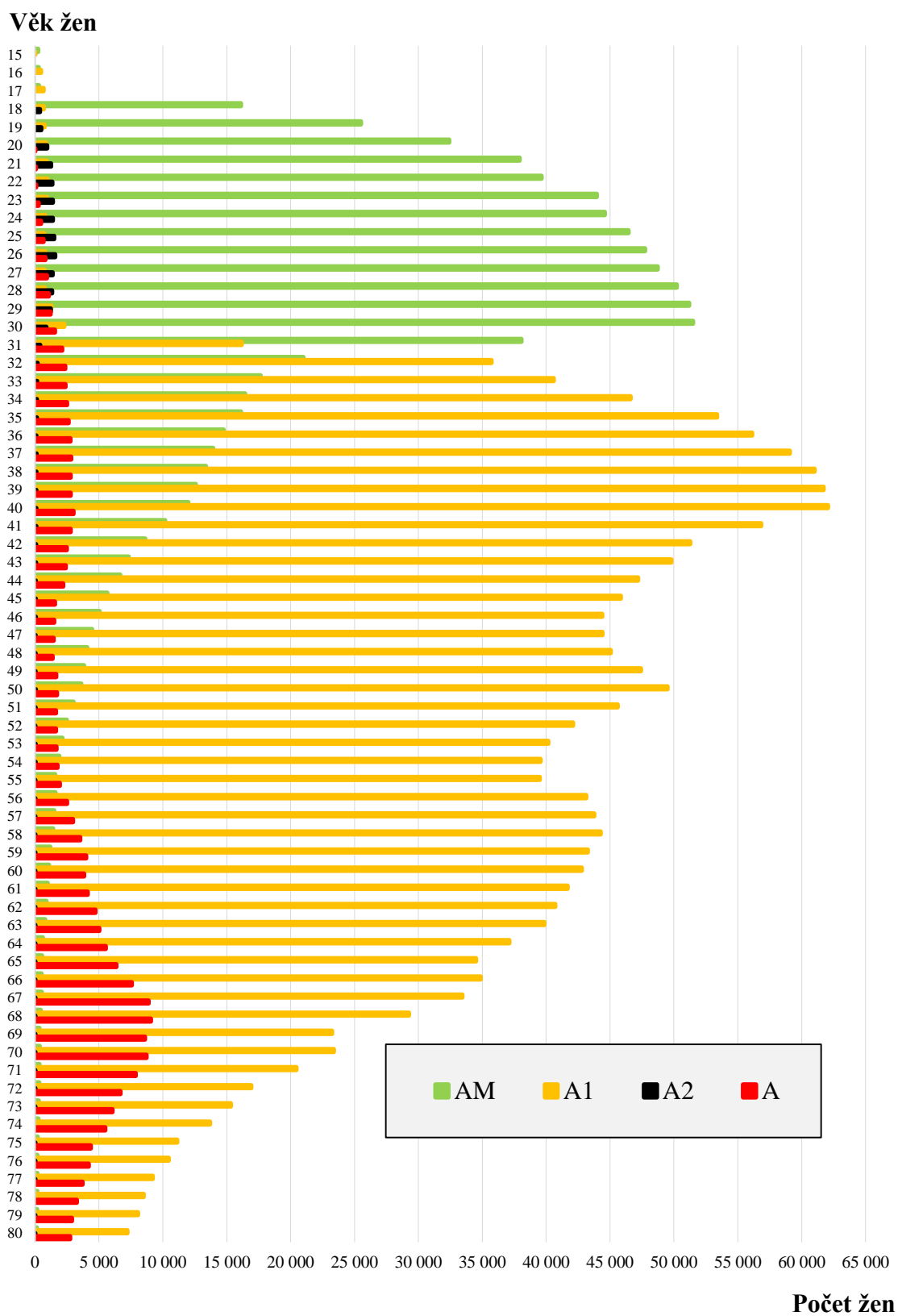
Nejvíce žen vlastní ŘO skupiny A1, celkem 1 870 615 řidiček. Věkové rozložení řidiček je velice rozmanité. Velice málo žen je do 30 let jejich věku. Ovšem potom jejich počet silně vzroste. Mezi 35 – 41 lety se nachází maximum žen oprávněných řídit motocykl popisované skupiny. Následně počet řidiček pozvolna lineárně klesá až do věku 80 let. Tato skupina ŘO má nejvíce řidiček starších 70 let. [16]

Do skupiny A2 je zařazeno velice málo žen, jelikož je to skupina nová. V zákoně o silničním provozu začala platit dnem 19. ledna 2013. V této skupině se nachází velice malé množství žen kolem 18 – 30 let. Po dosažení 30 let věku je jen hrstka žen, které jsou způsobilé řídit motocykl v této skupině. [6; 16]

Nakonec skupina A, která opravňuje všechny řidiče řídit jakýkoliv motocykl s pestrými škálami zdvihových objemů, rozmanitými vlastnostmi a rozličného výkonu. V této skupině ženy řídí motocykl až ve vyšším věku. Jejich počet pozvolna roste od 20 let až do věku 60 let. Poměrně silná skupina žen se nachází v rozmezí 30 – 43 let. Po tomto věku počty žen lehce klesají a v zhruba 55 letech opět rostou. Mezi 63 a 75 lety se nachází nejvíce řidiček s ŘO skupiny A.

Statistika znázorněná v grafu 3. 2 je získána z Centrálního registru řidičů Ministerstva dopravy ČR. Data se vztahují vždy k určitému věku držitelky. Tzn. držitelka určitého ŘO ve věku 25 let je v této statistice v ose y na hodnotě 25. Příští kalendářní rok bude držitelka vedena v ose y na hodnotě 26. Statistická data jsou mírně narušena skutečností, že v dřívějších dobách se k ŘO na osobní automobil vydávaly automaticky i určité skupiny ŘO na motocykl. Proto mají skupiny AM a A1 tak vysoký počet žen.

Graf 3. 2: Věkové rozložení řidiček motocyklů dle příslušných skupin ŘO



Zdroj: [16]

AUTOŠKOLA

K získání ŘO jakékoliv skupiny je žadatel v ČR povinný absolvovat autoškolu dle zákona č. 247/2000 Sb, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. Bez výuky a výcviku v autoškolě nemůže být ŘO uděleno žádné osobě. První, co musí žadatel o ŘO udělat, je vybrat si autoškolu. Žadatel dále musí splnit podmínky k přijetí a výcviku v autoškolě: podat žádost o ŘO, dosáhnout věku stanoveného zákonem k příslušné skupině ŘO, být zdravotně způsobilý k řízení motorového vozidla, nebýt způsobilý k právním úkonům, nebýt ve výkonu trestu a nemít zákaz řízení motorových vozidel. [8]

Jakmile je žadatel přijat do autoškoly, čeká ho výuka: předpisů o provozu vozidel, ovládnání a údržbě vozidla, teorie řízení a zásad bezpečné jízdy, zdravotnická příprava. Počet hodin požadovaných zákonem uvádí tab. 3. 3. Celkem je povinných 26 hodin výuky při žádosti o ŘO na motocykl. Jedna vyučovací hodina musí trvat 45 minut. [8]

Tab. 3. 3: Počet hodin výuky pro ŘO skupin AM, A1, A2, A

<i>Skupina ŘO</i>	<i>Předmět výuky</i>					<i>Celkem</i>
	Předpisy a provoz vozidel	Ovládnání a údržba vozidla	Teorie zásad bezpečné jízdy	Zdravotnická příprava	Opakování a přezkoušení	
AM A1 A2 A	14	1	6	2	3	26

Zdroj: [8]

Na teoretickou výuku musí vždy navazovat praktický výcvik. Praktický výcvik se skládá z: řízení vozidla, údržby vozidla, zdravotnické přípravy. Počet hodin výcviku nutný k získání ŘO na motocykl je uveden v tab. 3. 4. Celkem je povinných 18 hodin výcviku pro ŘO na motocykl. Jedna hodina výcviku má délku 45 min (je stejně dlouhá jako vyučovací hodina).

Tab. 3. 4: Počet hodin praktického výcviku pro ŘO skupin AM, A1, A2, A

Praktický výcvik							
Řízení vozidla					Údržba vozidla	Zdravotnická příprava	Celkem
I. Etapa		II. Etapa	III. Etapa				
Autocvičiště	Minimální provoz	Střední provoz	Střední provoz				
Skupina ŘO							
AM A1 A2 A	1	2	5	5	1	4	18

Zdroj: [8]

Pokud žadatel splní všechny hodiny výuky a praktického výcviku, může být připuštěn ke zkoušce. Samotná zkouška se provádí v autoškole, pokud se zkušební komisař nedohodne s autoškolou jinak. Zkouška se na všechny skupiny ŘO na motocykl koná z části teoretické a praktické. [8]

Teoretická část se skládá z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy. Tato zkouška obsahuje pouze jeden test, který je prováděn pomocí výpočetní techniky. Test zahrnuje pravidla provozu, zásady bezpečné jízdy a ovládání vozidla, znalost dopravních značek, znalost světelných a akustických signálů, výstražná světla, speciální označení vozidel, schopnost řešení dopravních situací, zdravotnickou přípravu. Celkově lze získat 50 bodů z 25 otázek. [8; 31]

Část praktická je složena z praktických jízd s výcvikovým vozidlem. Zkoušený musí umět manipulovat s motocyklem bez zapnutého motoru. Před zahájením jízdy musí zkontrolovat technický stav stroje a následně zapnout motor motocyklu a předvést plynulý rozjezd. Poté následuje zkoušení samotných jízdních dovedností a k tomu příslušících úkonů. [8; 31]

Všechna současná (zde popsaná) legislativa je platná od 19. ledna 2013 a zkouška z ovládání a údržby motocyklu je k tomuto datu zrušena. Celkově se tedy pro ŘO skupin AM, A1, A2 a A dělají dvě zkoušky výše popsané. Pokud žadatel obě zkoušky splní, dostane ŘP s ŘO příslušné skupiny. [8; 31]

3.3 Základní výbava motocyklistky

Správná výbava motocyklistky je základem pro bezpečnou jízdu na motocyklu. Mezi základní výbavu všech motocyklistů, patří:

- **motocyklová přilba**
- **motocyklové oděvy**

Užití motocyklové přilby je povinné dle zákona o silničním provozu, stejně jako vhodná ochrana zraku (brýlemi, štítem). Přilbu musí mít na hlavě řádně upevněnou jak řidič, tak i spolujezdec, v tom si motocyklistky nemohou vybírat. Ostatní výbava, do které patří motocyklové oděvy, není ze zákona o silničním provozu povinná. Je na vlastním uvážení každé motocyklistky, zda se rozhodne použít pro svou ochranu motocyklové oděvy. [4; 9; 22]

3.3.1 Povinná výbava

Do povinné výbavy patří dle zákona o silničním provozu pouze motocyklová přilba. [4]

MOTOCYKLOVÁ PŘILBA

V ČR je podle zákona o silničním provozu pro motocyklisty povinná pouze přilba (musí odpovídat současné platné bezpečnostní normě a mít homologaci). Zákon o silničním provozu uvádí, že řidič motorového vozidla je povinen mít za jízdy na motocyklu nebo na mopedu na hlavě nasazenou a řádně připevněnou ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a chránit si za jízdy zrak vhodným způsobem (např. brýlemi nebo štítem), pokud tím není snížena bezpečnost jízdy (např. při dešti). To platí nejen pro řidiče, ale i pro přepravovanou osobu. Při porušení

Obr. 3. 2: Dámská motocyklová integrální přilba Caberg V2R Essence



Zdroj: [<http://www.icasque.com/images/casque-moto/integral/caberg-v2r-essence-80-s3.jpg>]

povinnosti užít ochrannou přilbu může být řidič (či přepravovaná osoba) pokutován buď blokově v peněžní částce do výše 2 000 Kč, nebo ve správním řízení ve výši 1 500 – 2 500 Kč. Zákaz činnosti za tento přestupek nemůže být udělen. Řidiči (přepravované osobě) jsou následně strhnuti 3 body z celkových 12 bodů, které má každý řidič k dispozici. Na obr. 3. 2 je ukázka dámské motocyklové integrální přilby Caberg V2R Essence. [4; 22; 24]

3.3.2 Nepovinná výbava

Do nepovinné výbavy pro motocyklistky patří motocyklové oděvy. [22]

MOTOCYKLOVÉ ODĚVY

Mezi motocyklové oděvy je zařazena kombinéza, bunda, kalhoty, boty a rukavice. Všechny oděvy mohou být kožené nebo textilní. V současné době textilní oděvy dosahují kvalit kožených materiálů, avšak obecně lze říci, že textilní jsou méně kvalitní než kožené (z hlediska bezpečnosti). Textilní materiály mají oproti koženým mnoho výhod, např. voděodolnost, pružnost, volnost pohybu a schopnost tepelné regulace. Nevýhodou může být horší fixace protektorů chránících zejména klouby, jelikož textilní oblečení je volnější a ohebnější než kůže. Kožený oděv lépe odolává oděru, prodření a výborně fixuje chrániče na správném místě. Ukázka dámských kožených motocyklových oděvů je na obr. 3. 3. [22]

Obr. 3. 3: Dámské kožené motocyklové oděvy



Zdroj: [<http://www.paolo.cz/files/prima-damska-kombineza-ixon.jpg>]

3.4 Neurofyziologie ženského mozku z hlediska řízení

Ženy a muži vnímají svět různými způsoby. Je to dáno rozdílnou neurofyziologií (jiná stavba a naprogramování mozku). Tato skutečnost ovlivňuje příjem a vyhodnocování informací. Vrozené dispozice mohou být ve velké míře posilovány či zeslabovány rodiči. Rozdíly v aktivitě mozku jsou jiné mezi mužem a ženou při práci i odpočinku. Ženský mozek nedokáže odpočívat tak jako mozek mužský. Při odpočinku je mozek ženy stále aktivní z 90%, kdežto muž má při odpočinku aktivních pouze 30% mozkových center. Ženský mozek je nepatrně menší, avšak v klidovém stadiu pracuje 3x více než ten mužský. [17]

Při řešení stejného úkolu použije žena jinou část mozku než muž. Ženský mozek zvládne dělat více věcí najednou díky většímu počtu propojení mezi oběma hemisférami. Podnět četnosti propojení je dán ženským hormonem estrogenem. Muž takových činností není schopen, zvládne dělat pouze jednu věc a ostatní nevnímá. [17]

Smyslových orgánů má člověk celkem pět. Jsou to čich, chuť, sluch, hmat a zrak. Za nejdůležitější smyslový orgán pro všechny řidiče motorových vozidel je považován zrak. Sluch je druhý nejdůležitější, avšak i osoby neslyšící se mohou účastnit silničního provozu.

ZRAK

Periferní vidění zvládají ženy dokonale, na rozdíl od mužů, kteří mají perfektní prostorovou orientaci. Zraková týlní kůra propojená se čtyřmi oblastmi v levé laterální prefrontální kůře umožňuje mužům ono perfektní vnímání prostoru. Ženy žádné takové propojení nemají, a proto se těžko orientují v prostoru. Za dobré periferní vidění u žen jsou zodpovědná centra v pravém frontálním laloku předního mozku, která mají ženy lépe vyvinuty. Orientace na blízko, tedy lepší smysl pro detail a schopnost rozpoznávat základní rysy jsou silnou stránkou žen. Muži naproti tomu lépe ovládají orientaci na dálku, mají dobrou prostorovou orientaci a dokonalý odhad vzdálenosti. To je pokládá za lepší řidiče, jelikož ženy nezvládají tak dobře parkování a couvání. Ženy mají perfektní cit v okruhu barevného spektra. Mohou za to lépe kódované geny v chromozomech X. Ženy mají tyto chromozomy dva oproti mužům, kteří mají pouze jeden. [17]

SLUCH

Vysoké frekvence zvuku muži obtížně vnímají, ovšem ženský mozek je na ně lépe uzpůsoben. Pro muže je nepochopitelné, že ženy dokáží současně mluvit a poslouchat, což je dáno lepším propojením obou hemisfér mozku a oblastí řečových a sluchových. [17]

3.5 Zajímavosti o ženách řídících motocykly a o motocyklech

Průměrný věk motocyklů v ČR

Průměrný věk registrovaných motocyklů v ČR k 30. 6. 2014 je 32 let. Průměrně vysoké stáří motocyklů je dáno velkým množstvím starých motocyklů domácích značek Jawa a ČZ či dovoz starších ojetých motocyklů ze zahraničí. [41; 42; 43]

Počet motocyklů v ČR

Počet registrovaných motocyklů v ČR dle registru vozidel k 30. 6. 2014 je 1 005 156. Údaj zahrnuje všechny motocykly registrované na území ČR bez rozdílu pohlaví vlastníka. [41; 42; 43]

Saudská Arábie

Saudská Arábie je jediná země světa, ve které nemohou ženy řídit jakékoliv motorové vozidlo. Zákonem to zakázané není, avšak úřady nevydávají ženám řidičská oprávnění. [30]

Motorsport

Ženy se motorsportu nevěnují tak často, jako muži. Je jich málo, ale závodí. Nezáleží na pohlaví, ale na tom, kolik má závodník či závodnice sponzorů. Důkaz o rozdílných fyzických dispozicích mužů a žen, kvůli kterým závodí málo žen, nebyl nalezen. [39; 40]

Jak se ženy k motocyklovému sportu dostaly? Jedna žena popsala, že jezdila na motorce mnoho let, ovšem měla dopravní nehodu. V provozu se necítila dobře a tak to vyřešila tím, že začala závodit. Jiné ženy mají v rodině nějakého závodníka, ať už otce, bratra či někoho jiného, kteří je materiálně i psychicky podporují. Vliv příbuzných má v motocyklovém sportu významnou roli. Některé ženy mají rády závodění jako takové,

baví je soupeření o pozici rychlejší jezdkyňe se soupeřkou či soupeřem. Nezáleží jim na tom, zdali soupeří se ženou či mužem. Ovšem muži nechtějí být pomalejší než ženy, ženy je dělají rychlejšími, tedy dosahují lepších výsledků. [39]

Použití motocyklových přileb, ochrany očí v USA

Ve více jak polovině států USA není povinné užití motocyklové přilby při jízdě na motocyklu. Vždy záleží na daném státu, jaké má dopravní předpisy. Mezi doplňující podmínky nepovinného užití ochranné přilby patří určitý věk, zkušenosti s řízením motocyklů, užití reflexních prvků a v některých případech i peněžní výše havarijního pojištění motocyklu. [46]

Ochrana očí není povinná ve více jak třech čtvrtinách států USA. Omezujícím faktorem je pouze užití čelního plexiskla u motocyklu. Ve více jak polovině států, pokud má motocykl čelní plexisklo, nemusí řidič ze zákona povinně užít ochranu očí. [46]

4) VHODNÉ MOTOCYKLY PRO ŽENY

V současné době je na trhu nepřeberné množství motocyklů různých značek. Výrobci se snaží vyrábět motocykly menší a vhodnější pro ženy. Z hlediska fyzické zdatnosti a tělesné výšky nejsou některé motocykly pro ženy vhodné. Pro každou budoucí řidičku je důležité zvolit vhodné parametry motocyklu, které jí budou vyhovovat při jízdě. Hlavními překážkami jsou výška sedla, hmotnost motocyklu a jeho velikost, popř. robustnost. Řidičky by měly zohlednit své vlastní dovednosti, jak po stránce fyzické, tak po stránce psychické.

