

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Vzájemná registrace účastníků silničního provozu a jejich rozhodování se  
zaměřením na vnímání motocyklů

Bc. Lucie Kabrhelová

Diplomová práce

2025

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2024/2025

# ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Lucie Kabrhelová**  
Osobní číslo: **D23485**  
Studijní program: **N1041A040008 Technologie a management v dopravě**  
Specializace: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Téma práce: **Vzájemná registrace účastníků silničního provozu a jejich rozhodování se zaměřením na vnímání motocyklů**  
Zadávající katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

## Zásady pro vypracování

Diplomová práce bude obsahovat:

- vymezení základních pojmů a literární rešerši v oblasti vnímání a rozhodování účastníků silničního provozu,
- rozbor současné rozhodovací praxe příslušných orgánů a dotazníků ohledně sebehodnocení řidičů,
- analýzu dat z exaktních měření týkajících se odhadu rychlosti a vzdálenosti vozidel,
- formulace zjištěných závislostí a potenciál jejich využití v rozhodovací praxi zainteresovaných orgánů.

Rozsah pracovní zprávy: **50-60 stran**  
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:  
dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **31. října 2024**  
Termín odevzdání diplomové práce: **27. června 2025**

L.S.

---

**doc. Ing. Ladislav Řoutil, Ph.D.**  
děkan

---

**Ing. Pavla Lejsková, Ph.D.**  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 18. června 2025

Prohlašuji:

Práci s názvem Vzájemná registrace účastníků silničního provozu a jejich rozhodování se zaměřením na vnímání motocyklů jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 25. 6. 2025

Lucie Kabrhelová v. r.

Ráda bych poděkovala vedoucímu práce doc. Ing. Ivo Drahotskému, Ph.D. za vstřícný přístup, odborné vedení a cenné rady při zpracování diplomové práce.

## **ANOTACE**

Diplomová práce se zabývá vzájemnou registrací účastníků silničního provozu, jejich rozhodováním a vnímáním motocyklů. Analyzuje současnou rozhodovací praxi příslušných orgánů při dopravních nehodách s účastí motocyklů. Dále se zaměřuje na sebehodnocení řidičů, odhad rychlosti a vzdálenosti motocyklů. V závěrečné části jsou formulovány zjištěné závislosti.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

vnímání, motocykly, dopravní nehody, sebehodnocení řidičů, odhad řidičů

## **TITLE**

Mutual registration of road users and their decision-making with a focus on motorcycle perception

## **ANNOTATION**

This thesis deals with the mutual registration of road users, their decision-making processes, and the perception of motorcycles. It analyses the current decision-making practices of relevant authorities in traffic accidents involving motorcycles. Additionally, it explores drivers' self-assessment and their ability to estimate the speed and distance of motorcycles. The final section formulates the identified relationships.

## **KEYWORDS**

perception, motorcycles, traffic accidents, self-assessment of drivers, estimation of drivers

# OBSAH

ÚVOD .....	9
1 TEORETICKÉ VYMEZENÍ ZKOUMANÉ PROBLEMATIKY .....	10
1.1 Vymezení základních pojmů.....	10
1.2 Vnímání.....	11
1.2.1 Smyslové vnímání.....	11
1.2.2 Vnímání motocyklů.....	12
1.3 Pozornost.....	12
1.4 Rozhodování .....	13
1.5 Jednání .....	14
1.6 Odhad.....	15
1.6.1 Faktory ovlivňující odhad rychlosti a vzdálenosti vozidel.....	15
1.6.2 Odhad rychlosti osobních vozidel.....	15
1.6.3 Odhad rychlosti motocyklů .....	16
1.7 Sebehodnocení řidičů.....	17
1.8 Dopravní nehody.....	18
2 ANALÝZA USNESENÍ NEJVYŠŠÍHO SOUDU .....	21
2.1 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 2997/2016.....	21
2.2 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 160/2022.....	21
2.3 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tdo 727/2005.....	22
2.4 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 885/2010.....	22
2.5 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 1299/2021.....	23
2.6 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 637/2008.....	23
2.7 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 453/2024.....	24
2.8 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 11/2019.....	24
2.9 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1153/2016.....	24
2.10 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 1173/2004.....	24
2.11 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1332/2020.....	25
2.12 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 100/2018.....	26
2.13 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 597/2014.....	26
2.14 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 1443/2016.....	26
2.15 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 330/2018.....	27
2.16 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1196/2022.....	27

2.17	Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 877/2011 .....	27
2.18	Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1232/2003 .....	28
2.19	Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 44/2014 .....	28
2.20	Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 708/2022 .....	29
2.21	Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 845/2009 .....	29
2.22	Shrnutí analyzovaných usnesení .....	29
3	DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ .....	33
3.1	Vyhodnocení dotazníkového šetření .....	33
3.2	Shrnutí dotazníkového šetření .....	42
4	EXPERIMENT .....	44
4.1	Metodika experimentu .....	44
4.2	Vyhodnocení odhadů rychlosti .....	46
4.2.1	Referenční rychlost 55 km/h .....	47
4.2.2	Referenční rychlost 95 km/h .....	48
4.2.3	Referenční rychlost 125 km/h .....	49
4.2.4	Referenční rychlost 170 km/h .....	50
4.2.5	Shrnutí odhadů rychlosti .....	52
4.3	Vyhodnocení odhadů rychlosti a vzdálenosti .....	55
4.3.1	Referenční rychlost 55 km/h .....	55
4.3.2	Referenční rychlost 95 km/h .....	56
4.3.3	Referenční rychlost 125 km/h .....	56
4.3.4	Referenční rychlost 170 km/h .....	57
4.3.5	Shrnutí odhadů rychlosti a vzdálenosti .....	57
5	FORMULACE ZJIŠTĚNÝCH ZÁVISLOSTÍ .....	59
	ZÁVĚR .....	61
	POUŽITÁ LITERATURA .....	63
	SEZNAM TABULEK .....	68
	SEZNAM OBRÁZKŮ .....	69
	SEZNAM PŘÍLOH .....	70

# ÚVOD

Bezpečnost silničního provozu představuje jednu z klíčových priorit dopravní politiky, a to jak na národní, tak i na mezinárodní úrovni. Přestože jsou moderní vozidla dnes vybavena celou řadou pokročilých asistenčních systémů, zásadní roli v oblasti bezpečnosti stále sehrává lidský faktor. Jediné nesprávné rozhodnutí řidiče, způsobené například nepřesným odhadem rychlosti nebo vzdálenosti vozidel, může ovlivnit zdraví či život nejen jeho samotného, ale i ostatních účastníků provozu. Bližší poznání schopností řidičů a faktorů, které je ovlivňují, je důležité nejen z hlediska prevence dopravních nehod, ale také při jejich posuzování příslušnými orgány.

Diplomová práce bude rozdělena do pěti kapitol. První kapitola bude obsahovat literární rešerši v oblasti vnímání a rozhodování účastníků silničního provozu, jejich schopnosti odhadování a sebehodnocení. Dále v ní budou vymezeny základní pojmy, které s řešenou problematikou úzce souvisí.

Ve druhé kapitole bude provedena analýza vybraných usnesení Nejvyššího soudu týkajících se dopravních nehod s účastí motocyklů. Při této analýze bude pozornost zaměřena především na překročení dovolené rychlosti a další aspekty, které hrají klíčovou roli při rozhodování o zavinění dopravních nehod.

Třetí kapitola bude věnována dotazníkovému šetření zaměřenému na sebehodnocení řidičů. Vyhodnocení tohoto šetření poskytne přehled o tom, jak řidiči sami sebe hodnotí a jaké důvody pro své sebehodnocení uvádějí.

Čtvrtá kapitola bude vycházet z dat získaných v rámci experimentu, který realizovali Drahotský et al. (2024), jehož cílem bylo zjistit, jak řidiči při najíždění na hlavní pozemní komunikaci odhadují rychlost a vzdálenost přijíždějících motocyklů. Na základě vyhodnocení dat bude možné určit, které rychlosti účastníci odhadovali nejpřesněji, které měli tendenci nadhodnocovat a které naopak podhodnocovat.

V poslední kapitole budou formulovány zjištěné závislosti z dotazníkového šetření a experimentu.

Cílem práce je přispět k hlubšímu pochopení faktorů ovlivňujících vnímání rychlosti a vzdálenosti vozidel a prostřednictvím analýzy současné rozhodovací praxe příslušných orgánů napomoci k obohacení právního vědomí účastníků silničního provozu. Práce si dále klade za cíl analyzovat sebehodnocení řidičů a schopnost odhadovat rychlost a vzdálenost motocyklů. Na základě těchto analýz poté formulovat zjištěné závislosti s potenciálem využití v rozhodovací praxi příslušných orgánů.

# 1 TEORETICKÉ VYMEZENÍ ZKOUMANÉ PROBLEMATIKY

První kapitola této práce se zabývá vnímáním a rozhodováním řidičů a vymezením všech činností, které s tím souvisí. Dále se věnuje odhadu řidičů i ostatních účastníků silničního provozu a hodnocení vlastních schopností řidičů. Závěr kapitoly se zaměřuje na dopravní nehody, jejich hlavní příčiny a statistické údaje o jejich vývoji v posledních letech.

## 1.1 Vymezení základních pojmů

V této podkapitole jsou popsány základní pojmy, jejichž jednoznačné definování je pro další části práce podstatné.

**Účastník silničního provozu** neboli účastník provozu na pozemních komunikacích je dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Česko, 2000) definován jako: „*každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.*“

**Zranitelný účastník silničního provozu** může být definován podle různých hledisek, pro účely této práce je vybrán pohled zaměřený na vozidlo, podle kterého ke zranitelným účastníkům provozu patří ti, kteří nejsou chráněni karosérií vozidla, tedy chodci, cyklisté a motocyklisté (Audit bezpečnosti pozemních komunikací, 2024).

**Řidič** je dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Česko, 2000) definován jako: „*účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.*“

Pojem **dát přednost v jízdě** je dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Česko, 2000) definován jako: „*povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.*“

**Dovolená rychlost** je nejvyšší rychlost, kterou může jet řidič v daném úseku pozemní komunikace, aby dodržel obecnou, místní nebo přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích (Česko, 2000).

**Dopravní nehoda** je dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Česko, 2000) definována jako: „*událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo*

*byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“

**Důležitá povinnost** je podle Kněžínka (2018) definována jako: „*taková povinnost, jejímž porušením je dáno zvýšené riziko vzniku dopravní nehody, zejména pak ohrožení lidského života či zdraví.*“

## **1.2 Vnímání**

Hamerníková (2010) definuje vnímání jako proces, při němž řidič na základě smyslových vjemů registruje a zpracovává určité podněty. Dále dodává, že to, co řidič vnímá, nemusí vždy přesně odrážet danou skutečnost, ale může docházet ke zkreslení např. vlivem zkušeností a osobnosti řidiče. Šucha (2019) uvádí, že dva řidiči sledující totožnou dopravní situaci ji mohou vnímat rozdílně. Podle autora způsob vnímání závisí na biologických, psychologických a situačních vlivech. K biologickým vlivům řadí funkčnost smyslových orgánů. Do psychologických vlivů zahrnuje vše, co souvisí s osobností řidiče, tedy jeho postoje, myšlení nebo aktuální pocity. Jako situační vlivy poté popisuje počasí nebo jiné podmínky vyskytující se v dopravním provozu.

Podle Havlíka (2005) je vnímání kvalitnější u zkušenějších a motivovaných řidičů, kteří jsou navíc v dobrém psychickém i fyzickém stavu a na řízení se plně koncentrují. Autor dále zmiňuje, že vnímání může být zkresleno vlivem alkoholu, drog nebo aktuálního rozpoložení řidiče, tedy strachem, úzkostí nebo jinou náladou, kterou zrovna prožívá.

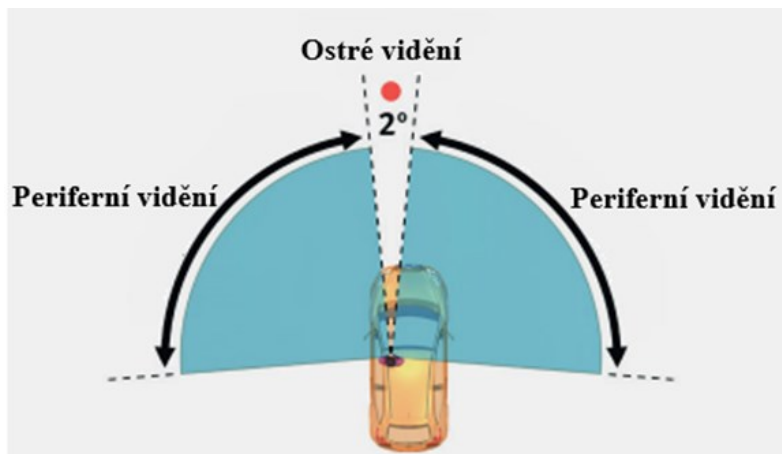
Šucha (2019) poukazuje na to, že pro bezpečnou jízdu je nutné rozlišit mezi celou řadou vjemů a registrovat pouze ty nejpodstatnější. Podle autora vnímání předchází aktivní zaměření pozornosti.

### **1.2.1 Smyslové vnímání**

Štikar et al. (2003) a Havlík (2005) se shodují, že 90 % informací vnímá řidič zrakem a zbylých 10 % jinými smysly. Šucha (2019) také uvádí, že 90 % informací je vnímáno zrakem a vnímání jinými smysly ještě dále rozděluje na vnímání pomocí sluchu, rovnovážného smyslu a hmatu. Podle autora 5 % informací řidič vnímá sluchem a 5 % rovnovážným smyslem a hmatem.

BESIP (2012) uvádí, že lidské oko vnímá podněty v oblasti ostrého a periferního vidění, přičemž obě oblasti jsou pro řidiče důležité, jejich rozsah je znázorněn na obrázku 1. V oblasti ostrého vidění je podle autora velmi úzké zorné pole, které ale zajišťuje, že člověk vidí jasně a v plných barvách. Oproti tomu v oblasti periferního vidění, kde je zorné pole mnohem širší, nevnímá oko detaily, ale dokáže spolehlivě rozeznat pohyb. BESIP (2012)

proto radí řidičům, aby pro správné vnímání neustále měnili směr pohledu a vyhnuli se upřenému sledování situace před vozidlem.



**Obrázek 1** Ostré a periferní vidění (Genschow a Sturzbecher, 2022; upraveno autorkou)

### 1.2.2 Vnímání motocyklů

Pai (2011) uvádí, že při vnímání a rozpoznání motocyklů může hrát důležitou roli skutečnost, že se motocykly v provozu neobjevují tak často jako například osobní vozidla. Řidiči proto jejich přítomnost většinou neočekávají a mohou je snadno přehlédnout. K přehlédnutí navíc přispívá i snadné zakrytí motocyklu většími vozidly nebo jinými překážkami v okolí. Autor dodává, že rozpoznání motocyklů nemá pro řidiče takovou prioritu jako rozpoznání větších vozidel. Důvodem tohoto smýšlení řidiče může být fakt, že při střetu s motocyklem řidiči osobního vozidla nehrozí tak závažné následky jako při střetu s nákladním vozidlem.

Šucha (2019) zmiňuje, že problémy s vnímáním motocyklů mohou být způsobeny jejich menší velikostí a nižším zastoupením v dopravě. Podle autora řidiči motocykl většinou neočekávají a nevšimnou si ho tak rychle jako osobního vozidla.

## 1.3 Pozornost

Chmelík (2009) definuje pozornost jako psychickou funkci řidiče, díky které se soustředí na jízdu. Autor zmiňuje, že udržení vysoké úrovně pozornosti je klíčovým prvkem pro zajištění bezpečné jízdy, ale zároveň je to pro řidiče jedním z nejtěžších úkolů. Dále dodává, že v případě nepozornosti, tedy odvrácení pozornosti od řízení vozidla, se řidič stává méně vnímavým a může přehlédnout některé důležité podněty. Podle Hamerníkové (2010) k nepozornosti přispívá používání mobilního telefonu, sledování navigace nebo palubního počítače, ovládání rádia, konzumace jídla a nápojů, kouření a konverzace se spolujezdcí.

Hamerníková (2010) dělí pozornost na záměrnou a bezděčnou. Záměrnou pozornost popisuje jako vědomé zaměření pozornosti řidiče na jízdu. Bezděčnou pozornost charakterizuje jako neočekávané upoutání pozornosti řidiče, například silným zvukovým podnětem.

Podle Štikara et al. (2003) lze vymezit několik vlastností pozornosti:

- soustředěnost pozornosti, která spočívá v zaměření pozornosti řidiče na vše, co je pro řízení vozidla podstatné;
- rozsah pozornosti, jenž udává, kolik podnětů je řidič schopen současně zachytit;
- intenzita pozornosti, popisující, jak velkou míru pozornosti musí řidič jednotlivým úkonům věnovat, přičemž záleží na složitosti úkonů a zkušenosti řidiče;
- rozdělení pozornosti, které zajišťuje soustředění se na více úkonů zároveň;
- výběrovost pozornosti neboli určení toho, co je pro bezpečnou jízdu v dané chvíli nejdůležitější a následné zaměření pozornosti na tento podnět;
- dynamika pozornosti, jež je podstatná pro přenášení pozornosti mezi jednotlivými podněty;
- stabilita pozornosti, která se vyznačuje soustředěním pozornosti po určitý čas na konkrétní podnět;
- vigilance pozornosti, tedy schopnost zaregistrovat i neočekávané změny, které vyžadují okamžitou reakci.

## 1.4 Rozhodování

Podle Hamerníkové (2010) je rozhodování činnost, při které řidič na základě vnímaných informací, svých znalostí a předchozích zkušeností určuje, jak se v dané dopravní situaci zachová. Autorka uvádí, že rozhodnutí závisí na čase, za který jej musí řidič udělat a také na závažnosti a kontextu situace. Podle Štikara et al. (2003) je pravděpodobnost nesprávného rozhodnutí vyšší, pokud k rozhodování dochází v časové tísní a řidič se po fyzické nebo psychické stránce necítí dobře. Šucha (2019) zmiňuje, že čas, kterým při rozhodování řidič disponuje, je ovlivněn rychlostí jízdy. Při vyšších rychlostech nemá řidič podle autora možnost zhodnotit jednotlivé alternativy a rozhoduje se tak na základě primárních reflexů.

Havlík (2005) uvádí, že řidič při rozhodování vyhodnocuje dopravní situaci a podle minulých zkušeností, podmínek prostředí i aktuálního osobního rozpoložení stanovuje vhodný způsob reagování. Reagováním jsou myšleny jednotlivé úkony, které řidič provádí, může se jednat například o brzdění nebo provedení úhybného manévru.

Štikar et al. (2003) popisují, že při rozhodování dochází k rozporu mezi dosažením cíle cesty a zajištěním bezpečnosti. Dodávají, že vždy záleží na osobnosti řidiče, jeho vztahu k riziku a na konkrétní situaci.

## 1.5 Jednání

Jednání nebo chování řidiče v dopravních situacích lze podle Chmelíka (2009) rozdělit na přizpůsobené a nepřizpůsobené. Přizpůsobené jednání definuje jako promyšlené a předvídatvé chování, při kterém řidič dbá na zajištění bezpečnosti a jízdu přizpůsobí vlastním schopnostem, stavu dopravního prostředku a pozemní komunikace. Za nepřizpůsobené jednání považuje chování se zkratovou reakcí, prodlouženou reakcí a chování v rozporu s naučeným stereotypem.

Chmelík (2009) zmiňuje, že se zkratovým chováním se často potýkají začínající řidiči. Jedná se o takové reagování na nastalou dopravní situaci, které není vhodné a vede k dopravním nehodám, přičemž při zvolení jiné reakce by k takovému následku nemuselo dojít. Autor jako příklad chování se zkratovou reakcí uvádí:

- skrčení řidiče za volantem nebo zakrytí očí během jízdy;
- špatné vyhodnocení překážky před vozidlem, kdy místo objetí překážky řidič zvolí intenzivní brzdění;
- stržení volantu;
- přidání plynu a zrychlení vozidla v situaci, kdy má řidič brzdit.

K jednání s prodlouženou reakcí může podle Chmelíka (2009) dojít zejména na začátku výcviku řidiče, kdy se teprve seznamuje s vozidlem nebo vlivem únavy a nepozornosti řidiče.

Chmelík (2009) popisuje, že v určitých případech se chování řidiče odchýlí od naučeného stereotypu. K takovému jednání podle autora nejčastěji dochází vyprovokováním ze strany jiného řidiče. Jedná se například o situaci, kdy řidič jede vyšší rychlostí, než jezdí běžně, a to z toho důvodu, že vozidlo jedoucí za ním je neustále v jeho těsné blízkosti.

S nesprávným jednáním při vzniku nebezpečné situace, kterou vyvolal jiný účastník silničního provozu, souvisí podle Chmelíka (2009) také pojem sekundární nedbalost. Jedná se o nevhodnou reakci řidiče na nastalou situaci, kvůli které nedokáže zabránit vzniku dopravní nehody, ačkoliv při správné reakci by tomu zabránit mohl. V takovém případě může být řidič, který nejednal správně, označen za spoluviníka dopravní nehody.

