

# **Sociálně pedagogická intervence při práci s účastníky dopravních nehod**

Bc. Stanislav Kovelský

---

Diplomová práce  
2017



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta humanitních studií

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta humanitních studií  
Ústav pedagogických věd  
akademický rok: 2016/2017

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Stanislav Kovelský**  
Osobní číslo: **H140266**  
Studijní program: **N7507 Specializace v pedagogice**  
Studijní obor: **Sociální pedagogika**  
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Sociálně pedagogická intervence při práci s účastníky dopravních nehod**

### Zásady pro vypracování:

Zpracování rešerše a studium odborné literatury.  
Vymezení pojmů a teoretických východisek z oblasti dopravní nehodovosti, jejich sociálních dopadů, krizové a sociálně pedagogické intervence.  
Příprava metodiky a výzkumné části.  
Realizace smíšeného výzkumu formou sekundární analýzy dat a kazuistiky.  
Zpracování a vyhodnocení získaných dat, včetně jejich interpretace.  
Prezentace výsledků výzkumu, jejich shrnutí a doporučení pro praxi.

Rozsah diplomové práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

BAKOŠOVÁ, Zlatica. Sociálna pedagogika ako životná pomoc. Bratislava: Public promotion, s.r.o., 2008. ISBN 978-80-969944-0-3.

CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vyd. a nakl. Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.

KŘÍVDA, Vladislav. Základy organizace a řízení silniční dopravy. Ostrava: VŠB-TU Ostrava 2006. ISBN 80-248-1253-3.

ŠTIKAŘ, Jiří. Psychologická prevence nehod. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.

TYPOVSKÝ, Kamil. Dopravní úrazy a boj proti nim. Praha: ROH, 1966. ISBN 24-092-66.

ŠPATENKOVÁ, Naděžda a kol. Krizová intervence pro praxi. Praha: Grada, 2004. ISBN 80-247-0586-9.

Vedoucí diplomové práce: **doc. PhDr. Lenka Haburajová Ilavská, PhD.**  
Ústav pedagogických věd

Datum zadání diplomové práce: **22. listopadu 2016**

Termín odevzdání diplomové práce: **20. dubna 2017**

Ve Zlíně dne 22. listopadu 2016



doc. Ing. Anetka Lengšarová, Ph.D.

*děkanka*



Mgr. Jakub Hlaváč, Ph.D.

*ředitel ústavu*

## PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby<sup>1)</sup>;
- beru na vědomí, že diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí;
- na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3<sup>2)</sup>;
- podle § 60<sup>3)</sup> odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60<sup>3)</sup> odst. 2 a 3 mohu užit své dílo – diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že

- elektronická a tištěná verze diplomové práce jsou totožné;
- na diplomové práci jsem pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spolnautor.

Ve Zlíně ..... 14. 2. 17

.....  


<sup>1)</sup> zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

<sup>2)</sup> Vysoká škola nevděčně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledků obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví valná shromáždění vysokých škol.

(2) *Diverzační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlázení veřejnosti v místě určení vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může se zveřejněnou prací pořizovat na své náklady výtisky, opisy nebo rozmnoženiny.*

(3) *Platí, že odevzdaním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na vnitřní obhajoby.*

2) *zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:*

(3) *Do práva autorského také nezahrnuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, učiní-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).*

3) *zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:*

(1) *Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odepře-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nakrázením chybného projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.*

(2) *Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užívat či poskytnout jinému licencí, není-li to v rozporu s oprávněnými nájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.*

(3) *Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výtisku jim dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licencí podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložil, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přiváděná k výši výtisku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.*

## ABSTRAKT

Tato práce se snaží poukázat na možnosti uplatnění sociálního pedagoga při práci s účastníky dopravních nehod. Poukazuje na následky vážných dopravních nehod, s důrazem na nehody způsobené začínajícími řidiči, na sociální dopady s možností sociálně pedagogické intervence. Teoretická část se skládá ze tří kapitol, které se věnují základním pojmům, dopravní nehodovosti a sociálně pedagogické pomoci. V praktické části si autor stanovuje sledovaný výzkumný problém jako **deskriptivní**. K získání informací za účelem realizace cílů byl realizován kvantitativní i kvalitativní výzkum. Jako metoda k ověření správnosti předpokládaných hypotéz byla použita sekundární analýza dat z evidencí Policie České republiky. Ke zjištění statistické významnosti byl použit statistický test chí-kvadrát. Dále pak v kvalitativní části bylo použito pět kazuistik, které prohloubí a obohatí získané informace.

Klíčová slova: dopravní nehoda, prevence, sociální dopady, oběť, poškozený

## ABSTRACT

The master thesis shows the possibilities of use a social pedagogue, when he works with a participants of a traffic accident. It shows on a aftermaths a serious traffic accident, with a emphasis on a traffic accidents, which they are caused of novice drivers and a social impact with a possibility of a social pedagogical intervention. The theoretical part includes a three chapters, which is about a basic concepts, traffic accidents and a social pedagogical support. In a practical part determines the author a research problem as descriptive. The quantitative and the qualitative is because of acquirement informations and realization of the results. The secondary data analysis from Police Czech Republic rekord is used as a method of verification the hypothesis. The chi-square test is used because of a detection the statistical signifiance. The gualitative part includes a five casuistry, which enrich the obtained informations.