Při výběru motocyklu nesmí dát žena na první dojem. Je vhodné si motocykl řádně vyzkoušet a projet ho před samotnou koupí. V následujícím textu je popsána vhodnost jednotlivých typů motocyklů pro ženy a jejich podrobný popis.

4.1 Fyzické vlastnosti ženského těla

Muži a ženy jsou fyzicky odlišní. Platí individualita pohlaví. Fyzické rozdíly mezi pohlavími jsou na první pohled jasné a většinu z nich lze snadno měřit dostupnými prostředky. Patří mezi ně hmotnost, tvar a velikost lidského těla. Některé fyzické rozdíly mohou poskytovat funkční výhody. Ženy mají menší horní polovinu těla, a tedy méně svalové hmoty, ale vynikají svalovou pružností. Muži oproti tomu oplývají bohatší svalovou hmotou a celkově jsou mohutnější. Svalová hmota také souvisí se stavbou kůže. Ženská kůže je slabší a tedy i citlivější. [35]

Nezanedbatelným faktem je dále tělesná hmotnost, která je u žen přibližně o 13 – 18 kg méně, než u mužů. Ženy mají menší tělesnou výšku. Průměrně měří dospělá žena o 13 cm méně než muž. Je to způsobeno tím, že ženám rostou kosti do cca 16 let jejich věku, kdežto mužům do 18 let jejich věku. Rozdílná hmotnost a výška, včetně jiných rozdílných faktorů, má za následek jiný celkový pohyb těla. Ženy jsou lepší v obratnosti, ale horší ve vytrvalosti než muži. Žena vydrží řídit kratší dobu než muž. Vnitřní rozpoložení má u žen vliv na předvedený výkon až z 55%, ovšem u muže jen z 30%. [36]

Na kritické dopravní situace ženy reagují jinak než muži. Ženy mají stále tendence unikat a při hrozícím nebezpečí plyn uberou. Naopak muži musí stále útočit a při hrozícím nebezpečí plyn přidají. Výsledný počín ovlivňuje tepová frekvence a reakce na ni. [34]

4.2 Rozdělení motocyklů

Zákon č. 56/2001 Sb.: Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. s vyhláškou č. 341/2014 Sb.: Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích uvádí, že motocykl je druh silničního vozidla (v souladu se směrnicí 2002/24/ES Evropské unie). Druh silničního vozidla motocykl se dále řadí do kategorie L, která je podrobně členěna v tab. 4. 1. Do této kategorie vozidel patří všechna dvoukolová a tříkolová motorová vozidla a čtyřkolky (včetně zdvojených kol). [37; 38]

Tab. 4. 1: Rozdělení kategorie L

<i>Označení a název kategorie vozidel</i>	<i>Bližší specifikace</i>
L1 _e – MOPED	dvoukolová vozidla
L2 _e – MOPED	tříkolová vozidla
L3 _e – MOTOCYKLY	dvoukolová vozidla bez postranního vozíku
L4 _e – MOTOCYKLY	dvoukolová vozidla s postranním vozíkem
L5 _e – MOTOROVÉ TŘÍKOLKY	
L6 _e – LEHKÉ ČTYŘKOLKY	
L7 _e – ČTYŘKOLKY	

Zdroj: [37; 38]

Motocykly mohou být rozdělovány dle nejrůznějších technických parametrů, tedy typů motocyklů může být celá řada. Na prvním místě hraje svou nezaměnitelnou roli zdvihový objem a výkon motoru. Další neméně důležitou vlastností může být hmotnost motocyklu a jeho velikost či rozměrnost. Motocykly jsou v následujícím textu rozděleny dle způsobu využití a vzhledu. Jednostopá motorová vozidla se dělí na skútry, naked-bike („naháč“), cestovní motocykly, enduro, silniční/sportovní, chopper/cruiser. [1; 2; 3; 12]

4.2.1 Skútr

Skútr je jednostopé vozidlo podobné motocyklu, které má menší průměr kol a motor se zpravidla menším zdvihovým objemem. Skútr je nejčastěji určen pro dopravu jedné osoby (zřídka dvou osob sedících za sebou). Řidičova kolena nemají oporu, jezdec sedí snožmo (na rozdíl od motocyklu, kde jezdec sedí obkročmo). Během jízdy se nohy pokládají do prostoru v nosné části vozidla. Vozidlo má obvykle kapotáž zepředu a zespodu. V současné době mají tyto stroje automatickou převodovku bez nutnosti řazení. [10]

Jejich výhodou je nižší hmotnost (82 – 180 kg), nízká výška sedla (nejčastěji v rozpětí 71 až 81 cm), bohatý úložný prostor pod sedlem či nízká spotřeba paliva. Zdvihový objem se pohybuje od 50 do 600 cm³. Také odpadají problémy s parkováním a stáním v dlouhých městských kolonách. [11; 18; 19; 20; 21]

Tato vozidla jsou velice vhodná pro ženy, které jsou menšího vzrůstu a nezvednou těžká břemena. V případě kolize je velice snadné skútr zvednout ze země a postavit ho na obě kola zpět. Konstrukce skútru je patrná z obr. 4. 1.

Obr. 4. 1: Skútr – Peugeot Speedfight 3 125



Zdroj: [<http://www.twowheel.co.uk/images/detailed/56/peugeot-speedfight-3-125-darkside-orange-1.jpg>]

4.2.2 Naked-bike („naháč“)

Naked-bike neboli „naháč“ je motocykl bez kapotáže, který může mít malou aerodynamickou kapotáž, která velice málo chrání proti větru. Motor je viditelný, bez zakrývajících plastů. Motocykl má vyšší řídítka, což zajišťuje vzpřímenější pozici jezdce. Stroj je velice pohodlný a vhodný pro delší trasy. Jedná se o nejdostupnější a nejrozšířenější kategorii motocyklů. [9; 10]

Výhodou je snadné ovládání a pohodlný posez. Stroje mívají velice příznivou hmotnost (138 – 220 kg) a nižší výšku sedla (nejčastěji v rozpětí 79 až 82 cm). Zdvihový objem se pohybuje od 125 do 1200 cm³. [9; 11; 18; 19; 20; 21]

Tyto motocykly jsou vhodné pro ženy všech věkových kategorií a výšek. Ženy menšího vzrůstu si v této kategorii vhodný motocykl určitě vyberou. Vzhled naked-bike je patrný z obr. 4. 2.

Obr. 4. 2: Naked-bike („naháč“) – BMW F800R



Zdroj: [<http://www.magoscar.com/lightbox/bike/data/images/bmw-f800r.jpg>]

4.2.3 Cestovní motocykl

Cestovní motocykl je poměrně velký a těžký stroj. Má velkou nádrž, která zajišťuje velký dojezd. Kapotáž bývá řešena tak, aby chránila jezdce před odporem vzduchu při jízdě. Tyto stroje bývají velice pohodlné a přizpůsobené pro delší trasy a vyjížděky. Velké a pohodlné sedlo je nedílnou součástí každého cestovního motocyklu.

Většina z nich má i doplňky zpříjemňující dlouhé cestování, zejména vytápěné rukojeti, vyhřívané sedadlo, rádio, štíty chránící proti větru, velké kufry a řadu dalších. [10; 12]

Výhodou těchto strojů je nízká výška sedla (72 – 83 cm). Nevýhodou je velice vysoká hmotnost (cca 300 až 400 kg) a velké rozměry. Zdvihový objem se pohybuje od 600 do 1800 cm³. Jezdci menších postav budou mít s těmito motocykly velké problémy. [11; 18; 19; 20; 21]

Robustnost a hmotnost jsou největšími problémy v této kategorii. Tyto motocykly nejsou příliš vhodné pro ženy menšího vzrůstu a s malou fyzickou silou. Konstrukce a vzhled cestovního motocyklu je zobrazen na obr. 4. 3.

Obr. 4. 3: Cestovní motocykl – Kawasaki 1400GTR



Zdroj:[http://blogs.mirror.co.uk/cars-motorbikes/css/08_1400GTR_SIL_RF.jpg]

4.2.4 Enduro

Enduro je motocykl, který zvládne jízdu na všech terénech. Dokáže jet po silnici či po lesní cestě. Primárně je určen na silnici. Tyto motocykly mají pneumatiky, které musí být schopné zvládnout i nezpevněný terén. Kvůli možnosti jízdy v terénu mají endura vysoký posez. Jsou tak konstruována na jízdu v sedě, ale i na stupačkách. [12]

Výhodou je poměrně nízká hmotnost u menších zdvihových objemů (cca 134 – 220 kg), nevýhodou příliš vysoká výška sedla (83 – 88 cm). Zdvihový objem se pohybuje od 125 do 1200 cm³. [11; 18; 19; 20; 21]

Motocyklistky menšího vzrůstu budou mít s těmito stroji problémy, kvůli příliš vysokému sedlu a vysoko umístěnému těžišti. Avšak hmotnost těchto motocyklů je téměř nejmenší ze všech kategorií, což má kladný dopad na výběr motocyklu pro ženy s menší fyzickou silou. Příklad motocyklu enduro je na obr. 4. 4.

Obr. 4. 4: Enduro – Yamaha XT660Z Ténéré



Zdroj:[http://cdn.yamaha-motor.eu/product_assets/2014/XTZ660/950-75/2014-Yamaha-XT660Z-Tenere-EU-Yamaha-Blue-Studio-007.jpg]

4.2.5 Silniční/sportovní

Silniční motocykly jsou určeny především pro rychlou jízdu. Řídítka mají lehce spuštěná dolů, jezdec sedí nakloněn vpřed s lokty téměř u kolen. Těžiště je u těchto strojů vpředu. Kvůli komplexnosti a aerodynamice celého motocyklu mají silniční motocykly kapotáž po celém motoru. Jsou poměrně nepohodlné a nevhodné na dlouhé cesty. Komfort je tedy až na druhém místě, na prvním je vždy u silničních motocyklů vysoký výkon a rychlost. V běžném provozu jezdec téměř nevyužije vysoký výkon a rychlost, ale přesto tyto motocykly mají největší oblíbenost. [9; 12]

Výhodou je stále se snižující hmotnost u novějších silničních motocyklů (nejčastěji mezi 138 a 210 kg). Nevýhodou může být velikost a s tím spojená výška sedla (nejčastěji v rozpětí 78 – 82 cm). Zdvihový objem se pohybuje od 50 do 1200 cm³. [11; 18; 19; 20; 21]

Jezdci drobnějších postav mohou mít s těmito stroji problémy. Při jízdě je jezdec předkloněn dopředu z důvodu zmenšení odporu vzduchu a hmotnost těla je přenášena zejména na ruce. Díky sportovní jízdni pozici je sedlo výše umístěné, a tudíž by mohl být pro jezdce problém dosáhnout na zem. Starší motocykly v této kategorii jsou mnohem těžší a robustnější než motocykly novější konstrukce. Výrobci se čím dál tím více snaží přizpůsobit řidičům všech kategorií. Příklad silničního motocyklu je patrný z obr. 4. 5.

Obr. 4. 5: Silniční motocykl – Kawasaki ZX6R



Zdroj:[http://www.airtech-streamlining.com/images/ZX6R_2013_2.jpg]

4.2.6 Chopper/ cruiser

Chopper je motocykl, který jezdci využívají kvůli vzhledu a moc nedbají na jízdni vlastnosti. Nízko položené sedlo, vysoká řídítka a odlehčené přední kolo. Stroje jsou namáhavější na řízení. Avšak slibují pohodlí a pomalejší bezstarostnou jízdu. Choppery jsou nejčastěji vybaveny dvouválcovým motorem s vidlicovým uspořádáním válců (tvoří písmeno „V“). Stupačky mají tyto stroje posazené vpředu, vysoko a do stran. Jezdec řídí s nohama nataženými a široce roztaženými dopředu a ruce má posazené vysoko ze široka roztažené. Kvůli posunutí stupaček je nutné přepákování řadicí páky a zadní brzdy. [9; 10; 12]

Výhodou pro osoby menšího vzrůstu je nízko položené sedlo (nejčastěji v rozmezí 65 – 73 cm). Velkou nevýhodou je hmotnost (běžně 250 – 350 kg a více). Zdvihový objem se pohybuje od 125 do 1800 cm³. [11; 18; 19; 20; 21]

Poněkud menší rejď může lehce znepríjemňovat manipulaci se strojem při parkování, avšak odměnou za to může být spanilá jízda s velkým pohodlím. Tento typ motocyklu není ve větší míře vhodný pro drobnější a menší ženy. Ovšem, najdou se i menší a lehčí choppery menších objemů, které by byly vhodné pro drobnější osoby. Např. chopper uvedený na obrázku 4. 6.

Obr. 4. 6: Chopper – Honda Rebel 250

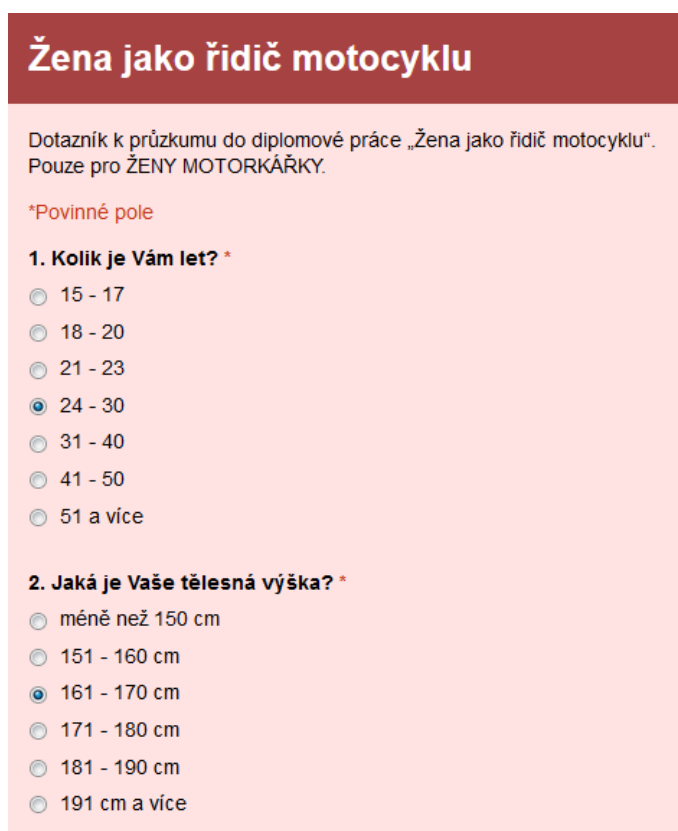


Zdroj:[http://www.honda.motoimages.biz/di-2014_honda_rebel_msrp-880693ae6b91f2987d305af04c817a9f.jpg]

5) PRŮZKUM ŘÍZENÍ MOTOCYKLŮ ŽENAMI

Jako podklad pro mou diplomovou práci „Žena jako řidič motocyklu“ bylo zapotřebí získat data o řidičkách motocyklů. Toho jsem docílila sestavením dotazníku, který jsem vytvořila v aplikaci Google. Google poskytuje pro své registrované uživatele aplikaci Google Docs, která mimo jiné umožňuje vytvářet online dotazníky. Dotazník se pomocí online aplikace snáze šířil mezi motorkářky po celé ČR. Ukázka vytvořeného dotazníku je na obr. 5. 1, kompletní dotazník přikládám v příloze č. 1. Část dotazníků jsem získala i v papírové formě při pravidelných výletech na motocyklu. Celkem jsem získala 232 dotazníků od řidiček držitelek ŘO skupin AM, A1, A2 a A.

Obr. 5. 1: Ukázka dotazníku vytvořeného pomocí aplikace Google Docs



Žena jako řidič motocyklu

Dotazník k průzkumu do diplomové práce „Žena jako řidič motocyklu“.
Pouze pro ŽENY MOTORKÁŘKY.

*Povinné pole

1. Kolik je Vám let? *

- 15 - 17
- 18 - 20
- 21 - 23
- 24 - 30
- 31 - 40
- 41 - 50
- 51 a více

2. Jaká je Vaše tělesná výška? *

- méně než 150 cm
- 151 - 160 cm
- 161 - 170 cm
- 171 - 180 cm
- 181 - 190 cm
- 191 cm a více

Zdroj: [https://docs.google.com/forms/d/1L_WX8nn1W3CYw8wgE0HUB7X7IQeIR6JlkaZ5Tp-IXQo/view/form]

Snažila jsem se pokládat otázky jednoduše a srozumitelně, aby je účastnice průzkumu snadno pochopily. Otázky byly zvoleny takovým způsobem, aby výsledná data poskytla zajímavé výstupy. Seznam otázek uvádím níže.

Dotazník obsahuje 17 otázek:

- 1) *Kolik je Vám let?*
- 2) *Jaká je Vaše tělesná výška?*
- 3) *Nejvyšší udělená skupina řidičského oprávnění (ŘO) na motocykl?*
- 4) *Typ Vašeho současného motocyklu?*
- 5) *Zdvihový objem motoru Vašeho současného (nejpoužívanějšího) motocyklu?*
- 6) *Počet motocyklů, které jste doposud vlastnila?*
- 7) *V kolika letech jste začala jezdit (ve smyslu řídit) na motocyklu?*
- 8) *Jak dlouho jezdíte aktivně na motocyklu?*
- 9) *Kolik přibližně kilometrů najedete na motocyklu ročně?*
- 10) *Kolik přibližně kilometrů jste najezdila na motocyklu (příp. motocyklech) celkem?*
- 11) *Jaký druh ochranných prvků (motocyklového oblečení) nejvíce používáte?*
- 12) *Jaké používáte ochranné prvky (motocyklové oblečení)?*
- 13) *Ocenila byste při výběru motocyklu více velikostí motocyklu stejného typu?*
- 14) *Naučily Vás cvičné jízdy v autoškole dostatečně zvládnout řízení a ovládání motocyklu?*
- 15) *Absolvovala jste nějakou nadstandardní výuku jízdy na motocyklu v motoškole?*
- 16) *V případě, že jste odpověděla na předchozí otázku č. 15 „ano“, jak výuku v motoškole hodnotíte z hlediska zdokonalení v jízdě na Vašem motocyklu?*
- 17) *A na závěr Vaše názory či připomínky (např. k motoškole nebo k jiné otázce) můžete napsat zde. Děkuji Vám za přispění do méj diplomové práce na téma „Žena jako řidič motocyklu“.*

Na závěr dotazníku jsem pokládala otázku na názor účastnic, ve které měly možnost se vyjádřit ke kterékoliv otázce. Výběr zajímavých odpovědí příkládám v příloze č. 2.