## 1.6 Odhad

Podle Štikara et al. (2003) je řada rozhodnutí řidiče závislá na jeho odhadu, zejména na odhadu vzdálenosti, který je uplatňován například u předjíždění nebo brzdění. Chmelík (2009) upozorňuje na důležitost odhadu při dávání přednosti v jízdě. V takovém případě řidič odhaduje, jakou rychlostí se vozidlo pohybuje a zda je v dostatečné vzdálenosti, aby mohl vjet na hlavní pozemní komunikaci (dále jen hlavní komunikaci). Rak (2021) dodává, že odhad rychlosti vozidel lze využít u zjišťování příčin dopravních nehod. Svědci dopravních nehod, kterými mohou být řidiči nebo chodci, odhadují, jakou rychlostí se vozidla před střetem pohybovala.

V následujících částech podkapitoly budou popsány faktory, které ovlivňují odhad řidičů, a studie zabývající se odhadem rychlosti osobních vozidel i motocyklů. Byly vybrány pouze ty studie, u kterých probíhalo odhadování za denního světla a v roli odhadujících osob se objevili řidiči vozidel nebo chodci.

### 1.6.1 Faktory ovlivňující odhad rychlosti a vzdálenosti vozidel

Pai (2011) uvádí, že na správný odhad rychlosti a vzdálenosti vozidel má vliv jejich velikost, konkrétně jejich čelní plocha. Podle autora jsou motocykly vnímány jako vzdálenější a osobní vozidla nebo dodávky jako bližší a do jisté míry také hrozivější. Takové přecenění vzdálenosti motocyklu v kombinaci s podceněním jeho rychlosti pak může vést k dopravní nehodě, a to především v situaci, kdy má jiný řidič dát motocyklu přednost v jízdě.

Štikar et al. (2003) upozorňují na důležitost barev při odhadu. Podle autorů je například žluté vozidlo vnímáno jako bližší a naopak šedé vozidlo jako vzdálenější. Havlík (2005) uvádí, že tmavší vozidla se řidiči zdají být bližší a světlejší vozidla vzdálenější.

### 1.6.2 Odhad rychlosti osobních vozidel

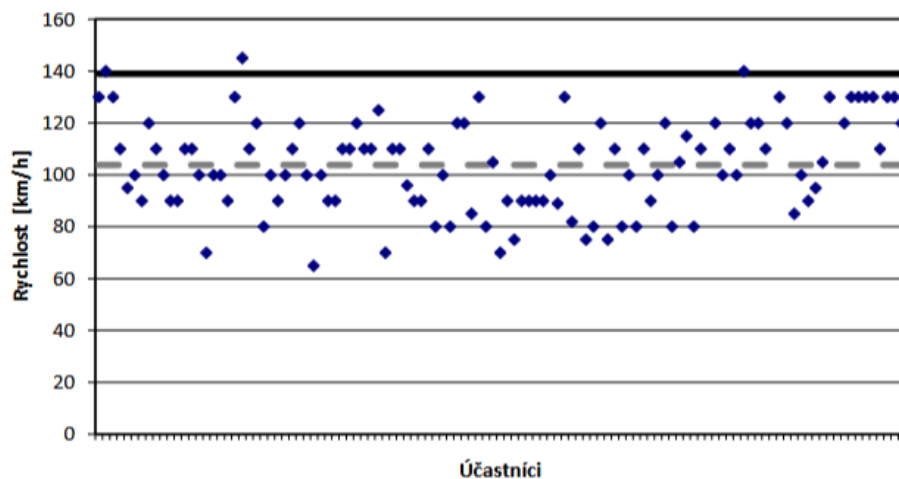
Unarski a Ciępka (2020) zkoumali, jak řidiči vozidel nacházející se na vedlejší pozemní komunikaci (dále jen vedlejší komunikaci) odhadují rychlost osobních vozidel jedoucích po hlavní komunikaci. Při výzkumu, probíhajícím na dvou úsecích pozemní komunikace obklopených stromy nebo hustým lesem, se projíždějící vozidla pohybovala rychlostí 30–110 km/h a 30–90 km/h. Účastníky výzkumu byly jak osoby bez řidičského oprávnění, tak i řidiči, kteří mají najeto více než 100 000 km. Výsledky obou skupin osob se příliš nelišily, shodně docházelo k podceňování rychlosti. Důležitým poznatkem vyplývajícím z tohoto výzkumu je skutečnost, že podhodnocování roste se zvyšující se rychlostí. Při vyšších rychlostech účastníci podceňovali rychlost projíždějících vozidel až o 50 km/h.

Rak (2021) se zabýval odhadem rychlosti projíždějících vozidel chodci. Odhadování probíhalo na třech úsecích se stanovenou rychlostí 30 km/h, 50 km/h a 90 km/h. Z výsledků vyplývá, že nejpřesněji odhadovali chodci rychlost vozidel na úseku se stanovenou rychlostí 50 km/h. Autor tento výsledek přikládá faktu, že právě s vozidly jedoucí rychlostí 50 km/h se chodci setkávají nejčastěji. Autor dále zmiňuje, že úspěšnost odhadu nezávisí na řídičských zkušenostech, protože osoby, které ročně ujedou více 20 000 km, měly stejnou úspěšnost odhadů jako osoby, které ročně ujedou méně než 1 000 km. Celkově chodci nadhodnocovali rychlost vozidel, a to tím více, čím vyšší byla stanovená rychlost na daném úseku.

Sun et al. (2015) provedli v Pekingu měření, při kterém chodci chystající se přejít ulici po přechodu pro chodce odhadovali rychlost přijíždějících vozidel. Měření proběhlo za slunečného počasí i za deště. Obecně lze výsledky měření shrnout konstatováním, že chodci často podhodnocovali rychlost vozidel. Odhad chodců za slunečného počasí byl správný při rychlosti vozidel do 40 km/h, při vyšších rychlostech ji začali podhodnocovat. Celkově za slunečného počasí podcenili rychlost 74,5 % vozidel a přesně odhadli rychlost 25,5 % vozidel. Naopak za deště docházelo při rychlostech vozidel do 35 km/h k nadhodnocování jejich rychlosti a od rychlosti 45 km/h k podhodnocování. Za deště tak chodci nadhodnotili rychlost u 9,8 % vozidel, podcenili u 61,3 % vozidel a správně odhadli u 28,9 % vozidel.

### **1.6.3 Odhad rychlosti motocyklů**

Unarski a Ciępka (2020) popisují výzkum, během kterého motocykly projížděly daným úsekem letištní plochy rychlostí 50–160 km/h. Osoby, které odhadovaly jejich rychlost, se nacházely ve vzdálenosti 100–200 m od tohoto úseku. Většina zúčastněných osob odhadovala, že motocykl jel nižší rychlostí, než tomu bylo ve skutečnosti. Jen několik jedinců se svým odhadem přiblížilo skutečné rychlosti nebo ji dokonce nadhodnotilo. Na obrázku 2 jsou modrými body znázorněny odhady jednotlivých osob při rychlosti motocyklu 139 km/h, tato rychlost je vyznačena tučnou černou čarou.



**Obrázek 2** Odhad rychlosti motocyklu jedoucího 139 km/h (Unarski a Ciępka, 2020)

Unarski a Ciępka (2020) uskutečnili zkoušku, při které účastníci odhadovali rychlost motocyklu ze záznamu. Záznam byl natočen z pozice řidiče čekajícího na vedlejší komunikaci a zleva po hlavní komunikaci přijížděl motocykl. Rychlost motocyklu na záznamu byla 50–140 km/h. Záznamy byly promítány bez zvuku a byly rozděleny na několik částí podle toho, v jaké vzdálenosti se motocykl nacházel. Účastníci tak viděli buď část záznamu, ve kterém se motocykl pohyboval ve vzdálenosti 300–200 m, 200–100 m, 100–0 m, nebo celý záznam, kde se motocykl přibližoval ze vzdálenosti 300 m až po křižovatku. Zkoušky se účastnilo celkem 30 osob, jež vlastní řidičské oprávnění. Nejpřesněji byla odhadována rychlost 50 km/h, při rychlostech 70 a 100 km/h již docházelo k podceňování rychlosti motocyklu. Rychlost 140 km/h podhodnotili všichni účastníci, v případě promítání záznamu, kdy motocykl jede ve vzdálenosti 300–200 m, byl průměrný odhad o více než 50 km/h nižší. Autoři uvádí, že na přesnost odhadu má vliv doba pozorování a vzdálenost, na kterou je rychlost odhadována.

## 1.7 Sebehodnocení řidičů

Sundström (2008) považuje z hlediska bezpečnosti provozu za důležité, aby řidiči přesně odhadovali své znalosti a dovednosti. Podle autorky ale řidiči často přeceňují své dovednosti a zároveň podceňují rizika, která se v provozu objevují. Toto tvrzení zakládá na studiích, ve kterých měli řidiči srovnat své dovednosti s dovednostmi průměrného řidiče. Většina řidičů se ohodnotila jako lepší a schopnější než průměrný řidič. Respondenti také uvedli, že jezdí pomaleji, bezpečněji a je méně pravděpodobné, že se zapletou do dopravní nehody než průměrní řidiči.

Sundström (2008) uvádí, že záleží, jestli po sebehodnocení řidiče následuje jízdní zkouška, při které se skutečné schopnosti řidiče otestují. Pokud řidiči vědí, že jejich schopnosti budou ověřeny, tak se ohodnotí hůře než řidiči, kteří po sebehodnocení nemusí podstoupit žádnou zkoušku.

Karlaftis et al. (2003) popisují, že většina řidičů přeceňuje své schopnosti a myslí si, že jezdí bezpečněji než ostatní řidiči. Přehnaná důvěra ve své schopnosti může podle autorů působit jak pozitivně, tak negativně. Jako pozitivní jsou brány případy, kdy řidič vnímá ostatní řidiče jako méně zdatné, a proto jejich chování věnuje větší pozornost a je připraven i na jejich neočekávané jednání. V negativním smyslu pak přeceňování vlastních schopností může vést k většímu riskování a nebezpečnému chování, protože řidič věří, že je lepší než ostatní a může si takové chování dovolit.

Karlaftis et al. (2003) provedli průzkum, kterého se zúčastnilo více než 17 000 respondentů z 19 evropských zemí. Na otázku týkající se nebezpečnosti jejich řízení 56 % respondentů odpovědělo, že jejich řízení je méně nebezpečné než u ostatních řidičů, 38 % považovalo svůj styl jízdy za stejně nebezpečný, jako je styl ostatních řidičů a pouze 6 % ohodnotilo řízení ostatních jako bezpečnější než své vlastní. Při porovnání rychlosti jízdy 28 % respondentů uvedlo, že jezdí pomaleji než ostatní, 52 % odpovědělo, že jezdí stejně rychle jako ostatní a 20 % řidičů si myslí, že jezdí rychleji než ostatní.

Bannach a Bianchi (2021) uskutečnily průzkum, kde 151 řidičů hodnotilo své schopnosti a schopnosti svých přátel body na stupnici 1 až 5, přičemž 1 bod znamená, že daná schopnost je velmi špatná a 5 bodů značí, že schopnost je vynikající. Respondenti bodovali celkem 19 dovedností, mezi které patřilo například parkování, vnímání rizik, předjíždění a dodržování pravidel provozu. Z výsledků vyplývá, že řidiči hodnotí své schopnosti lépe než schopnosti svých přátel. Průměr sebehodnocení řidičů byl 3,68 bodu a průměr hodnocení přátel 3,55 bodu. Zároveň platí, že čím více času týdně stráví lidé řízením, tím pozitivněji hodnotí své schopnosti. Dále také platí, že čím jsou řidiči starší, tím pozitivnější je jejich sebehodnocení.

## **1.8 Dopravní nehody**

Chmelík (2009) uvádí, že na vzniku dopravní nehody se podílí tři činitelé, a to řidič, dopravní prostředek a dopravní prostředí. Podle autora je nejproblematictější činitelem řidič, jehož selhání způsobuje nejvíce dopravních nehod. Autor příčiny selhání řidiče dělí na fyziologické, psychologické a technické. Mezi fyziologické faktory řadí momentální zdravotní stav řidiče, který může být ovlivněn požitím alkoholických nápojů, návykových

látek nebo únavou. K psychologickým faktorům řadí stres, vztek nebo radost, které řidič při jízdě ve vozidle prožívá. Za technické příčiny považuje nedostatek zkušeností a zručnosti řidiče.

Ze statistik o dopravních nehodách, které vydává Policejní prezidium České republiky (2025), vyplývá, že 83,8 % dopravních nehod v roce 2024 zavinili řidiči motorových vozidel. U jimi zaviněných nehod byl nejčastější příčinou nesprávný způsob jízdy, ten tvořil 70,5 % zavinění, poté nepřiměřená rychlost, která tvořila 14,4 % a nedání přednosti v jízdě, které tvořilo 13,4 %.

Podle Policejního prezidia České republiky (2025) šetřila Policie ČR v roce 2024 celkem 92 217 dopravních nehod, což je nejméně za posledních 10 let. Počty nehod a při nich usmrcených osob z let 2015 až 2024 jsou uvedeny v tabulce 1.

**Tabulka 1** Počet dopravních nehod a usmrcených osob v ČR v letech 2015–2024

<b>Rok</b>	<b>Počet nehod</b>	<b>Usmrceno osob</b>
2015	93 067	660
2016	98 864	545
2017	103 821	502
2018	104 764	565
2019	107 572	547
2020	94 797	460
2021	99 332	470
2022	98 460	454
2023	94 945	455
2024	92 217	438

Zdroj: Policejní prezidium České republiky (2025)

Policejní prezidium České republiky (2025) udává, že v roce 2024 bylo při dopravních nehodách usmrceno 438 osob, což je nejméně od počátku zavedení souvislé statistiky dopravní nehodovosti v ČR, tedy od roku 1961. Celkem 44,1 % z těchto osob tvořili zranitelní účastníci silničního provozu. Konkrétně se jednalo o 81 řidičů motocyklů, 2 spolujezdce na motocyklech, 69 chodců, 37 cyklistů, 1 spolujezdce na jízdním kole a 3 řidiče koloběžek. Podíl usmrcených řidičů motocyklů a jejich spolujezdců činil 18,9 % ze všech obětí dopravních nehod.

V roce 2022 bylo v Evropské unii podle Eurostatu (2024) při dopravních nehodách usmrceno 20 653 osob. Největší část z těchto osob představovali řidiči osobních automobilů a jejich spolujezdci (44,6 %), následovali chodci (18,1 %), řidiči motocyklů a jejich

spolujezdci (16,3 %), cyklisté včetně jezdců na elektrokolech (10,1 %) a řidiči mopedu (3 %). Zbývající kategorie pak zahrnují řidiče a spolujezdce nákladních vozidel, autobusů a traktorů. Při přepočtu je zřejmé, že zranitelní účastníci provozu tvořili 47,5 % usmrcených osob.

Podle odhadu World Health Organization (2023) bylo po celém světě v roce 2021 při dopravních nehodách usmrceno 1,19 milionu osob. Z toho 30 % tvořili uživatelé dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, 25 % uživatelé čtyřkolových motorových vozidel, 21 % chodci a 5 % cyklisté.

## **2 ANALÝZA USNESENÍ NEJVYŠŠÍHO SOUDU**

Tato kapitola se zabývá analýzou usnesení Nejvyššího soudu. Jedná se o usnesení vztahující se k dopravním nehodám, které vznikly při podobných situacích. U všech dopravních nehod se motocykl pohyboval po hlavní komunikaci a z vedlejší komunikace nebo z místa ležícího mimo pozemní komunikaci vjíždělo na hlavní komunikaci jiné vozidlo. Zároveň byla vybrána taková usnesení, ve kterých se objevuje informace o rychlosti jízdy motocyklu, a to buď přesně vyjádřená, nebo alespoň v podobě toho, zda šlo o překročení dovolené rychlosti.

V následujících podkapitolách bude postupně analyzováno 21 usnesení Nejvyššího soudu, která splňují výše uvedená kritéria. Nejedná se o všechna usnesení Nejvyššího soudu, ale pouze o výběr těch, která jsou pro problematiku této práce podstatná.

### **2.1 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 2997/2016**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 11. 2016, sp. zn. 25 Cdo 2997/2016 (Nejvyšší soud, 2016a) se zabývá dopravní nehodou ze dne 16. 6. 2012, při níž došlo ke střetu motocyklu a osobního vozidla. Ze znaleckých posudků, které byly k této věci vyhotoveny, vyplývá, že řidič motocyklu jedoucí po hlavní komunikaci dvojnásobně překročil dovolenou rychlost. Řidič osobního vozidla při vjíždění z vedlejší komunikace na hlavní komunikaci dal přednost v jízdě projíždějícímu vozidlu. Poté zvažoval, zda má dát přednost v jízdě i motocyklu, který uviděl v dálce. Nakonec situaci vyhodnotil tak, že je motocykl ve velké vzdálenosti, a proto pokračoval v jízdě.

V usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 2997/2016 (Nejvyšší soud, 2016a) je zmíněno, že motocykl nebyl osvětlen a za dané situace řidič osobního vozidla nemohl odhadnout jeho rychlost. Dále jsou uvedeny podmínky, za kterých by k dopravní nehodě nedošlo. Bylo by to v případě, pokud by motocykl jel rychlostí až 110 km/h nebo pokud by jel rychlostí 150 km/h a držel se více při pravém okraji vozovky. Za viníka dopravní nehody byl označen řidič motocyklu, který svou riskantní jízdou znemožnil řidiči osobního vozidla splnění povinnosti dát přednost v jízdě.

### **2.2 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 160/2022**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 16. 3. 2022, sp. zn. 8 Tdo 160/2022 (Nejvyšší soud, 2022) se zabývá dopravní nehodou, při které došlo ke střetu motocyklu a osobního vozidla. V místě, kde k dopravní nehodě došlo, byla dovolená rychlost 50 km/h. Řidič motocyklu, který byl v tu chvíli na hlavní komunikaci, jel rychlostí 95 km/h s odchylkou 10 %. Řidička

osobního vozidla přijíždějící po vedlejší komunikaci přehlédla motocykl a vjela na hlavní komunikaci. Podstatné je, že řidička osobního vozidla zastavila před křižovatkou v takovém místě, kde neměla dobré výhledové podmínky (ve výhledu jí bránilo zábradlí a označnický mostu) a nevěnovala řízení dostatečnou pozornost. Pokud by zastavila na vhodnějším místě, tak by jí ve výhledu na hlavní komunikaci nic nebránilo a mohla by motocykl vidět a dát mu přednost v jízdě.

V usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 160/2022 (Nejvyšší soud, 2022) bylo za primární příčinu střetu označeno přehlédnutí motocyklu řidičkou osobního vozidla, a to i přesto, že řidič motocyklu překročil dovolenou rychlost. Překročením dovolené rychlosti řidič motocyklu porušil důležitou povinnost, kterou ostatně porušila také řidička osobního vozidla tím, že nedala motocyklu přednost v jízdě. Na tomto místě se nabízí otázka, zda je důležitější povinností účastníků silničního provozu dát přednost v jízdě, nebo dodržet dovolenou rychlost. V usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 160/2022 (Nejvyšší soud, 2022) je k těmto povinnostem uvedeno: „... porovná-li se povinnosti obou řidičů, je povinnost dát přednost v jízdě kvalitativně vyšším stupněm povinnosti, než je povinnost dodržet limit dovolené rychlosti.“

### **2.3 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tdo 727/2005**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 6. 2005, sp. zn. 3 Tdo 727/2005 (Nejvyšší soud, 2005) se zabývá dopravní nehodou ze dne 22. 9. 2001, při níž došlo ke střetu motocyklu a osobního vozidla. Řidič motocyklu jel po hlavní komunikaci rychlostí asi 65 km/h, přičemž maximální dovolená rychlost v daném místě byla 90 km/h. Řidič osobního vozidla vjížděl na hlavní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci a nedal motocyklu přednost v jízdě. Za dané situace neměl řidič osobního vozidla dostatečný výhled, v takovém případě je jeho povinností zajistit vjetí na pozemní komunikaci pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby.

### **2.4 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 885/2010**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. 8. 2010, sp. zn. 8 Tdo 885/2010 (Nejvyšší soud, 2010) se zabývá dopravní nehodou ze dne 15. 3. 2008, při které řidič osobního vozidla s přívěsem nedal přednost v jízdě řidiči motocyklu, který jel po hlavní komunikaci. Řidič motocyklu se pohyboval v obci rychlostí převyšující rychlost dovolenou. V souvislosti s touto dopravní nehodou byly vypracovány dva znalecké posudky, u kterých se lišily hodnoty rychlosti jízdy motocyklu. První znalecký posudek uvádí, že řidič motocyklu překročil

dovolenou rychlost o 12 až 21 km/h. Podle druhého znaleckého posudku překročil řidič motocyklu dovolenou rychlost o 22 až 38 km/h.

Podle usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 885/2010 (Nejvyšší soud, 2010) bylo prvotní příčinou dopravní nehody nedání přednosti v jízdě. Ze zmíněných znaleckých posudků vyplývá, že řidič osobního vozidla s přívěsem mohl před začátkem vjíždění na hlavní komunikaci motocykl vidět. Řidič motocyklu překročením dovolené rychlosti dopravní nehodu spoluzavinil.