Keywords: traffic accidents, prevention, social impacts, sacrifice, flawly

Rád bych poděkoval především své manželce a dětem za podporu, pomoc a trpělivost při zpracování této diplomové práce.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

## OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>8</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>10</b>
<b>1 TEORETICKÁ VÝCHODISKA</b> .....	<b>11</b>
1.1 O LITERATUŘE DOMÁCÍ, ZAHRANIČNÍ A CIZOJAZYČNÉ .....	11
1.2 VZTAH DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI (OBĚTÍ) K SOCIÁLNÍ PEDAGOGICE .....	18
1.3 K TEORETICKÝM VÝCHODISKŮM A POJMŮM, KRIZE, DOPRAVNÍ NEHODA, SOCIÁLNÍ PEDAGOGIKA, KRIZOVÁ INTERVENCE A SOCIÁLNĚ PEDAGOGICKÁ INTERVENCE .....	25
<b>2 DOPRAVNÍ NEHODOVOST A SOCIÁLNĚ PEDAGOGICKÁ INTERVENCE</b> .....	<b>30</b>
2.1 DOPRAVNÍ NEHODOVOST A JEJÍ NÁSLEDKY .....	30
2.2 STRUKTURA POSTIŽENÝCH (VINÍCI I OBĚTI) DOPRAVNÍMI NEHODAMI.....	38
2.3 SOCIÁLNĚ PEDAGOGICKÁ INTERVENCE OBECNĚ .....	39
<b>3 SOCIÁLNĚ PEDAGOGICKÝ INTERVENCE ÚČASTNÍKŮM DOPRAVNÍCH NEHOD</b> .....	<b>41</b>
3.1 SOCIÁLNĚ – PEDAGOGICKÁ INTERVENCE.....	42
3.2 INTERVENCE S ÚČASTNÍKY DOPRAVNÍCH NEHOD .....	43
3.3 KRIZOVÁ INTERVENCE SOCIÁLNÍHO PEDAGOGA .....	43
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>44</b>
<b>4 CHARAKTERISTIKA VÝZKUMNÉHO ŠETŘENÍ</b> .....	<b>45</b>
4.1 VÝZKUMNÝ PROBLÉM .....	45
4.2 VÝZKUMNÉ ŠETŘENÍ .....	46
4.3 VÝZKUMNÉ OTÁZKY .....	46
4.4 STANOVENÉ HYPOTÉZY .....	46
4.5 CÍL VÝZKUMU .....	47
4.6 ZKOUMANÝ VZOREK .....	47
4.7 ZVOLENÉ VÝZKUMNÉ METODY.....	47
4.8 HARMONOGRAM VÝZKUMU .....	48
4.9 ZPRACOVÁNÍ DAT A JEJICH VÝSTUPY.....	48
<b>5 ANALÝZA A INTERPRETACE VÝSLEDKŮ</b> .....	<b>49</b>
5.1 TESTOVÁNÍ STANOVENÝCH HYPOTÉZ A VÝSLEDKY VÝZKUMNÉHO ŠETŘENÍ.....	72
<b>6 DISKUSE A PRAKTICKÁ DOPORUČENÍ</b> .....	<b>80</b>
<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>84</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY</b> .....	<b>87</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK</b> .....	<b>92</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ</b> .....	<b>93</b>
<b>SEZNAM TABULEK</b> .....	<b>94</b>
<b>SEZNAM GRAFŮ</b> .....	<b>95</b>



## ÚVOD

Tato diplomová práce je tematicky zaměřená na oblast osobní automobilové dopravy, a to z úhlu pohledu sociálního pedagoga. Na řidiče, nehodovost a možné způsoby intervence odborníků z oboru sociální pedagogiky je nahlíženo nikoli z hlediska legislativního či zdravotnického, ale na obecnější rovině reflektující prvky psychologické, sociální, demografické a zejména pak pedagogické.

Osobně již více než dvacet let pracuji v pedagogické sféře úzce související s uměním řízení motorových vozidel – konkrétně na postu instruktora autoškoly – kde kromě běžné a to vzdělávací náplně své profese, taktéž pravidelně získávám informace týkající se další úspěšnosti (či spíše určitých přešlapů a nedokonalostí) ve sféře řídičských dovedností studentů, jež projdou námi nabízeným a osobně poskytovaným výcvikem.

Ačkoli se ze všech sil snažíme svým klientům poskytovat ty nejkvalitnější služby zahrnující desítky hodin praktického řídičského výcviku, stejně jako teoretické přípravy na status řidiče, jež studenti obdrží po složení řídičské zkoušky, nemohu říci, že by se takto „prověřeným“ osobám nestávaly dopravní nehody, v rámci jejichž řešení (jak přímo aktuálně na místě nehody, tak také v dlouhodobějším budoucím horizontu, kdy již účastníci nehody nejsou bezprostředně ohrožováni na životě) je často nutné zapojit celý tým odborníků od hasičů a zdravotníků, přes právní zástupce, jednatele pojišťovacích ústavů, mechaniků, ale taktéž psychologů, psychiatrů a jiných osob z oblasti tzv. pomáhajících profesí.

Právě proto, že jsem obeznámen s tím, jak závažné následky mohou řidiči – zejména pak ti „začínající“ – svým jednáním zavinit, je pro mne zaměření na možnost následně poskytované profesionální pomoci obětem dopravních nehod doslova osobní záležitostí.

**V předkládaném dokumentu se tak zaměřuji na problematiku intervence sociálních pedagogů, kterou je možné vést s účastníky dopravních nehod, a to za účelem zvládnání následků podobných situací pro samotné zúčastněné, popřípadě i jejich blízké osoby, které mohou být sekundárně taktéž zasaženy negativními dopady prožitku svých blízkých, a to někdy i na poměrně dlouhou dobu.**

Obsahem jednotlivých kapitol textu tak bude zejména shrnutí teoretických poznatků vycházejících z monografií a jiných knižních či podobných děl odborníků soustřeďujících svou pozornost na problematiku dopravních nehod a intervence označované jako „sociálně

– patologická“, dále pak bude též v teoretické rovině objasněn vztah mezi sociální pedagogikou a dopravní nehodovostí, budou podrobněji definovány a charakterizovány základní pojmy, jež proházejí skrze téměř všechny kapitoly a podkapitoly první části dokumentu. V teoretické rovině bude též věnována pozornost obětem dopravních nehod a možnému sociálně - pedagogickému působení na tyto osoby, zejména pak ve vztahu k řešení následků již zaviněných a prožitých dopravních nehod na dopravních komunikacích.