Sběr dat probíhal v období 29. května 2014 – 31. ledna 2015.

6) ZPRACOVÁNÍ A VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

Tato kapitola se bude věnovat zpracování a vyhodnocení průzkumu. Výpočty, tabulky a grafy jsem zpracovala v PC programu Microsoft Excel. V první podkapitole uvedu zpracování jednotlivých otázek přehlednými tabulkami a grafy. Podkapitola druhá obsahuje několik analýz závislostí dvojic vybraných otázek.

6.1 Analýza jednotlivých otázek

1) Kolik je Vám let?

Na tuto otázku odpovídaly ženy od věku 15 let, což je nejnižší hranice k získání ŘO na motocykl (přehled věků, od kterých je možné získat jednotlivé skupiny ŘO uvádí tab. 3. 1 v předchozím textu). Věkové skupiny jsem sestavila s přihlédnutím k věku, od kterého je možné získat jednotlivé skupiny ŘO na motocykl.

Rozdělení věkových skupin, příslušné počty řidiček a procentuální vyjádření uvádí tab. 6. 1. Pro zajímavost uvádím, že průměrný věk žen v ČR byl v roce 2013 42,9 let. [28]

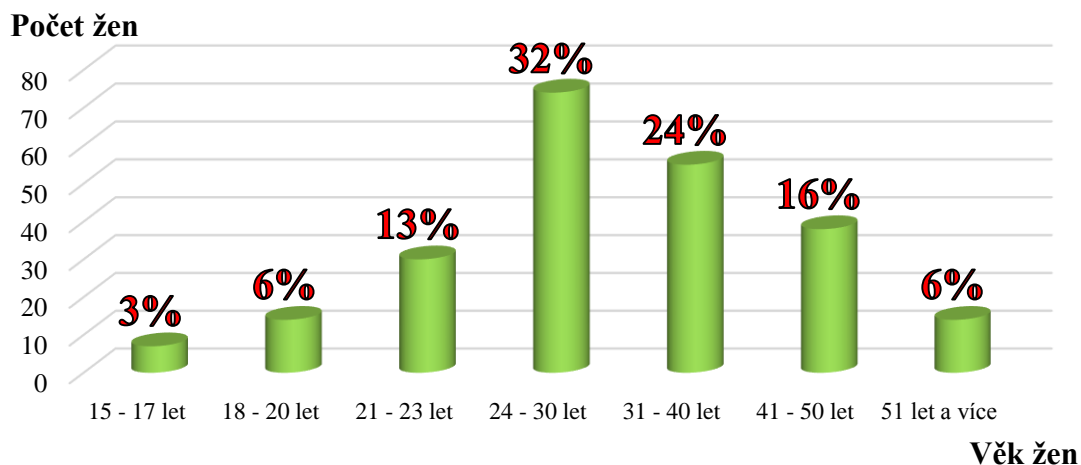
Tab. 6. 1: Počet řidiček dle věkových skupin

Věk [rok]	15 – 17	18 – 20	21 – 23	24 – 30	31 – 40	41 – 50	51 a více
Počet řidiček motocyklů	7	14	30	74	55	38	14
Procentuální vyjádření	3%	6%	13%	32%	24%	16%	6%

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Grafické znázornění počtů řidiček dle věkových skupin je patrné z grafu 6. 1. Z výzkumu vyplývá, že nejpočetnější skupinou se stala věková rozmezí 24 – 30 let. Toto věkové rozmezí uvedlo celkem 74 žen, což z celkového počtu vyjadřuje 32%. Nejméně žen se nachází ve skupině 15 – 17 let, celkem 3%. Z grafu je zřejmé, že se starší ženy nad 51 let nebojí usednout za říditka jednostopých vozidel, oproti tomu mladé ženy se do řízení motocyklů příliš nehrnou.

Graf 6. 1: Grafické znázornění počtů řidiček dle věkových skupin



Zdroj: [Průzkum autorky DP]

2) Jaká je Vaše tělesná výška?

Češi jsou třetím nejvyšším národem světa. Na prvním místě jsou Nizozemci a na místě druhém Dánové. V průběhu 19. století měly české ženy průměrnou výšku 156 cm. V současné době ženy měří v průměru 167 cm. Zajímavostí je, že výška Amerických občanů stagnuje a vzrůst Evropanů se stále zvyšuje. Tělesná výška je ovlivňována ze sedmdesáti procent geneticky a zbylých třicet procent ovlivňují socioekonomické faktory a pestrá strava. [27]

Průměrná výška žen v ČR se průzkumem potvrdila. Nejvíce žen zadalo do dotazníku rozmezí 161 – 170 cm, celkem 115 žen, což je téměř polovina dotázaných (50%). Všechny zjištěné hodnoty počtů řidiček a procentuální vyjádření dle výškových skupin je patrné z tab. 6. 2.

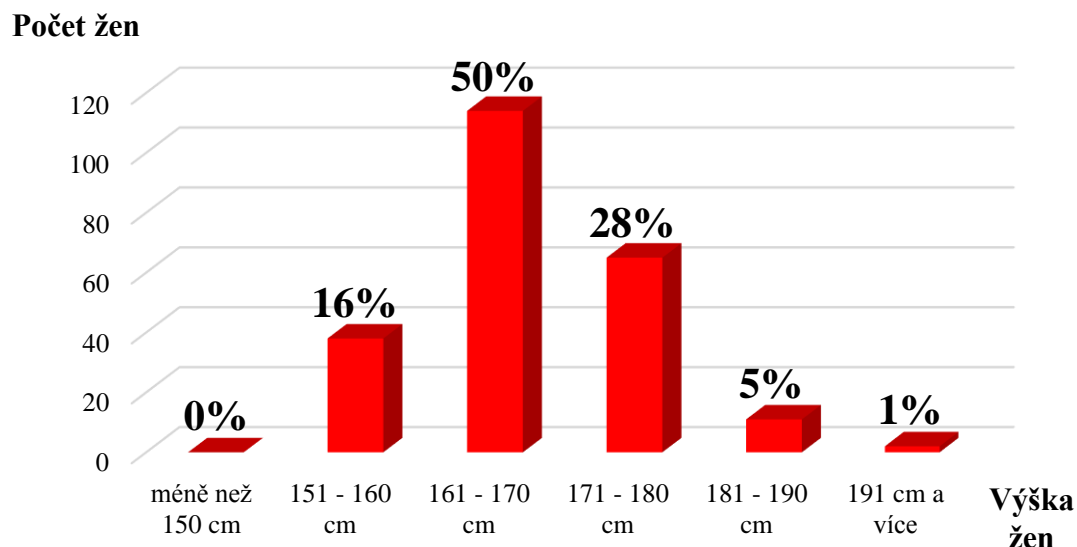
Tab. 6. 2: Počet řidiček dle výškových skupin

Výška [cm]	méně než 150	151 – 160	161 – 170	171 – 180	181 – 190	191 a více
Počet řidiček motocyklů	0	38	115	66	11	2
Procentuální vyjádření	0%	16%	50%	28%	5%	1%

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Rozložení výškových skupin je obdobné jako u věkových skupin. Zajímavé je, že žádná žena neuvedla výšku pod 150 cm. Oproti tomu vyšší ženy se našly dvě, což je 1 % z celkového počtu dotázaných. Druhá nejpočetnější výšková skupina se svými 28% je 171 – 180 cm. Grafické znázornění počtů řidiček dle výškových skupin uvádí graf 6. 2.

Graf 6. 2: Grafické znázornění počtů řidiček dle výškových skupin



Zdroj: [Průzkum autorky DP]

3) Nejvyšší udělená skupina řidičského oprávnění (ŘO) na motocykl?

V předchozím textu jsem rozebírala problematiku současných ŘO. Odpovědi znázorňuji v tab. 6. 3. Získané skupiny ŘO jsou odlišné od současné legislativy. Před 19. lednem 2013 bylo možné získat skupinu A s příslušnými podskupinami AM, A1, Ao a A. Podskupiny ŘO jsou od 19. ledna 2013 zrušeny a nahrazeny pouze skupinami AM, A1, A2 a A. Taktéž se místo podskupiny Ao (A s omezením) objevila nová skupina A2. [29]

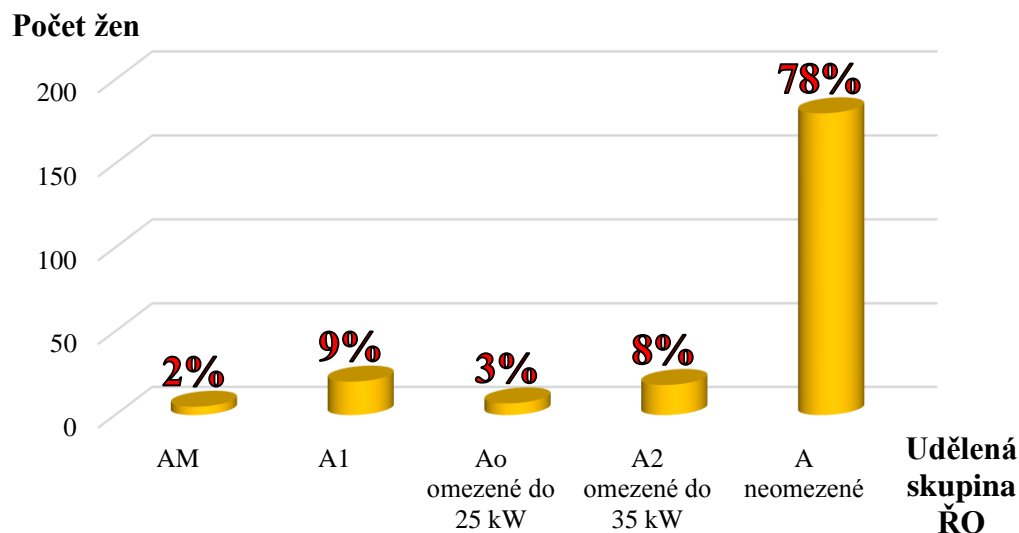
Tab. 6. 3: Počet řidiček dle udělených skupin ŘO na motocykl

Udělená skupina ŘO	AM	A1	Ao	A2	A
Počet řidiček motocyklů	5	20	7	19	181
Procentuální vyjádření	2%	9%	3%	8%	78%

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Grafické znázornění počtů řidiček dle udělených skupin ŘO uvádím v grafu 6. 3. Z celkového počtu dotázaných řidiček jich 181 uvedlo, že vlastní skupinu A (ŘO na motocykl bez omezení). Tedy 78% účastnic výzkumu může řídit jakýkoliv motocykl je jim sympatický. Všechny ostatní skupiny ŘO jsou poměrně vyrovnané.

Graf 6. 3: Grafické znázornění počtů řidiček dle ŘO na motocykl



Zdroj: [Průzkum autorky DP]

4) Typ Vašeho současného motocyklu?

Rozdělení motocyklů dle způsobu využití a vzhledu s počty (včetně procentuálního vyjádření) zjištěných řidiček uvádím v přehledné tab. 6. 4.

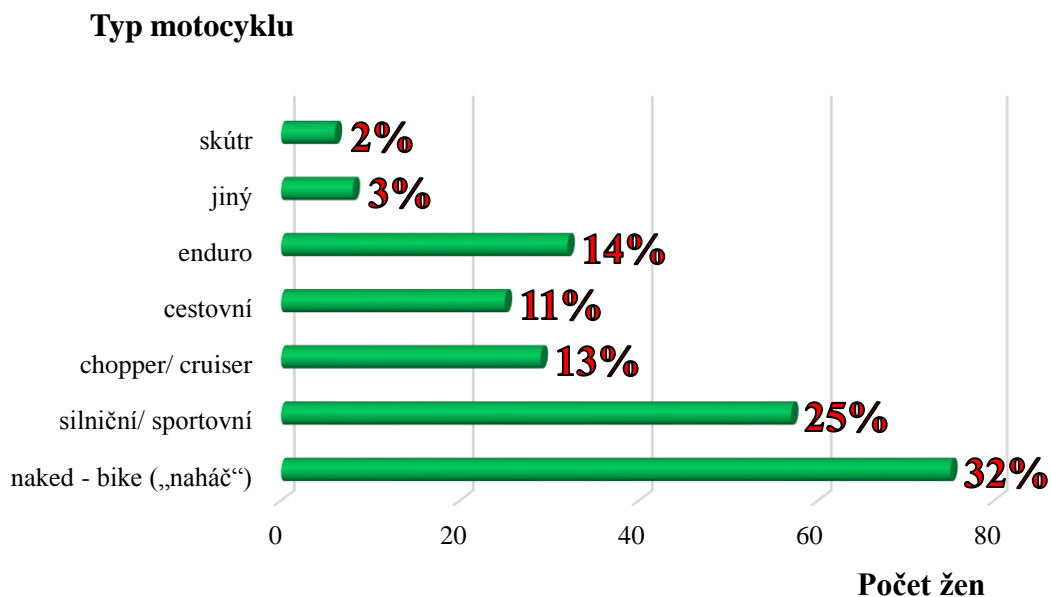
Tab. 6. 4: Počet řidiček dle typu vlastněného motocyklu

Typ motocyklu	skútr	jiný	enduro	cestovní	chopper/ cruiser	silniční/ sportovní	naked- bike („naháč“)
Počet řidiček motocyklů	6	8	32	25	29	57	75
Procentuální vyjádření	2%	3%	14%	11%	13%	25%	32%

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Grafické znázornění počtů řidiček dle typu vlastněného motocyklu je patrné z grafu 6. 4. Nejvíce žen z průzkumu vlastní typ motocyklu naked-bike, lidově nazývaného „naháč“. Tuto nejpočetnější skupinu tvoří 75 řidiček, tedy 32% z celkového počtu dotázaných. Nejmenší zájem mezi dotázanými je o skútry.

Graf 6. 4: Grafické znázornění počtů řidiček dle typu vlastněného motocyklu



Zdroj: [Průzkum autorky DP]

5) Zdvihový objem motoru Vašeho současného (nejpoužívanějšího) motocyklu?

Zdvihové objemy motoru jsem uspořádala do skupin, které jsou zobrazeny v tab. 6. 5. V tabulce se též nachází zjištěné počty řidiček s procentuálním vyjádřením.

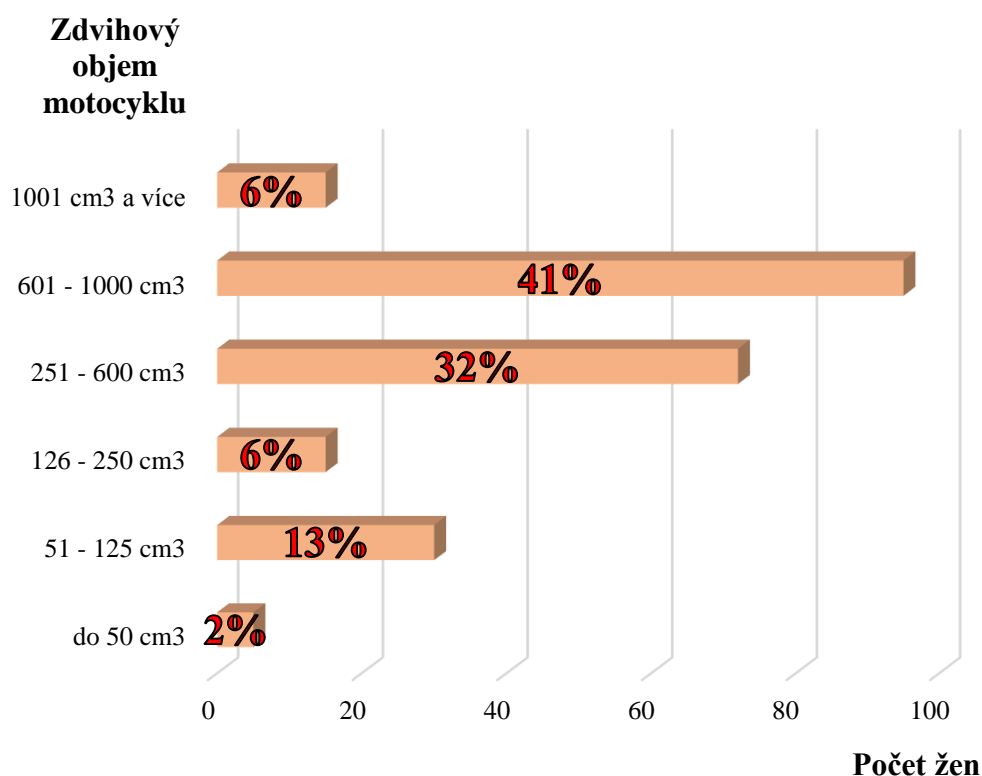
Tab. 6. 5: Počet řidiček dle zdvihového objemu vlastněného motocyklu

Zdvihový objem motocyklu [cm ³]	do 50	51 – 125	126 – 250	251 – 600	601 – 1000	1001 a více
Počet řidiček motocyklů	5	30	15	72	95	15
Procentuální vyjádření	2%	13%	6%	32%	41%	6%

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Grafické znázornění počtů řidiček je uvedeno v grafu 6. 5. Největší počet dotázaných řidiček se nachází ve skupině 601 – 1000 cm³. Celkem 95 žen, což je 41% z celkového počtu respondentek. Druhou nejoblíbenější skupinou motocyklů je skupina 251 – 600 cm³. V té se nachází 32% žen z celkového počtu, tedy 72 dotázaných řidiček. Nejméně používaná je skupina motocyklů do 50 cm³. Pouze 5 žen odpovědělo, že využívá maloobjemový motocykl.

Graf 6. 5: Grafické znázornění počtů řidiček dle zdvihového objemu vlastněného motocyklu



Zdroj: [Průzkum autorky DP]

6) Počet motocyklů, které jste doposud vlastnila?

Počet motocyklů jsem do dotazníku uvedla od jednoho vlastněného po pět a více. Předpoklad, že ženy nevlastnily v minulosti víc jak 5 motocyklů se poměrně potvrdil. Nejmenší skupinou se stala 5 a více vlastněných motocyklů s 6% respondentek. Oproti tomu nejčastěji řidičky vlastnily pouze jeden motocykl a to celkem 78 řidiček, což je 34% z celkového počtu dotázaných. Přehledný počet a procentuální vyjádření řidiček dle počtu vlastněných motocyklů uvádím v tab. 6. 6.