## **2.5 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 1299/2021**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 16. 12. 2021, sp. zn. 5 Tdo 1299/2021 (Nejvyšší soud, 2021) se zabývá dopravní nehodou ze dne 31. 5. 2019, při které nedal řidič nákladního vozidla s přívěsem přednost v jízdě motocyklu jedoucímu po hlavní komunikaci. Řidič motocyklu se snažil zabránit střetu tím, že strhl řízení, což vedlo k pádu na vozovku. Viníkem nehody byl označen řidič nákladního vozidla s přívěsem. Důvodem je, že řidič motocyklu jel rychlostí výrazně nižší, než je dovolená rychlost v daném úseku a řidič nákladního vozidla s přívěsem měl dostatek času na to, aby před vjezdem do křižovatky přijíždějící motocykl uviděl.

## **2.6 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 637/2008**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 28. 5. 2008, sp. zn. 7 Tdo 637/2008 (Nejvyšší soud, 2008) se zabývá dopravní nehodou ze dne 16. 6. 2002, kterou způsobil řidič osobního vozidla jedoucí po vedlejší komunikaci tím, že nedal přednost v jízdě motocyklu. Řidič motocyklu překročil dovolenou rychlost, když jel v místě, kde byla rychlost omezena na 50 km/h, rychlostí 72,9 až 89,1 km/h nebo 85 až 88 km/h. Tyto rychlosti vychází ze dvou vyhotovených znaleckých posudků.

Usnesením Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 637/2008 (Nejvyšší soud, 2008) bylo za primární příčinu dopravní nehody označeno nedání přednosti v jízdě řidičem osobního vozidla, a to i přesto, že řidič motocyklu výrazně překročil dovolenou rychlost. Důvodem pro toto rozhodnutí je uspořádání křižovatky, na které k dopravní nehodě došlo. Řidič osobního vozidla přejížděl několik jízdnic pruhů a motocykl jel v jízdnicím pruhu, který byl od něho nejvíce vzdálen. Pokud by řidič osobního vozidla v průběhu jízdy křižovatkou dostatečně sledoval situaci, tak by mohl motocykl vidět a dát mu přednost v jízdě.

## **2.7 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 453/2024**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27. 6. 2024, sp. zn. 6 Tdo 453/2024 (Nejvyšší soud, 2024) se zabývá dopravní nehodou ze dne 25. 7. 2021, při které řidička osobního vozidla nedala přednost v jízdě motocyklu. Při dopravní nehodě nedošlo ke střetu vozidel, ale pouze k pádu motocyklu na vozovku, který nastal v důsledku provádění manévru, při kterém se chtěl řidič motocyklu vyhnout osobnímu vozidlu, jež zasahovalo do jeho jízdního pruhu. Motocykl jel rychlostí asi 40 km/h, tedy rychlostí nižší, než je dovolená rychlost v daném místě. Dopravní nehodu jednoznačně zavinila řidička osobního vozidla, která se plně nevěnovala řízení a včas neviděla příjezdějící motocykl.

## **2.8 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 11/2019**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 1. 2019, sp. zn. 4 Tdo 11/2019 (Nejvyšší soud, 2019a) se zabývá dopravní nehodou ze dne 30. 8. 2017, při které nedal řidič osobního vozidla přednost v jízdě motocyklu a vjel do jeho jízdního pruhu. Ve snaze vyhnout se střetu provedl řidič motocyklu úhybný manévr, při kterém došlo ke smyku. Hrozící pád se podařilo řidiči motocyklu odvrátit tím, že položil nohu na vozovku, to ale vedlo k jeho zranění. Řidič motocyklu při průjezdu křižovatkou překročil dovolenou rychlost, nejednalo se však o překročení extrémní, kvůli kterému by řidič osobního vozidla nemohl splnit svoji povinnost (dát přednost v jízdě). Dopravní nehodu tedy zavinil pouze řidič osobního vozidla.

## **2.9 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1153/2016**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 4. 1. 2017, sp. zn. 7 Tdo 1153/2016 (Nejvyšší soud, 2017) se zabývá dopravní nehodou ze dne 10. 6. 2014, při které nedala řidička osobního vozidla přednost v jízdě motocyklu. Motocykl se v tu chvíli pohyboval rychlostí nižší, než je dovolená rychlost v daném místě. Na vzniklou situaci řidič motocyklu reagoval tím, že se pokusil objet osobní vozidlo, které se z vedlejší komunikace zařadilo do jeho jízdního pruhu. Tento manévr ale nemohl dokončit, protože mu v tom bránilo protijedoucí vozidlo, začal tedy intenzivně brzdit, v důsledku čehož došlo ke smyku a pádu na vozovku. Řidička osobního vozidla porušila důležitou povinnost, čímž způsobila tuto dopravní nehodu.

## **2.10 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 1173/2004**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004 (Nejvyšší soud, 2004) se zabývá dopravní nehodou ze dne 25. 10. 2000, při které došlo ke střetu motocyklu a osobního vozidla. Řidič osobního vozidla nedal na křižovatce přednost v jízdě motocyklu, který se pohyboval po hlavní komunikaci rychlostí 86 až 97 km/h, přičemž

dovolená rychlost v daném místě byla 50 km/h. Řidič osobního vozidla přijíždějící motocykl neviděl, ačkoliv ho vidět mohl a měl. Pokud by jel motocykl dovolenou rychlostí, tak by měl řidič osobního vozidla dostatek času na to, aby vjel na hlavní komunikaci a ke střetu by nedošlo.

V usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 1173/2004 (Nejvyšší soud, 2004) je popsán rozdíl mezi situací, kdy vozidlo nedá přednost v jízdě vozidlu jedoucímu dovolenou rychlostí a vozidlu, které tuto rychlost překračuje. Tento rozdíl je definován následovně: *„Pokud řidič přijíždějící po hlavní silnici jede rychlostí povolenou, resp. přiměřenou a řidič přijíždějící po vedlejší silnici mu přednost v jízdě nedá, je v obvyklých případech odpovědnost za kolizi a případné další následky na řidiči, jenž přijel do křižovatky po vedlejší silnici. Pokud však řidič na hlavní silnici jede rychlostí, která maximální povolenou rychlost výrazně překračuje, a řidič přijíždějící do křižovatky po vedlejší silnici nemá důvod předpokládat takové překročení, za případnou kolizi musí nést odpovědnost řidič jedoucí po hlavní silnici.“*

Podle usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 1173/2004 (Nejvyšší soud, 2004) je kvůli překročení dovolené rychlosti o více než 70 % viníkem nehody pouze řidič motocyklu. Toto je údaj, na který se později odkazují i další usnesení Nejvyššího soudu.

## **2.11 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1332/2020**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 6. 1. 2021, sp. zn. 7 Tdo 1332/2020 (Nejvyšší soud, 2020) se zabývá dopravní nehodou ze dne 1. 6. 2019, ke které došlo při vjíždění osobního vozidla z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci. Řidič osobního vozidla neměl při vjíždění dostatečný rozhled a nedal přednost v jízdě řidiči motocyklu, který se v tu dobu pohyboval po hlavní komunikaci rychlostí asi o 24 % převyšující rychlost dovolenou. V důsledku toho začal řidič motocyklu brzdit, dostal smyk a poté narazil do osobního vozidla.

V usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1332/2020 (Nejvyšší soud, 2020) je uvedeno, že na vzniku dopravní nehody měl kvůli překročení dovolené rychlosti podíl i řidič motocyklu, jeho podíl byl vyčíslen jako maximálně 60%. Vzhledem k tomu, že překročení rychlosti nebylo extrémní, tak nedošlo k vyvinění řidiče osobního vozidla. S odkazem na usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004 je zmíněno, že pro úplné vyvinění řidiče osobního vozidla by řidič motocyklu musel překročit rychlost o více než 70 %.

## **2.12 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 100/2018**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 3. 2019, sp. zn. 25 Cdo 100/2018 (Nejvyšší soud, 2019b) se zabývá dopravní nehodou ze dne 17. 3. 2012, při které došlo ke střetu motocyklu a osobního vozidla. Řidič motocyklu se pohyboval nepřiměřenou rychlostí a při průjezdu křižovatkou nepřizpůsobil svou rychlost zhoršeným výhledovým poměrům. Z toho důvodu vjel do protisměru, kde se střetl s osobním vozidlem, které na danou komunikaci vjelo z vedlejší komunikace. Bylo prokázáno, že řidička osobního vozidla nemohla motocykl při vjíždění na hlavní komunikaci vidět. Řidič motocyklu navíc neměl platné řidičské oprávnění a motocykl, na kterém jel, nebyl technicky způsobilý ani pojištěný. Jako viník dopravní nehody byl v tomto případě označen řidič motocyklu.

## **2.13 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 597/2014**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 13. 5. 2014, sp. zn. 7 Tdo 597/2014 (Nejvyšší soud, 2014a) se zabývá dopravní nehodou ze dne 24. 6. 2012, při které řidič osobního vozidla nedal na křižovatce přednost v jízdě motocyklu jedoucímu po hlavní komunikaci. Řidič motocyklu se pohyboval rychlostí nejméně 96 km/h, přičemž maximální dovolená rychlost v daném místě byla 70 km/h. Vzhledem k tomu, že se ze strany řidiče motocyklu nejednalo o extrémní překročení dovolené rychlosti, bylo hlavní příčinou nehody shledáno jednání řidiče osobního vozidla. Řidič motocyklu danou dopravní nehodu z 10 % spoluzavinil.

## **2.14 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 1443/2016**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 23. 11. 2016, sp. zn. 7 Tdo 597/2014 (Nejvyšší soud, 2016b) se zabývá dopravní nehodou ze dne 21. 4. 2015, při které nedal řidič dodávkového vozidla vjíždějící z místa ležícího mimo pozemní komunikaci přednost v jízdě motocyklu jedoucímu po pozemní komunikaci. Řidič dodávkového vozidla spatřil motocykl ve chvíli, kdy už částečně vjel na pozemní komunikaci a zastavil v jízdě motocyklu. Řidič motocyklu se v tu chvíli pohyboval rychlostí 50 až 60 km/h a na vzniklou situaci nevhodně reagoval, v důsledku čehož motocyklem zavadil o dodávkové vozidlo a spadl na vozovku. Řidič motocyklu překročil dovolenou rychlost pouze mírně, maximálně o 10 km/h. Z toho důvodu byl viníkem dopravní nehody označen řidič dodávkového vozidla a o spoluzavinění řidiče motocyklu je uvažováno pouze kvůli jeho nepřiměřené reakci na danou dopravní situaci.

## **2.15 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 330/2018**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 18. 4. 2018, sp. zn. 4 Tdo 330/2018 (Nejvyšší soud, 2018) se zabývá dopravní nehodou ze dne 16. 8. 2012, při níž došlo ke střetu motocyklu a osobního vozidla, které vjíždělo na komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci. Dopravní nehoda se stala v místě, kde je dovolená rychlost 90 km/h, tu ale řidič motocyklu nerespektoval a jel rychlostí 123 km/h. Došlo tedy k překročení dovolené rychlosti o 30 %, což bylo kvalifikováno jako překročení výrazné, a to především vzhledem k tomu, že řidič motocyklu dané místo znal a věděl, že se tam nachází zástavba. Zároveň bylo uvedeno, že i při dodržení dovolené rychlosti by řidič motocyklu musel intenzivně brzdit a ke střetu by mohlo dojít.

Podle usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 330/2018 (Nejvyšší soud, 2018) bylo pro vznik dopravní nehody klíčové jednání řidičky osobního vozidla, která nedala přednost v jízdě řidiči motocyklu. Řidič motocyklu danou dopravní nehodu spoluzavinil.

## **2.16 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1196/2022**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 25. 1. 2023, sp. zn. 7 Tdo 1196/2022 (Nejvyšší soud, 2023a) se zabývá dopravní nehodou ze dne 18. 7. 2021, při které došlo ke střetu motocyklu a osobního vozidla. Řidič motocyklu jel po hlavní komunikaci rychlostí o 30 % převyšující rychlost dovolenou, tedy rychlostí asi 61 km/h  $\pm$  6 % v místě, kde je dovolená rychlost 50 km/h. V tomto případě nebylo překročení rychlosti označeno jako extrémní a nemělo vliv na splnění povinnosti dát přednost v jízdě, kterou měl řidič osobního vozidla. Jedinou příčinou dopravní nehody bylo jednání řidiče osobního vozidla, který nedostatečně sledoval provoz, nevšiml si přijíždějícího motocyklu a vjel do křižovatky. Řidič motocyklu tak není spoluviníkem dopravní nehody.

## **2.17 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 877/2011**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 7. 2011, sp. zn. 8 Tdo 877/2011 (Nejvyšší soud, 2011) se zabývá dopravní nehodou ze dne 5. 10. 2008, při které došlo ke střetu motocyklu a traktoru s přívěsem. K dopravní nehodě došlo mimo obec, tedy v místě s maximální dovolenou rychlostí 90 km/h. Řidič motocyklu jedoucí po hlavní komunikaci tuto rychlost mírně překročil, když jel rychlostí 88 až 112 km/h. Řidič traktoru s přívěsem jel po vedlejší komunikaci a jeho záměrem bylo přejet hlavní komunikaci a pokračovat na polní cestu. Hlavní příčinou vzniku dopravní nehody bylo jednání řidiče traktoru, který si nevšiml

přijíždějícího motocyklu, ačkoliv ho mohl včas spatřit, a vjel do křižovatky, aniž by mu dal přednost v jízdě.

V usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 877/2011 (Nejvyšší soud, 2011) je zmíněno, že určitý podíl na vzniku fatálních následků, tedy úmrtí řidiče motocyklu, nese i sám řidič motocyklu. Tento řidič neměl řidičské oprávnění ani dostatečnou praxi v řízení, což se mohlo projevit v ne úplně správné reakci na nastalou situaci. Z tohoto důvodu lze říci, že se na vzniku dopravní nehody z části podílel i řidič motocyklu.

## **2.18 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1232/2003**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. 11. 2003, sp. zn. 7 Tdo 1232/2003 (Nejvyšší soud, 2003) se zabývá dopravní nehodou ze dne 1. 4. 2002, při které došlo ke střetu motocyklu s dvěma osobními vozidly. Motocykl se pohyboval v obci po nepřehledné a úzké hlavní komunikaci rychlostí nejméně 65 km/h. Přitom objížděl zaparkovaná vozidla a jel tedy v protisměrném jízdním pruhu. Z vedlejší komunikace odbočoval řidič osobního vozidla na hlavní komunikaci, přičemž před odbočením řidiče motocyklu neviděl a v průběhu odbočování nijak nezasáhl do jeho jízdního pruhu. Když řidič osobního vozidla motocykl spatřil, okamžitě zastavil, ale i přesto došlo ke střetu. Motocykl poté ještě narazil do jednoho ze zaparkovaných osobních vozidel.

V usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1232/2003 (Nejvyšší soud, 2003) je zmíněno, že pokud by se řidič motocyklu pohyboval nejvyšší dovolenou rychlostí, tak by stihl zastavit a k dopravní nehodě by nedošlo. Příčinou dopravní nehody bylo překročení dovolené rychlosti řidičem motocyklu.

## **2.19 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 44/2014**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22. 1. 2014, sp. zn. 7 Tdo 44/2014 (Nejvyšší soud, 2014b) se zabývá dopravní nehodou ze dne 27. 5. 2012, při které nedal řidič osobního vozidla přednost v jízdě motocyklu. Řidič motocyklu v křižovatce předjížděl osobní vozidlo, přičemž se pohyboval rychlostí o něco vyšší, než je v daném místě rychlost dovolená. V usnesení není přímo uvedeno, o kolik řidič motocyklu danou rychlost překročil, ale je jasné, že střet nastal až ve chvíli, kdy se motocykl zařadil zpět do svého jízdního pruhu před předjížděné vozidlo. Řidič osobního vozidla vjíždějící z vedlejší komunikace nevěnoval provozu na hlavní komunikaci dostatečnou pozornost, motocykl přehlédl a zaviniil tak dopravní nehodu.

## **2.20 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 708/2022**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 25. 7. 2023, sp. zn. 25 Cdo 708/2022 (Nejvyšší soud, 2023b) se zabývá dopravní nehodou ze dne 24. 6. 2015, při které došlo ke střetu motocyklu a nákladního vozidla. Nákladní vozidlo přijíždělo ke křižovatce po vedlejší komunikaci a chystalo se přejet hlavní komunikaci v přímém směru. Řidič nákladního vozidla před křižovatkou zastavil a ze vzdálenosti motocyklu odhadl, že může pokračovat v jízdě. Řidič motocyklu ale místem projížděl rychlostí téměř dvojnásobně překračující rychlost dovolenou. V okamžiku, kdy se řidič nákladního vozidla rozhodl vjet do křižovatky, jel řidič motocyklu rychlostí 127 až 136 km/h, přičemž maximální dovolená rychlost v daném místě byla 70 km/h.

V usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 708/2022 (Nejvyšší soud, 2023b) je uvedeno, že příčinou dopravní nehody byla nepřiměřená rychlost řidiče motocyklu, která znemožnila řidiči nákladního vozidla dát mu přednost v jízdě. Podle vypracovaného znaleckého posudku by při dodržení dovolené rychlosti a dokonce i při jejím překročení o 20 km/h ke střetu nedošlo.

## **2.21 Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 845/2009**

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. 12. 2009, sp. zn. 6 Tdo 845/2009 (Nejvyšší soud, 2009) se zabývá dopravní nehodou ze dne 3. 6. 2005, při které řidič osobního vozidla nedal na křižovatce přednost v jízdě řidiči motocyklu pohybujícímu se po hlavní komunikaci. Řidič motocyklu jel v místě, kde je dovolená rychlost 50 km/h, rychlostí 68 až 84 km/h a ani při včasné reakci už nemohl střetu zabránit. Vzhledem k dobré přehlednosti křižovatky mohl řidič osobního vozidla motocykl vidět a dát mu přednost v jízdě.

Z usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 845/2009 (Nejvyšší soud, 2009) vyplývá, že dopravní nehodu spoluzavinili oba řidiči. Řidič motocyklu překročil dovolenou rychlost minimálně o 36 %, stále se ale nejedná o tak významné překročení dovolené rychlosti, aby došlo k vyvinění řidiče osobního vozidla. Dále bylo uvedeno, že při dodržení dovolené rychlosti ze strany řidiče motocyklu by se vozidla minula. Vzniku dopravní nehody mohl zabránit i řidič osobního vozidla, a to tím, že by dostatečně sledoval provoz a do křižovatky nejel nebo při vjíždění a spatření přijíždějícího motocyklu v křižovatce zastavil.

## **2.22 Shrnutí analyzovaných usnesení**

Informace obsažené v usneseních analyzovaných v předchozích podkapitolách jsou shrnuty v tabulce 2. U každého usnesení lze určit, o jakou dopravní situaci se jednalo, zda šlo

o křižovatku vedlejší a hlavní komunikace, nebo o vjíždění na komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci (v tabulce označeno jako místo ležící mimo PK). Dále lze stanovit, jestli řidič motocyklu překročil dovolenou rychlost a zda byla dopravní nehoda zaviněna právě překročením dovolené rychlosti, nedáním přednosti v jízdě, nebo se na ní podílely obě možnosti.

**Tabulka 2** Shrnutí analyzovaných usnesení Nejvyššího soudu

<b>Spisová značka usnesení</b>	<b>Dopravní situace</b>	<b>Překročení dovolené rychlosti</b>	<b>Zavinění</b>
25 Cdo 2997/2016	vedlejší - hlavní	ANO	překročení rychlosti
8 Tdo 160/2022	vedlejší - hlavní	ANO	přednost v jízdě
3 Tdo 727/2005	místo ležící mimo PK	NE	přednost v jízdě
8 Tdo 885/2010	vedlejší - hlavní	ANO	spoluzavinění
5 Tdo 1299/2021	vedlejší - hlavní	NE	přednost v jízdě
7 Tdo 637/2008	vedlejší - hlavní	ANO	přednost v jízdě
6 Tdo 453/2024	vedlejší - hlavní	NE	přednost v jízdě
4 Tdo 11/2019	vedlejší - hlavní	ANO	přednost v jízdě
7 Tdo 1153/2016	vedlejší - hlavní	NE	přednost v jízdě
7 Tdo 1332/2020	místo ležící mimo PK	ANO	spoluzavinění
5 Tdo 1173/2004	vedlejší - hlavní	ANO	překročení rychlosti
25 Cdo 100/2018	vedlejší - hlavní	ANO	překročení rychlosti
7 Tdo 597/2014	vedlejší - hlavní	ANO	spoluzavinění
6 Tdo 1443/2016	místo ležící mimo PK	ANO	spoluzavinění
4 Tdo 330/2018	místo ležící mimo PK	ANO	spoluzavinění
7 Tdo 1196/2022	vedlejší - hlavní	ANO	přednost v jízdě
8 Tdo 877/2011	vedlejší - hlavní	ANO	spoluzavinění
7 Tdo 1232/2003	vedlejší - hlavní	ANO	překročení rychlosti
7 Tdo 44/2014	vedlejší - hlavní	ANO	přednost v jízdě
25 Cdo 708/2022	vedlejší - hlavní	ANO	překročení rychlosti
6 Tdo 845/2009	vedlejší - hlavní	ANO	spoluzavinění

Zdroj: autorka

Z tabulky 2 je zřejmé, že z celkového počtu 21 dopravních nehod, které jsou předmětem analyzovaných usnesení, nedošlo k překročení dovolené rychlosti motocyklem jedoucím po hlavní komunikaci pouze ve čtyřech případech. Příčinou těchto nehod bylo nedání přednosti v jízdě.