Praktická část textu se pak bude skládat jak z kvantitativního, tak také kvalitativního výzkumného šetření, kdy bude autorem provedena analýza dat dostupných v evidenci Policie České republiky. K ověření statistické významnosti stanovených hypotéz použijeme statistickou metodu chí-kvadrát pro kontingenční tabulku. Kvalitativní část výzkumu bude zastoupena uvedením vybraných kazuistik osob, jež byly účastníky dopravní nehody, a to za účelem identifikace možných nejzávažnějších sociálních dopadů těchto nehod, stejně jako pomoci, které se potřebným dostalo či případně nedostalo.

Smyslem práce je poukázat na konkrétní možnosti, při řešení tíživé životní situace, do které se mohou dostat účastníci (oběti, viníci jejich blízcí) dopravních nehod, jež nabízí právě obor sociální pedagogiky. Autor si klade za cíl zmapovat situaci v oblasti dopravních nehod, při nichž dochází k těžkým zraněním či dokonce úmrtí účastníků, zjištění nejzávažnějších sociálních dopadů těchto situací u osob, jež je prožily, tyto dopady zhodnotit a následně nastítnit možnou intervenci sociálního pedagoga (krizovou a sociálně pedagogickou) při řešení vzniklých problémů.

## I. TEORETICKÁ ČÁST

## 1 TEORETICKÁ VÝCHODISKA

V první polovině textu bude věnována pozornost teoretickým poznatkům z pramenů tematicky orientovaných na oblast sociální pedagogiky, sociálně – pedagogické intervence, dopravní nehodovosti a obětem náročných (někdy doslova krizových) životních situací, jimiž účast na nehodě na dopravních komunikacích jistě je.

Kromě poznatků z oboru sociální pedagogiky bude při uvádění potřebných informací přihlíženo taktéž k odborným informacím z oblasti psychologie, sociologie, sociální práce, pedagogiky a demografie. Všechny tyto oblasti odborných znalostí a zkušeností totiž velmi úzce (ne-li dokonce neoddělitelně) souvisejí s možností poskytování vhodné péče obětem dopravních nehod a nelze je ani v případě náhledu na danou problematiku z pozice sociálního pedagoga přehlížet či opomíjet.

### 1.1 O literatuře domácí, zahraniční a cizojazyčné

V článku z časopisu *The International Journal of Social Pedagogy* z roku 2014 se lze dočíst, že například v Německu neexistuje rozdíl mezi sociální pedagogikou a sociální prací – Hans Thiersch, jeden z představitelů tzv. kritické sociální pedagogiky zde uvádí, že: „v německém kontextu není utvářen rozdíl mezi sociální pedagogikou a sociální prací. Ve vztahu k praxi pojmáme sociální pedagogiku jako sociální práci.“<sup>1 2</sup> Thiersch však také podotýká další důležitý rozdíl německého pojmání sociální práce od jiných evropských zemí, která zde není považována za akademickou disciplínu, která je vyučována v univerzitním prostředí, ale jedná se o obor vyučovaný v rámci polytechniky; sociální pedagogika je pak zpravidla vyučována na vysokých školách a z hierarchického hlediska se tedy jedná o výše postavený obor, než je tomu právě v případě sociální práce.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> SCHUGURENSKY, Daniel. Social Pedagogy and Critical Theory: A Conversation with Hans Thiersch. *The International Journal of Social Pedagogy*, 2014, vol. 3, no. 1, p. 7.

<sup>2</sup> Pozn. autora: Jedná se o vlastní překlad následujícího originálního textu: „in the German context, we make no difference between social pedagogy and social work. In relation to the practice, we have treated social pedagogy like social work.“

<sup>3</sup> SCHUGURENSKY, Daniel. Social Pedagogy and Critical Theory: A Conversation with Hans Thiersch. *The International Journal of Social Pedagogy*, 2014, vol. 3, no. 1, p. 7.

V Polsku je pak sociální pedagogika jednou z (pod)disciplín, jejichž pozornost je orientována na analýzu oblasti sociální práce označovanou jako „*field practice*“,<sup>4</sup> tedy oblasti zaměřené na pomoc klientům tzv. v terénu, v běžných životních podmínkách s jejich potížemi a problémy (tato část sociální práce je odlišná od potřebných byrokratických zákroků a jiných „kancelářských“ úkonů, jež jsou taktéž součástí profesní náplně sociálního pracovníka). Hatton, nazírající na sociální pedagogiku zejména v souvislosti s jejím rozvojem, náplní a praktickým uplatňováním v rámci Spojeného království, pojímá sociální pedagogiku jako: „*přístup k poskytování služeb, jenž je běžný pro celou Evropu*“<sup>5</sup> a tedy právě také Spojené království. Uvedený přístup poskytování služeb je sám o sobě zaměřen na celou škálu nejrůznějších skupin osob, pro něž by mohly být přínosem. Mezi tyto skupiny autor řadí zejména následující:<sup>6</sup>

- osoby se zdravotním postižením (taktéž označované jako „osoby se znevýhodněním“<sup>7</sup>);
- děti v pobytových zařízeních nabízejících sociální služby;<sup>8</sup>
- mladí lidé zapojení do oblasti trestního práva (delikventi apod.);
- lidé bez domova;
- jedinci zneužívající návykové látky;
- ženy;
- komunitní skupiny;
- nejrůznější skupiny dospělých osob.

---

<sup>4</sup> MARYNOWICZ – HETKA, Ewa. Social Pedagogy and Social Work: An analysis of their Relationship from a Socio-pedagogical Perspective. *Sociální pedagogika*, 2016, vol. 4, no. 1, p. 14.

<sup>5</sup> HATTON, Kieron. *Social pedagogy in the UK: theory and practice*. Dorset: Russell House Publishing, 2013, p. v.

<sup>6</sup> Volně dle: HATTON, Kieron. *Social pedagogy in the UK: theory and practice*. Dorset: Russell House Publishing, 2013, p. v.

<sup>7</sup> Pozn. autora: Jedná se o výraz vycházející z termínu „*disability*“, který autor ve spojení s danou skupinou odběratelů nabízených služeb užívá – viz HATTON, Kieron. *Social pedagogy in the UK: theory and practice*. Dorset: Russell House Publishing, 2013, p. v.