Tab. 6. 6: Počet řidiček dle počtu vlastněných motocyklů

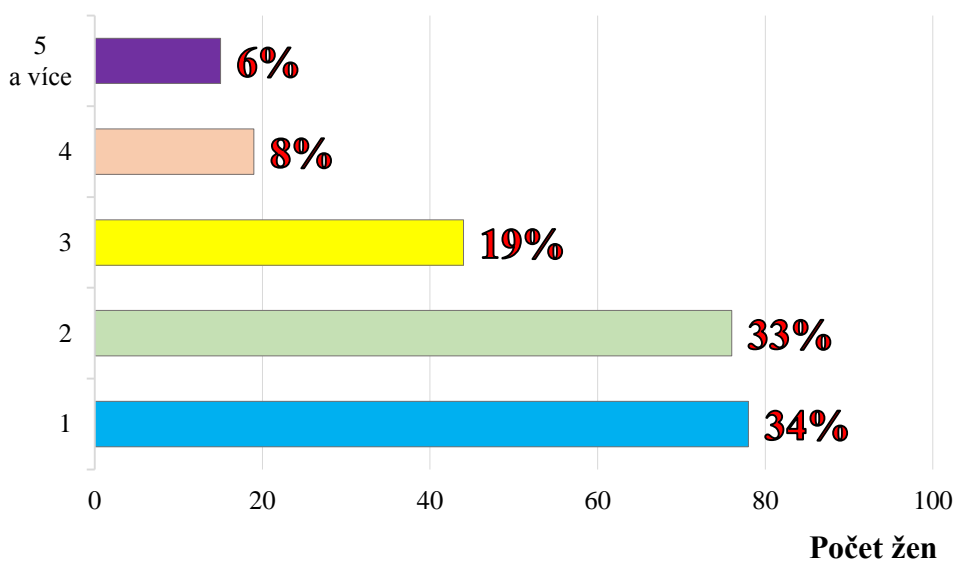
Počet vlastněných motocyklů	1	2	3	4	5 a více
Počet řidiček motocyklů	78	76	44	19	15
Procentuální vyjádření	34%	33%	19%	8%	6%

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

S počtem vlastněných motocyklů počet žen klesá. Grafické znázornění počtů řidiček dle počtu vlastněných motocyklů je patrné z grafu 6. 6.

Graf 6. 6: Grafické znázornění počtů řidiček dle počtu vlastněných motocyklů

Počet dosud vlastněných motocyklů



Zdroj: [Průzkum autorky DP]

7) V kolika letech jste začala jezdit (ve smyslu řídit) na motocyklu?

S otázkou, kdy ženy začínají jezdit, se z 29% shodly na tom, že v 21 – 30 letech. Nejmenší skupinou dotázaných je skupina 51 let a více. Pouze tři ženy uvedly počátek motocyklistické kariéry nad 51 let. Zbývá podotknout, že žen nad 51 let se průzkumu zúčastnilo celkem 14. Přehledné počty řidiček s procentuálním vyjádřením začátku ježdění uvádím v tab. 6. 7.

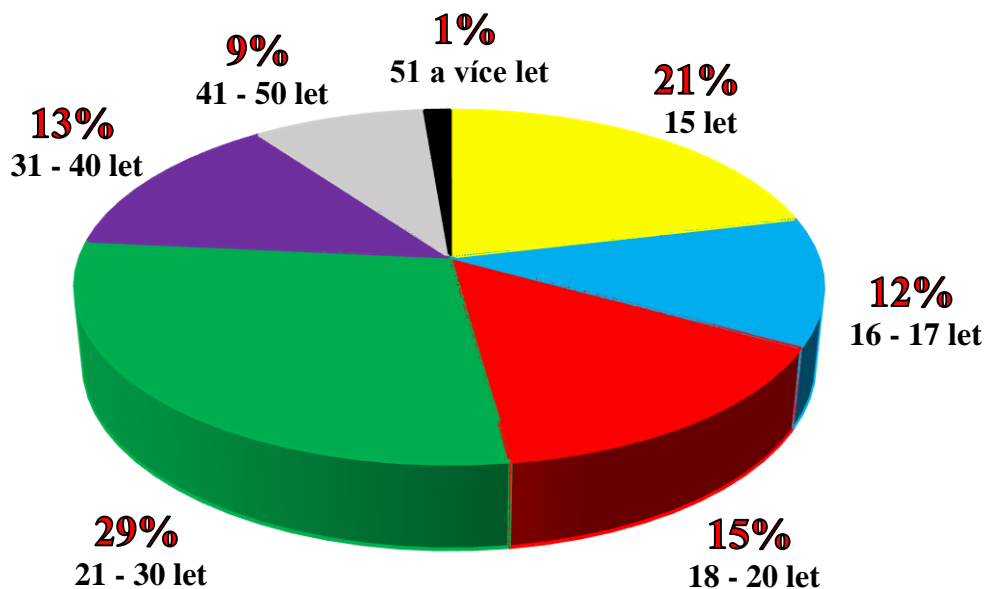
Tab. 6. 7: Počet řidiček dle věku, kdy začaly aktivně jezdit

Začátek řízení motocyklu [rok]	15	16 – 17	18 – 20	21 – 30	31 – 40	41 – 50	51 a více
Počet řidiček motocyklů	49	27	34	67	32	20	3
Procentuální vyjádření	21%	12%	15%	29%	13%	9%	1%

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Grafické znázornění řidiček dle věku, kdy začaly jezdit, je patrné z grafu 6. 7. Zajímavé je, že druhou nejpočetnější skupinou se stal věk 15 let. Celkem 21% respondentek uvedlo, že začaly jezdit v nejnižším možném věku, kdy mohou získat ŘO na motocykl.

Graf 6. 7: Grafické znázornění počtů řidiček dle věku, kdy začaly aktivně jezdit



Zdroj: [Průzkum autorky DP]

8) Jak dlouho jezdíte aktivně na motocyklu?

„Aktivně jezdit“ v mém dotazníku znamená řídit motocykl. Do svého průzkumu jsem zahrnovala pouze řidičky, které přímo motocykl řídí. Spolujezdkyně, které začínají jezdit jako tzv. „batůžek“ (spolujezdec), jsem do průzkumu nezařazovala. Počty řidiček dle délky aktivního ježdění s procentuálním vyjádřením uvádím v tab. 6. 8.

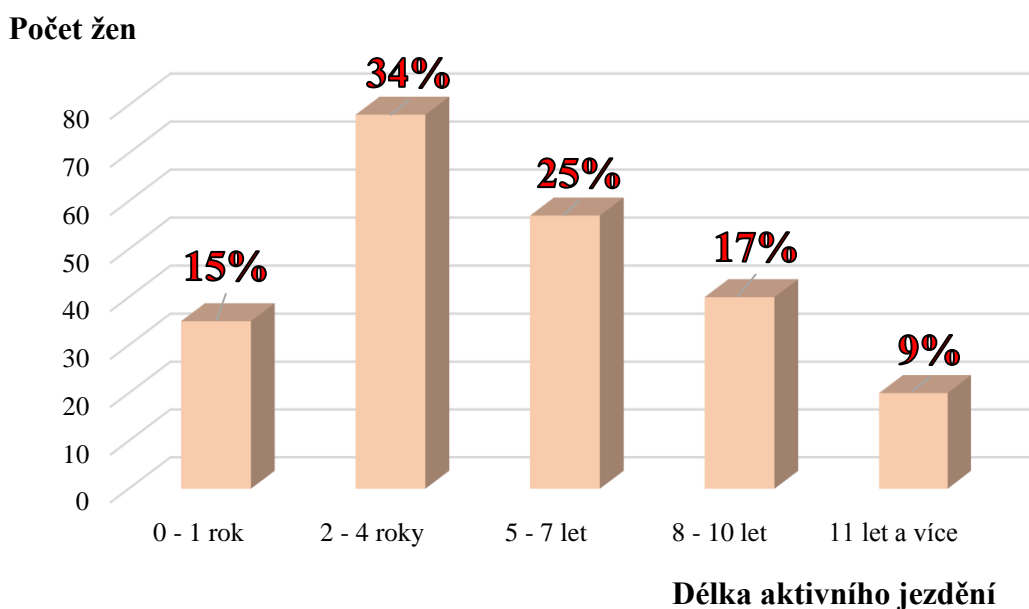
Tab. 6. 8: Počet řidiček dle délky aktivního ježdění

Délka aktivního ježdění [rok]	0 – 1	2 – 4	5 – 7	8 – 10	11 a více
Počet řidiček motocyklů	36	79	57	40	20
Procentuální vyjádření	15%	34%	25%	17%	9%

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Z grafického znázornění v grafu 6. 8 je patrné, že největší počet dotázaných žen patří do skupiny 2 – 4 roky. V tomto rozmezí aktivně jezdí celkem 79 žen, což je 34% z celkového počtu respondentek. Nejméně řidiček jezdí na motocyklu 11 let a více, celkem 20 (9% z celkového počtu).

Graf 6. 8: Grafické znázornění počtů řidiček dle délky aktivního ježdění



Zdroj: [Průzkum autorky DP]

9) Kolik přibližně kilometrů najedete na motocyklu ročně?

V našich klimatických podmínkách je využitelnost motocyklů obvykle od jara do podzimu (průměrně od května do září). Průměrná teplota za posledních deset let byla v květnu 12,6 °C a v září 13,0 °C. Za tuto dobu mohou motorkářky najezdit různé množství kilometrů, což ovlivňují různé faktory, např. počasí či volný čas. Počet respondentek u jednotlivých skupin je poměrně vyrovnaný. Množství najetých km řidičkami v ročním intervalu uvádím v tab. 6. 9. [47]

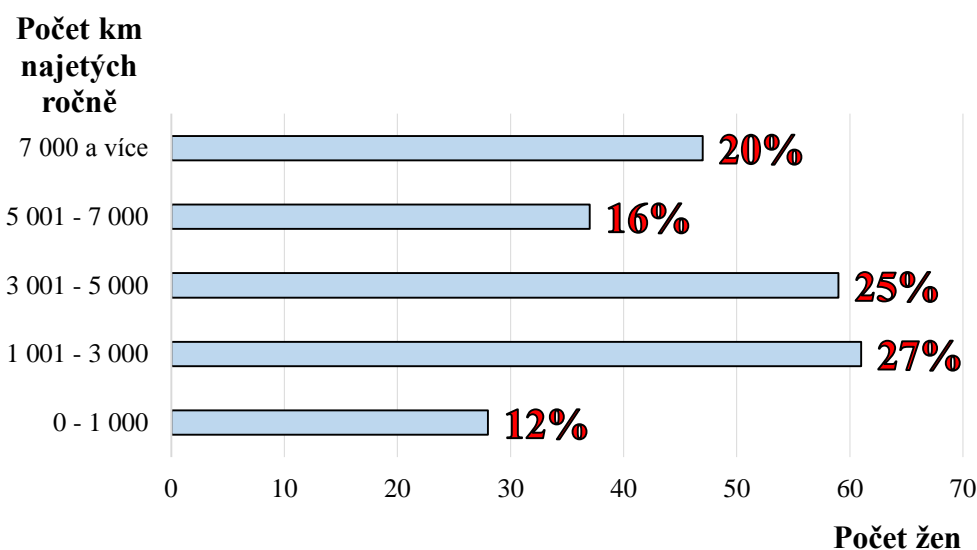
Tab. 6. 9: Počet řidiček dle počtu najetých kilometrů ročně

Najeté vzdálenost ročně [km]	0 – 1 000	1 001 – 3 000	3 001 – 5 000	5 001 – 7 000	7 001 a více
Počet řidiček motocyklů	28	61	59	37	47
Procentuální vyjádření	12%	27%	25%	16%	20%

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Grafické znázornění počtů řidiček dle najetých kilometrů ročně je uvedeno v grafu 6. 9. Z dotázaných řidiček nejvíce vyplnilo odpověď 1 001 – 3 000 km za sezónu, tedy 61 dotázaných žen (27%). Nejméně jezdí řidičky do 1 000 km ročně, celkem 28 žen (12%). Je překvapivé, že jedna pětina respondentek najede ročně 7 001 km a více.

Graf 6. 9: Grafické znázornění počtů řidiček dle najetých kilometrů ročně



Zdroj: [Průzkum autorky DP]

10) Kolik přibližně kilometrů jste najezdila na motocyklu (příp. motocyklech) celkem?

„Najetých kilometrů celkem“ znamená v tomto průzkumu od prvního usednutí řidičky za řídítka motocyklu až po začátek vyplňování dotazníku pro tuto diplomovou práci. Získaná data jsem přehledně sepsala do tab. 6. 10., ve které je počet řidiček dle počtu celkově najetých km.

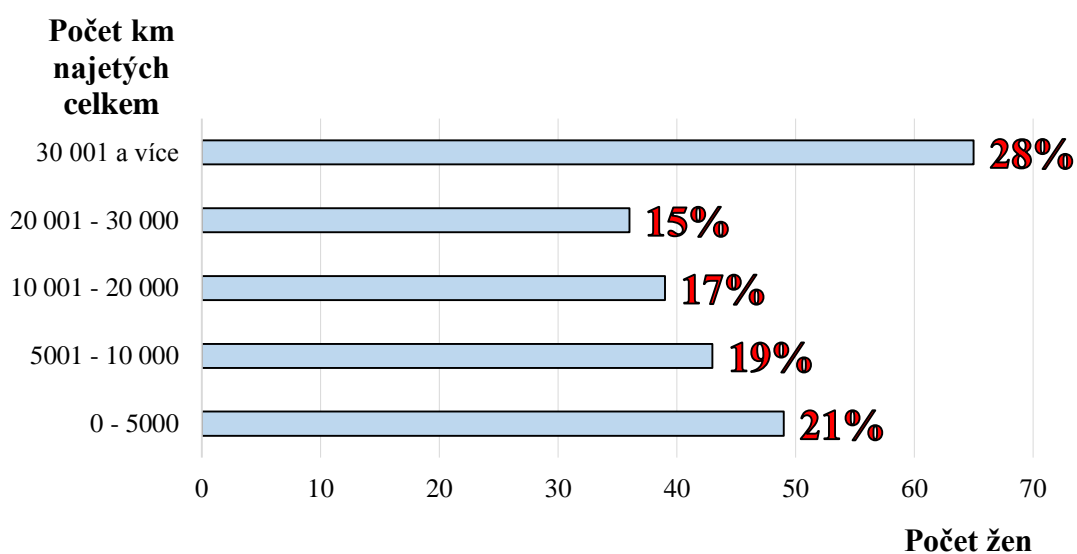
Tab. 6. 10: Počet řidiček dle počtu celkově najetých kilometrů

Najetá vzdálenost celkem [km]	0 – 5000	5001 – 10 000	10 001 – 20 000	20 001 – 30 000	30 001 a více
Počet řidiček motocyklů	49	43	39	36	65
Procentuální vyjádření	21%	19%	17%	15%	28%

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Nejpočetnější skupinou celkově najetých km v této otázce se stala skupina 30 001 km a více, což je celkem 28% a tedy 65 řidiček. Ostatní celkově najeté kilometry jsou téměř vyrovnané, avšak nejméně ženy najezdily 20 001 – 30 000 km, celkově 15% z nich, tedy 36 dotázaných řidiček. Grafické znázornění počtů řidiček dle počtu celkově najetých km uvádím v grafu 6. 10.

Graf 6. 10: Grafické znázornění počtů řidiček dle počtu celkově najetých kilometrů



Zdroj: [Průzkum autorky DP]

11) Jaký druh ochranných prvků (motocyklového oblečení) nejvíce používáte?

Druhem ochranných prvků se v mém průzkumu rozumí materiál, který byl pro jejich výrobu použit. Zvolila jsem rozdělení na kožené, kožené i textilní a textilní. Samozřejmě jsem do odpovědí zařadila i variantu žádné ochranné prvky. Výsledky této otázky vyšly velice vyrovnaně. Počet řidiček dle druhu použitých ochranných prvků je uveden v tab. 6. 11.

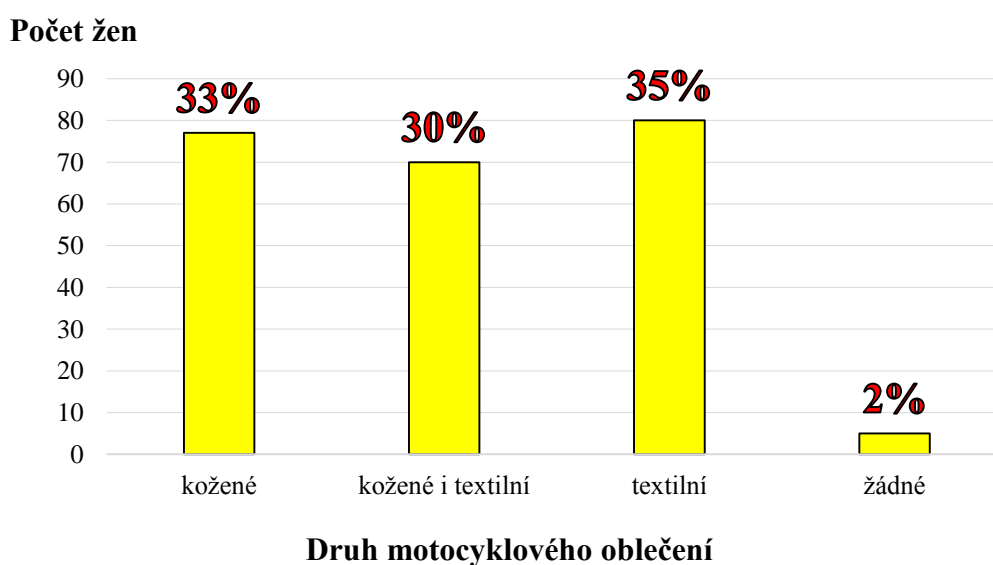
Tab. 6. 11: Počet řidiček dle druhu použitých ochranných prvků

Druh ochranných prvků	kožené	kožené i textilní	textilní	žádné
Počet řidiček motocyklů	77	70	80	5
Procentuální vyjádření	33%	30%	35%	2%

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Jak je zřejmé z grafu 6. 11, je počet řidiček využívajících různý druh ochranných prvků velice vyrovnaný. Kožené i textilní nosí celkem 30% dotázaných řidiček motocyklů, což je nejméně, pokud tedy nějaké ochranné prvky nosí. Textilní oblečení využívá největší procento dotázaných žen (35% řidiček). Nejméně žen, celkem 2% dotázaných, nepoužívá žádné motocyklové ochranné prvky (tedy pouze přilbu).

Graf 6. 11: Grafické znázornění počtů řidiček dle druhu použitých ochranných prvků



Zdroj: [Průzkum autorky DP]

12) Jaké používáte ochranné prvky (motocyklové oblečení)?