V analyzovaných usneseních Nejvyššího soudu bylo celkem 17 případů dopravních nehod, při kterých řidič motocyklu překročil dovolenou rychlost. Z toho ve třech případech

nebyla uvedena přesná hodnota překročení dovolené rychlosti, jednalo se o usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 11/2019, 25 Cdo 100/2018, 7 Tdo 44/2014. Překročení dovolené rychlosti u ostatních 14 usnesení Nejvyššího soudu je znázorněno v tabulce 3, ve které jsou uvedeny jak hodnoty dovolené rychlosti, tak údaje o jejím překročení v km/h a v procentech. Hodnoty v tabulce 3 jsou zaokrouhleny na celá čísla a u usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 885/2010 a 7 Tdo 637/2008 jsou uvedeny dvě varianty překročení dovolené rychlosti podle dvou znaleckých posudků, na které se daná usnesení odkazovala.

**Tabulka 3** Překročení dovolené rychlosti v analyzovaných usneseních

Spisová značka usnesení	Dovolená rychlost [km/h]	Překročení dovolené rychlosti o [km/h]		Překročení dovolené rychlosti o [%]	
25 Cdo 2997/2016	není uvedeno	dvojnásobek		100 %	
8 Tdo 160/2022	50	36–55		72–110 %	
8 Tdo 885/2010	50	12–21	22–38	24–42 %	44–76 %
7 Tdo 637/2008	50	23–39	35–38	46–78 %	70–76 %
7 Tdo 1332/2020	90	21		23 %	
5 Tdo 1173/2004	50	36–47		72–94 %	
7 Tdo 597/2014	70	26		37 %	
6 Tdo 1443/2016	50	0–10		0–20 %	
4 Tdo 330/2018	90	33		37 %	
7 Tdo 1196/2022	50	7–15		14–30 %	
8 Tdo 877/2011	90	0–22		0–24 %	
7 Tdo 1232/2003	50	15		30 %	
25 Cdo 708/2022	70	57–66		81–94 %	
6 Tdo 845/2009	50	18–34		36–68 %	

Zdroj: autorka

Pro účely bližšího popsání rozhodování v těchto případech byla usnesení Nejvyššího soudu rozdělena do tří skupin podle míry překročení dovolené rychlosti, toto rozdělení je znázorněno v tabulce 4. Z důvodu zařazení každého usnesení pouze do jedné kategorie byla usnesení přiřazena vždy k té skupině, do které spadá větší část rozsahu překročení dovolené rychlosti. Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 885/2010 a 7 Tdo 637/2008 byla proto zařazena do skupiny 30–70 %.

Z tabulky 4 je patrné, že o zavinění dopravní nehody nelze rozhodnout pouze podle míry překročení dovolené rychlosti, ale záleží také na dalších okolnostech. Zohledňováno je konkrétní místo, kde k dopravní nehodě došlo, především to, jak je křižovatka uspořádána a jestli řidič vozidla na vedlejší komunikaci mohl motocykl před vjezdem do křižovatky nebo

i v průběhu jízdy křižovatkou vidět. V některých případech hraje důležitou roli také to, zda řidiči znali místo, kde se dopravní nehoda stala. Pro rozhodnutí je podstatná rovněž informace o tom, zda by k dopravní nehodě došlo i v případě, pokud by řidič motocyklu dovolenou rychlost nepřekročil.

**Tabulka 4** Zavinění dopravních nehod podle překročení dovolené rychlosti

<b>Zavinění</b>	<b>Překročení dovolené rychlosti o:</b>		
	<b>&lt; 30 %</b>	<b>30–70 %</b>	<b>&gt; 70 %</b>
překročení rychlosti	0	1	3
přednost v jízdě	1	1	1
spoluzavinění	3	4	0

Zdroj: autorka

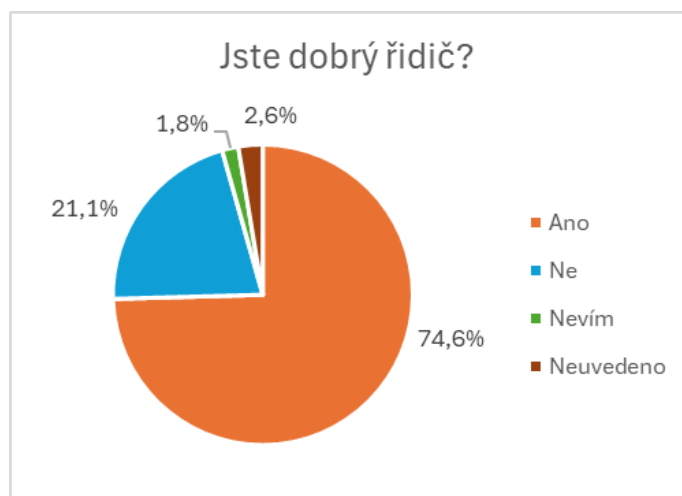
### 3 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Tato kapitola se zabývá dotazníkovým šetřením, jehož cílem bylo získat informace o tom, jak respondenti vnímají své řídičské schopnosti a jaké faktory jejich sebehodnocení ovlivňují. Dotazník obsahoval celkem sedm otázek, z toho šest uzavřených a jednu otevřenou. Respondenti byli požádáni, aby otázky vyplňovali postupně a nevraceli se k již zodpovězeným otázkám. Vzor dotazníku je uveden v příloze A. Dotazník byl předán respondentům v tištěné podobě a jeho vyplňování probíhalo jednak v rámci experimentu, který je popsán v další kapitole této práce, a dále byl šířen mezi širší vzorek respondentů, včetně zaměstnanců justice, krajských a obecních úřadů, Policie ČR i běžných řidičů. Sběr dat probíhal od srpna do listopadu 2024.

#### 3.1 Vyhodnocení dotazníkového šetření

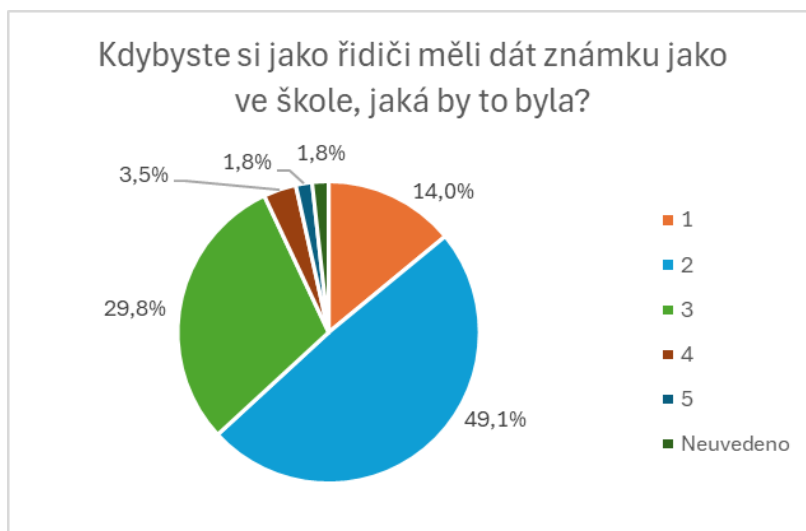
Celkem bylo získáno 117 vyplněných dotazníků, přičemž tři dotazníky obsahující zjevně nerelevantní odpovědi byly vyřazeny. Další část této podkapitoly se proto věnuje vyhodnocení 114 získaných dotazníků.

První otázka byla uzavřená, respondenti byli dotázáni, zda jsou dobří řidiči a měli na výběr z odpovědí „Ano/Ne“. Z obrázku 3 vyplývá, že téměř tři čtvrtiny respondentů se považují za dobré řidiče. Pouze 21,1 % respondentů uvedlo odpověď „Ne“. Tři lidé na tuto otázku neodpověděli, což představuje 2,6 % z celkového počtu odpovědí. Vzhledem k tomu, že dotazník byl vyplňován v tištěné podobě, dva respondenti doplnili vlastní odpověď „Nevím“, čímž vznikla další kategorie odpovědí, která tvoří 1,8 % z celkového počtu odpovědí. Respondenti, kteří na první otázku neodpověděli nebo uvedli odpověď „Nevím“, nebyli zahrnuti do dalšího vyhodnocování, které s touto otázkou přímo souvisí.



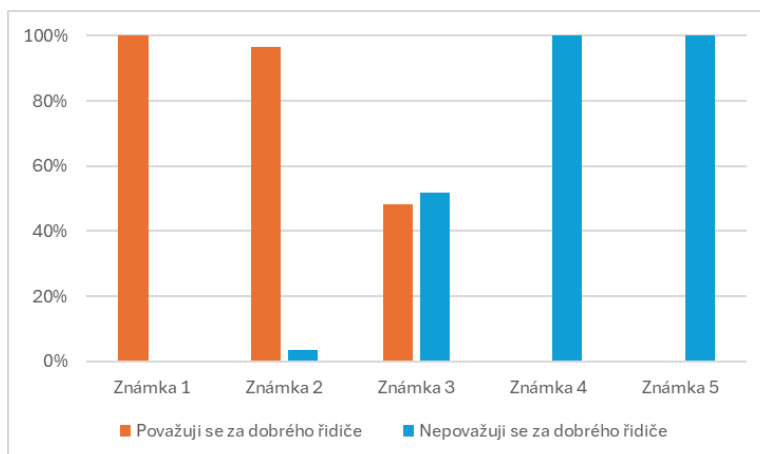
**Obrázek 3** Sebehodnocení respondentů (autorka)

Ve druhé otázce měli respondenti ohodnotit své řídičské schopnosti známkou jako ve škole, tedy na škále od 1 do 5, kde 1 představuje nejlepší hodnocení a 5 nejhorší. Z obrázku 4 je patrné, že respondenti se nejčastěji ohodnotili známkou 2 (49,1 %), následovala známka 3 (29,8 %) a známka 1 (14 %). Zbýlých 7,1 % respondentů se ohodnotilo známkou 4, 5 nebo na otázku neodpovědělo.



**Obrázek 4** Oznámkování řídičských schopností (autorka)

Dále bylo analyzováno, jaké známky si udělili respondenti, kteří na první otázku odpověděli „Ano“, a jaké známky si udělili ti, kteří odpověděli „Ne“. Výsledky tohoto porovnání jsou znázorněny na obrázku 5, kde je pro jednotlivé známky uvedeno, kolik procent respondentů se považuje za dobré řidiče a kolik procent se za dobré řidiče nepovažuje. Z obrázku 5 je zřejmé, že všichni respondenti, kteří si udělili známku 1, se považují za dobré řidiče, zatímco všichni respondenti, kteří si udělili známku 4 nebo 5, se za dobré řidiče nepovažují. U známky 2 se 96,4 % respondentů považuje za dobré řidiče a pouze 3,6 % se za dobré řidiče nepovažuje. U známky 3 je rozdíl mezi skupinami minimální, 14 respondentů (48,3 %) se považuje za dobré řidiče, zatímco 15 respondentů (51,7 %) se za dobré řidiče nepovažuje. Zajímavé je, že všichni respondenti, kteří na první otázku neodpověděli nebo dopsali možnost „Nevím“, se ohodnotili právě známkou 3. To může naznačovat, že respondenti volící tuto známku si nejsou svými řídičskými schopnostmi zcela jisti.



**Obrázek 5** Porovnání sebehodnocení respondentů podle udělené známky (autorka)

Třetí otázka byla otevřená a respondenti měli vysvětlit, proč si zvolili danou známku a neudělili si lepší či horší hodnocení. Odpovědi byly analyzovány zvláště pro každou známku a následně rozděleny do kategorií podle hlavních tematických oblastí, které respondenti ve svých odpovědích zmiňovali. U jednotlivých kategorií byla sledována četnost výskytu, přičemž jeden respondent mohl napsat více důvodů a jeho odpovědi tak mohly být zařazeny do více kategorií.

Odpovědi na třetí otázku od respondentů, kteří si dali známku 1, jsou uvedeny v tabulce 5. Tito respondenti nejčastěji jako důvod svého sebehodnocení uvedli jízdu bez nehod a praxi, zkušenosti. Do kategorie praxe, zkušenosti byly zařazeny odpovědi, v nichž respondenti zdůraznili dlouhou dobu vlastnictví řidičského oprávnění, vysoký počet najetých kilometrů, rozsáhlé zkušenosti s řízením a časté absolvování dlouhých cest. Dva respondenti jako důvod svého sebehodnocení uvedli výuku ostatních, jejich odpovědi zněly takto:

- „Učil jsem řídit 2 syny, oba velmi dobří řidiči.“
- „Provozují autoškolu a učím všechny skupiny kromě D.“

**Tabulka 5** Důvody pro udělení známky 1

Kategorie	Počet zmínění
Bez nehod	8
Praxe, zkušenosti	8
Ohleduplnost, obezřetnost	4
Dodržování předpisů	3
Předvídání, správné reagování	2
Řidičské oprávnění na všechny skupiny	2
Výuka ostatních	2

Zdroj: autorka

Kromě důvodů uvedených v tabulce 5 se v odpovědích respondentů objevily také následující argumenty, které byly zmíněny pouze jednou:

- „Znám své schopnosti a schopnosti svého vozidla.“
- „Relaxuji na motorce a sport. autu, vždy si odpočinu.“
- „Snažím se udržovat plynulost provozu.“
- „Jsem jednička.“

Odpovědi na třetí otázku byly u respondentů, kteří si udělili známku 2, rozděleny do dvou skupin na kladné a záporné hodnocení. Kladné hodnocení, tedy důvody, proč si respondenti udělili známku 2 a ne horší, je uvedeno v tabulce 6. Nejčastěji zmiňovanými důvody bylo předvídání a sledování provozu, velká praxe a zkušenosti, jízda bez nehod a bez pokut.

**Tabulka 6** Důvody pro udělení známky 2

Kategorie	Počet zmínění
Předvídání, sledování provozu	13
Velká praxe, zkušenosti	13
Bez nehod a bez pokut	11
Opatrnost	7
Dodržování předpisů	6
Klid (klidný styl jízdy)	5
Ohleduplnost	2
Lepší než ostatní řidiči	2
Zodpovědnost	2
Plynulost provozu	2

Zdroj: autorka

Záporné hodnocení respondentů, kteří si udělili známku 2, je chápáno jako soubor důvodů, kvůli nimž si neudělili lepší známku. Toto hodnocení je obsaženo v tabulce 7. Respondenti nejčastěji zmiňovali, že si neudělili známku 1, protože je vždy co zlepšovat a jsou si vědomi toho, že občas udělají nějakou chybu. Celkem šestkrát byla zmíněna malá praxe a zkušenosti, respondenti v souvislosti s tímto důvodem napsali například:

- „Ještě nemám dostatek zkušeností s jízdou ve složitém terénu nebo řešením složitých dopravních situací.“
- „Lepší jsem si nedal, jelikož nemám ještě dlouholetou praxi a zkušenosti s vyhrocenými situacemi.“

**Tabulka 7** Důvody pro neudělení lepší známky než 2

Kategorie	Počet zmínění
Vždy je co zlepšovat	12
Občasné pochybení	8
Malá praxe, zkušenosti	6
Porušování předpisů	5
Nepozornost	4
Problémy s parkováním nebo couváním	2
Obava z řízení ve velkých městech	2
Nejsem řidič z povolání	2

Zdroj: autorka

Také odpovědi respondentů, kteří si udělili známku 3, byly rozděleny na kladné a záporné. Kladné hodnocení je uvedeno v tabulce 8. Respondenti jako důvod, proč si udělili známku 3, nejčastěji zmiňovali, že se vnímají jako průměrní řidiči. V odpovědích se třikrát objevil argument, ve kterém bez dalšího vysvětlování respondenti tvrdili, že jsou dobří řidiči.

**Tabulka 8** Důvody pro udělení známky 3

Kategorie	Počet zmínění
Průměrný řidič	4
Bez nehod a bez pokut	3
Sebejisté tvrzení – dobrý řidič	3
Pozornost, soustředění při jízdě	3
Dodržování předpisů	2

Zdroj: autorka

Důvody pro neudělení lepší známky, než je známka 3, jsou popsány v tabulce 9. Respondenti nejčastěji uváděli, že nemají dostatečně velkou praxi ani zkušenosti s řízením a občas chybují.

**Tabulka 9** Důvody pro neudělení lepší známky než 3

Kategorie	Počet zmínění
Malá praxe, zkušenosti	6
Občasné pochybení	4
Problémy s parkováním nebo couváním	3
Nepozornost, nesoustředěnost	3
Preferování známých tras	3
Řízení pouze na krátké vzdálenosti	3
Porušování předpisů	2
Vždy je co zlepšovat	2
Pořád se učím	2
Pomalé nebo nedostačené reakce	2
Respekt z řízení	2

Zdroj: autorka

Respondenti, kteří si udělili známku 3, uváděli pro své rozhodnutí velmi širokou škálu důvodů. To může naznačovat, že pro tuto skupinu respondentů bylo náročnější jasně definovat své řídičské schopnosti. Naopak u respondentů, kteří si dali známku 1 nebo 2, se důvody pro jejich sebehodnocení často opakovaly a objevilo se jen málo těch, které by uvedl pouze jeden respondent. U známky 3 bylo celkem 17 uvedených argumentů zmíněno pouze jedním respondentem. Zde je uveden výčet některých z nich:

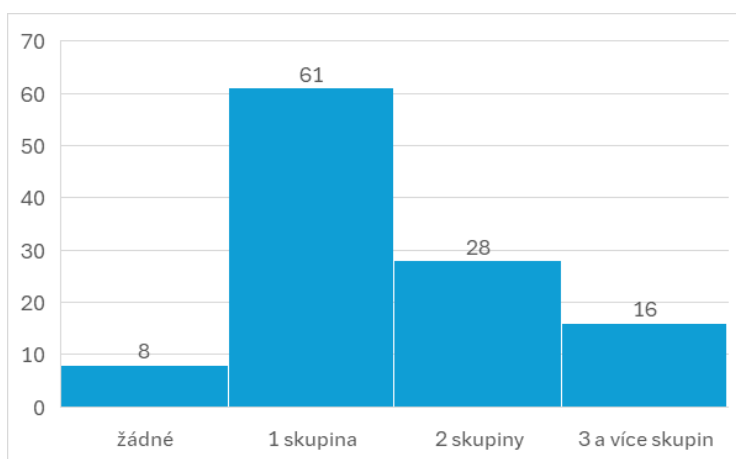
- „*Dodržování bezpečné vzdálenosti.*“
- „*Delší doba na rozmyšlení dopravní situace (křižovatka).*“
- „*Umím řídit už jen automat.*“
- „*Blok - po dopravní nehodě.*“
- „*Špatně se mi řídí, když prší nebo je tma.*“
- „*Protože jsem již dopravní nehodu zavinila, naštěstí jsem nikomu jinému než sobě neublížila.*“
- „*Snažím se neriskovat.*“
- „*Nesnáším řízení, což z toho dělá nepříjemnou zkušenost. Řídím vždy se stresem.*“

Na třetí otázku odpověděli tři respondenti, kteří si udělili známku 4. Jeden respondent uvedl, že se bojí řídit, a dva respondenti napsali, že ještě nemají řídičský průkaz.

Známkou 5 se ohodnotili pouze dva respondenti, kteří své hodnocení odůvodnili tím, že nemají řídičský průkaz.

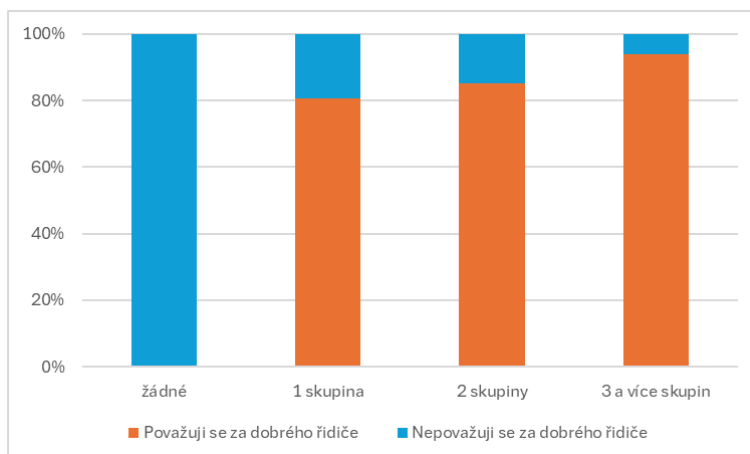
Čtvrtá otázka byla uzavřená a jejím cílem bylo zjistit, jaké skupiny řídičského oprávnění respondenti vlastní. Jeden respondent na tuto otázku neodpověděl a není tak

zahrnut do dalšího vyhodnocování čtvrté otázky. Osm respondentů nevlastní žádné řidičské oprávnění. Nejvíce respondentů, konkrétně 57, vlastní řidičské oprávnění pouze na skupinu B. Druhou nejvíce zastoupenou kombinací jsou skupiny A a B, na které má řidičské oprávnění 25 respondentů. Sedm respondentů vlastní řidičské oprávnění na všechny skupiny, tedy na skupiny A, B, C, D a T. V odpovědích se vyskytlo celkem 10 různých variant toho, jaké skupiny řidičského oprávnění respondenti vlastní. Pro účely dalšího vyhodnocování byly odpovědi rozděleny podle počtu skupin řidičského oprávnění na žádné, jednu skupinu, dvě skupiny, tři a více skupin. Počty respondentů, kteří spadají do těchto kategorií, jsou patrné z obrázku 6.