<sup>8</sup> Pozn. autora: V případě České republiky by do této kategorie spadaly například děti z dětských domovů, SOS dětských vesniček či kojeneckých ústavů apod.

Rosendal Jansen ve svém příspěvku do publikace *Social Pedagogy for the Entire Lifespan* představuje Dánský model sociální pedagogiky, který by mohl dle jeho názoru fungovat jako modelový příklad pro ostatní evropské země – tento model je zcela specifický v tom, že je orientována na poskytování služeb po celou dobu života člověka, reflektuje tedy potřeby osob v nejrůznějším věku a životní situaci, kdy sociální pedagogové jsou zaměstnáváni jak v zařízeních denní pečovatelské služby, na prvním i druhém stupni základního vzdělávání, ve službách rezidenčních pečovatelských domů, zajišťovacích institucích, domovech pro seniory, hospicích a mnoha dalších typech zařízení poskytujících sociální péči potřebným skupinám jednotlivců.<sup>9</sup> Autor doslova uvádí, že sociální pedagogové zde: „*Pracují od kolébky do hrobu.*“<sup>10 11</sup>

Dle Krause a Hoferkové začíná rozvoj sociální práce po roce 1990, kdy byl tento obor lidské činnosti a zaměření profesních pracovníků v rámci anglo-amerického konceptu, jenž sociální práci distancuje od sociální pedagogiky, naplňován při sociologických pracovištích<sup>12</sup> – z hlediska situace České republiky je však k uvedeným faktům poznamenat, že v našich zeměpisných a kulturně – akademických podmínkách není pedagogika nikde vyučována coby součást vzdělávání sociálních pracovníků, nejedná se o imanentní (minimální či povinnou) součást oboru sociální práce.<sup>13</sup>

Knotová ve své stati zmiňuje určitou historickou souvislost současné podoby sociální pedagogiky v České republice, když uvádí, že ke jejímu ustavení a zakotvení coby nezávislé vzdělávací disciplíny, předmětu studia, ale i profesního zaměření (povolání) vedly sociální a politické změny, jež v našem prostředí (myšleno v oblasti střední a východní Evropy) nastaly po roce 1989 – tyto změny vedly k proměnám smýšlení

---

<sup>9</sup> ROSENDAL JANSEN, Niels. Danish Social Pedagogy as a Model for Europe? In: KORNBECK, Jacob & Niels, ROSENDAL JENSEN (ed.). *Social pedagogy for the entire lifespan*. Bremen: EHV, 2011, p. 66.

<sup>10</sup> ROSENDAL JANSEN, Niels. Danish Social Pedagogy as a Model for Europe? In: KORNBECK, Jacob & Niels, ROSENDAL JENSEN (ed.). *Social pedagogy for the entire lifespan*. Bremen: EHV, 2011, p. 66.

<sup>11</sup> Pozn. autora: Jedná se o vlastní překlad následujícího originálního textu: „*They are working from the cradle to the grave.*“

<sup>12</sup> KRAUS, Blahoslav a Stanislava, HOFERKOVÁ. The Relationship of Social Pedagogy and Social Work. *Sociální pedagogika*, 2016, vol. 4, no. 1, p. 58.

<sup>13</sup> Volně dle: KRAUS, Blahoslav a Stanislava, HOFERKOVÁ. The Relationship of Social Pedagogy and Social Work. *Sociální pedagogika*, 2016, vol. 4, no. 1, p. 58.

a pohledu na vzdělávání a následnému přizpůsobování jak teorie, tak také praxe novému stavu společnosti (jejím potřebám, náhledu apod.).<sup>14</sup>

**Pedagogové se pak konkrétně mohou uplatňovat v následujících rovinách rámcově orientovaných snah o zajišťování bezpečného dopravního prostředí pro všechny jeho participanty, jež jej utvářejí.<sup>15</sup>**

- jako odborníci podporovaní Ministerstvem dopravy, stejně jako Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy pro oblast vzdělávání účastníků silničního provozu;
- **jako osoby uspokojující poptávku po profesionálním výcviku pro celou oblast dopravní výchovy a vzdělávání coby jedné z pedagogických subdisciplín;**
- jako jedinci, jež dopomohou ke zvyšování úrovně výukových kompetencí zaměstnanců autoškol a lektorů přítomných při cvičných jízdách zájemců o získání řidičského oprávnění (a to dokonce na vysokoškolské úrovni v rámci naplňování osnov bakalářského studijního programu);
- na postech odborníků zvyšujících povědomí o nutnosti a nabídce kvalitní dopravní výchovy u všech skupin obyvatel v dané společnosti, včetně těch se specifickými vzdělávacími potřebami – jedná se v podstatě o osvětovou činnost.

Pedagogové tak v oblasti dopravních situací, jejich řešení i komplikací mají své místo, jehož oprávněnost začíná již v rámci snah o prevenci vzniku krizových situací a následně nutného odstraňování jejich případných důsledků.

Mezi základní úkoly, s nimiž by se měl obor sociální pedagogiky vyrovnat a naplňovat je v rámci svého uplatňování na naše území pak Knotová uvádí následující:<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> KNOTOVÁ, Dana. The development of social pedagogy in the Czech Republic in the past two decades. *Pedagogika Společna*, 2014, Vol. 52, no. 2, p. 9.

<sup>15</sup> Volně dle: KONSBUL, Ota. Traffic pedagogy as a basic tool for preventing accidents. *Health Literacy through Education*, 2011, vol. 21, p. 206.

<sup>16</sup> KNOTOVÁ, Dana. The development of social pedagogy in the Czech Republic in the past two decades. *Pedagogika Společna*, 2014, Vol. 52, no. 2, p. 14.

- vytváření a nabídka pozitivně orientovaných možností vzdělávání jak jednotlivců, tak sociálních skupin;
- podpora sociálního fungování každé věkově a sociálně vymezené skupiny;
- utvoření co nejlepších podmínek pro co nejlepší kariérní uplatnění jednotlivců.