Mezi ochranné prvky je zařazena kombinéza, bunda, kalhoty, boty a rukavice. Samozřejmě je užití přilby, která je v ČR povinná dle zákona o silničním provozu, jak jsem již psala v dřívějším textu. Různé kombinace používaných ochranných prvků jsem vypsala do tab. 6. 12 spolu s počty řidiček, které danou kombinaci ochranných prvků používají.

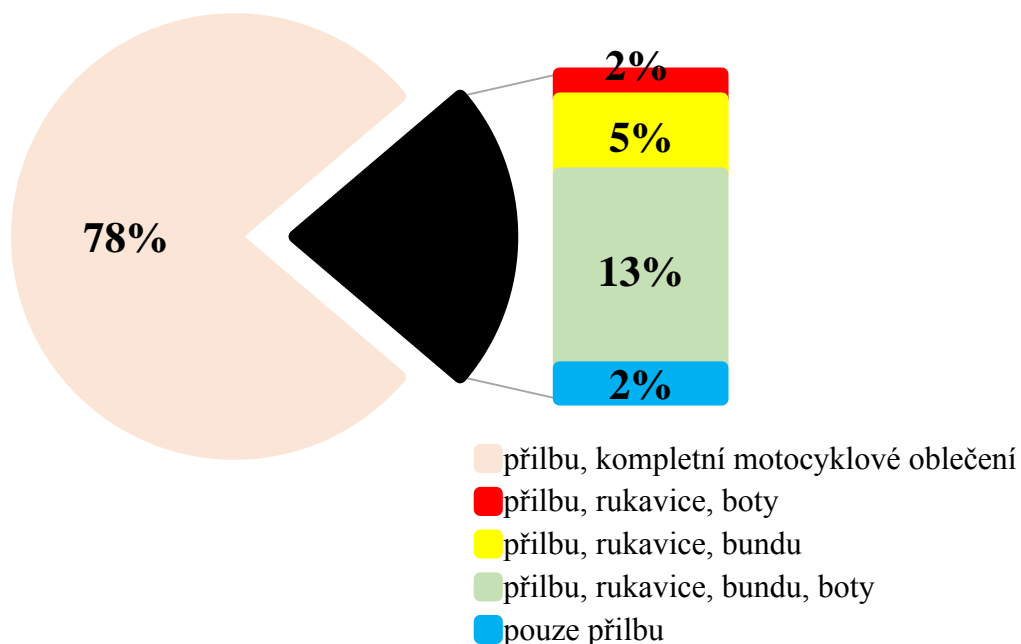
Tab. 6. 12: Počet řidiček dle používaných ochranných prvků

Ochranné prvky	přilbu, kompletní motocyklové oblečení	přilbu, rukavice, boty	přilbu, rukavice, bundu	přilbu, rukavice, bundu, boty	pouze přilbu
Počet řidiček motocyklů	180	4	12	31	5
Procentuální vyjádření	78%	2%	5%	13%	2%

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Největší počet řidiček využívajících ochranné prvky se nachází ve skupině přilba a kompletní motocyklové oblečení. Tuto skupinu uvedlo celkem 180 respondentek, tedy 78% žen z celkového počtu dotázaných. Z toho vyplývá, že ženy jsou rozumné a myslí na ochranu svého zdraví. Zbýlý počet řidiček využívá jen nějakou část z kompletního motocyklového oblečení či vůbec žádné (tedy pouze přilbu). Nejméně žen využívá přilbu, rukavice a boty. Tuto skutečnost uvedly pouze 4 řidičky. Velice málo žen používá pouze přilbu, celkem 5 a tedy 2% z celkového počtu. Zbývá poznamenat, že z této skupiny využívající pouze přilbu jsou dvě řidičky vlastníci ŘO skupiny A, a tedy velkoobjemový motocykl. V ostatních případech řidičky nejvíce nosí při jízdě na motocyklu přilbu, rukavice, bundu a boty. Celkem 31 žen a tedy 13% z celkového počtu. V grafu 6. 12 přehledně uvádím procentuální rozložení počtů řidiček dle používaných ochranných prvků.

Graf 6. 12: Grafické znázornění počtů řidiček dle používaných ochranných prvků



Zdroj: [Průzkum autorky DP]

13) Ocenila byste při výběru motocyklu více velikostí motocyklu stejného typu?

Smyslem této otázky bylo zjistit, zda by ženy měly zájem o více velikostí motocyklu (analogie výběru velikostí jako např. oblečení). Otázka nepředpokládá možnou realizaci této skutečnosti, pouze se snaží zjistit názor respondentek. Jak jsem již zmiňovala v předchozím textu, ženy jsou ve většině případů menšího vzrůstu a mnohdy nedosáhnou na zem či s motocyklem manipulují obtížně, protože je moc těžký. V tab. 6. 13 uvádím názory na velikosti motocyklů s počty kladných i záporných odpovědí. Z celkového počtu respondentek jich 156 odpovědělo, že by si rády vybraly velikost svého jednostopého vozidla. Oproti tomu 76 s takovou možností vůbec nesouhlasí a nelíbí se jim, že by si mohly vybrat.

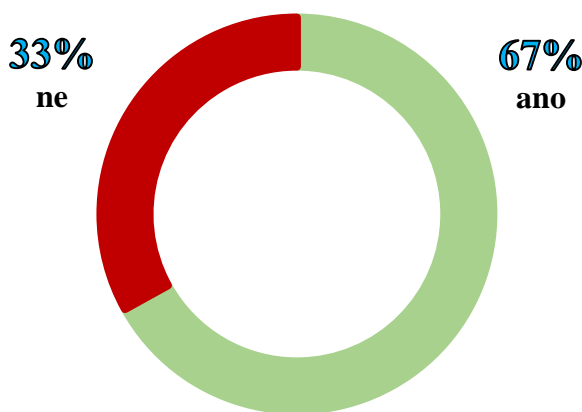
Tab. 6. 13: Počet řidiček dle názoru na velikosti motocyklu

Více velikostí motocyklu	Počet řidiček motocyklů	Procentuální vyjádření
ANO	156	67%
NE	76	33%

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Grafické znázornění počtů řidičů dle názoru na velikosti motocyklu je patrné z grafu 6. 13. Převyšuje názor, že by se měly vyrábět různé velikosti motocyklů. Uvítalo by to 67% dotázaných řidičů.

Graf 6. 13: Grafické znázornění počtů řidičů dle názoru na velikosti motocyklu



Zdroj: [Průzkum autorky DP]

14) Naučily Vás cvičné jízdy v autoškole dostatečně zvládnout řízení a ovládání motocyklu?

Podmínky získání ŘO na motocykl již byly popsány v předchozím textu. Budoucí řidič musí absolvovat výuku a praktický výcvik v autoškole. Teorie mnohdy bývá jiná než praxe. Teoreticky mají autoškoly naučit a připravit budoucí řidiče na silniční provoz, kterému budou řidiči sami čelit. Prakticky je výuka ovšem velice rozdílná. Výběr autoškoly není jednoduchý. Přispívá k tomu fakt, že autoškol je více, než je potřeba. Jejich počet není regulován státem. Na založení autoškoly nejsou kladeny moc vysoké zákonné požadavky a poměrně snadno si ji může založit kdokoliv. Vysoký počet autoškol znamená různé ceny školného a zejména rozdílnou kvalitu výuky a výcviku. Cena je pro uchazeče poměrně často jediným kritériem výběru autoškoly, což není správné. Je důležité věnovat pozornost kvalitě výuky a výcviku, což se ovšem nepozná snadno. Dobrým ukazatelem může být např. počet a stáří motocyklů, které autoškola vlastní či vybavenost vlastních učeben (pokud nějaké vůbec má). Kvalita výuky ve shodě se zákonem se zjišťuje na základě kontrol autoškol. Zajímavostí zůstává, že pokud autoškola nenaučí žáka teoretické znalosti a praktické ovládání motocyklu v zákonem požadovaném rozsahu, může být udělený ŘP kdykoli držiteli odejmut. [33]

Tato otázka odráží skutečnost, že většina řidiček není spokojená s kvalitou praktického výcviku v autoškole. Spokojených řidiček s výukou samotných jízd v autoškole bylo pouze 56 žen. Zbýlých 176 řidiček uvedlo nespokojenost s výukou v autoškole. V tab. 6. 14 uvádím počty řidiček dle spokojenosti s výukou v autoškole.

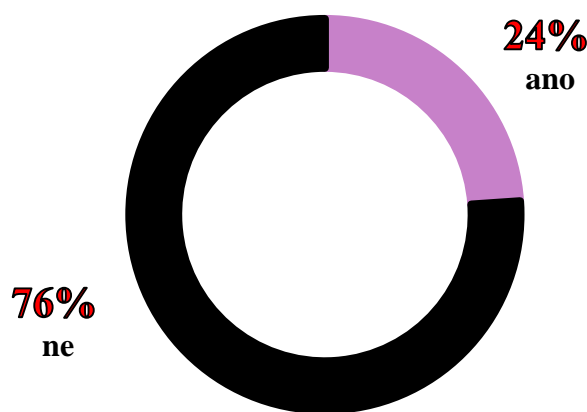
Tab. 6. 14: Počet řidiček dle spokojenosti s výukou v autoškole

<i>Spokojenost s autoškolou</i>	<i>Počet řidiček motocyklů</i>	<i>Procentuální vyjádření</i>
ANO	56	24%
NE	176	76%

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Z grafu 6. 14 je patrné, že většina žen není spokojena s výukou praktických jízd v autoškole. Celkem 76% dotázaných žen se takto vyjádřilo k této otázce. Téměř jedna čtvrtina respondentek je spokojena s výukou v autoškole, 24% z celkového počtu.

Graf 6. 14: Grafické znázornění počtů řidiček dle spokojenosti s výukou v autoškole



Zdroj: [Průzkum autorky DP]

15) Absolvovala jste nějakou nadstandartní výuku jízdy na motocyklu v motoškole?

Motoškola je doplňková výuka pro každého nejen začínajícího motocyklistu i motocyklistku. Motoškola není povinná jako autoškola, avšak je dobré se takové výuky zúčastnit a zdokonalit se v jízdě na motocyklu. Zkušení jezdci si v mnoha případech myslí, že všechno umí a nepotřebují se zdokonalovat. Opak je pravdou, celý život

se člověk učí a nikdy nedosáhne stoprocentních znalostí. Motoškol je v ČR celá řada. Mezi nejznámější motoškoly v ČR patří:

- Motoškola Sršeň
- Bezpečně na motorce s Mírou Lisým

Každá motoškola se zaměřuje na výuku trochu jiným způsobem. V autošcole je vše přesně dáno a musí být dodržováno dle zákona. V motošcole si každý instruktor může přizpůsobit výuku podle potřeb jeho samotného a zájemců o výuku. V následujícím textu bude popsán Základní kurz v Motošcole Sršeň, jehož jsem se sama zúčastnila.

Výuka v motošcole Sršeň probíhá formou praktického cvičení nejen v provozu, ale i na zkušebním místě (parkoviště, letiště a apod.). Podmínkou účasti je vlastní motocykl se zdvihovým objemem minimálně 125 cm³ a vhodné motocyklistické ochranné oblečení. Výcvik je rozdělen do tří částí. První a druhá část probíhá na uzavřeném letišti, v třetí části se účastníci kurzu školí při jízdě v běžném provozu. V první části se dozvíte to nejdůležitější z teorie údržby motocyklu a zásady bezpečné jízdy. Např. správné nahuštění pneumatik, údržba brzd (čištění, pravidelná výměna brzdové kapaliny a brzdových destiček), správný posez na motocyklu či jak správně projet zatáčku a mnoho dalších informací. V druhé části instruktor řádně vysvětlí a ukáže, jak jezdit pomalý slalom mezi výstražnými kužely a krizové brzdění. Třetí část účastníci absolvují v běžném provozu. Instruktor jede vždy v čele a za ním tři účastníci kurzu. Hlavní myšlenka této části kurzu je naučit absolventa, že jede tam, kam se dívá. Současně přitom instruktor sleduje ve zpětném zrcátku chyby žáka, které jsou následně prokonzultovány při plánovaných zastávkách. [32]

Průzkum dokazuje, že přes tři čtvrtiny dotázaných žen nebyly v motošcole. Podrobné počty účastnic či neúčastnic motoškoly jsou patrné z tab. 6. 15. Celkem tedy 165 řidiček se dosud nezúčastnilo motoškoly a 67 žen motoškolou absolvovalo.

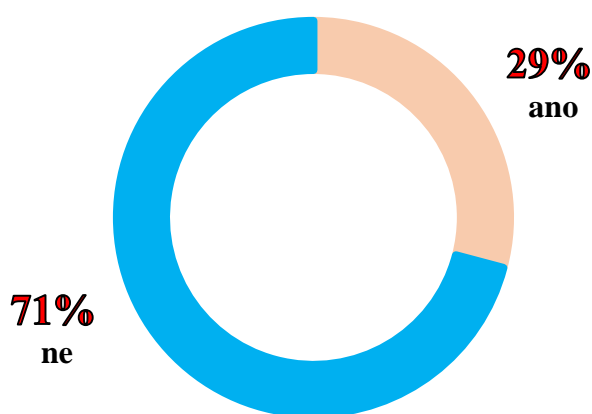
Tab. 6. 15: Počet řidiček dle účasti v motošcole

<i>Účast v motošcole</i>	<i>Počet řidiček motocyklů</i>	<i>Procentuální vyjádření</i>
ANO	67	29%
NE	165	71%

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

V grafu 6. 15 přehledně znázorňují počet řidiček dle účasti v motoškole. Celkem 71% respondentek motoškolu nenavštívilo a zbylých 29% se účastnilo výuky v motoškole. Účast v doplňkové výuce motoškoly může ovlivňovat skutečnost, že výše školného není malá, avšak není to částka, kterou by si člověk nemohl dovolit. Ceny se zároveň s úrovní výuky liší obdobně jako v autoškole.

Graf 6. 15: Grafické znázornění počtů řidiček dle účasti v motoškole



Zdroj: [Průzkum autorky DP]

16) V případě, že jste odpověděla na předchozí otázku č. 15 „ano“, jak výuku v motoškole hodnotíte z hlediska zdokonalení v jízdě na Vašem motocyklu?

V této otázce jsem se snažila zjistit, jestli výuka motoškoly přinesla či nepřinesla účastnicím nějaký užitek. Výsledky vyšly velice pozitivně. Počet řidiček dle hodnocení výuky v motoškole je patrný z tab. 6. 16. Žádná řidička, pokud se účastnila této nadstandardní výuky, nevedla negativní hodnocení. Z 67 žen, které motoškolu absolvovaly, uvedlo 60 kladné hodnocení výuky a 7 hodnocení neutrální.

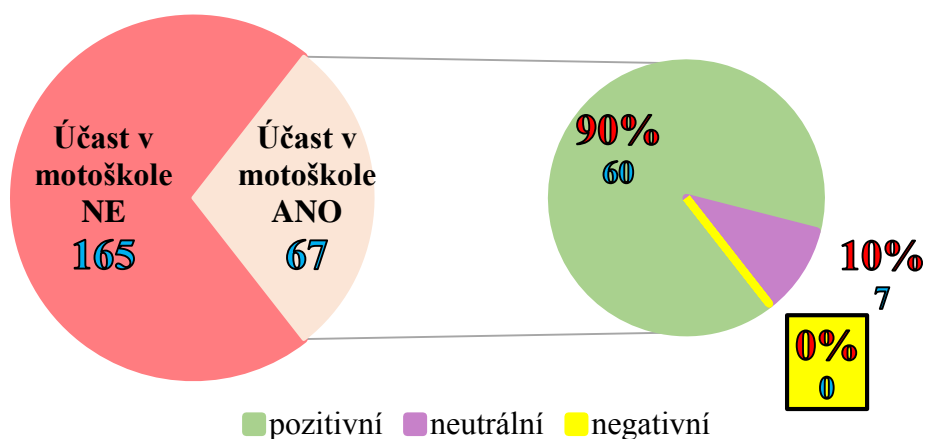
Tab. 6. 16: Počet řidiček dle hodnocení výuky v motoškole

Hodnocení výuky v motoškole	Počet řidiček motocyklů	Procentuální vyjádření
Pozitivní	60	90%
Negativní	0	0%
Neutrální	7	10%
Celkem	67	100%

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Graf 6. 16 znázorňuje počty řidiček dle hodnocení výuky v motoškolě. Pro lepší porozumění se v grafu nachází nejen účastnice motoškoly, ale i řidičky nezúčastněné výuky. Z počtu 67 žen, které absolvovaly motoškolu má 90% pozitivní názor na výuku a 10% názor neutrální. Velice dobře je vidět, že opravdu žádná řidička nehodnotila nadstandartní výuku negativně.

Graf 6. 16: Grafické znázornění počtů řidiček dle hodnocení výuky v motoškolě



Zdroj: [Průzkum autorky DP]

17) A na závěr Vaše názory či připomínky (např. k motoškolě nebo k jiné otázce) můžete napsat zde. Děkuji Vám za přispění do méj diplomové práce na téma „Žena jako řidič motocyklu“.

K této otázce se mi vyjádřilo celkem 47 řidiček. Nejvíce se názory týkaly povinné výuky v autoškolě a doplňkové výuky v motoškolě.

Problematiku autoškol jsem již popsala v textu výše. Nejčastější připomínky k autoškolám se týkaly hlavně rozsahu výuky, sortimentu a stáří motocyklů, technického stavu motocyklů a malého počtu cvičných jízd. Rozsah výuky označily řidičky za nedostatečný, hlavně v ovládní motocyklu při pomalé rychlosti, či cvičné manipulaci s motocyklem na místě. Autoškola údajně naučí pouze předpisy, ovšem na úkor ovládní motocyklu. Dále se ženám nelíbí, že mají v autoškolách velké a těžké stroje, ke kterým se mnohdy přidávají robustní instruktoři na sedadlo spolujezdce. Motocykl se potom chová jinak, než by měl a obtížně se ovládá. V jednom případě se vyskytl negativní komentář ohledně technického stavu motocyklu. Motocykl, jak uvedla jedna z žen,

„chcípál“ a ona pak musela těžký stroj roztlačovat i s instruktorem. Takové věci by se neměly stávat. Ovšem nejčastěji si řidičky stěžovaly na malý počet jízd. Ten je nejspíš velkým problémem většiny autoškol v ČR.