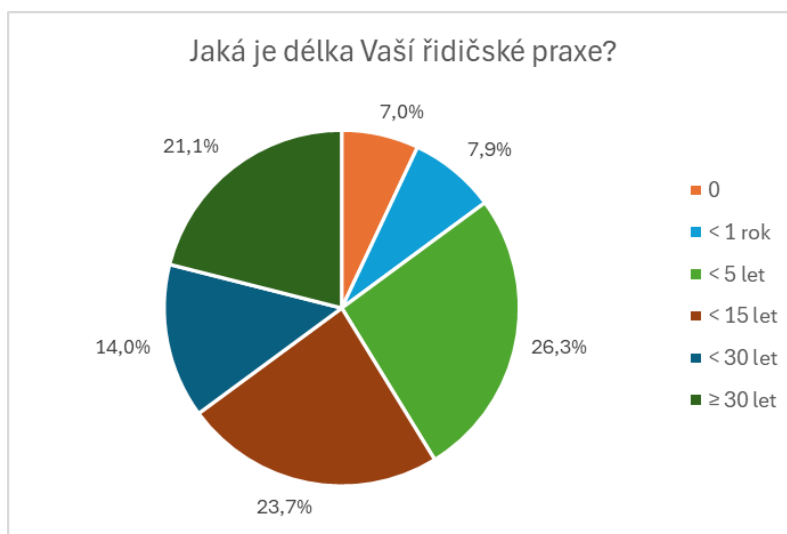
**Obrázek 6** Rozdělení respondentů podle počtu skupin řidičského oprávnění (autorka)

U každé kategorie byla následně analyzována odpověď respondentů na první otázku, tedy zda se považují za dobré řidiče. Z obrázku 7 je zřejmé, že všichni respondenti, kteří nemají řidičské oprávnění, se nepovažují za dobré řidiče. Mezi respondenty, kteří mají řidičské oprávnění na jednu skupinu vozidel, se za dobré řidiče označilo 80,7 %. S rostoucím počtem skupin řidičského oprávnění se zároveň zvyšuje podíl těch, kteří se vnímají jako dobří řidiči. U respondentů s oprávněním na dvě skupiny vozidel se za dobré řidiče považuje 85,2 %, zatímco u držitelů oprávnění na tři a více skupin tento podíl činí 93,8 %.



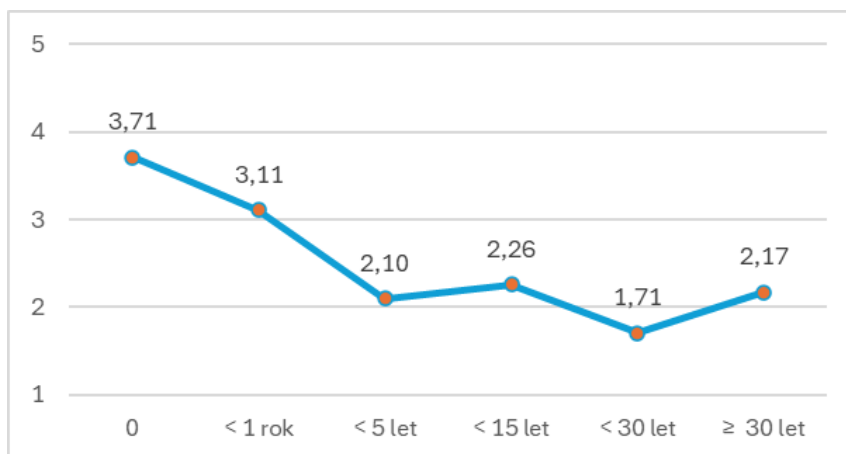
**Obrázek 7** Sebehodnocení respondentů podle počtu skupin řidičského oprávnění (autorka)

Pátá otázka byla uzavřená a týkala se délky řidičské praxe. Její výsledky jsou zobrazeny na obrázku 8. Největší zastoupení má řidičská praxe delší než jeden rok a zároveň kratší než pět let, tuto možnost v dotazníku zvolilo 30 respondentů (26,3 %). Následuje praxe s délkou 5–15 let, kterou uvedlo 27 respondentů (23,7 %). Nejdelší praxi, tedy 30 a více let, označilo 24 respondentů (21,1 %).



**Obrázek 8** Délka řidičské praxe (autorka)

Na obrázku 9 je znázorněna závislost mezi délkou řidičské praxe a průměrnou známkou, kterou si respondenti přidělili. Z grafu vyplývá, že respondenti bez řidičské praxe si v průměru udělili nejhorší známku, a to 3,71. Dále je patrný výrazný pokles průměrného hodnocení mezi skupinami s praxí < 1 rok a < 5 let, kde se průměrná známka snížila z 3,11 na 2,10. U skupin s řidičskou praxí menší než 5 let až 30 a více let se průměrné známky pohybují v rozmezí 1,71 až 2,26. Nejnížší průměrné hodnocení si udělili řidiči s praxí 15–30 let.

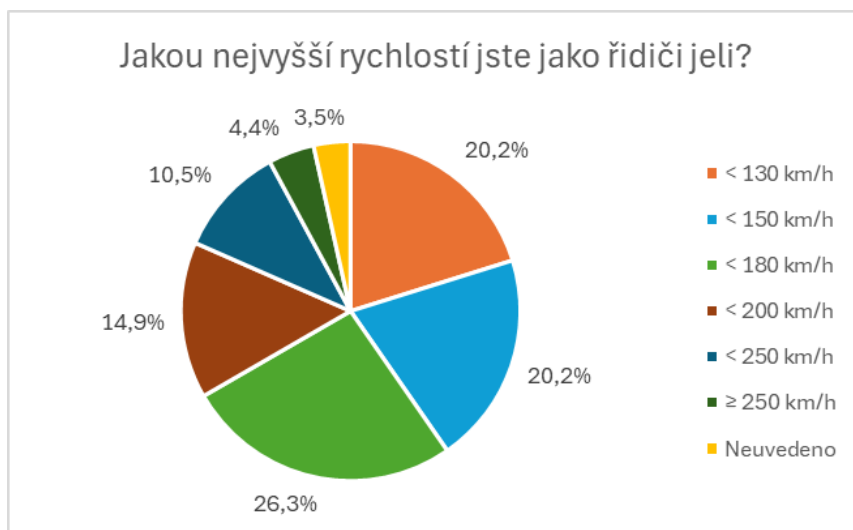


**Obrázek 9** Průměrná známka podle délky řídicí praxe (autorka)

Zajímavým ukazatelem pro analýzu vztahu mezi délkou řídicí praxe a udělené známky je také modus, tedy nejčastěji se vyskytující hodnota. Respondenti bez řídicí praxe si udělili známky 2, 3 a 4 se stejnou četností. Respondenti s praxí menší než 1 rok nejčastěji volili známku 3. U respondentů s praxí 1–5 let a 5–15 let dominovala známka 2. Respondenti s praxí 15–30 let si nejčastěji udělili známku 1. U respondentů s nejdelší praxí (30 a více let) byly nejčastěji přiřazeny známky 2 a 3 se stejnou četností.

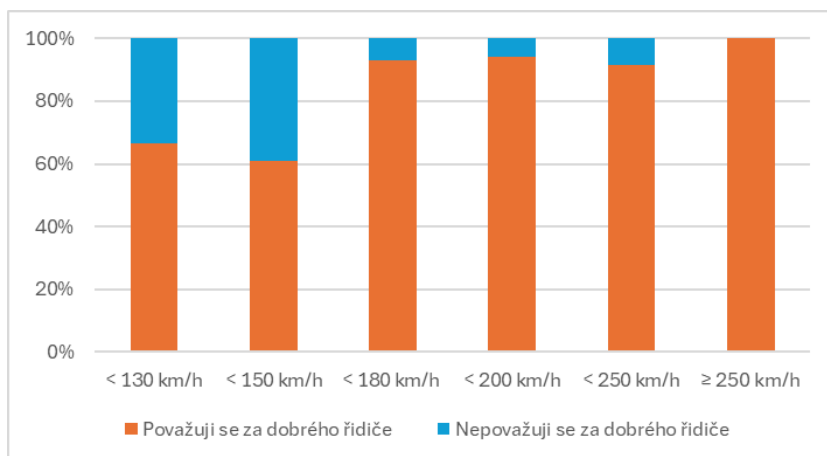
Šestá otázka byla uzavřená a respondenti měli zvolit, zda považují za důležitější povinnost řidiče dodržení rychlosti, nebo dání přednosti v jízdě. Na tuto otázku neměli odpovídat právníci a příslušníci Policie ČR, a proto ji nevyplnilo 22 respondentů. Většina ostatních respondentů považuje za důležitější povinnost dání přednosti v jízdě, což uvedlo 92,4 % z nich. Pouze 7,6 % respondentů označilo jako důležitější povinnost dodržení rychlosti.

Z obrázku 10 jsou zřejmé odpovědi na poslední, sedmou, otázku, tedy jakou nejvyšší rychlostí respondenti jako řidiči jeli. Dvě třetiny respondentů uvedly, že jejich maximální rychlost nepřekročila 180 km/h. Nejvíce respondentů, konkrétně 23,6 %, uvedlo rychlost 150–180 km/h. Shodně 20,2 % respondentů uvedlo rychlost nižší než 130 km/h a 130–150 km/h. Všichni respondenti, kteří nejvyšší rychlost neuvedli, nevlastní řídicí průkaz.



**Obrázek 10** Nejvyšší rychlost, kterou respondenti jako řidiči jeli (autorka)

U jednotlivých kategorií nejvyšší rychlosti bylo analyzováno, jak respondenti odpověděli na první otázku, tedy zda se považují za dobré řidiče. Z obrázku 11 je patrné, že v nejnižších rychlostních kategoriích (< 130 km/h a < 150 km/h) je významný podíl respondentů, kteří se nepovažují za dobré řidiče. V kategorii < 130 km/h se za dobré řidiče považuje 66,7 % respondentů a v kategorii < 150 km/h dokonce pouze 60,9 % respondentů. V ostatních kategoriích je podíl respondentů, kteří se označili jako dobří řidiči, větší než 90 %. Všichni respondenti, kteří jeli rychlostí 250 km/h a vyšší, se považují za dobré řidiče.



**Obrázek 11** Sebehodnocení respondentů podle nejvyšší dosažené rychlosti (autorka)

### 3.2 Shrnutí dotazníkového šetření

V dotazníkovém šetření byli zastoupeni respondenti všech kategorií, a to jak z hlediska délky praxe, tak i podle skupin řidičského oprávnění, které vlastní. Díky tomu lze na problematiku sebehodnocení řidičů nahlížet z širší perspektivy, což umožňuje identifikovat rozdíly v sebehodnocení mezi různými skupinami řidičů.

Z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že 74,6 % respondentů se považuje za dobré řidiče. Téměř polovina respondentů přiřadila svým řidičským schopnostem známku 2 (při známkování jako ve škole). Naprostá většina respondentů dokázala uvést jasné a relevantní důvody, které je k jejich sebehodnocení vedly. Z analýzy těchto odpovědí lze určit, jaké vlastnosti nebo dovednosti považují respondenti při řízení vozidla za důležité a vnímají je jako ukazatele dobrého řidiče. Mezi nejčastěji uváděné pozitivní důvody patřila jízda bez nehod a bez pokut, dále praxe a zkušenosti a schopnost předvídání a správného reagování. Mezi důvody, kvůli nimž si respondenti neudělili lepší známku, převažovala odpověď – vždy je co zlepšovat. Déle bylo zmiňováno občasné pochybení a malá praxe a zkušenosti.

Další části vyhodnocení dotazníkového šetření byly zaměřeny na skupiny řidičského oprávnění, které respondenti vlastní, délku řidičské praxe a nejvyšší rychlost, kterou jako řidiči jeli. Tyto údaje byly následně porovnány s odpověďmi na první dvě otázky, tedy zda se respondenti považují za dobré řidiče a jakou známku by si jako řidiči udělili. Z tohoto srovnání vyplynulo, že s rostoucím počtem skupin řidičského oprávnění roste i podíl respondentů, kteří se považují za dobré řidiče. Při porovnání udělených známek a délky řidičské praxe nelze jednoznačně potvrdit, že s přibývajícimi lety praxe si respondenti udělují lepší známky. Platí ovšem, že v prvních letech po získání řidičského oprávnění dochází k výraznému zlepšení průměrného hodnocení. Zatímco respondenti bez praxe si udělili průměrnou známku 3,71, respondenti s praxí do 5 let si v průměru udělili známku 2,10. Dále platí, že respondenti, kteří uvedli nižší maximální rychlost (< 130 km/h a < 150 km/h), se častěji nepovažují za dobré řidiče. Naopak mezi těmi, kteří dosáhli vyšších rychlostí, výrazně převažují ti, kteří se za dobré řidiče považují.

Podstatnou informací, která z dotazníků vyplynula, je, že 92,4 % respondentů považuje za důležitější povinnost řidiče dání přednosti v jízdě.

## 4 EXPERIMENT

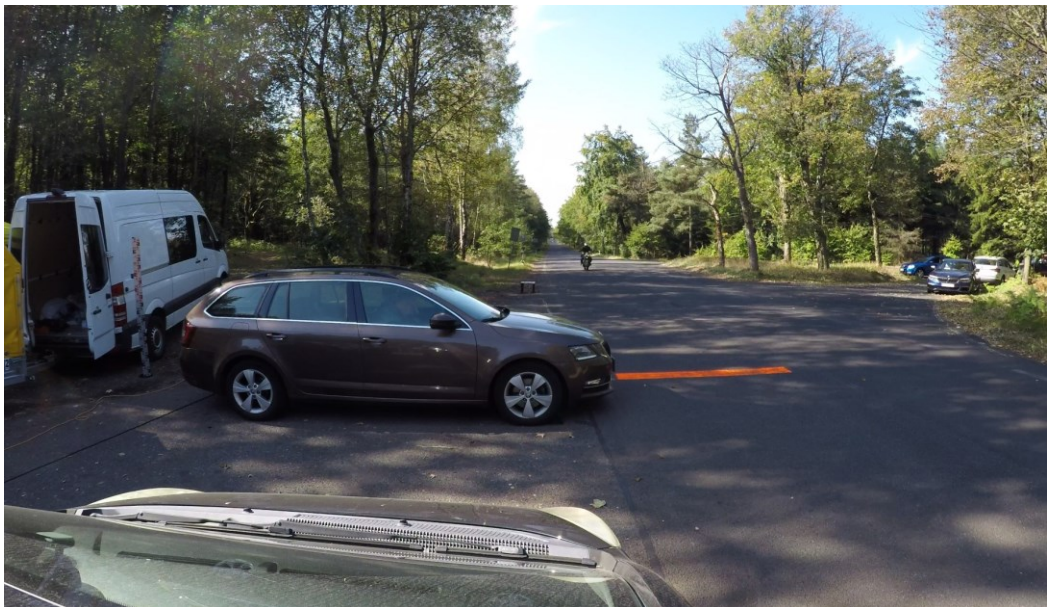
Tato kapitola se věnuje experimentu, jehož cílem bylo zjistit, jak řidiči odhadují rychlost a vzdálenost motocyklů. Experiment provedli Drahotský et al. (2024) a část dat z experimentu byla využita pro účely této diplomové práce.

### 4.1 Metodika experimentu

Experiment byl zaměřený na možnost rozpoznání rychlosti a vzdálenosti motocyklu. Situace v experimentu byla analogická situaci v provozu na pozemních komunikacích, kdy řidič vozidla vjíždějící na hlavní komunikaci má dát přednost v jízdě motocyklu přibližujícímu se z jeho levé strany po hlavní komunikaci.

Úkolem účastníků experimentu bylo určit rychlost jízdy motocyklu a zároveň jeho vzdálenost, a to v okamžiku, kdy by již nezahájili zamýšlený úkon, tedy najetí na hlavní komunikaci. Celkem 12 účastníků bylo rozděleno do tří stejně početných skupin podle věku. Tyto skupiny byly nazvány jako důchodci (dále označeno jako skupina D), střední věk (dále označeno jako skupina S) a začátečníci (dále označeno jako skupina Z).

Pozice účastníků experimentu odpovídala pozici řidiče vozidla najíždějícího na hlavní komunikaci. Za tímto účelem bylo použito vozidlo Škoda Octavia, které bylo svou přední částí přistaveno na okraj komunikace, což odpovídá postavení vozidla při zastavení s úmyslem najetí na hlavní komunikaci. Pozice vozidla při provádění experimentu je zobrazena na obrázku 12.



**Obrázek 12** Pozice vozidla při experimentu (Drahotský, 2024)

Před zahájením experimentu byli účastníci vyzváni, aby si upravili polohu sedadla, případně volantu tak, aby odpovídala jejich obvyklému užívání ve vozidle. Odhad rychlosti a vzdálenosti motocyklu poté učinili pohledem vlevo, odkud přijížděly motocykly.

K experimentu byly použity čtyři motocykly označené A, B, C, D. Přičemž v případě motocyklu A se jednalo o motocykl BMW R 1250 RT v barevném provedení Policie ČR, u něhož bylo při experimentu v činnosti světelné výstražné zařízení. Motocykl A je vyobrazen na obrázku 13.



**Obrázek 13** Motocykl A (Drahotský, 2024)

Motocykl Triumph Speed Twin, který je zobrazen na obrázku 14, byl v experimentu označován jako motocykl B. Při experimentu byl přední světlomet tohoto motocyklu překryt neprůhlednou fólií černé barvy, aby byla imitována jízda motocyklu bez osvětlení.



**Obrázek 14** Motocykl B (Drahotský, 2024)

Jako motocykl C byl označován motocykl Royal Enfield Interceptor INT 650 a jako motocykl D motocykl Yamaha MT-09. Oba tyto motocykly měly tmavou barvu a nebyly nijak upraveny.

Řidiči motocyklů byli instruováni, aby se při každé z jízd pohybovali stanovenou referenční rychlostí. Jednalo se konkrétně o rychlosti 55 km/h, 95 km/h, 125 km/h a 170 km/h. Každý účastník prováděl odhady u všech motocyklů a při všech definovaných referenčních rychlostech. V průběhu celého experimentu tak bylo zaznamenáno celkem 192 odhadů.

V rámci experimentu bylo rovněž provedeno snímání jeho průběhu prostřednictvím dronu a také měření rychlostí motocyklů prostřednictvím radaru Policie ČR. Vyhodnocení těchto dat zpracovávají autoři experimentu nad rámec informací uváděných v této diplomové práci.

## 4.2 Vyhodnocení odhadů rychlosti

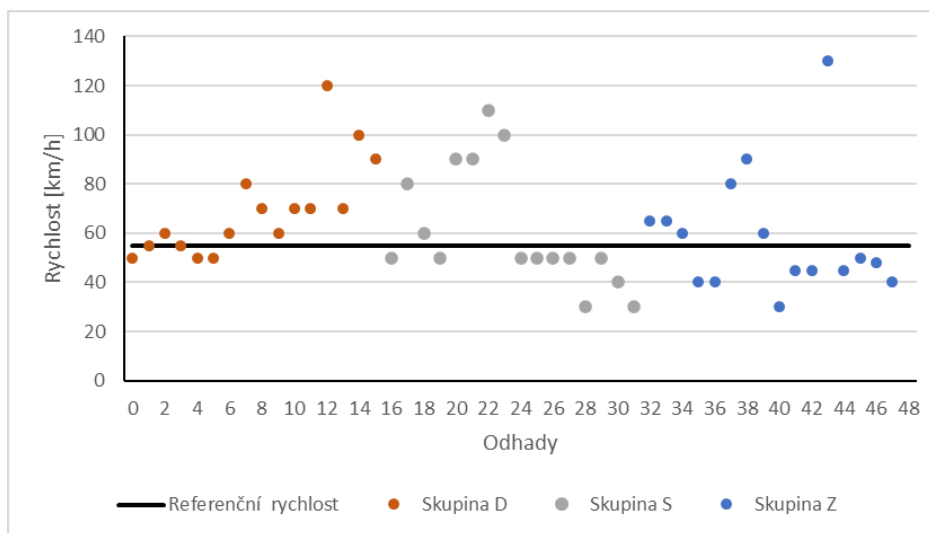
V následujících podkapitolách budou vyhodnoceny odhady rychlosti zvlášť pro každou referenční rychlost. U každé z nich bude nejprve provedeno celkové zhodnocení, následně budou odhady analyzovány podle skupin účastníků a poté podle typů motocyklů. Vyhodnocení bude zahrnovat počty nadhodnocených a podhodnocených odhadů, počty

odhadů spadajících do tolerance  $\pm 5\%$  a  $\pm 10\%$ , a rovněž budou zmíněny extrémní hodnoty, tedy největší zaznamenané nadhodnocení a podhodnocení. V závěru bude uvedeno celkové shrnutí výsledků a shrnutí podle skupiny účastníků a také podle typů motocyklů.