Všechny výše zmíněné cíle by měly být navíc naplňovány simultánně, tak, aby sociální pedagogika uplatňovala svůj potenciál v jeho plném rozsahu.<sup>17</sup>

Procházka uvádí, že: „*Současná sociální pedagogika se snaží nabízet řešení mnoha závažných problémů výchovy a sociálních vztahů.*“<sup>18</sup> Dle autora je tedy její pozornost zaměřena na společenskou realitu, kterážto probíhá v reálném prostoru a projevuje se v pojmech, jako je socializace a výchova se svými stanovenými cíli či záměry.<sup>19</sup> **Socializace** lze definovat jako celoživotní proces postupné osvojování si nejrůznějších forem chování a jednání a jako k takové je soustředěna většina výchovných snah člověka jako jednotlivce i společností coby rozsáhlejších celků.<sup>20</sup> **Výchovu** pak lze též odvozovat z kontextu socializačního působení, ovšem je nutné zdůraznit, že (na rozdíl od socializace) je výchova zejména záměrným procesem a nezáměrné vlivy jsou zde téměř eliminovány, což v případě socializace neplatí, jelikož ta se odehrává na pozadí jak podnětů cílených, tak také nezáměrných.<sup>21</sup>

Hämäläinen tvrdí, že sociální pedagogika stojí na základní myšlence propagující lidské sociální fungování (tedy myšlenky, že člověk je členem společnosti), a to včetně takových pojmů, jakými jsou účast, začlenění, sociální identita, či sociální kompetence.<sup>22</sup>

Storø navíc upozorňuje na fakt, že existují dva odlišné přístupy k definování a charakterizaci samotného sociálního pedagoga, kdy může být tato osoba na jedné straně

---

<sup>17</sup> Volně dle: KNOTOVÁ, Dana. The development of social pedagogy in the Czech Republic in the past two decades. *Pedagogika Společna*, 2014, Vol. 52, no. 2, p. 14.

<sup>18</sup> PROCHÁZKA, Miroslav. *Sociální pedagogika*. Praha: Grada, 2012, s. 86.

<sup>19</sup> Volně dle: PROCHÁZKA, Miroslav. *Sociální pedagogika*. Praha: Grada, 2012, s. 86 a 90.

<sup>20</sup> Volně dle: PROCHÁZKA, Miroslav. *Sociální pedagogika*. Praha: Grada, 2012, s. 90.

<sup>21</sup> Volně dle: PROCHÁZKA, Miroslav. *Sociální pedagogika*. Praha: Grada, 2012, s. 93 – 94.

<sup>22</sup> HÄMÄLÄINEN, Juha. The Concept of Social Pedagogy in the Field of Social Work. *Journal of Social Work*, 2003, vol. 3, no.1, p. 76.



vnímána jako člověk, jenž využívá sociální pedagogiku pouze jako prostředek analytické činnosti, na druhé straně (a na tuto podobu sociálního pracovníka klade autor zvláštní důraz) je možné jej vnímat jako ryzího praktika, aktivně angažovaného jedince, jenž sice taktéž ovládá akademické znalosti z oblasti daného studijního a vědního oboru, ovšem náplní jeho práce není čistě teoretická analýza, ale naopak praktické setkávání s klienty a práce s těmito osobami.<sup>23</sup>

Dle Hupkové spadají katedry vysokých škol a univerzit nabízející programy vzdělávání v oblasti sociální pedagogiky jedněmi z těch, v nichž se mohou studenti orientovat na problematiku tzv. sociálních patologií.<sup>24</sup> Jak uvádějí Hartl s Hartlovou, sociální patologie je dřívějším označením pro současnou oblast sociologie (tato se počíná rozvíjet na začátku 20. století ve Velké Británii) a jako taková je orientována právě zejména na sociální jevy, jež je možné označit za abnormální až patologické.<sup>25</sup> Mezi abnormální společenské jevy pak lze zařadit následující témata:<sup>26</sup>

- kriminalita (trestné činy);
- alkoholismus;
- pracovní úrazy a nehody;
- sociálně závislé psychické poruchy;
- nezaměstnanost;
- chudoba;
- **dopravní nehody.**

---

<sup>23</sup> Volně dle: STORØ, Jan. *Practical Social Pedagogy It's All About What You Do*. Bristol, UK: Policy Pr, 2013, p. 5 – 6.

<sup>24</sup> HUPKOVÁ, Ingrid. Addictions, communication addiction and social pedagogy. In: JAROSZ, Ewa, Miloslav, JŮZL a BARGEL, Miroslav (eds.) *Contemporary challenges in social pedagogy*. 1st ed. Brno: Institut mezioborových studií, 2010. s. 101. ISBN 978-80-87182-14-7.

<sup>25</sup> HARTL, Pavel a Helena HARTLOVÁ. *Psychologický slovník*. Praha: Portál, 2000, s. 401.

<sup>26</sup> Tamtéž.

Dopravní nehody jsou tedy jednou z tematických oblastí, jimiž se zabývá sociologie a coby sociální patologie jsou tak jedním z termínů, které s oblastí působení sociálního pedagoga velmi úzce souvisejí.

Dle Ruperta spadají dopravní nehody do oblasti tzv. existenciálních traumat, a to společně s dalšími událostmi, jakými jsou například válečné situace či přírodní katastrofy.<sup>27</sup> Jak se lze dočíst v Růžičkově publikaci, existenciální traumata u člověka vznikají v situacích, kdy: „*Jde o život a smrt, o holé přežití situace.*“<sup>28</sup> Oběti v podobných případech pak prožívají zejména pocit smrtelné úzkosti a velmi často tak v důsledku dochází k tzv. „ztuhnutí“ dané osoby.<sup>29</sup>

Z hlediska příčin dopravní nehody je tyto skutečnosti možné nahlížet jako formu individuální krize, která byla zapříčiněna nikoli vnějšími podmínkami (jako jsou například náhlé nečekané změny počasí apod.), ale vlastními životními zkušenostmi a osobním zapříčiněním, ačkoli třeba pouze minimálním či nezamýšleným.<sup>30</sup> Individuální krizové situace jsou vymezovány vůči tzv. komunitním, do nichž spadají právě například vlivy počasí či jiné.<sup>31</sup>

V cizojazyčných studiích je možné se setkat přímo s označením „*traffic pedagogy*“, tedy jakési „dopravní pedagogiky“.<sup>32</sup> Dopravní pedagogiku pojímá Kongsbul jako základní nástroj ve snaze o předcházení dopravním nehodám.<sup>33</sup> V této souvislosti je tak možné na sociální pedagogy, angažující se v oblasti dopravy, jako na osoby mající možnost

---

<sup>27</sup> RUPPERT, Franz, 2008, s. 53 – 106; In: RŮŽIČKA, Michal. *Krizová intervence pro speciální pedagogy*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2013, s. 44.