Motoškole jsem se také věnovala v předchozím textu. Důležité je, že žádná z účastnic doplňkové výuky motoškoly neuvedla výuku jako bezpředmětnou. Ženy se ve většině případů shodly na tom, že motoškola je či bude pro ně jednoznačně přínosem. Jedna žena tvrdila, že nejlepší motoškola je získaná formou kamarádů, kteří jsou bezpochyby hodně vyježdění a vědí o čem jízda na motocyklu je. Jiná řidička zastávala názor, že nejlepší motoškola je jízda na autodromu, ta jí dodala jistotu a zkušenosti s ovládním motocyklu. V příloze č. 2 uvádím výběr několika kompletních dotazníků se zajímavými názory.

6.2 Analýza závislosti kvalitativních znaků

Analýzu závislosti kvalitativních znaků jsem řešila pomocí kontingenčních tabulek a χ^2 testu nezávislosti. V případě prokázání závislosti jsem určila sílu závislosti pomocí normalizovaného Pearsonova koeficientu kontingence. Nejprve naznačím obecný postup analýzy a potom přistoupím k řešení závislostí dvojic vybraných otázek. [44]

OBECNÝ POSTUP ANALÝZY:

Zvolím dvě otázky, jejichž závislost mě zajímá. Z odpovědí na ně vytvořím kontingenční tabulku. Odpovědi zpracované v tabulce jsou skutečné četnosti n_{ij} odpovědí a spolu s výpočtem teoretických četností n_{oj} se stávají vstupními daty pro analýzu. Z n_{ij} spočítám n_{oj} dle vzorce: [44]

$$n_{oj} = \frac{n_i \cdot n_j}{n} \quad (1)$$

Četnosti uvedené ve vzorci jsou patrné ze schématu kontingenční tabulky na obr. 6. 1 (následující strana). [44]

Analýza χ^2 testu nezávislosti začíná sestavením nulové hypotézy H_0 a alternativní hypotézy H_1 . [44]

H_0 : NEEXISTUJE závislost mezi dvěma otázkami

H_1 : EXISTUJE závislost mezi dvěma otázkami

Nulová hypotéza je předpoklad, který dále dle příslušného výpočtu potvrdím či vyvrátím (v prospěch H_1). Výpočet χ^2 testu nezávislosti je prováděn dle vzorce: [44]

$$\chi^2_{vyp.} = \sum \sum \frac{(n_{ij} - n_{oj})^2}{n_{oj}} \quad (2)$$

Vypočtená hodnota $\chi^2_{vyp.}$ je následně porovnána s kritickou hodnotou $\chi^2_{\alpha(k-1)(m-1)}$ příslušné tabulky (Kritické hodnoty χ^2 rozdělení) dle následujícího vztahu: [44, 45]

$$\chi^2_{vyp.} > \chi^2_{\alpha(k-1)(m-1)} \quad (3)$$

K výpočtům jsem využila standartní hladinu významnosti $\alpha = 0,05$. Zde nastávají dvě možnosti řešení, ostrá nerovnost: [44]

- **neplatí**

H_0 nelze vyvrátit => závislost mezi dvěma otázkami NEEEXISTUJE

- **platí**

H_0 je zamítnuta (v prospěch H_1) => závislost mezi dvěma otázkami EXISTUJE

Výpočet síly závislosti dle normalizovaného Pearsonova koeficientu kontingence:

$$C_n = \frac{C}{C_{max}} = \frac{\sqrt{\frac{\chi^2}{\chi^2 + n}}}{\sqrt{\frac{r-1}{r}}} \quad (4)$$

Normalizovaný Pearsonův koeficient kontingence nabývá hodnot od 0 do 1, kde 0 znamená nezávislost a 1 absolutní závislost. [44]

Podmínky použitelnosti χ^2 testu nezávislosti:

- podíl $n_{oj} < 5$ nesmí překročit 20%
- žádná n_{oj} nesmí být menší než 1

Obr. 6. 1: Schéma kontingenční tabulky

Znak B	b ₁	b ₂	.....	b _j	.....	b _m	Celkem
Znak A							
a ₁	n ₁₁	n ₁₂	.....	n _{1j}	.....	n _{1m}	n _{1.}
a ₂	n ₂₁	n ₂₂	.....	n _{2j}	.....	n _{2m}	n _{2.}
•							
•							
a _i			.....	n _{ij}	.....		n _{i.}
•							
•							
a _k	n _{k1}	n _{k2}	.....	n _{kj}	.....	n _{km}	n _{k.}
Celkem	n _{.1}	n _{.2}	.....	n _{.j}	.....	n _{.m}	n

Zdroj: [44]

Závislost věku řidičky na začátku aktivního ježdění na motocyklu (řízení)

Analýza závislosti odpovědí na otázky:

- 1) *Kolik je Vám let?*
- 7) *V kolika letech jste začala jezdit (ve smyslu řídit) na motocyklu?*

Cílem analýzy těchto dvojic otázek bylo zjistit, zda má nějakou souvislost věk řidičky se začátkem aktivního ježdění na motocyklu (řízení). Nejvíce řidiček (celkem 40) spadá do skupiny věku 24 – 30 let s počátkem řízení v 21 – 30 letech.

Skutečné četnosti n_{ij} odpovědí jsou patrné z tab. 6.17. Sestavím H_0 a H_1 :

H_0 : NEEXISTUJE závislost mezi věkem řidičky a začátkem řízení

H_1 : EXISTUJE závislost mezi věkem řidičky a začátkem řízení

Dle vzorce (1) jsem spočítala hodnoty n_{oj} (bylo nutné spojit slabé skupiny, tedy sloučit některé řádky a sloupce). Dále jsem ze vztahu (2) provedla výpočet $\chi^2_{\text{vyp.}} = 138,702$. Kritická hodnota $\chi^2_{0,05(12)} = 21,026$. Podmínka o nezávislosti (3) je splněna ($\chi^2_{\text{vyp.}} > \chi^2_{\alpha(k-1)(m-1)}$) => zamítám H_0 . Síla závislosti dle vzorce (4) $C_n = 0,706$.

Tab. 6. 17: Počet řidiček dle jejich věku v závislosti na začátku aktivního ježdění na motocyklu

Začátek řízení motocyklu [rok]	Věk [rok]							Celkový součet
	15 – 17	18 – 20	21 – 23	24 – 30	31 – 40	41 – 50	51 a více	
15	5	6	11	12	7	7	1	49
16 - 17	2	5	6	6	5	2	1	27
18 - 20	0	3	5	16	2	4	4	34
21 - 30	0	0	8	40	19	0	0	67
31 - 40	0	0	0	0	22	10	0	32
41 - 50	0	0	0	0	0	15	5	20
51 a více	0	0	0	0	0	0	3	3
Celkový součet	7	14	30	74	55	38	14	232

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Podmínky použitelnosti byly splněny. Podíl $n_{oj} < 5$ vyšel 0% a žádná n_{oj} není menší než 1.

VYHODNOCENÍ HYPOTÉZY:

Závislost mezi věkem řidičky a začátkem řízení existuje. Jinými slovy věk řidičky souvisí se začátkem řízení motocyklu. Jedná se o silnou závislost.

Závislost výšky řidičky na typu vlastněného motocyklu

Analýza závislosti odpovědí na otázky:

- 2) *Jaká je Vaše tělesná výška?*
- 4) *Typ Vašeho současného motocyklu?*

Cílem analýzy těchto dvojic otázek bylo zjistit, zda má nějakou souvislost výška řidičky s typem vlastněného motocyklu. Nejvíce řidiček (celkem 37) spadá do skupiny 161 – 170 cm a jezdí na silničním/sportovním motocyklu.

Skutečné četnosti n_{ij} odpovědí jsou patrné z tab. 6.18. Sestavím H_0 a H_1 :

H_0 : NEEXISTUJE závislost mezi výškou řidičky a typem vlastněného motocyklu

H_1 : EXISTUJE závislost mezi výškou řidičky a typem vlastněného motocyklu

Tab. 6. 18: Počet řidiček dle jejich výšky v závislosti na typu vlastněného motocyklu

Typ motocyklu	Výška [cm]					Celkový součet
	151 – 160	161 – 170	171 – 180	181 – 190	191 a více	
skútr	2	3	1	0	0	6
naked-bike („naháč“)	16	29	25	4	1	75
cestovní	1	15	8	0	1	25
enduro	5	11	13	3	0	32
silniční/sportovní	6	37	10	4	0	57
chopper/cruiser	7	16	6	0	0	29
jiný	1	4	3	0	0	8
Celkový součet	38	115	66	11	2	232

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Dle vzorce (1) jsem spočítala hodnoty n_{oj} (bylo nutné spojit slabé skupiny, tedy sloučit některé řádky a sloupce). Dále jsem ze vztahu (2) provedla výpočet $\chi^2_{vyp.} = 22,809$.

Kritická hodnota $\chi^2_{0,05(10)} = 18,307$. Podmínka o nezávislosti (3) je splněna ($\chi^2_{\text{vyp.}} > \chi^2_{\alpha(k-1)(m-1)}$) => zamítám H_0 . Síla závislosti dle vzorce (4) $C_n = 0,366$.

Podmínky použitelnosti byly splněny. Podíl $n_{0j} < 5$ vyšel 17% a žádná n_{0j} není menší než 1.

VYHODNOCENÍ HYPOTÉZY:

Závislost mezi výškou řidičky a typem motocyklu existuje. Jinými slovy výška řidičky souvisí s typem vlastněného motocyklu. Jedná se o slabou sílu závislosti.

Závislost délky aktivního ježdění na motocyklu na účasti v motoškole

Analýza závislosti odpovědí na otázky:

8) *Jak dlouho jezdíte aktivně na motocyklu?*

15) *Absolvovala jste nějakou nadstandardní výuku jízdy na motocyklu v motoškole?*

Cílem analýzy těchto dvojic otázek bylo zjistit, zda má nějakou souvislost délka aktivního ježdění na motocyklu s účastí v motoškole. Nejvíce řidiček (celkem 57) spadá do skupiny 2 – 4 roky ježdění s neúčastí v motoškole.

Skutečné četnosti n_{ij} odpovědí jsou patrné z tab. 6.19. Sestavím H_0 a H_1 :

H_0 : NEEXISTUJE závislost mezi délkou aktivního ježdění a účastí v motoškole

H_1 : EXISTUJE závislost mezi délkou aktivního ježdění a účastí v motoškole

Tab. 6. 19: Počet řidiček dle délky aktivního ježdění v závislosti na účasti v motoškole

	Délka aktivního ježdění [rok]					
Účast v motoškole	0 – 1 rok	2 – 4 roky	5 – 7 let	8 – 10 let	11 let a více	Celkový součet
NE	31	57	40	24	13	165
ANO	5	22	17	16	7	67
Celkový součet	36	79	57	40	20	232

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Dle vzorce (1) jsem spočítala hodnoty n_{oj} . Dále jsem ze vztahu (2) provedla výpočet $\chi^2_{\text{vyp.}} = 6,778$. Kritická hodnota $\chi^2_{0,05(4)} = 9,488$. Podmínka o nezávislosti (3) není splněna ($\chi^2_{\text{vyp.}} < \chi^2_{\alpha(k-1)(m-1)}$) \Rightarrow nelze zamítnout H_0 . Síla závislosti dle vzorce (4) se v tomto případě nepočítá.

Podmínky použitelnosti byly splněny. Podíl $n_{oj} < 5$ vyšel 0% a žádná n_{oj} není menší než 1.

VYHODNOCENÍ HYPOTÉZY:

Závislost mezi délkou aktivního ježdění na motocyklu a účastí v motoškolce neexistuje. Jinými slovy délka aktivního ježdění nesouvisí s účastí v motoškolce.

Závislost najetých kilometrů celkem na účasti v motoškolce

Analýza závislosti odpovědí na otázky:

10) Kolik přibližně kilometrů jste najezdila na motocyklu (příp. motocyklech) celkem?

15) Absolvovala jste nějakou nadstandardní výuku jízdy na motocyklu v motoškolce?

Cílem analýzy těchto dvojic otázek bylo zjistit, zda má nějakou souvislost počet najetých kilometrů celkem s účastí v motoškolce. Nejvíce řidiček (celkem 43) spadá do skupiny 0 – 5 000 km s neúčastí v motoškolce.

Skutečné četnosti n_{ij} odpovědí jsou patrné z tab. 6.20. Sestavím H_0 a H_1 :

H_0 : NEEXISTUJE závislost mezi počtem najetých km celkem a účastí v motoškolce

H_1 : EXISTUJE závislost mezi počtem najetých km celkem a účastí v motoškolce

Tab. 6. 20: Počet řidiček dle počtu najetých kilometrů celkem v závislosti na účasti v motoškolce

Účast v motoškolce	Najetá vzdálenost celkem [km]					Celkový součet
	0 – 5000	5001 – 10 000	10 001 – 20 000	20 001 – 30 000	30 001 a více	
NE	43	36	30	23	33	165
ANO	6	7	9	13	32	67
Celkový součet	49	43	39	36	65	232

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Dle vzorce (1) jsem spočítala hodnoty n_{oj} . Dále jsem ze vztahu (2) provedla výpočet $\chi^2_{vyp.} = 24,589$. Kritická hodnota $\chi^2_{0,05(4)} = 9,488$. Podmínka o nezávislosti (3) je splněna ($\chi^2_{vyp.} > \chi^2_{\alpha(k-1)(m-1)}$) => zamítám H_0 . Síla závislosti dle vzorce (4) $C_n = 0,438$.

Podmínky použitelnosti byly splněny. Podíl $n_{oj} < 5$ vyšel 0% a žádná n_{oj} není menší než 1.

VYHODNOCENÍ HYPOTÉZY:

Závislost mezi počtem najetých kilometrů celkem a účastí v motošколе existuje. Jinými slovy počet najetých km souvisí s účastí v motošcole. Jedná se o střední sílu závislosti.

Závislost zdvihového objemu vlastněného motocyklu na délce aktivního ježdění

Analýza závislosti odpovědí na otázky:

- 5) *Zdvihový objem motoru Vašeho současného (nejpoužívanějšího) motocyklu?*
- 8) *Jak dlouho jezdíte aktivně na motocyklu?*

Cílem analýzy těchto dvojic otázek bylo zjistit, zda má nějakou souvislost zdvihový objem vlastněného motocyklu s délkou aktivního ježdění. Nejvíce řidiček (celkem 33) jezdí na motocyklu o objemu 601 – 1000 cm³ a spadá do skupiny 2 – 4 roky.

Tab. 6. 21: Počet řidiček dle zdvihového objemu vlastněného motocyklu v závislosti na délce aktivního ježdění

Délka aktivního ježdění [rok]	Zdvihový objem motocyklu [cm³]						Celkový součet
	do 50	51 – 125	126 – 250	251 – 600	601 – 1000	1001 a více	
0 – 1	2	8	2	14	10	0	36
2 – 4	2	13	9	20	33	2	79
5 – 7	0	4	2	23	22	6	57
8 – 10	1	4	0	12	17	6	40
11 a více	0	1	2	3	13	1	20
Celkový součet	5	30	15	72	95	15	232

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Skutečné četnosti n_{ij} odpovědí jsou patrné z tab. 6.21. Sestavím H_0 a H_1 :

H_0 : NEEXISTUJE závislost mezi zdvihovým objemem vlastněného motocyklu a délkou aktivního ježdění

H_1 : EXISTUJE závislost mezi zdvihovým objemem vlastněného motocyklu a délkou aktivního ježdění

Dle vzorce (1) jsem spočítala hodnoty n_{oj} (bylo nutné spojit slabé skupiny, tedy sloučit některé řádky a sloupce). Dále jsem ze vztahu (2) provedla výpočet $\chi^2_{\text{vyp.}} = 28,162$. Kritická hodnota $\chi^2_{0,05(9)} = 16,919$. Podmínka o nezávislosti (3) je splněna ($\chi^2_{\text{vyp.}} > \chi^2_{\alpha(k-1)(m-1)}$) => zamítám H_0 . Síla závislosti dle vzorce (4) $C_n = 0,380$.

Podmínky použitelnosti byly splněny. Podíl $n_{oj} < 5$ vyšel 19% a žádná n_{oj} není menší než 1.

VYHODNOCENÍ HYPOTÉZY:

Závislost mezi zdvihovým objemem vlastněného motocyklu a délce aktivního ježdění existuje. Jinými slovy zdvihový objem motocyklu souvisí s délkou aktivního ježdění na motocyklu. Jedná se o slabou sílu závislosti.

Závislost věku řidičky na zdvihovém objemu vlastněného motocyklu

Analýza závislosti odpovědí na otázky:

- 1) *Kolik je Vám let?*
- 5) *Zdvihový objem motoru Vašeho současného (nejpoužívanějšího) motocyklu?*

Cílem analýzy těchto dvojic otázek bylo zjistit, zda má nějakou souvislost věk řidičky se zdvihovým objemem vlastněného motocyklu. Nejvíce řidiček (celkem 35) patří do skupiny 24 – 30 let a jezdí na motocyklu o objemu 601 – 1000 cm³.

Skutečné četnosti n_{ij} odpovědí jsou patrné z tab. 6.22. Sestavím H_0 a H_1 :

H_0 : NEEXISTUJE závislost mezi věkem řidičky a zdvihovým objemem vlastněného motocyklu

H_1 : EXISTUJE závislost mezi věkem řidičky a zdvihovým objemem vlastněného motocyklu

Dle vzorce (1) jsem spočítala hodnoty n_{oj} (bylo nutné spojit slabé skupiny, tedy sloučit některé řádky a sloupce). Dále jsem ze vztahu (2) provedla výpočet $\chi^2_{vyp.} = 51,775$. Kritická hodnota $\chi^2_{0,05(6)} = 12,592$. Podmínka o nezávislosti (3) je splněna ($\chi^2_{vyp.} > \chi^2_{\alpha(k-1)(m-1)}$) \Rightarrow zamítám H_0 . Síla závislosti dle vzorce (4) $C_n = 0,523$.

Tab. 6. 22: Počet řidiček dle jejich věku v závislosti na zdvihovém objemu vlastněného motocyklu

Zdvihový objem motocyklu [cm ³]	Věk [rok]							Celkový součet
	15 – 17	18 – 20	21 – 23	24 – 30	31 – 40	41 – 50	51 a více	
do 50	3	0	1	0	1	0	0	5
51 - 125	4	6	5	5	6	3	1	30
126 - 250	0	4	2	6	1	1	1	15
251 - 600	0	3	9	26	20	13	1	72
601 - 1000	0	1	13	35	21	15	10	95
1001 a více	0	0	0	2	6	6	1	15
Celkový součet	7	14	30	74	55	38	14	232

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Podmínky použitelnosti byly splněny. Podíl $n_{oj} < 5$ vyšel 8% a žádná n_{oj} není menší než 1.

VYHODNOCENÍ HYPOTÉZY:

Závislost mezi věkem řidičky a zdvihovým objemem vlastněného motocyklu existuje. Jinými slovy věk řidičky souvisí se zdvihovým objemem motocyklu. Jedná se o střední sílu závislosti.