#### 4.2.1 Referenční rychlost 55 km/h

Rychlost 55 km/h byla více nadhodnocována než podhodnocována, což dokládá 24 odhadů vyšších než referenční rychlost a 22 odhadů nižších než referenční rychlost. U této rychlosti se objevily jediné dva přesné odhady z celého experimentu. Tyto dva přesné odhady tak spadají do tolerance  $\pm 5\%$ . Celkem 19 odhadů se vešlo do tolerance  $\pm 10\%$ . Rychlost 55 km/h byla nejvíce nadhodnocena o 136,36 % (75 km/h) a nejvíce podhodnocena o 45,45 % (25 km/h). Celkově byla tato rychlost účastníky značně přeceňována, průměrná odchylka mezi všemi nadhodnocenými odhady činila 46,21 %, což odpovídá průměrnému nadhodnocení o 25,4 km/h.

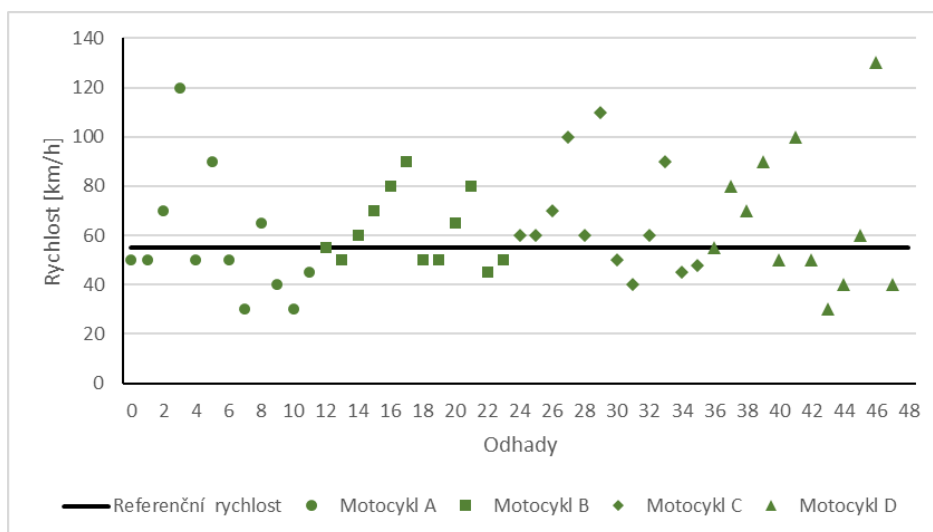
Z obrázku 15 je patrné, že většina odhadů skupiny D byla nadhodnocena, naopak většina odhadů skupin S a Z byla podhodnocena. U skupiny D byly zaznamenány dva přesné odhady. Celkově se polovina odhadů skupiny D i polovina odhadů skupiny S řadí do tolerance  $\pm 10\%$ . Jak největší nadhodnocení, tak i největší podhodnocení se vyskytlo u skupiny Z. Obě tyto odchylky přitom uvedl tentýž účastník experimentu.



**Obrázek 15** Rozdělení odhadů rychlosti 55 km/h podle skupin účastníků (autorka)

Rozdělení odhadů podle typů motocyklů je uvedeno na obrázku 16. Nejvíce nadhodnocován byl motocykl C, u kterého byly čtyři odhady podhodnoceny a osm odhadů nadhodnoceno. Naopak nejvíce podhodnocován byl motocykl A, u kterého bylo osm odhadů nižších než referenční rychlost a čtyři odhady vyšší než referenční rychlost. Přesné odhady se

objevily u motocyklů B a D. Nejvíce odhadů spadajících do tolerance  $\pm 10\%$  bylo zaznamenáno u motocyklu B. Největší rozptyl odhadů je viditelný u motocyklu D.

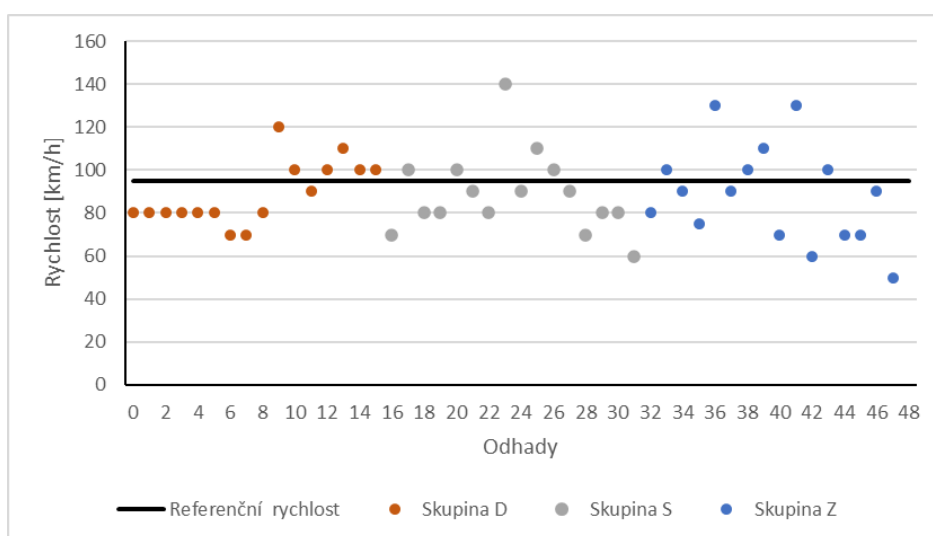


**Obrázek 16** Rozdělení odhadů rychlosti 55 km/h podle typů motocyklů (autorka)

#### 4.2.2 Referenční rychlost 95 km/h

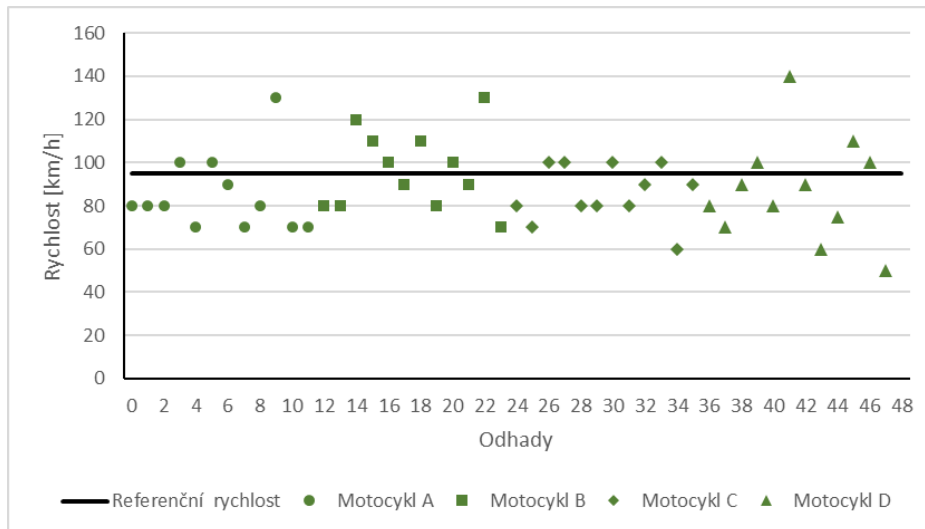
U rychlosti 95 km/h bylo 17 odhadů nadhodnoceno a 31 odhadů podhodnoceno. Žádný z odhadů se nenachází v toleranci  $\pm 5\%$  a 17 odhadů se nachází v toleranci  $\pm 10\%$ . Největší nadhodnocení i podhodnocení bylo shodně o 47,37 % (45 km/h).

Z obrázku 17 je zřejmé, že všechny skupiny účastníků experimentu rychlost 95 km/h spíše podhodnocovaly než nadhodnocovaly. Odhady jednotlivých skupin jsou velmi podobně rozloženy. Skupina D má pět odhadů v toleranci  $\pm 10\%$ , skupiny S a Z mají shodně šest odhadů v toleranci  $\pm 10\%$ .



**Obrázek 17** Rozdělení odhadů rychlosti 95 km/h podle skupin účastníků (autorka)

Na obrázku 18 jsou odhady rozděleny podle typů motocyklů. Při rychlosti 95 km/h bylo nejvíce nadhodnocených odhadů zaznamenáno u motocyklu B (celkem šest), zatímco u motocyklu A se objevily pouze tři odhady vyšší než referenční rychlost. Při porovnání jednotlivých motocyklů z hlediska počtu odhadů v toleranci  $\pm 10\%$  i podle rozptylu odhadů lze za nejpřesněji odhadnutý motocykl označit motocykl C. Celkem šest odhadů jeho rychlosti spadá do uvedené tolerance, přičemž největší podhodnocení činilo 36,84 % (35 km/h) a největší nadhodnocení 5,26 % (5 km/h).

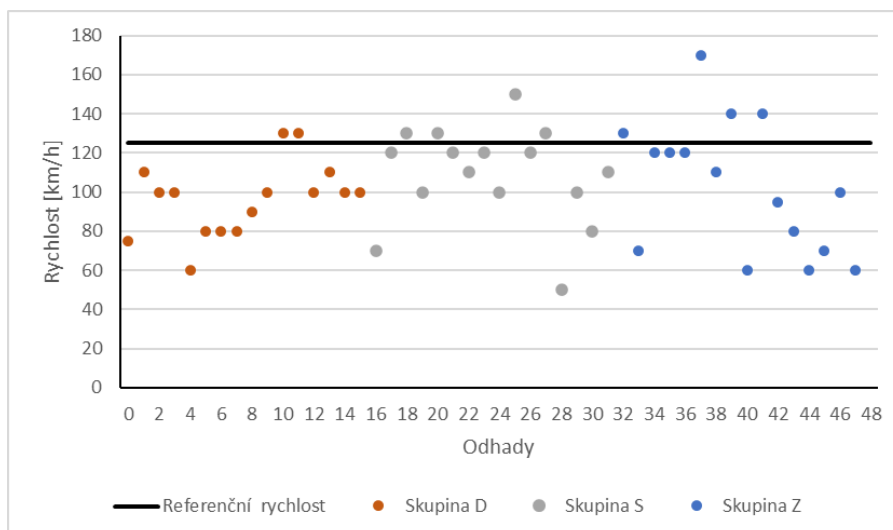


**Obrázek 18** Rozdělení odhadů rychlosti 95 km/h podle typů motocyklů (autorka)

#### 4.2.3 Referenční rychlost 125 km/h

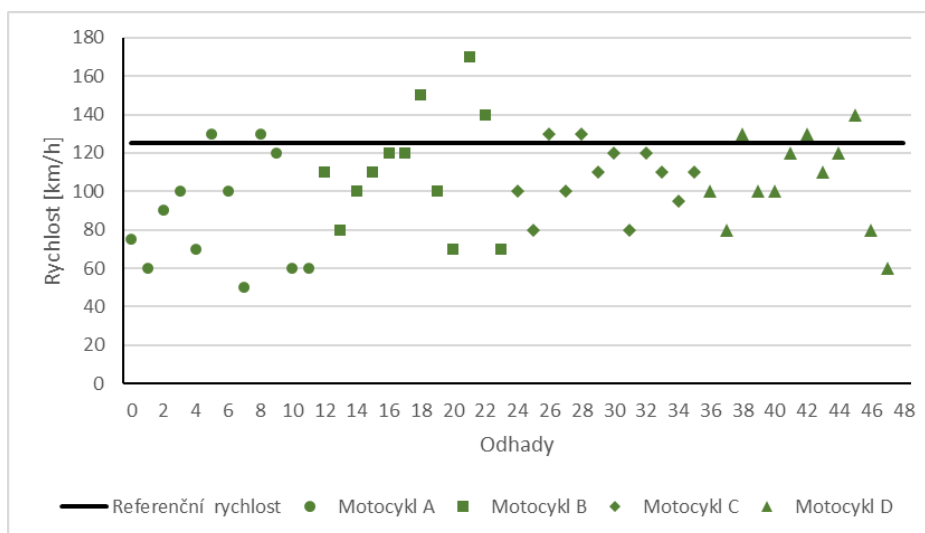
Rychlost 125 km/h byla více podhodnocována než nadhodnocována, bylo zaznamenáno celkem 38 podhodnocení a 10 nadhodnocení. V toleranci  $\pm 5\%$  bylo 13 odhadů. V toleranci  $\pm 10\%$  nebyl zaznamenán žádný nový odhad, protože všechny odhady v této toleranci spadaly již do tolerance  $\pm 5\%$ , která je její součástí. Rychlost 125 km/h byla nadhodnocena nejvíce o 36 % (45 km/h) a podhodnocena nejvíce o 60 % (75 km/h).

Graf znázorňující odhady jednotlivých skupin při rychlosti 125 km/h je uveden na obrázku 19. Všechny skupiny účastníků rychlost 125 km/h spíše podhodnocovaly než nadhodnocovaly. Nejvíce odhadů v toleranci  $\pm 5\%$  uvedli účastníci ze skupiny S. U této skupiny se objevila nejnižší odhadovaná rychlost, naopak nejvyšší odhadovaná rychlost byla zaznamenána u skupiny Z.



**Obrázek 19** Rozdělení odhadů rychlosti 125 km/h podle skupin účastníků (autorka)

Z obrázku 20 je patrné, že při rychlosti 125 km/h byl počet nadhodnocených odhadů u všech typů motocyklů podobný. Dva odhady vyšší než referenční rychlost byly zaznamenány u motocyklů A i C, tři odhady vyšší než referenční rychlost byly u motocyklů B a D. Nejvíce odhadů v toleranci  $\pm 5\%$  se objevilo u motocyklů C a D. Nejmenší rozptyl odhadů byl u motocyklu C, u kterého byla rychlost nadhodnocena nejvíce o 4 % (5 km/h) a podhodnocena o 36 % (45 km/h).



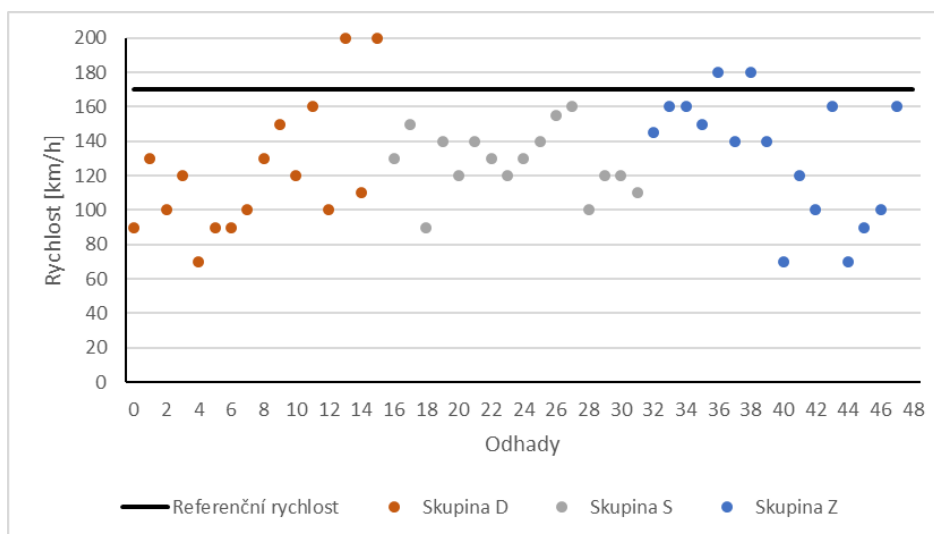
**Obrázek 20** Rozdělení odhadů rychlosti 125 km/h podle typů motocyklů (autorka)

#### 4.2.4 Referenční rychlost 170 km/h

I rychlost 170 km/h byla ve většině případů podhodnocena, pouze čtyři odhady byly vyšší než referenční rychlost. Žádný odhad nebyl v toleranci  $\pm 5\%$  a jenom devět odhadů bylo v toleranci  $\pm 10\%$ , což je nejméně ze všech referenčních rychlostí. Rychlost 170 km/h

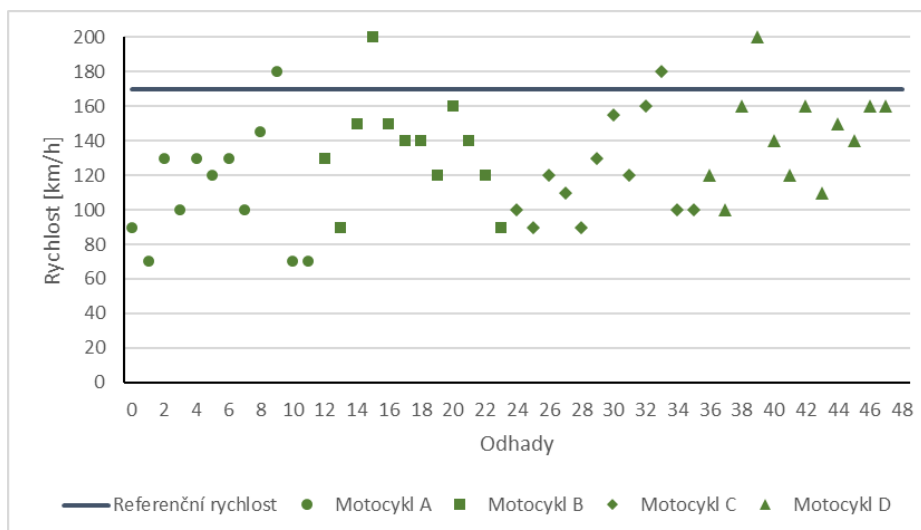
byla nadhodnocena nejvíce o 17,65 % (30 km/h) a podhodnocena nejvíce o 58,82 % (100 km/h). Odhady, které byly nižší než referenční rychlost, byly v průměru podhodnoceny o 28,07 % (47,7 km/h).

Z obrázku 21, který znázorňuje odhady jednotlivých skupin účastníků, lze určit, že u skupiny D se objevily obě extrémní hodnoty, a to jak největší nadhodnocení, tak největší podhodnocení. Všechny odhady skupiny S byly podhodnoceny. Nejvíce odhadů spadajících do tolerance  $\pm 10\%$  měli účastníci ze skupiny Z, jednalo se konkrétně o dva odhady 180 km/h a čtyři odhady 160 km/h.



**Obrázek 21** Rozdělení odhadů rychlosti 170 km/h podle skupin účastníků (autorka)

Z obrázku 22 je patrné, že u rychlosti 170 km/h se objevuje vždy jedno nadhodnocení u každého typu motocyklu. Nejvíce odhadů v toleranci  $\pm 10\%$  bylo zaznamenáno u motocyklu D, konkrétně čtyři odhady. Nejmenší rozptyl odhadů byl opět u motocyklu C, u kterého byla rychlost nadhodnocena maximálně o 5,88 % (10 km/h) a podhodnocena o 47,06 % (80 km/h).



**Obrázek 22** Rozdělení odhadů rychlosti 170 km/h podle typů motocyklů (autorka)

#### 4.2.5 Shrnutí odhadů rychlosti

Celkové shrnutí odhadů jednotlivých referenčních rychlostí je uvedeno v tabulce 10. Při porovnání těchto odhadů lze konstatovat, že s rostoucí rychlostí motocyklu roste také tendence podceňovat jeho rychlost. Pouze u rychlosti 55 km/h se objevilo více nadhodnocení než podhodnocení rychlosti. U ostatních rychlostí poté přibývalo podhodnocení, u rychlosti 95 km/h bylo podhodnoceno 64,6 % odhadů, u rychlosti 125 km/h bylo podhodnoceno 79,2 % odhadů a u rychlosti 170 km/h bylo podhodnoceno 91,7 % odhadů.