<sup>28</sup> RŮŽIČKA, Michal. *Krizová intervence pro speciální pedagogy*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2013, s. 44.

<sup>29</sup> Volně dle: RŮŽIČKA, Michal. *Krizová intervence pro speciální pedagogy*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2013, s. 44.

<sup>30</sup> Volně dle: ŠPATENKOVÁ, Naděžda. *Krize: psychologický a sociologický fenomén*. 1. Vyd. Praha: Grada Publishing, 2004, s. 19.

<sup>31</sup> Viz ŠPATENKOVÁ, Naděžda. *Krize: psychologický a sociologický fenomén*. 1. Vyd. Praha: Grada Publishing, 2004. 129 s. ISBN 80-247-0888-4.

<sup>32</sup> Viz např. KONSBUL, Ota. *Traffic pedagogy as a basic tool for preventing accidents*. *Health Literacy through Educatin*, 2011, vol. 21, p. 197 a 207.

<sup>33</sup> Viz KONSBUL, Ota. *Traffic pedagogy as a basic tool for preventing accidents*. *Health Literacy through Educatin*, 2011, vol. 21, p. 197.

přispívat k prevenci vzniku krizových životních situací spojených s nehodami v oblasti řízení osobních motorových vozidel či jiných dopravních prostředků.

Konsbul uvádí, že dopravní prostředí a bezpečnost všech osob do něj se zapojujících odvisí od celoživotního vzdělávání se daných účastníků, jejichž bezpečí závisí v konkrétní situaci na sobě navzájem – dle názoru autora není možné do budoucna zajišťovat odbornou způsobilost účastníků silničního provozu bez zapojení pedagogických procesů, jelikož prevence a intervence založená na nepedagogických přístupech se doposud projevuje pouze jako velmi málo účinná, a navíc také ekonomicky neefektivní.<sup>34</sup>

## 1.2 Vztah dopravní nehodovosti (obětí) k sociální pedagogice

Mezi základní tři „klíče“, jež je nutné, aby sociální pedagogika naplňovala, patří dle Hattona následující body:<sup>35</sup>

- zaměření na důležitost vzájemných mezilidských vztahů, s důrazem kladeným na rovnost, začlenění a partnerství mezi jednotlivci či sociálními skupinami;
- praktický přístup k práci založený na určitém riziku, které s sebou daná oblast praxe sociálních pedagogů přináší;
- zaměřenost na osobu jakožto celek ovlivňovaný vlivy okolního prostředí – tedy životního prostředí, v němž pobývá, stejně jako rodinným prostředím a navazovanými osobními vztahy, komunitou, k níž přináleží a převládajícími kulturními (sociálně – ekonomickými) vlivy, jež na něj dlouhodobě působí.

Ve vztahu k dopravnímu prostředí a dopravním nehodám lze pak tedy na základě výše uvedených klíčových bodů zaměřenosti oboru sociální pedagogiku vnímat jako jednu z oblastí teorie i praxe, která se věnuje problematice prospívání člověka v rámci životních situací, s nimiž je konfrontován. Z tohoto úhlu pohledu lze říci, že sociální pedagogové

---

<sup>34</sup> KONSBUL, Ota. Traffic pedagogy as a basic tool for preventing accidents. *Health Literacy through Education*, 2011, vol. 21, p. 206.

<sup>35</sup> Volně dle: HATTON, Kieron. *Social pedagogy in the UK: theory and practice*. Dorset: Russell House Publishing, 2013, p. v.

fungují na pracovních postech tzv. pomáhající profese, která má k dispozici jak poznatky a zkušenosti z oblasti sociologie (sociální patologie), tak také pedagogiky, čímž se odlišuje například od běžné sociální práce, u níž (jak již bylo v textu uvedeno dříve) nejsou její absolventi vedeni ke studiu pedagogiky coby vědy o působení na člověka ve smyslu snah o jeho co nejlepší schopnost adaptace na okolí na základě jeho vědomostí, schopností, dovedností a obecně kompetencí.

Oběti dopravních nehod lze v zásadě považovat za oběti **trestných činů**.<sup>36</sup> Trestný čin lze dle platného *Trestního zákoníku* České republiky, tedy zákona č. 40/2009 Sb., definovat jako: „protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.“<sup>37</sup> U trestní odpovědnosti za tento čin je nutné buď prokázat úmyslné zavinění pachatele či (v odůvodněných případech, které opět stanovuje zákoník trestů) jeho případné zavinění z nedbalosti.<sup>38</sup> V případě dopravních nehod lze v teoretické rovině počítat s oběma variantami zavinění, ovšem díky možnému zavinění na základě nedbalosti jsou právě dopravní nehody vysoce rizikovou oblastí, v níž dochází ke vznikům situací majících za následek vznik poměrně značného počtu obětí trestného činu bez toho, aby byl tento dopředu plánován.

Jak ve své práci uvádí Štoll, tak v naprosté většině případů se v rámci dopravních nehod jedná o trestnou činnost, jež je následkem vědomé nedbalosti účastníků dopravní situace – zcela nejvíce případů vzniká jako důsledek porušení stanovených pravidel silničního provozu řidiči motorových vozidel.<sup>39</sup> Dle autora pak lze detekovat celkem sedm základních trestných činů, které jsou řidiči motorových vozidel v dopravě páchany, a to na úmyslné úrovni projevů v jejich chování a jednání – jedná se zejména o:<sup>40</sup>

---

<sup>36</sup> Viz např. ŠTOLL, Jiří. *Policie ČR a akutní krizová intervence u obětí trestné činnosti páchané v silniční dopravě: diplomová práce*. Brno: Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta, 2011, s. 16.