Závislost typu vlastněného motocyklu na počtu najetých kilometrů ročně

Analýza závislosti odpovědí na otázky:

- 4) Typ Vašeho současného motocyklu?
- 9) Kolik přibližně kilometrů najedete na motocyklu ročně?

Cílem analýzy těchto dvojic otázek bylo zjistit, zda má nějakou souvislost typ vlastněného motocyklu s počtem najetých kilometrů ročně. Nejvíce řidiček (celkem 21) spadá do skupiny silniční/sportovní a najedou na motocyklu ročně 3001 – 5000 km.

Skutečné četnosti n_{ij} odpovědí jsou patrné z tab. 6.23. Sestavím H_0 a H_1 :

H_0 : NEEXISTUJE závislost mezi typem vlastněného motocyklu a najetými km ročně

H_1 : EXISTUJE závislost mezi typem vlastněného motocyklu a najetými km ročně

Dle vzorce (1) jsem spočítala hodnoty n_{oj} (bylo nutné spojit slabé skupiny, tedy sloučit některé řádky a sloupce). Dále jsem ze vztahu (2) provedla výpočet $\chi^2_{\text{vyp.}} = 22,203$. Kritická hodnota $\chi^2_{0,05(15)} = 24,996$. Podmínka o nezávislosti (3) není splněna ($\chi^2_{\text{vyp.}} < \chi^2_{\alpha(k-1)(m-1)}$) => nelze zamítnout H_0 . Síla závislosti dle vzorce (4) se v tomto případě nepočítá.

Tab. 6. 23: Počet řidiček dle typu vlastněného motocyklu v závislosti na počtu najetých km ročně

Najetá vzdálenost ročně [km]	Typ motocyklu							Celkový součet
	skútr	naked-bike („naháč“)	cestovní	enduro	silniční/sportovní	chopper/cruiser	jiný	
0 - 1000	0	11	1	6	1	8	1	28
1001 - 3000	2	17	6	7	14	11	4	61
3001 - 5000	4	16	5	8	21	4	1	59
5001 - 7000	0	14	5	5	8	4	1	37
7000 a více	0	17	8	6	13	2	1	47
Celkový součet	6	75	25	32	57	29	8	232

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

Podmínky použitelnosti byly splněny. Podíl $n_{oj} < 5$ vyšel 17% a žádná n_{oj} není menší než 1.

VYHODNOCENÍ HYPOTÉZY:

Závislost mezi typem motocyklu a počtem najetých kilometrů ročně neexistuje. Jinými slovy typ motocyklu nesouvisí s počtem najetých kilometrů ročně.

Celkem jsem porovnávala sedm závislostí dvojic otázek. Celkové shrnutí analyzovaných otázek, včetně vyhodnocení výsledků, uvádím v přehledné tab. 6.24.

Tab. 6. 24: Celkové shrnutí analyzovaných otázek

Porovnávané otázky	Závislost	Síla závislosti	Krátký komentář
věk řidičky x začátek aktivního ježdění	ANO	silná	Závislost mezi věkem řidičky a začátkem řízení existuje .
výška řidičky x typ vlastněného motocyklu	ANO	slabá	Závislost mezi výškou řidičky a typem motocyklu existuje .
délka aktivního ježdění x účast v motoškole	NE	x	Závislost mezi délkou aktivního ježdění na motocyklu a účastí v motoškole neexistuje .
najeté km celkem x účast v motoškole	ANO	střední	Závislost mezi počtem najetých km celkem a účastí v motoškole existuje .
zdvihový objem vlastněného motocyklu x délka aktivního ježdění	ANO	slabá	Závislost mezi zdvihovým objemem motocyklu a délce aktivního ježdění existuje .
věk řidičky x zdvihový objem vlastněného motocyklu	ANO	střední	Závislost mezi věkem řidičky a zdvihovým objemem motocyklu existuje .
typ vlastněného motocyklu x počet najetých km ročně	NE	x	Závislost mezi typem motocyklu a počtu najetých kilometrů ročně neexistuje .

Zdroj: [Průzkum autorky DP]

7) ZÁVĚR

Diplomová práce se zabývá informacemi o řidičkách jednostopých vozidel vlastníci ŘO na motocykl (ŘO skupin AM, A1, A2 a A) a obsahuje vlastní průzkum týkající se této skupiny obyvatelstva se závěrečným vyhodnocením získaných dat. Průzkumu se zúčastnilo celkem 232 respondentek, které jsou aktivními řidičkami motocyklů.

První část práce se věnuje legislativě motocyklů, kde byl vytvořen popis několika vybraných částí, jako je řidičský průkaz, řidičské oprávnění a základní výbava motocyklistky. Z průzkumu vyplynulo, že nejvíce řidiček vlastní ŘO skupiny A (neomezené) a to 78% žen. Na otázku ohledně využití ochranných motocyklových prvků nejvíce řidiček uvedlo, že nosí kompletní motocyklové oblečení, celkem 78% respondentek (nejedná se jen o ženy s ŘO skupiny A, ačkoliv jsou výsledky procentuálně stejné). Ochranná motocyklová přilba je jako jediná z ochranných prvků povinná dle zákona o silničním provozu. Pouze 5 řidiček z celkového počtu dotázaných žen užívá pouze přilbu. Tento malý počet hodnotím jako velice kladné zjištění. Využití ochranných motocyklových prvků je nezbytné pro ochranu zdraví nejen řidiček, ale i řidičů jednostopých vozidel při provozu na pozemních komunikacích.

Na motocykl je možné získat ŘO již v 15 letech. Průzkum dokázal, že nejčastěji ženy začínají řídit motocykl v 21 – 30 letech (celkem 29% dotázaných) a nejvíce na motocyklu jezdí ženy ve věku 24 – 30 let (32% dotázaných žen). Pro zajímavost uvádím, že více než polovina obyvatelek ČR vlastní ŘO na motocykl. Zde je na místě napsat, že současná legislativa umožňuje řízení motocyklu s ŘO skupiny B (osobní automobil). Se skupinou B je každý oprávněn řídit jednostopé vozidlo spadající do skupiny A1 (lehký motocykl) s automatickou převodovkou (sem patří zejména skútr). Cílem tohoto opatření byla myšlenka snížení individuální automobilové dopravy, zejména ve městech. Avšak v kontrastu se zkušenostmi jezdců, kteří neabsolvovali standartní výcvik výuky jízdy na motocyklu v autoškole, si myslím, že to není správné. Jízda v dopravním provozu na jakémkoliv jednostopém motorovém vozidle bez předchozích zkušeností a bez předchozího výcviku v autoškole není vhodná. Člověk, který jezdí pouze osobním automobilem a začne jezdit na motocyklu, nebude vědět, kde jsou ovládací prvky motocyklu a jak jej ovládat. Na tento problém česká legislativa nejspíše moc nepomyslela. Na otázku související se spokojeností výcviku cvičných jízď

v autoškole, uvedlo 76% řidiček, že nejsou spokojené s výukou. Nejčastější připomínky se týkaly hlavně malého počtu cvičných jízd, technického stavu a stáří motocyklů. Ovšem, jen 29% z celkového počtu dotázaných řidiček absolvovalo nadstandartní výuku v motoškole. Pozitivní je, že 90% účastnic motoškoly bylo spokojených s nadstandartní výukou v motoškole.

Další část práce se věnuje výběru vhodného motocyklu pro ženy. Z průzkumu vyplynulo, že nejoblíbenější typ motocyklu je naked-bike (nekapotovaný motocykl), tento typ motocyklu vlastní 32% účastnic průzkumu. Je překvapivé, že téměř polovina žen (41%) vlastní motocykl o spíše větším zdvihovém objemu v rozmezí 601 – 1000 cm³. Roční najetá vzdálenost se dle průzkumu nejčastěji pohybuje v rozmezí 1001 – 3000 km (27% respondentek). Průměrná výška žen v ČR, která dosahuje 167 cm, se průzkumem potvrdila. Přesně polovina dotázaných žen uvedla, že měří 161 – 170 cm. S tím souvisí i odpověď na otázku, zda by řidičky uvítaly více velikostí motocyklů (analogie výběru velikosti oblečení). Otázka nepředpokládá ve větší míře možnou realizaci, ovšem bylo na místě takový názor zjistit. Zjištěním, že celých 76% žen by uvítalo více velikostí motocyklů, je dán námět k zamyšlení výrobcům motocyklů, zda ženám nevyvinout konstrukčně menší varianty motocyklů.

Na závěr byl proveden výpočet existence závislostí několika dvojic vybraných otázek. Výběr zohledňoval realizaci řešení výpočtu a vlastní uvážení o zajímavosti porovnání. Celkem bylo analyzováno sedm dvojic otázek. Ze sedmi vybraných dvojic otázek se podařilo prokázat silnou existenci závislosti v jednom případě: věk řidičky a začátek aktivního ježdění (řízení motocyklu). Dva případy vykázaly existenci střední síly závislosti: najeté km celkem a účast v motoškole, věk řidičky a zdvihový objem vlastněného motocyklu. Pouze u dvou dvojic otázek se nepodařilo prokázat existenci závislosti: délka aktivního ježdění a účast v motoškole, typ vlastněného motocyklu a počet najetých km ročně.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] VLK, František. *Teorie a konstrukce motocyklů*. 1. vyd. Brno: František Vlk, 2004, 355 s. ISBN 80-239-1601-7.
- [2] FAUS, Pavel a Miroslav OLŠAN. *Motoškola: technika bezpečné jízdy, ovládání a údržba motocyklu*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2009, 164 s. ISBN 978-80-251-1952-5.
- [3] *Dokonalá jízda na motocyklu*. 2., upr. vyd. Překlad Jiří Vokálek. České Budějovice: Kopp, 2008, 208 s. ISBN 978-80-7232-347-0.
- [4] Předpis č. 361/2000 Sb.: Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (v platném znění). *Zakonyprolidi.cz* [online]. 2000 [cit. 2014-05-20]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>
- [5] OLIVA, Matěj. Moje první motorka. Vybírejte podle své výšky a váhy stroje. *Auto.idnes.cz* [online]. 2014 [cit. 2014-05-20]. Dostupné z: http://auto.idnes.cz/jak-vybrat-prvni-motorku-0h3-/motorky.aspx?c=A140410_195239_motorky_hig
- [6] ZÁKON Č. 361/2000 Sb.: o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů. *Besip: Ministerstvo dopravy* [online]. 2013 [cit. 2014-09-04]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/legislativa/silnicni-zakon-2013.pdf>
- [7] ADAMCOVÁ, Alena. *Moderní prvky motocyklů*. Praha, 2013. Bakalářská práce. Česká zemědělská univerzita v Praze.
- [8] Předpis č. 247/2000 Sb.: Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů (v platném znění). *Zakonyprolidi.cz* [online]. 2000 [cit. 2014-09-17]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247>
- [9] *Na motorce v praxi: manuál pro všechny, kteří si chtějí bezproblémově a dlouho užívat toho nejbáječnějšího koníčku na světě*. Vyd. 1. Praha: BESIP, Ministerstvo dopravy ČR, c2014, 51 s. ISBN 978-80-260-6715-3.
- [10] Motocykl. *Wikipedie: Otevřená encyklopedie* [online]. 2014 [cit. 2014-09-01]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Motocykl>
- [11] Scooter. *Honda* [online]. 2011 [cit. 2014-09-01]. Dostupné z: <http://moto.honda.cz/motocykly.html>

- [12] AUTO, MOTO: Kategorie a druhy motocyklů. *Zaujmi.cz* [online]. 2010 [cit. 2014-09-01]. Dostupné z: <http://www.zaujmi.cz/auto-moto/motocykly/kategorie-a-druhy-motocyklu/>
- [13] Řidičská oprávnění a řidičské průkazy. *Besip: Ministerstvo dopravy* [online]. 2012 [cit. 2014-09-01]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/ridicska-opravneni-a-ridicke-prukazy>
- [14] Stav a pohyb obyvatelstva v ČR 1. čtvrtletí 2014: Tab. 1.4. Počet obyvatel podle regionů soudržnosti, krajů a okresů. *Český statistický úřad* [online]. 2014 [cit. 2014-09-08]. Dostupné z: <http://notes.czso.cz/csu/2014edicniplan.nsf/p/130062-14>
- [15] Český statistický úřad, (Český statistický úřad, 2014)
- [16] Ministerstvo dopravy, (Centrální registr řidičů, 2014)
- [17] VYSKOČIL, František. Rozdíly mezi mužem a ženou: Lovec a ochránkyně sídla. *Vesmír: 140 let tradice* [online]. 2006 [cit. 2014-09-06]. Dostupné z: <http://casopis.vesmir.cz/clanek/rozdil-mezi-muzem-a-zenou>
- [18] Motocykly: Všechny modely. *BMW Motorrad* [online]. 2014 [cit. 2014-09-07]. Dostupné z: <http://www.bmw-motorrad.cz/cz/cs/index.html>
- [19] Motocykly. *Kawasaki* [online]. 2014 [cit. 2014-09-07]. Dostupné z: <http://www.kawasaki.cz/cs/products>
- [20] Katalog: Motocykly. *YMoto: Autorizovaný prodejce* [online]. 2014 [cit. 2014-09-07]. Dostupné z: <http://www.ymoto.cz/katalog>
- [21] Scooter. *Kymco* [online]. 2014 [cit. 2014-09-07]. Dostupné z: <http://www.kymco.cz/skutr-od-50ccm-do-700cm/vsechny-skutry.html>
- [22] KROUPA, Martin. *Ochranné prvky pro motocyklisty*. Praha, 2013. Bakalářská práce. Česká zemědělská univerzita v Praze.
- [23] Změny v pravidlech silničního provozu. *Besip* [online]. 2012 [cit. 2014-09-10]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/pravidla-silnicniho-provozu/zmeny-v-pravidlech-silnicniho-provozu>
- [24] Bodový systém - tabulka pokut 2014. *12bodů.cz: Vše o bodovém systému nejen pro vybodované řidiče* [online]. 2014 [cit. 2014-09-10]. Dostupné z: <http://www.12bodu.cz/bodove-prestupky.php>

- [25] Ženy na motocyklu. *Žena v autě: Internetový magazín* [online]. 2008 [cit. 2014-09-14]. Dostupné z: <http://www.zenavaute.cz/zeny-na-motocyklu/>
- [26] Holky a motorky: Rok 1937 a mnoho povyku pro sen. *Motorkari.cz* [online]. 2011 [cit. 2014-09-15]. Dostupné z: <http://www.motorkari.cz/clanky/clanky-predstavujeme/holky-a-motorky-rok-1937-a-mnoho-povyku-pro-sen-17785.html>
- [27] Češi jsou třetím nejvyšším národem na světě. *Www.rustovyhormon.cz* [online]. 2014 [cit. 2014-09-25]. Dostupné z: <http://www.rustovyhormon.cz/laik/cesi-jsou-tretim-nejvyssim-narodem-na-svete-594>
- [28] Věkové složení obyvatelstva 2013. *Český statistický úřad* [online]. 2014 [cit. 2014-09-26]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/2014ediciplan.nsf/publ/130064-14-r_2014
- [29] TICHÝ, Filip. Řidičák na motorku od A do Z. *Www.Motorkari.cz: Články, testy, novinky, reportáže, videa* [online]. 2005 [cit. 2014-09-26]. Dostupné z: <http://www.motorkari.cz/clanky/jak-na-to/ridicak-na-motorku-od-a-do-z-3079.html>
- [30] Saúdskoarabské ženy dostaly pokutu za protestní jízdu v autě. *ČT 24* [online]. 2013 [cit. 2014-09-15]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/247865-saudskoarabske-zeny-dostaly-pokutu-za-protestni-jizdu-v-aute/>
- [31] Předpis č. 167/2002 Sb.: Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. (v platném znění). *Zakonyprolidi.cz* [online]. 2014 [cit. 2014-09-18]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-167>
- [32] Kurzy. *Motoškola Sršeň* [online]. 2014 [cit. 2014-09-19]. Dostupné z: <http://www.motoskola-srsen.cz/kurzy>
- [33] Autoškoly: Články, aktuality. *Autoškoly.cz: Autoškoly na internetu* [online]. 2011 [cit. 2014-09-19]. Dostupné z: http://www.autoskoly.cz/?page_id=180
- [34] Rozdíly mezi muži a ženami. *DOKTORKA.cz: O zdraví a kráse* [online]. 2005 [cit. 2014-10-03]. Dostupné z: <http://psychologie.doktorka.cz/rozdily-mezi-muzi-zenami/>
- [35] Understanding The Difference Between Men And Women. *OregonCounseling.Org* [online]. 2000 [cit. 2014-10-03]. Dostupné z: <http://www.oregoncounseling.org/ArticlesPapers/Documents/DifferencesMenWomen.htm>

- [36] Specifika tréninku žen: 7. Rozdíly mezi muži a ženami. *Fotbal-trenink.cz: zelené stránky fotbalového tréninku* [online]. 2010 [cit. 2014-10-03]. Dostupné z: http://fotbal-trenink.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=320:7-rozdily-mezi-mui-a-enami&catid=47:specifika-treninku-en&Itemid=136
- [37] Předpis č. 341/2014 Sb.: Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (v platném znění). *Zakonyprolidi.cz* [online]. 2014 [cit. 2014-10-14]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-341>
- [38] Předpis č. 56/2001 Sb.: Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. (v platném znění). *Zakonyprolidi.cz* [online]. 2014 [cit. 2014-10-17]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56#f2162334>
- [39] The Women of Superbike Racing. *YouTube.com* [online]. 2010 [cit. 2014-10-27]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=H74fC1p3aNk>
- [40] SÁRA, Robert. Chci mít na startu muže s deštníkem, přeje si motocyklistka. *IDNES.cz* [online]. 2011 [cit. 2014-10-27]. Dostupné z: http://sport.idnes.cz/chci-mit-na-startu-muze-s-destnikem-preje-si-motocyklistka-pam-/motorsport.aspx?c=A110624_213313_motorsport_jok
- [41] Složení vozového parku v ČR. *AutoSAP: SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU* [online]. 2014 [cit. 2014-10-28]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm#koment>
- [42] Počet registrovaných motorek v ČR se přiblížil jednomu miliónu. *Novinky.cz* [online]. 2014 [cit. 2014-10-28]. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/auto/327729-pocet-registrovanych-motorek-v-cr-se-priblizil-jednomu-milionu.html>
- [43] Ministerstvo dopravy, (Centrální registr vozidel, 2014)
- [44] SVATOŠOVÁ, Libuše a Bohumil KÁBA. *Statistické metody II*. Vyd. 1. V Praze: Česká zemědělská univerzita, 2008, 107 s. ISBN 978-802-1317-369.
- [45] SVATOŠOVÁ, Libuše. *Příklady ze statistiky*. Vyd. 1. V Praze: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, 2006. ISBN 978-802-1314-672.