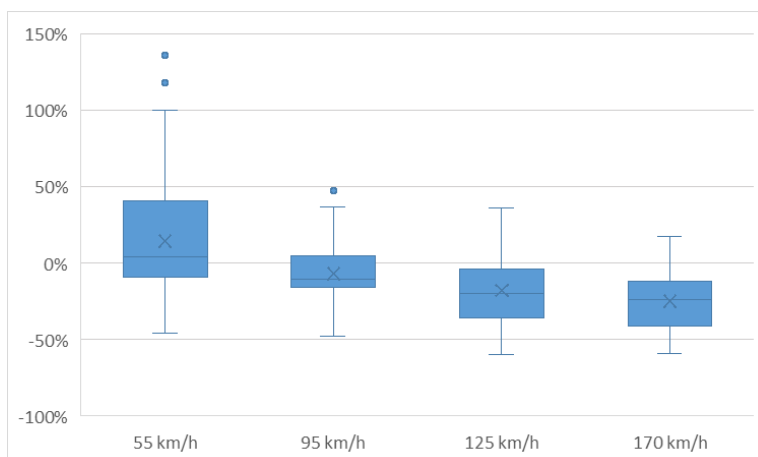
**Tabulka 10** Shrnutí odhadů jednotlivých rychlostí

Rychlost	Nadhodnocení	Podhodnocení	Přesné odhady	V toleranci $\pm 5 \%$	V toleranci $\pm 10 \%$
55 km/h	24	22	2	2	19
95 km/h	17	31	0	0	17
125 km/h	10	38	0	13	13
170 km/h	4	44	0	0	9

Zdroj: autorka

Při zohlednění tolerance  $\pm 5 \%$  byla nejpřesněji odhadnuta rychlost 125 km/h, u níž 27,1 % odhadů spadalo právě do této tolerance. Na základě počtu odhadů v toleranci  $\pm 10 \%$  byla nejpřesněji odhadnuta rychlost 55 km/h, přičemž do této tolerance spadalo 39,6 % odhadů. Při porovnání rozptylu odhadů mezi jednotlivými referenčními rychlostmi však vychází najevo, že právě u rychlosti 55 km/h byly odhady nejvíce rozptýlené. U této rychlosti se vyskytlo několik výrazně nadhodnocených odhadů, celkem devět z nich bylo

nadhodnoceno o více než 50 %. Na obrázku 23 je zobrazen rozptyl procentuálních odchylek odhadů od referenčních rychlostí.



**Obrázek 23** Rozptyl odhadů u jednotlivých rychlostí (autorka)

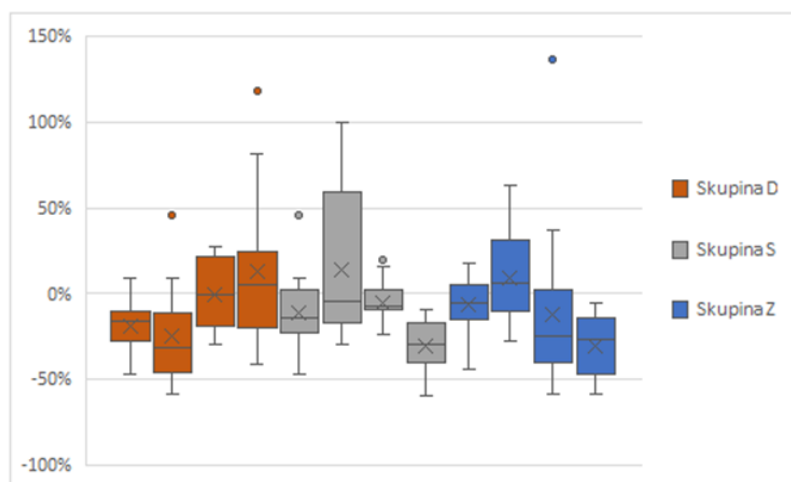
Pro celkové srovnání odhadů jednotlivých skupin účastníků byla vytvořena tabulka 11. Z tabulky 11 je patrné, že mezi odhady jednotlivých skupin nebyly žádné výrazné rozdíly. Skupina D zaznamenala nejvíce nadhodnocení, naopak skupina S nejvíce podhodnocení. Skupina S měla nejvíce odhadů v toleranci  $\pm 5\%$  i  $\pm 10\%$ .

**Tabulka 11** Shrnutí odhadů podle skupin účastníků

Skupina	Nadhodnocení	Podhodnocení	Přesné odhady	V toleranci $\pm 5\%$	V toleranci $\pm 10\%$
D	21	41	2	4	16
S	15	49	0	7	23
Z	19	45	0	4	19

Zdroj: autorka

Podrobnější analýza výsledků ukázala, že přesnost i rozptyl odhadů se výrazně liší mezi jednotlivými účastníky, a to i v rámci jedné skupiny. To naznačuje, že odhadování rychlosti je subjektivní a může se lišit i mezi osobami s podobným věkem a řídičskými zkušenostmi. Obrázek 24 znázorňuje rozptyl procentuálních odchylek mezi odhadovanými a referenčními rychlostmi u jednotlivých účastníků experimentu.



**Obrázek 24** Rozptyl odhadů u jednotlivých účastníků (autorka)

Při vyhodnocení úspěšnosti jednotlivých účastníků experimentu podle počtu odhadů spadajících do tolerance  $\pm 10\%$  bylo zjištěno, že ve skupině S se nacházel nejlépe i nejhůře odhadující účastník. Nejúspěšnější účastník zaznamenal 11 z 16 odhadů v toleranci  $\pm 10\%$ , zároveň se vyhnul extrémním odchylkám v odhadech, čemuž odpovídá maximální nadhodnocení o 20% a podhodnocení o 23,53%. Tento účastník zaznamenal konzistentní odhady u rychlosti 55 km/h, když u všech čtyřech odhadů této rychlosti uvedl 50 km/h. Nejméně úspěšný účastník zaznamenal pouze jeden odhad v toleranci  $\pm 10\%$  a zároveň všechny rychlosti podhodnotil, nejvíce o 60%.

Ve skupině Z se nacházel druhý nejúspěšnější účastník, který zaznamenal osm odhadů v toleranci  $\pm 10\%$ . Nacházel se tam také účastník, který měl pouze dva odhady v toleranci  $\pm 10\%$  a navíc se jeho odhady vyznačovaly velkým rozptylem. Tento účastník nejvíce nadhodnotil rychlost o 136,36% a nejvíce podhodnotil o 58,82%.

Shrnutí všech odhadů u jednotlivých motocyklů je uvedeno v tabulce 12. Nejvíce podhodnocován byl motocykl A, tedy policejní motocykl se zapnutým světelným výstražným zařízením, tento motocykl měl také neméně odhadů v toleranci  $\pm 10\%$ . Naopak nejvíce nadhodnocován byl neosvětlený motocykl B. Nejvíce odhadů v toleranci  $\pm 5\%$  bylo zaznamenáno u motocyklu D a nejvíce odhadů v toleranci  $\pm 10\%$  u motocyklu C. Největší rozptyl odhadů byl u motocyklu D, kde se objevilo nadhodnocení o 136,36% a podhodnocení o 52%. Nejmenší rozptyl odhadů byl u motocyklu B, kde dosáhlo maximální nadhodnocení hodnoty 63,64% a největší podhodnocení hodnoty 47,06%.

**Tabulka 12** Shrnutí odhadů podle typů motocyklů

Motocykl	Nadhodnocení	Podhodnocení	Přesné odhady	V toleranci $\pm 5 \%$	V toleranci $\pm 10 \%$
A	10	38	0	3	11
B	16	31	1	3	13
C	15	33	0	4	18
D	14	33	1	5	16

Zdroj: autorka

### 4.3 Vyhodnocení odhadů rychlosti a vzdálenosti

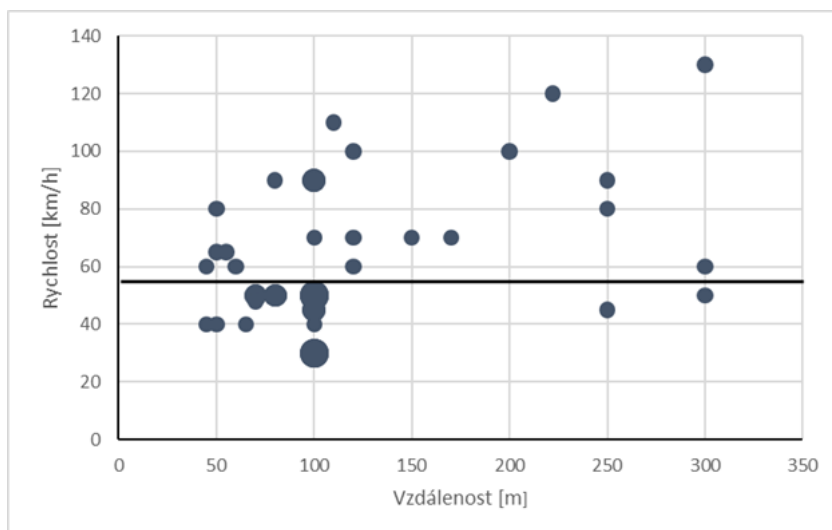
V následujících podkapitolách budou společně vyhodnoceny odhady rychlosti a vzdálenosti. Pro každou referenční rychlost bude uveden bublinový graf, kde jednotlivé bubliny znázorňují kombinaci odhadnuté rychlosti a vzdálenosti. Velikost bublin odpovídá četnosti výskytu dané kombinace, tedy čím častěji se kombinace vyskytla, tím větší je příslušná bublina. Z důvodu opakovaného výskytu stejných kombinací odhadované rychlosti a vzdálenosti napříč jednotlivými skupinami účastníků experimentu nebudou v uvedených grafech tyto skupiny barevně rozlišeny. U každého grafu bude tučnou černou čarou vyznačena referenční rychlost.

Pro přehledné vyhodnocení budou odhadované vzdálenosti rozděleny do tří pásem, a to 0–100 m, 101–200 m a více než 200 m. U jednotlivých grafů bude uvedeno, do kterého z pásem spadá nejvíce odhadů, případně ve kterém z pásem se objevilo nejvíce nadhodnocení nebo podhodnocení rychlosti. Na závěr bude popsáno celkové shrnutí odhadů a shrnutí odhadů jednotlivých skupin účastníků experimentu.

V některých případech účastníci experimentu nedokázali odhadnout vzdálenost motocyklu a uvedli pouze jeho rychlost. V této části práce se proto vychází jen ze 163 odhadů, zatímco při vyhodnocení samotné rychlosti bylo zohledněno celkem 192 odhadů.

#### 4.3.1 Referenční rychlost 55 km/h

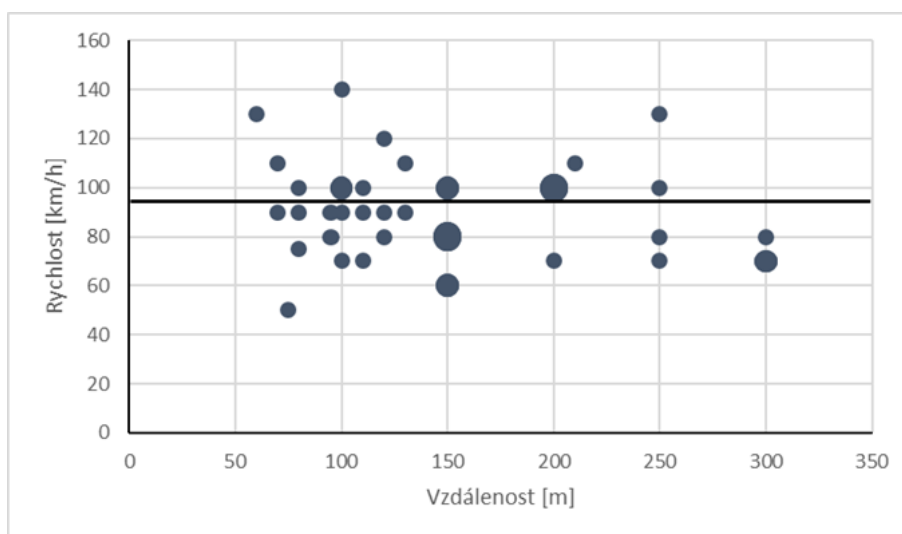
Graf znázorňující kombinace odhadů rychlosti a vzdálenosti při referenční rychlosti 55 km/h je uveden na obrázku 25. Nejvíce odhadů, konkrétně 26, se nacházelo v pásmu 0–100 m. V tomto pásmu se také vyskytla většina odhadů, kde byla odhadovaná rychlost nižší než referenční rychlost. Zatímco odhady nadhodnocující rychlost byly rozprostřeny do všech pásem vzdálenosti. Průměrná odhadovaná vzdálenost byla u referenční rychlosti 55 km/h 123,3 m.



**Obrázek 25** Odhady rychlosti a vzdálenosti při referenční rychlosti 55 km/h (autorka)

### 4.3.2 Referenční rychlost 95 km/h

Graf znázorňující kombinace odhadů rychlosti a vzdálenosti při referenční rychlosti 95 km/h je uveden na obrázku 26. U této rychlosti se nejvíce odhadů (19) nacházelo v pásmu 101–200 m. Dále bylo 14 odhadů v pásmu 0–100 m a osm odhadů v pásmu více než 200 m. Průměrná odhadovaná vzdálenost byla 149,1 m.

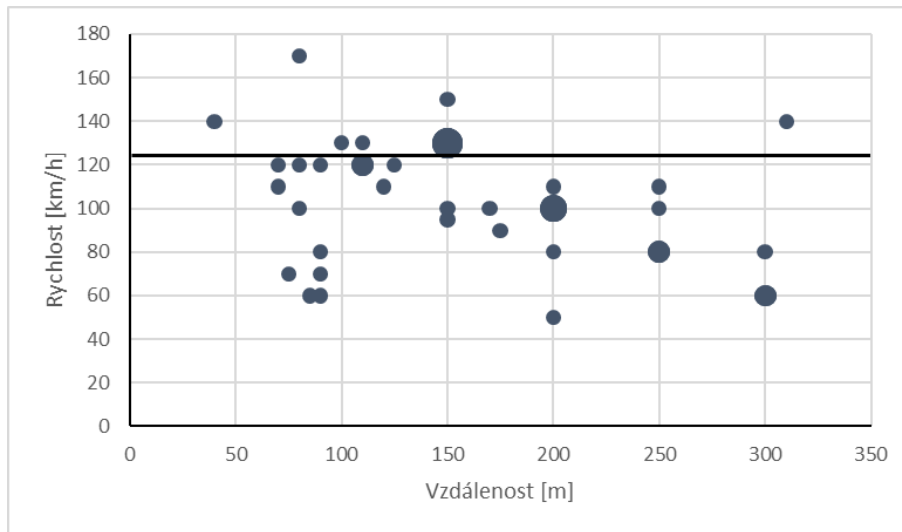


**Obrázek 26** Odhady rychlosti a vzdálenosti při referenční rychlosti 95 km/h (autorka)

### 4.3.3 Referenční rychlost 125 km/h

Graf znázorňující kombinace odhadů rychlosti a vzdálenosti při referenční rychlosti 125 km/h je uveden na obrázku 27. Nejvíce odhadů, konkrétně 20, se pohybovalo v rozmezí 101–200 m. Nejčastěji zmiňovanou kombinací, která se vyskytla celkem čtyřikrát, byla

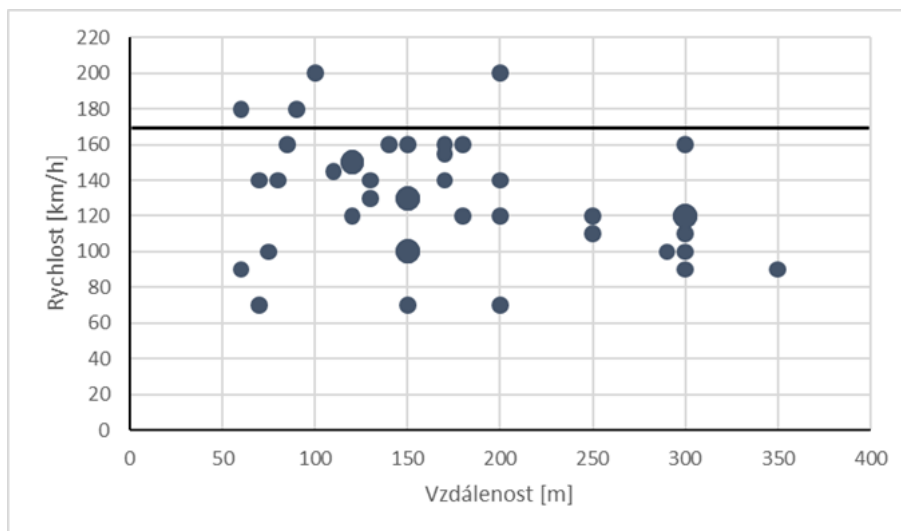
kombinace rychlosti 130 km/h a vzdálenosti 150 m. Průměrná odhadovaná vzdálenost u této referenční rychlosti byla 156,6 m.



**Obrázek 27** Odhady rychlosti a vzdálenosti při referenční rychlosti 125 km/h (autorka)

#### 4.3.4 Referenční rychlost 170 km/h

Graf znázorňující kombinace odhadů rychlosti a vzdálenosti při referenční rychlosti 170 km/h je uveden na obrázku 28. Také u této rychlosti se nejvíce odhadů (22) pohybovalo v pásmu 101–200 m. V pásmu 0–100 m se nacházelo nejvíce odhadů vyšších než referenční rychlost. Průměrná odhadovaná vzdálenost byla 172,4 m.



**Obrázek 28** Odhady rychlosti a vzdálenosti při referenční rychlosti 170 km/h (autorka)

#### 4.3.5 Shrnutí odhadů rychlosti a vzdálenosti

Při porovnání průměrných odhadovaných vzdáleností pro jednotlivé referenční rychlosti je patrné, že s rostoucí rychlostí motocyklu se zvyšuje i průměrná odhadovaná

vzdálenost. Tento výsledek je v souladu se zadáním experimentu, v němž měli účastníci určit rychlost a vzdálenost motocyklu v okamžiku, kdy by již nezahájili najetí na hlavní komunikaci. Při vyšší rychlosti motocyklu je zapotřebí větší vzdálenost, aby řidič mohl bezpečně provést vjetí na hlavní komunikaci.

Průměrné odhady vzdálenosti pro jednotlivé referenční rychlosti a skupiny účastníků jsou uvedeny v tabulce 13. U všech rychlostí uvedli největší průměrnou vzdálenost účastníci ze skupiny D. Naopak nejnižší vzdálenost uváděli účastníci patřící do skupiny Z.

**Tabulka 13** Odhady vzdálenosti u jednotlivých skupin účastníků

Rychlost	Průměrná odhadovaná vzdálenost		
	Skupina D	Skupina S	Skupina Z
55 km/h	198,4 m	95,6 m	93,1 m
95 km/h	205,0 m	129,2 m	123,4 m
125 km/h	214,6 m	153,8 m	115,3 m
170 km/h	204,2 m	190,0 m	134,4 m

Zdroj: autorka

## 5 FORMULACE ZJIŠTĚNÝCH ZÁVISLOSTÍ

Tato kapitola shrnuje zjištěné závislosti vyplývající z dotazníkového šetření i z provedeného experimentu, které mohou být potenciálně využitelné v rozhodovací praxi příslušných orgánů.

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že většina respondentů, konkrétně 74,6 %, se považuje za dobré řidiče. Při známkování jako ve škole si 49,1 % respondentů udělilo známku 2. Důvody, které respondenti pro své sebehodnocení uváděli, byly velmi různorodé. Mezi pozitivními ani mezi negativními důvody pro přidělení známky se neobjevila zmínka o odhadu, ať už rychlosti, vzdálenosti nebo obecně o schopnosti odhadovat situace při řízení vozidel. Z toho lze usuzovat, že schopnost odhadu není respondenty považována za klíčovou při hodnocení vlastních řidičských dovedností. Přesto právě schopnost správně odhadnout rychlost nebo vzdálenost vozidel hraje zásadní roli nejen při dávání přednosti v jízdě. Naopak dodržování dovolené rychlosti se mezi argumenty pro sebehodnocení objevilo několikrát. Napříč všemi udělenými známkami bylo dvakrát jako důvod uvedeno nedodržení dovolené rychlosti (při vyhodnocení zařazeno do kategorie nedodržování předpisů) a pětkrát dodržování rychlosti (při vyhodnocení zahrnuto do kategorie dodržování předpisů).

V dotazníkovém šetření bylo dále zjištěno, že 92,4 % respondentů považuje za důležitější povinnost řidiče dání přednosti v jízdě a pouze 7,6 % respondentů dodržení rychlosti. Na tuto otázku v dotazníku neměli odpovídat právníci a příslušníci Policie ČR. Z analýzy usnesení Nejvyššího soudu obsažené ve druhé kapitole této práce ohledně povinností řidiče vyplynulo, že za důležitější povinnost je považováno právě dání přednosti v jízdě. Existují ale výjimky, především v případech, kdy dojde k výraznému překročení dovolené rychlosti řidičem jedoucím po hlavní komunikaci.

Z výsledků experimentu je zřejmé, že řidiči odhadují rychlost projíždějícího motocyklu velmi nepřesně. Z celkového počtu 192 odhadů rychlosti bylo pouze 58 odhadů (30,2 %) v toleranci  $\pm 10$  %. Zároveň platí, že s rostoucí rychlostí klesá počet odhadů v této toleranci. Mezi odhady rychlosti převládalo její podhodnocení, celkově bylo podhodnoceno 70,3 % ze všech odhadů. Čím vyšší byla referenční rychlost, tím více podhodnocení se mezi odhady vyskytovalo. U referenční rychlosti 55 km/h bylo podhodnoceno 45,8 % odhadů a u rychlosti 170 km/h 91,7 % odhadů. Z tohoto zjištění vyplývá, že i když má řidič možnost vidět příjíždějící motocykl, neznamená to, že dokáže správně odhadnout jeho rychlost. V případě vyšší rychlosti je pravděpodobné, že řidič podcení rychlost motocyklu, vjede na hlavní komunikaci a nesplní povinnost dát přednost v jízdě.