<sup>37</sup> *Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník*, § 13(1) [online]. 14.1.2017 [cit. 2017-01-14]. Dostupné z: <http://zakony-online.cz/?s10&q10=all>.

<sup>38</sup> *Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník*, § 13(2) [online]. 14.1.2017 [cit. 2017-01-14]. Dostupné z: <http://zakony-online.cz/?s10&q10=all>.

<sup>39</sup> ŠTOLL, Jiří. *Policie ČR a akutní krizová intervence u obětí trestné činnosti páchané v silniční dopravě: diplomová práce*. Brno: Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta, 2011, s. 17 – 18.

<sup>40</sup> ŠTOLL, Jiří. *Policie ČR a akutní krizová intervence u obětí trestné činnosti páchané v silniční dopravě: diplomová práce*. Brno: Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta, 2011, s. 18.

- *vraždu* (§ 140 Trestního zákoníku);
- *ubližení na zdraví* (§ 146 Trestního zákoníku);
- *těžké ubližení na zdraví* (§ 145 Trestního zákoníku);
- *neposkytnutí pomoci* (§ 150 Trestního zákoníku);
- *neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku* (§ 151 Trestního zákoníku);
- *neoprávněné užívání cizí věci* (§ 207 Trestního zákoníku);
- *obecné ohrožení* (§ 272 Trestního zákoníku).

Všechny výše uvedené trestné činy pak mohou v oblasti dopravy způsobit situaci, díky níž vznikají oběti dopravních nehod nikoli pouze coby traumatických událostí, ale taktéž překročení zákonných norem. Mnohem častěji se však lze setkávat s oběťmi trestných činů, které jsou v dopravě páchany neúmyslně, mezi ně lze zařadit následující:<sup>41</sup>

- *usmrcení z nedbalosti* (§ 143 Trestního zákoníku);
- *ubližení na zdraví z nedbalosti* (§ 148 Trestního zákoníku);
- *těžké ubližení na zdraví z nedbalosti* (§ 147 Trestního zákoníku);
- *ohrožení pod vlivem návykové látky* (§ 247 Trestního zákoníku).

To, že je zneužívání návykových látek (ať již alkoholu či jiných drog) vnímáno jako vysoce rizikový faktor spojovaný ve velké míře s projevem trestných činů se neodráží pouze v postoji státu a jím utvářených legislativních předpisů, ale taktéž v názoru široké veřejnosti. Holas s Večerkou ve své publikaci z roku 2013 uvádí výsledky výzkumu, v němž jak muži, tak také ženy vyjádřili svůj pohled na jednotlivé aspekty sociálního života, které dle jejich názoru mají vliv na kriminalitu (tedy jak vysokou měrou je možné je považovat za kriminogenní faktory) – tento výzkum ukázal, že na prvních dvou místech

---

<sup>41</sup> ŠTOLL, Jiří. *Policie ČR a akutní krizová intervence u obětí trestné činnosti páchané v silniční dopravě: diplomová práce*. Brno: Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta, 2011, s. 19.

v posouzení vážnosti přispívání konkrétních sociálních faktorů k podněcování kriminality jsou právě zneužívání drog a dále také alkoholismus.<sup>42</sup>

V souvislosti s dopravními nehodami je pak možné tedy uvést, že neúmyslně zaviněné dopravní nehody vznikají (mimo jiné) taktéž na základě sociálně negativního faktoru, kterým je zneužívání látek ovlivňujících jasnost a přesnost vnímání i myšlení před usednutím za volant motorového vozidla. Užívání návykových a percepce ovlivňujících látek pak může být základní příčinou, jež ve svém výsledku ústí v zásadě v jakýkoliv z výše uváděných trestných činů, jež zapříčiňují vznik obětí dopravních nehod.

Oběť samotnou pak česká legislativa vymezuje na základě předpisu č. 45/2013 Sb., *Zákona o obětech trestných činů a o změně některých zákonů (zákon o obětech trestných činů)*, v němž se lze dočíst, že tato je pojímána coby: „*fyzická osoba, které bylo nebo mělo být trestným činem ublíženo na zdraví, způsobena majetková nebo nemajetková újma nebo na jejíž úkor se pachatel trestným činem obohatil.*“<sup>43</sup> Z hlediska tematiky dopravních nehod coby trestných činů zanechávajících na svých obětech případné negativní důsledky je možné z daného právního předpisu upozornit zejména na možnost ohrožení a poškození zdraví (někdy dokonce s následkem smrti) a způsobení majetkové újmy, která může (v souvislosti s náklady jak na samotnou dopravu po komunikacích, tak například i s náklady vznikajícími v místě dopravní nehody) dosahovat značné míry.

V souvislosti s oběťmi dopravních nehod je taktéž nutné zmínit pojem viktimologie, související právě s tematikou obětí. Tak jak je oběť definována českým právním řádem je totiž možné nabýt dojmu, že skutečnými oběťmi dopravních nehod jsou pouze a jen ty osoby, které jsou do jejího dění aktuálně – fyzicky – zapojeni (tedy pouze ti jedinci, kteří byli danou událostí primárně, přímo poškozeni).<sup>44</sup> Ve skutečnosti však jsou podobnou událostí zasaženi také další jedinci, kteří se jí neúčastní v roli viníka dopravní nehody či

---

<sup>42</sup> HOLAS, Jakub a Kazimír, VEČERKA. *Stát a občan v prevenci kriminality*. Praha: Institut pro kriminologii a sociální prevenci, 2013, s. 57.