- [46] Život s motocyklem v zámoří. *Motorkari.cz* [online]. 2013 [cit. 2015-02-21]. Dostupné z: <http://www.motorkari.cz/cestovani/akce-reportaze/zivot-s-motocyklem-v-zamori-24605.html>
- [47] Teplota. *Meteo-jirkalina* [online]. 2015 [cit. 2015-02-24]. Dostupné z: <http://meteo-jirkalina.com/wx21.php>

SEZNAM ZKRATEK

ČR – Česká republika

mot. – motorová

ŘO – Řidičské oprávnění

voz. – vozidla

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ

°C – stupně Celsia

C – Pearsonův koeficient kontingence

cm – centimetr

cm³ – centimetr krychlový

C_{max} – maximální Pearsonův koeficient kontingence

C_n – normalizovaný Pearsonův koeficient kontingence

H₀ – nulová hypotéza

H₁ – alternativní hypotéza

k – počet obměn jednoho znaku (počet řádků kontingenční tabulky)

kg – kilogram

km/h – kilometr za hodinu

kW – kiloWatt

kW/kg – kiloWatt na kilogram

m – počet obměn druhého znaku (počet sloupců kontingenční tabulky)

- n – celkový rozsah souboru (celkový počet odpovědí)
- $n_{.j}$ – okrajové četnosti sloupců (součet odpovědí ve sloupci)
- $n_{i.}$ – okrajové četnosti řádků (součet odpovědí v řádku)
- n_{ij} – skutečné četnosti (získané odpovědi)
- n_{oj} – teoretické četnosti (očekávané odpovědi dle výpočtu)
- r – menší z počtu obměn znaků (menší z počtu řádků či sloupců)
- α – hladina významnosti
- χ^2 – chí kvadrát test nezávislosti
- $\chi^2_{\text{vyp.}}$ – chí kvadrát test nezávislosti vypočtený
- $\chi^2_{\alpha(k-1)(m-1)}$ – chí kvadrát test nezávislosti kritický

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 3. 1: Sally Robinson – první žena vlastnící ŘO na motocykl v USA	4
Obr. 3. 2: Dámská motocyklová integrální přilba Caberg V2R Essence.....	11
Obr. 3. 3: Dámské kožené motocyklové oděvy	12
Obr. 4. 1: Skútr – Peugeot Speedfight 3 125	18
Obr. 4. 2: Naked-bike („naháč“) – BMW F800R	19
Obr. 4. 3: Cestovní motocykl – Kawasaki 1400GTR	20
Obr. 4. 4: Enduro – Yamaha XT660Z Ténéré	21
Obr. 4. 5: Silniční motocykl – Kawasaki ZX6R.....	22
Obr. 4. 6: Chopper – Honda Rebel 250	23
Obr. 5. 1: Ukázka dotazníku vytvořeného pomocí aplikace Google Docs.....	24
Obr. 6. 1: Schéma kontingenční tabulky.....	46

SEZNAM GRAFŮ

Graf 3. 1: Procentuální porovnání počtu obyvatel bez ŘO a s ŘO skupin AM, A1, A2, A.....	6
Graf 3. 2: Věkové rozložení řidiček motocyklů dle příslušných skupin ŘO	8
Graf 6. 1: Grafické znázornění počtů řidiček dle věkových skupin	27
Graf 6. 2: Grafické znázornění počtů řidiček dle výškových skupin.....	28
Graf 6. 3: Grafické znázornění počtů řidiček dle ŘO na motocykl	29
Graf 6. 4: Grafické znázornění počtů řidiček dle typu vlastněného motocyklu	30
Graf 6. 5: Grafické znázornění počtů řidiček dle zdvihového objemu vlastněného motocyklu	31
Graf 6. 6: Grafické znázornění počtů řidiček dle počtu vlastněných motocyklů	32
Graf 6. 7: Grafické znázornění počtů řidiček dle věku, kdy začaly aktivně jezdit	33
Graf 6. 8: Grafické znázornění počtů řidiček dle délky aktivního ježdění	34
Graf 6. 9: Grafické znázornění počtů řidiček dle najetých kilometrů ročně.....	35
Graf 6. 10: Grafické znázornění počtů řidiček dle počtu celkově najetých kilometrů ..	36
Graf 6. 11: Grafické znázornění počtů řidiček dle druhu použitých ochranných prvků	37
Graf 6. 12: Grafické znázornění počtů řidiček dle používaných ochranných prvků	39
Graf 6. 13: Grafické znázornění počtů řidiček dle názoru na velikosti motocyklu	40
Graf 6. 14: Grafické znázornění počtů řidiček dle spokojenosti s výukou v autoškole.	41
Graf 6. 15: Grafické znázornění počtů řidiček dle účasti v motoškole.....	43
Graf 6. 16: Grafické znázornění počtů řidiček dle hodnocení výuky v motoškole	44

SEZNAM TABULEK

Tab. 3. 1: Řidičská oprávnění na motocykl.....	5
Tab. 3. 2: Počet obyvatel s ŘO skupin AM, A1, A2, A	6
Tab. 3. 3: Počet hodin výuky pro ŘO skupin AM, A1, A2, A.....	9

Tab. 3. 4: Počet hodin praktického výcviku pro ŘO skupin AM, A1, A2, A	10
Tab. 4. 1: Rozdělení kategorie L	17
Tab. 6. 1: Počet řidiček dle věkových skupin	26
Tab. 6. 2: Počet řidiček dle výškových skupin.....	27
Tab. 6. 3: Počet řidiček dle udělených skupin ŘO na motocykl	28
Tab. 6. 4: Počet řidiček dle typu vlastněného motocyklu	29
Tab. 6. 5: Počet řidiček dle zdvihového objemu vlastněného motocyklu.....	30
Tab. 6. 6: Počet řidiček dle počtu vlastněných motocyklů	32
Tab. 6. 7: Počet řidiček dle věku, kdy začaly aktivně jezdit.....	33
Tab. 6. 8: Počet řidiček dle délky aktivního ježdění	34
Tab. 6. 9: Počet řidiček dle počtu najetých kilometrů ročně.....	35
Tab. 6. 10: Počet řidiček dle počtu celkově najetých kilometrů	36
Tab. 6. 11: Počet řidiček dle druhu použitých ochranných prvků	37
Tab. 6. 12: Počet řidiček dle používaných ochranných prvků	38
Tab. 6. 13: Počet řidiček dle názoru na velikosti motocyklu	39
Tab. 6. 14: Počet řidiček dle spokojenosti s výukou v autoškole	41
Tab. 6. 15: Počet řidiček dle účasti v motoškole.....	42
Tab. 6. 16: Počet řidiček dle hodnocení výuky v motoškole	43
Tab. 6. 17: Počet řidiček dle jejich věku v závislosti na začátku aktivního ježdění na motocyklu	47
Tab. 6. 18: Počet řidiček dle jejich výšky v závislosti na typu vlastněného motocyklu	48
Tab. 6. 19: Počet řidiček dle délky aktivního ježdění v závislosti na účasti v motoškole	49
Tab. 6. 20: Počet řidiček dle počtu najetých kilometrů celkem v závislosti na účasti v motoškole.....	50
Tab. 6. 21: Počet řidiček dle zdvihového objemu vlastněného motocyklu v závislosti na délce aktivního ježdění	51

Tab. 6. 22: Počet řidiček dle jejich věku v závislosti na zdvihovém objemu vlastněného motocyklu	53
Tab. 6. 23: Počet řidiček dle typu vlastněného motocyklu v závislosti na počtu najetých km ročně	54
Tab. 6. 24: Celkové shrnutí analyzovaných otázek.....	55

Příloha č. 1: Ukázka vytvořeného kompletního dotazníku u společnosti Google

Žena jako řidič motocyklu

Dotazník k průzkumu do diplomové práce „Žena jako řidič motocyklu“.
Pouze pro ŽENY MOTORKÁŘKY.

*Povinné pole

1. Kolik je Vám let? *

- 15 - 17
- 18 - 20
- 21 - 23
- 24 - 30
- 31 - 40
- 41 - 50
- 51 a více

2. Jaká je Vaše tělesná výška? *

- méně než 150 cm
- 151 - 160 cm
- 161 - 170 cm
- 171 - 180 cm
- 181 - 190 cm
- 191 cm a více

3. Nejvyšší udělená skupina řidičského oprávnění (ŘO) na motocykl? *

pozn. udělení ŘO do 19. 1. 2013 AM, A1, A(18), A; od 19. 1. 2013 AM, A1, A2, A

- AM
- A1
- A2 - omezené do 35 kW
- A(18) - omezené do 25 kW
- A - neomezené

4. Typ Vašeho současného motocyklu? *

pozn. pokud máte motocyklů více, uveďte nejpoužívanější

- skútr
- naked - bike („naháč“)
- cestovní
- enduro
- sportovní/ silniční
- chopper/ cruiser
- jiný

5. Zdvihový objem motoru Vašeho současného (nejpoužívanějšího) motocyklu? *

- do 50 cm³
- 51 - 125 cm³
- 126 - 250 cm³
- 251 - 600 cm³
- 601 - 1000 cm³
- 1001 cm³ a více

6. Počet motocyklů, které jste doposud vlastnila? *

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5 a více

7. V kolika letech jste začala jezdit (ve smyslu řídit) na motocyklu? *

- 15
- 16 - 17
- 18 - 20
- 21 - 30
- 31 - 40
- 41 - 50
- 51 a více

8. Jak dlouho jezdíte aktivně na motocyklu? *

- 0 - 1 rok
- 2 - 4 roky
- 5 - 7 let
- 8 - 10 let
- 11 let a více

9. Kolik přibližně kilometrů najedete na motocyklu ročně? *

- 0 - 1000
- 1001 - 3000
- 3001 - 5000
- 5001 - 7000
- 7000 a více

10. Kolik přibližně kilometrů jste najezdila na motocyklu (příp. motocyklech) celkem? *

- 0 - 5000
- 5001 - 10 000
- 10 001 - 20 000
- 20 001 - 30 000
- 30 001 a více

11. Jaký druh ochranných prvků (motocyklového oblečení) nejvíce používáte? *

- kožené
- textilní
- kožené i textilní
- žádné

12. Jaké používáte ochranné prvky (motocyklové oblečení)? *

- pouze přilbu
- přilbu, rukavice, bundu
- přilbu, rukavice, boty
- přilbu, rukavice, bundu, boty
- přilbu, kompletní motocyklové oblečení

13. Ocenila byste při výběru motocyklu více velikostí motocyklu stejného typu? *

(např. různá výška sedla)

- ano
- ne

14. Naučily Vás cvičné jízdy v autoškole dostatečně zvládnout řízení a ovládání motocyklu? *

- ano
- ne

15. Absolvovala jste nějakou nadstandardní výuku jízdy na motocyklu v motoškole? *

(např. Motoškola Sršeň, Bezpečně na motorce s Mírou Lisým atd.)

- ano
- ne

16. V případě, že jste odpověděla na předchozí otázku č. 15 „ano“, jak výuku v motoškole hodnotíte z hlediska zdokonalení v jízdě na Vašem motocyklu?

V případě odpovědi „ne“ z předchozí otázky tuto otázku nevyplňujte.

- kladně
- neutrálně
- negativně

17. A na závěr Vaše názory či připomínky (např. k motoškole nebo k jiné otázce) můžete napsat zde. Děkuji Vám za příspěví do méj diplomové práce na téma „Žena jako řidič motocyklu“.

Odeslat

Nikdy přes Formuláře Google neposílejte hesla.

Použí vá technologii

Obsah není vytvořen ani schválen Googlem.

[Nahlásit zneužití](#) - [Smluvní podmínky služby](#) - [Další smluvní podmínky](#)

Příloha č. 2: Výběr několika kompletních dotazníků se zajímavými názory

č. respondentky	1. Kolik je Vám let?	2. Jaká je Vaše tělesná výška?	3. Nejvyšší udělená skupina řídičského oprávnění (ŘO) na motocykl?	4. Typ Vašeho současného motocyklu?	5. Zdvihový objem motoru Vašeho současného (nejpoužívanějšího) motocyklu?
1	24 - 30	161 - 170 cm	A - neomezené	cestovní	601 - 1000 cm ³
2	31 - 40	171 - 180 cm	A - neomezené	enduro	601 - 1000 cm ³
3	41 - 50	171 - 180 cm	A - neomezené	naked - bike („naháč“)	601 - 1000 cm ³
4	24 - 30	161 - 170 cm	A - neomezené	sportovní/silniční	601 - 1000 cm ³
5	21 - 23	161 - 170 cm	A - neomezené	sportovní/silniční	601 - 1000 cm ³
6	21 - 23	161 - 170 cm	A1	skútr	do 50 cm ³
7	41 - 50	171 - 180 cm	A - neomezené	cestovní	601 - 1000 cm ³
8	51 a více	171 - 180 cm	A - neomezené	naked - bike („naháč“)	251 - 600 cm ³
9	51 a více	161 - 170 cm	A - neomezené	cestovní	601 - 1000 cm ³

číslo respondentky	6. Počet motocyklů, které jste doposud vlastnila?	7. V kolika letech jste začala jezdit (ve smyslu řídit) na motocyklu?	8. Jak dlouho jezdíte aktivně na motocyklu?	9. Kolik přibližně kilometrů ujedete na motocyklu ročně?	10. Kolik přibližně kilometrů jste najezdila na motocyklu (příp. motocyklech) celkem?	11. Jaký druh ochranných prvků (motocyklového oblečení) nejvíce používáte?
1	1	21 - 30	0 - 1 rok	7000 a více	0 - 5000	textilní
2	4	21 - 30	2 - 4 roky	7000 a více	20 001 - 30 000	kožené
3	1	41 - 50	2 - 4 roky	5001 - 7000	20 001 - 30 000	kožené i textilní
4	2	21 - 30	5 - 7 let	3001 - 5000	20 001 - 30 000	kožené
5	2	16 - 17	5 - 7 let	5001 - 7000	20 001 - 30 000	kožené i textilní
6	1	18 - 20	2 - 4 roky	1001 - 3000	10 001 - 20 000	žádné
7	3	31 - 40	8 - 10 let	7000 a více	30 001 a více	textilní
8	2	51 a více	5 - 7 let	5001 - 7000	30 001 a více	kožené i textilní
9	2	51 a více	2 - 4 roky	7000 a více	30 001 a více	textilní

číslo respondentky	12. Jaké používáte ochranné prvky (motocyklové oblečení)?	13. Ocenila byste při výběru motocyklu více velikostí motocyklu stejného typu?	14. Naučily Vás cvičné jízdy v autoškolě dostatečně zvládnout řízení a ovládání motocyklu?	15. Absolvovala jste nějakou nadstandardní výuku jízdy na motocyklu v motoškolě?	16. V případě, že jste odpověděla na předchozí otázku č. 15 „ano“, jak výuku v motoškolě hodnotíte z hlediska zdokonalení v jízdě na Vašem motocyklu?
1	přilbu, kompletní motocyklové oblečení	ano	ne	ano	kladně
2	přilbu, rukavice, bundu, boty	ne	ne	ne	
3	přilbu, kompletní motocyklové oblečení	ano	ne	ne	
4	přilbu, kompletní motocyklové oblečení	ano	ano	ano	kladně
5	přilbu, rukavice, bundu, boty	ano	ne	ne	
6	pouze přilbu	ano	ne	ne	
7	přilbu, kompletní motocyklové oblečení	ano	ne	ano	kladně
8	přilbu, kompletní motocyklové oblečení	ano	ne	ne	
9	přilbu, kompletní motocyklové oblečení	ano	ne	ano	kladně

č. respondentky	<p>17. A na závěr Vaše názory či připomínky (např. k motoškole nebo k jiné otázce) můžete napsat zde. Děkuji Vám za příspěví do méjí diplomové práce na téma „Žena jako řidič motocyklu“.</p>
1	<p>Co se týká autoškol - měly by disponovat i motorkami rozměrově vhodnými pro nás malé ženské :-D Protože bojovat s těžkou Hondou CB 750, kdy pomalu nedosáhnu ani špičkami na zem a navíc byla v tak děsném stavu, že když chcipla, nenastartovala a musela jsem instruktora roztlačovat - fakt super. Jinak hodně štěstí s diplomkou a ať to dobře dopadne ;-)</p>
2	<p>Ad cvičné jízdy v autoškole: cca 20x45minut, navíc s 2metrovým chlapíkem jako spolujezdcem nenapomáhá tomu naučit se motorku ovládat. Nevím přesně co to má nebo nemá prokázat, ale myslím, že autoškola z podstaty nemůže z nikoho udělat dobrého jezdce. Dává jen základ.</p>
3	<p>Myslím, že pokud je někdo, kdo nejezdil na ničem před autoškolou, je to nedostačující. Mělo by být víc hodin jízdy a hlavně ovládání v pomalé rychlosti.</p>
4	<p>motoškolu (Motoškola Sršeň) velice doporučuji, autoškola je spíše o pravidlech silničního provozu než o naučení se "správného" stylu jízdy</p>
5	<p>V rámci autoskoly, by měla být zahrnuta i výuka bezpečné jízdy, kterou si musí pokud člověk chce platit zvlášť a sám! Podle mě by to mělo být zahrnuto už v autoskole a taky bych přidala psychologické testy na vyšší kubaturu, tak jako je potřeba psychologické testy na řídicí typ C.</p>
6	<p>Řidičské oprávnění na motocykl nemám, jezdím jen s řídičským oprávnění skupiny B</p>
7	<p>v autoškole určitě chybí - manipulace s moto na místě - cílený nácvik ovládání motocyklu a techniky řízení v pomalé rychlosti (takové to "cvičné parkoviště" - slalom, brždění apod.), zvlášť pro holky</p>
8	<p>Autoškoly by se měly u stávajících řidičů, kteří absolvují "jen" rozšíření, zaměřit mnohem více na praktickou část = jízdy. Pravidla silničního provozu jsou podle mě v tomto případě podružná, pokud nedošlo k výrazným změnám. Po 27 letech za volantem nepotřebuji sedět hodiny v učebně a učit se to, co v dennodenním provozu praktikuji :-)</p>
9	<p>Z autoškoly vycházejí řidiči (nejen motocyklů) ve fázi jakéhosi "polotovaru" a pak teprve přichází to pravé učení. Motoškola už jen tím, že se nekoná na veřejné silnici dává začátečníkovi určité bezpečí a dobré rady jsou potřeba vždy. Na závěr: rozdíl mezi mužem a ženou je někde jinde než ve schopnosti řídit motorové vozidlo. (učila jsem 15 let v autoškole) Jaryci</p>