Odhady rychlosti se mezi jednotlivými účastníky experimentu výrazně lišily, a to i v rámci jedné skupiny, někteří rychlost ve všech případech podhodnotili, jiní naopak spíše nadhodnocovali. U některých účastníků se navíc objevila značná nevyrovnanost i při odhadech stejné referenční rychlosti. Výrazné rozdíly mezi účastníky i jejich vlastní nekonzistentnost při opakovaných odhadech stejné referenční rychlosti naznačují, že vnímání rychlosti je do značné míry subjektivní a závisí na individuálním vnímání každého řidiče.

Při porovnání odhadů rychlosti u jednotlivých typů motocyklů použitých v experimentu se ukázalo, že účastníci měli tendenci nadhodnocovat rychlost neosvětleného motocyklu. U tohoto motocyklu se také vyskytlo více odhadů v toleranci  $\pm 10\%$  než u policejního motocyklu, který měl v činnosti světelné výstražné zařízení. Tento výsledek naznačuje, že pro účastníky experimentu nebyla rychlost neosvětleného motocyklu obtížněji rozeznatelná než u ostatních typů motocyklů. Pokud by měl být tento poznatek zohledněn v rozhodovací praxi příslušných orgánů, znamenalo by to, že neosvětlený motocykl by neměl být automaticky považován za hůře odhadnutelný a nelze předpokládat, že by řidiči jeho rychlost systematicky podhodnocovali.

## ZÁVĚR

Schopnost odhadnout rychlost a vzdálenost ostatních vozidel představuje důležitou dovednost řidiče, která přímo ovlivňuje bezpečnost silničního provozu. Tato schopnost je zásadní zejména u úkonů, které vyžadují okamžité vyhodnocení situace a následně správné reagování, jako je například předjíždění nebo dávání přednosti v jízdě.

Diplomová práce byla rozdělena do pěti kapitol. V rámci první kapitoly bylo teoreticky vymezeno vnímání, rozhodování, jednání řidičů a další pojmy, které s těmito aktivitami úzce souvisí. Dále bylo popsáno odhadování a sebehodnocení řidičů.

Druhá kapitola obsahovala analýzu celkem 21 vybraných usnesení Nejvyššího soudu, která se týkala dopravních nehod, při nichž měli řidiči vozidel na vedlejší komunikaci nebo řidiči vyjíždějící z místa ležícího mimo pozemní komunikaci dát přednost v jízdě motocyklu jedoucímu po hlavní komunikaci. U každého usnesení byla popsána situace, při které k dopravní nehodě došlo, rychlost projíždějícího motocyklu a na závěr bylo uvedeno, kdo danou dopravní nehodu zavinil. Z této analýzy vyplynulo, že o zavinění dopravní nehody nelze rozhodnout pouze podle míry překročení dovolené rychlosti, ale záleží také na řadě dalších faktorů.

Třetí kapitola se věnovala dotazníkovému šetření ohledně sebehodnocení řidičů. Z výsledků je zřejmé, že téměř tři čtvrtiny respondentů se považují za dobré řidiče a takřka polovina respondentů se ohodnotila známkou 2, při hodnocení jako ve škole. Jako pozitivní důvody svého sebehodnocení respondenti nejčastěji uváděli jízdu bez nehod a bez pokut. Mezi negativními důvody bylo nejvíce zmiňováno, že je vždy co zlepšovat. Dále bylo analyzováno, jak se sebehodnocení respondentů mění v závislosti na počtu skupin, na které vlastní řidičské oprávnění, délce řidičské praxe a nejvyšší dosažené rychlosti.

Čtvrtá kapitola byla zaměřena na experiment, při kterém účastníci odhadovali rychlost a vzdálenost projíždějících motocyklů. Většina odhadů rychlosti byla podhodnocena, přičemž bylo zjištěno, že s rostoucí referenční rychlostí narůstá i podíl podhodnocených odhadů. Veškeré odhady byly analyzovány samostatně pro jednotlivé referenční rychlosti a pozornost byla dále zaměřena na rozdíly mezi skupinami účastníků experimentu i mezi typy motocyklů, které byly v experimentu použity. Následně byly vyhodnoceny také kombinace odhadované rychlosti a vzdálenosti.

V páté kapitole byly formulovány zjištěné závislosti z dotazníkového šetření a experimentu.

Cílem práce bylo přispět k hlubšímu pochopení faktorů ovlivňujících vnímání rychlosti a vzdálenosti vozidel a prostřednictvím analýzy současné rozhodovací praxe příslušných orgánů napomoci k obohacení právního vědomí účastníků silničního provozu. Práce si dále kladla za cíl analyzovat sebehodnocení řidičů a schopnost odhadovat rychlost a vzdálenost motocyklů. Na základě těchto analýz poté byly formulovány zjištěné závislosti s potenciálem využití v rozhodovací praxi příslušných orgánů.

## POUŽITÁ LITERATURA

AUDIT BEZPEČNOSTI POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ, 2024. *Slovník základních pojmů*. Online. Dostupné z: <https://www.audit-bezpecnosti.cz/front/post/slovníkterm/26>. [cit. 2024-12-06].

BANNACH, Eduarda Lehmann a BIANCHI, Alessandra Sant'Anna, 2021. "I drive well, the problem is the other driver": a study about the self-assessment of the ability to drive. Online. *Revista Colombiana de Psicología*. Vol. 30, no. 2, s. 87-97. Dostupné z: <http://www.scielo.org.co/pdf/rcps/v30n2/0121-5469-rcps-30-02-87.pdf>. [cit. 2024-12-06].

BESIP, 2012. *Vnímání a předvídací způsob jízdy*. Online. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/Clanky/Vnimani-a-predvidavy-zpusob-jizdy>. [cit. 2024-12-06].

ČESKO, 2000. *Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. Online. In: *Zákony pro lidi*. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#f2086254>. [cit. 2024-12-06].

DRAHOTSKÝ, Ivo. Fotografie. In: DRAHOTSKÝ, Ivo; ČUDA, Tomáš; ŘEHÁK, Miloslav a BEDNÁŘ, David, 2024. *Rozpoznání rychlosti a vzdálenosti motocyklu ze strany řidiče vozidla v kontextu s dáním přednosti v jízdě*.

DRAHOTSKÝ, Ivo; ČUDA, Tomáš; ŘEHÁK, Miloslav a BEDNÁŘ, David, 2024. *Rozpoznání rychlosti a vzdálenosti motocyklu ze strany řidiče vozidla v kontextu s dáním přednosti v jízdě*.

EUROSTAT, 2024. *Road safety statistics in the EU*. Online. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road\\_safety\\_statistics\\_in\\_the\\_EU](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_safety_statistics_in_the_EU). [cit. 2025-02-10].

GENSCHOW, Jan a STURZBECHER, Dietmar, 2022. *Verkehrsverhaltenslehre für Fahrlehrer III: Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung*. Online. In: Degener. Dostupné z: <https://www.degener.de/fileadmin/medien/Produkte/Leseproben/23803-Leseprobe.pdf>. [cit. 2024-12-06].

HAMERNÍKOVÁ, Veronika, 2010. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Brno: Národní centrum ošetrovatelství a nelékařských zdravotnických oborů. ISBN 978-80-7013-517-4.

HAVLÍK, Karel, 2005. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál. ISBN 80-7178-542-3.

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

KARLAFTIS, Matthew G.; KOTZAMPASSAKIS, Ioannis a KANELLAIDIS, George, 2003. An empirical investigation of European drivers' self-assessment. Online. *Journal of Safety Research*. Vol. 34, no. 2, s. 207-213. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0022437503000094>. [cit. 2024-12-06].

KNĚŽÍNEK, Jan, 2018. *Trestné činy v provozu na pozemních komunikacích*. Online. DL Profi. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/trestne-ciny-v-provozu-na-pozemnich-komunikacich-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EqOxEdsjOd4afNqLXY-Ot0k/>. [cit. 2025-01-27].

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2003. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. 11. 2003, sp. zn. 7 Tdo 1232/2003*. Online. Dostupné z: [https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/D2331509A140AD1AC1257A4E0068A5A8?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/D2331509A140AD1AC1257A4E0068A5A8?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2004. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004, uveřejněné pod číslem 45/2005 Sbírký soudních rozhodnutí a stanovisek, část trestní*. Online. Dostupné z: [https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/936A19A1D8EFEF1AC1257A4E0065A4CA?openDocument&Highlight=0](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/936A19A1D8EFEF1AC1257A4E0065A4CA?openDocument&Highlight=0). [cit. 2025-01-27].

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2005. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 6. 2005, sp. zn. 3 Tdo 727/2005*. Online. Dostupné z: [https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/0DD6FF86888EDA2EC1257A4E0067A39E?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/0DD6FF86888EDA2EC1257A4E0067A39E?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2008. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 28. 5. 2008, sp. zn. 7 Tdo 637/2008*. Online. Dostupné z: [https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/446987BD6A473B75C1257A4E0067A04D?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/446987BD6A473B75C1257A4E0067A04D?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2009. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. 12. 2009, sp. zn. 6 Tdo 845/2009*. Online. Dostupné z: [https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/F5FEB3AA536219E8C1257A4E006A8C5D?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/F5FEB3AA536219E8C1257A4E006A8C5D?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2010. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. 8. 2010, sp. zn. 8 Tdo 885/2010*. Online. Dostupné z: [https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/0E25E6238807B930C1257A4E00650EF3?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/0E25E6238807B930C1257A4E00650EF3?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2011. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 7. 2011, sp. zn. 8 Tdo 877/2011*. Online. Dostupné z: [https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/C4614B66F5C50F95C1257A4E0064D0B9?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/C4614B66F5C50F95C1257A4E0064D0B9?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2014a. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 13. 5. 2014, sp. zn. 7 Tdo 597/2014*. Online. Dostupné z: [https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/8CD5A339150FBB08C1257D02004ACEE6?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/8CD5A339150FBB08C1257D02004ACEE6?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2014b. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22. 1. 2014, sp. zn. 7 Tdo 44/2014*. Online. Dostupné z:  
[https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/D5589033190EF184C1257C8D00392EEE?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/D5589033190EF184C1257C8D00392EEE?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2016a. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 11. 2016, sp. zn. 25 Cdo 2997/2016*. Online. Dostupné z:  
[https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/03D83D4D355ACAFC12580C1004CA5C3?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/03D83D4D355ACAFC12580C1004CA5C3?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2016b. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 23. 11. 2016, sp. zn. 6 Tdo 1443/2016*. Online. Dostupné z:  
[https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/983E56BCA437CA0FC12580C700418BC1?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/983E56BCA437CA0FC12580C700418BC1?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2017. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 4. 1. 2017, sp. zn. 7 Tdo 1153/2016*. Online. Dostupné z:  
[https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/655432CA09C2D22EC12580E2002B965A?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/655432CA09C2D22EC12580E2002B965A?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2018. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 18. 4. 2018, sp. zn. 4 Tdo 330/2018*. Online. Dostupné z:  
[https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/991008D3D741166CC12582C500262623?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/991008D3D741166CC12582C500262623?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2019a. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 1. 2019, sp. zn. 4 Tdo 11/2019*. Online. Dostupné z:  
[https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/650C8C07DD1A760DC12583D70017EF48?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/650C8C07DD1A760DC12583D70017EF48?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2019b. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 3. 2019, sp. zn. 25 Cdo 100/2018*. Online. Dostupné z:  
[https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/89B4BEE732302E84C12584080017E9CF?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/89B4BEE732302E84C12584080017E9CF?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2020. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 6. 1. 2021, sp. zn. 7 Tdo 1332/2020*. Online. Dostupné z:  
[https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/68B13D3D5FE396D3C12586A2001DCA4F?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/68B13D3D5FE396D3C12586A2001DCA4F?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2021. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 16. 12. 2021, sp. zn. 5 Tdo 1299/2021*. Online. Dostupné z:  
[https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/2AF12824FA62E282C125883000160E9F?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/2AF12824FA62E282C125883000160E9F?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].

NEJVYŠŠÍ SOUD, 2022. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 16. 3. 2022, sp. zn. 8 Tdo 160/2022*. Online. Dostupné z:  
[https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/0DC87818FFE4E11CC12588700017BDE8?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/0DC87818FFE4E11CC12588700017BDE8?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].

- NEJVYŠŠÍ SOUD, 2023a. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 25. 1. 2023, sp. zn. 7 Tdo 1196/2022*. Online. Dostupné z: [https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/A589EDBA74FBD793C1258988001813A6?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/A589EDBA74FBD793C1258988001813A6?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].
- NEJVYŠŠÍ SOUD, 2023b. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 25. 7. 2023, sp. zn. 25 Cdo 708/2022*. Online. Dostupné z: [https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/E266159C13EB0D6EC1258A4A0016015F?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/E266159C13EB0D6EC1258A4A0016015F?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].
- NEJVYŠŠÍ SOUD, 2024. *Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27. 6. 2024, sp. zn. 6 Tdo 453/2024*. Online. Dostupné z: [https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura\\_ns.nsf/WebSearch/45C66E904490C0F7C1258B7F004D289B?openDocument&Highlight=0,null](https://rozhodnuti.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/WebSearch/45C66E904490C0F7C1258B7F004D289B?openDocument&Highlight=0,null). [cit. 2025-01-27].
- PAI, Chih-Wei, 2011. Motorcycle right-of-way accidents-A literature review. Online. *Accident Analysis & Prevention*. Vol. 43, no. 3, s. 971-982. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457510003684>. [cit. 2024-12-06].
- POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY, 2025. *Statistické údaje o nehodovosti na území ČR: Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2024*. Online. Policie České republiky. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>. [cit. 2025-02-10].
- RAK, Martin, 2021. Vnímání rychlosti vozidla chodci. Online. In: *Sborník příspěvků konference Junior Forensic Science Brno 2021*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, s. 52-59. ISBN 978-80-214-5963-2. Dostupné z: <http://www.jufos.cz/wp-content/uploads/2015/11/Sborn%C3%ADk-JUFOS-2021.pdf>. [cit. 2024-12-06].
- SUN, Rouxian; ZHUANG, Xiangling; WU, Changxu; ZHAO, Guozhen a ZHANG, Kan, 2015. The estimation of vehicle speed and stopping distance by pedestrians crossing streets in a naturalistic traffic environment. Online. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. Vol. 30, s. 97-106. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S136984781500025X#section-cited-by>. [cit. 2024-12-06].
- SUNDSTRÖM, Anna, 2008. Self-assessment of driving skill – A review from a measurement perspective. Online. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. Vol. 11, no. 1, s. 1-9. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847807000289?via%3Dihub>. [cit. 2024-12-06].
- ŠTIKAR, Jiří; HOSKOVEC, Jiří a ŠTIKAROVÁ, Jana, 2003. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum. ISBN 80-246-0606-2.
- ŠUCHA, Matúš, 2019. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme? A co s tím můžeme dělat*. Praha: NLN. ISBN 978-80-7422-726-4.

UNARSKI, Jan a CIEPKA, Piotr, 2020. Odhad rychlosti protijedoucích vozidel, zejména motocyklů. Online. In: *Sborník příspěvků konference Expert Forensic Science Brno 2020*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, s. 238-248. ISBN 978-80-214-5829-1. Dostupné z: <http://exfos.cz/wp-content/uploads/2020/04/Sborn%C3%ADk-ExFoS-2020.pdf>. [cit. 2024-12-06].

WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2023. *Global status report on road safety 2023*. Online. Geneva: World Health Organization. ISBN 978-92-4-008651-7. Dostupné z: <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>. [cit. 2025-02-10].

## SEZNAM TABULEK

<b>Tabulka 1</b>	Počet dopravních nehod a usmrcených osob v ČR v letech 2015–2024 .....	19
<b>Tabulka 2</b>	Shrnutí analyzovaných usnesení Nejvyššího soudu.....	30
<b>Tabulka 3</b>	Překročení dovolené rychlosti v analyzovaných usneseních .....	31
<b>Tabulka 4</b>	Zavinění dopravních nehod podle překročení dovolené rychlosti.....	32
<b>Tabulka 5</b>	Důvody pro udělení známky 1 .....	35
<b>Tabulka 6</b>	Důvody pro udělení známky 2 .....	36
<b>Tabulka 7</b>	Důvody pro neudělení lepší známky než 2 .....	37
<b>Tabulka 8</b>	Důvody pro udělení známky 3 .....	37
<b>Tabulka 9</b>	Důvody pro neudělení lepší známky než 3 .....	38
<b>Tabulka 10</b>	Shrnutí odhadů jednotlivých rychlostí .....	52
<b>Tabulka 11</b>	Shrnutí odhadů podle skupin účastníků .....	53
<b>Tabulka 12</b>	Shrnutí odhadů podle typů motocyklů .....	55
<b>Tabulka 13</b>	Odhady vzdálenosti u jednotlivých skupin účastníků.....	58

## SEZNAM OBRÁZKŮ

<b>Obrázek 1</b>	Ostré a periferní vidění .....	12
<b>Obrázek 2</b>	Odhad rychlosti motocyklu jedoucího 139 km/h .....	17
<b>Obrázek 3</b>	Sebehodnocení respondentů .....	33
<b>Obrázek 4</b>	Oznámkování řídičských schopností .....	34
<b>Obrázek 5</b>	Porovnání sebehodnocení respondentů podle udělené známky .....	35
<b>Obrázek 6</b>	Rozdělení respondentů podle počtu skupin řídičského oprávnění .....	39
<b>Obrázek 7</b>	Sebehodnocení respondentů podle počtu skupin řídičského oprávnění .....	40
<b>Obrázek 8</b>	Délka řídičské praxe .....	40
<b>Obrázek 9</b>	Průměrná známka podle délky řídičské praxe .....	41
<b>Obrázek 10</b>	Nejvyšší rychlost, kterou respondenti jako řidiči jeli .....	42
<b>Obrázek 11</b>	Sebehodnocení respondentů podle nejvyšší dosažené rychlosti .....	42
<b>Obrázek 12</b>	Pozice vozidla při experimentu .....	44
<b>Obrázek 13</b>	Motocykl A .....	45
<b>Obrázek 14</b>	Motocykl B .....	46
<b>Obrázek 15</b>	Rozdělení odhadů rychlosti 55 km/h podle skupin účastníků .....	47
<b>Obrázek 16</b>	Rozdělení odhadů rychlosti 55 km/h podle typů motocyklů .....	48
<b>Obrázek 17</b>	Rozdělení odhadů rychlosti 95 km/h podle skupin účastníků .....	48
<b>Obrázek 18</b>	Rozdělení odhadů rychlosti 95 km/h podle typů motocyklů .....	49
<b>Obrázek 19</b>	Rozdělení odhadů rychlosti 125 km/h podle skupin účastníků .....	50
<b>Obrázek 20</b>	Rozdělení odhadů rychlosti 125 km/h podle typů motocyklů .....	50
<b>Obrázek 21</b>	Rozdělení odhadů rychlosti 170 km/h podle skupin účastníků .....	51
<b>Obrázek 22</b>	Rozdělení odhadů rychlosti 170 km/h podle typů motocyklů .....	52
<b>Obrázek 23</b>	Rozptyl odhadů u jednotlivých rychlostí .....	53
<b>Obrázek 24</b>	Rozptyl odhadů u jednotlivých účastníků .....	54
<b>Obrázek 25</b>	Odhady rychlosti a vzdálenosti při referenční rychlosti 55 km/h .....	56
<b>Obrázek 26</b>	Odhady rychlosti a vzdálenosti při referenční rychlosti 95 km/h .....	56
<b>Obrázek 27</b>	Odhady rychlosti a vzdálenosti při referenční rychlosti 125 km/h .....	57
<b>Obrázek 28</b>	Odhady rychlosti a vzdálenosti při referenční rychlosti 170 km/h .....	57

# **SEZNAM PŘÍLOH**

**Příloha A** Vzor dotazníku



## **Příloha A** Vzor dotazníku

Prosíme o vyplnění dotazníku, není to ovšem povinné. Vyplnit dotazník může kdokoliv, motocyklisté, figuranti i hosté. Postupujte, prosíme, postupně podle jednotlivých otázek a zpět na předchozí otázku se nevracejte. Zároveň prosíme, abyste nesdělovali těm, kteří ještě dotazník nevyplnili, jaké otázky Vám byly kladeny.

### **Jste dobrý řidič?**

ANO / NE

### **Kdybyste si jako řidiči měli dát známku jako ve škole, jaká by to byla?**

1      2      3      4      5

### **Proč jste si dali právě tuto známku a nikoliv lepší/horší? (optimálně odpovězte v bodech)**

---

---

---

---

### **Jakých řidičských skupin jste držitelem, vč. podskupin?**

A      B      C      D      T      žádné

### **Jaká je délka Vaší řidičské praxe?**

0      < 1 rok      < 5 let      < 15 let      < 30 let      ≥ 30 let

### **Jaká povinnost řidiče je podle Vás důležitější? (právníci/PČR neodpovídat)** dodržení rychlosti / dání přednosti v jízdě

### **Jakou nejvyšší rychlostí jste jako řidiči jeli?**

< 130 km/h      < 150 km/h      < 180 km/h      < 200 km/h      < 250 km/h      ≥ 250 km/h

Zdroj: autorka