<sup>43</sup> ZÁKON Č. 45/2013 SB., ZÁKON O OBĚTECH TRESTNÝCH ČINŮ A O ZMĚNĚ NĚKTERÝCH ZÁKONŮ (ZÁKON O OBĚTECH TRESTNÝCH ČINŮ), § 2 [ONLINE]. 14.1.2017 [CIT. 2017-01-14]. DOSTUPNÉ Z: [HTTPS://WWW.ZAKONYPROLIDI.CZ/CS/2013-45](https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2013-45).

<sup>44</sup> Srov. Zákon č. 45/2013 Sb., Zákon o obětech trestných činů a o změně některých zákonů (zákon o obětech trestných činů), § 2 [online]. 14.1.2017 [cit. 2017-01-14]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2013-45>.

osoby na místě přímo majetkově či zdravotně poškozené, ovšem jejich následky jsou neméně podstatné a vyžadují taktéž péči z hlediska psychologického, sociálního či jiného.

**Viktimologie** coby věda o obětech trestných činů pak význam oběti rozšiřuje do nové úrovně, kdy hovoří o tom, že „obětí“ trestného činu se stává ten, kdo: „*byl v důsledku jakéhokoli trestného činu nějakým způsobem poškozen.*“<sup>45</sup> Oběťmi se však stávají lidé v důsledku nikoli pouze trestných činů, ale také následkem přírodních katastrof, teroristických činů či technických neštěstí, mezi něž lze právě zařadit taktéž například neúmyslné havárie dopravních prostředků apod.<sup>46</sup>

Kategorizace obětí pak uvádí dva základní typy, mezi něj spadají:

- **oběti přímé** (primární) – tyto byly zasaženy trestným činem přímo, s následky fyzickými, psychickými či materiálními; do kategorie přímých obětí jsou odborníky řazeni (kromě samotných účastníků trestného činu) taktéž **pozůstalí** po případné oběti, jež podlehl následkům podobného činu a přišla díky tomu o život;
- **oběti nepřímé** (sekundární) – tyto byly trestným činem poškozeny na základě blízkého vztahu k oběti; nejčastěji se jedná o partnery poškozených jedinců, jejich rodiče či blízké přátele.<sup>47</sup>

S tematikou viktimologie navíc souvisí ještě termín viktimizace. **Viktimizací** se rozumí proces: „*zraňování a poškozování jedince.*“<sup>48</sup> V souvislosti s rozlišováním poškozených osob následkem dopravní nehody (či případně též jiného trestného činu) je viktimizace zásadním pojmem, jelikož tento pojem neoznačuje jednorázovou, jasně ohraničenou, událost, kdy k poškození došlo, ale naopak zastřešuje proces, kdy samotné spáchání trestného činu pouze „startuje“ sled událostí, v jejichž rámci je na jednotlivé oběti negativně působeno a kdy bez jejich přímého zavinění dochází k tomu, že se dostávají

---

<sup>45</sup> MICHANČOVÁ, Slávka. *Vybrané kapitoly z forenzej psychológie a viktimologie*. Prešov: Prešovská univerzita v Prešově, 2009, s. 46.

<sup>46</sup> Volně dle: MICHANČOVÁ, Slávka. *Vybrané kapitoly z forenzej psychológie a viktimologie*. Prešov: Prešovská univerzita v Prešově, 2009, s. 46.

<sup>47</sup> MICHANČOVÁ, Slávka. *Vybrané kapitoly z forenzej psychológie a viktimologie*. Prešov: Prešovská univerzita v Prešově, 2009, s. 46.

<sup>48</sup> MICHANČOVÁ, Slávka. *Vybrané kapitoly z forenzej psychológie a viktimologie*. Prešov: Prešovská univerzita v Prešově, 2009, s. 47.

do role poškozeného, jejíž zvládnutí vyžaduje mnoho psychických sil.<sup>49</sup> Tyto jsou tak postupně vyčerpávány, a to nikoli pouze u zraněných či majetkově poškozených obětí, ale u všech jedinců, jež jsou jakýmkoli způsobem dopravní nehodou zasaženi. Viktimizaci lze opět rozdělovat na primární a sekundární.<sup>50</sup>

Právě s následky viktimizace je nutné (mimo zajištění nápravy fyzické a materiální újmy, jež může být obětí způsobena) osobám poškozeným událostí dopravní nehody pomoci se vyrovnat. Za tímto účelem je využíváno celé řady zástupců z oblasti pomáhajících profesí, a to včetně sociálních pedagogů.

Velmi trefně ilustrují nutnost porozumění procesu viktimizace Gal, Michalíčková, Pruknerová a Růžičková, kteří ve svém příspěvku uvádějí následující komentář: „*Proč se váš kamarád, který byl svědkem dopravní nehody, najednou tak změnil, přestože neutrpěl žádná zranění?*“<sup>51</sup> Odpovědí bude nejspíše ten fakt, že na základě prožité události, jež pro něj byla traumatizujícím zážitkem i z postu pouhého pozorovatele, se u něj rozvinula určitá stresová reakce (s největší pravděpodobností tzv. posttraumatická stresová porucha). Důležitost uvedeného vyjádření však tkví zejména v poukázání na fakt, že dopravními nehodami nejsou zcela výhradně postiženi pouze jejich přímí účastníci, ale celá řada dalších osob, jichž se událost taktéž dotkla, ačkoli odlišným způsobem, nikoli přímým zraněním či poškozením majetku.

**Posttraumatické poruchy** – jedná se o poruchy, jež mají svůj neurologický základ a z hlediska psychiatrie jsou řazeny k tzv. poruchám úzkostným.<sup>52</sup> Celým označením jsou nazývány posttraumatickými stresovými poruchami a lze se též setkat se zkratkou PTSP, jež na dané poruchy odkazuje.<sup>53</sup> Kromě jiného je možné tyto poruchy detekovat u osob, jež

---

<sup>49</sup> Volně dle: MICHANČOVÁ, Slávka. *Vybrané kapitoly z forenzní psychologie a viktimologie*. Prešov: Prešovská univerzita v Prešově, 2009, s. 47.

<sup>50</sup> Volně dle: MICHANČOVÁ, Slávka. *Vybrané kapitoly z forenzní psychologie a viktimologie*. Prešov: Prešovská univerzita v Prešově, 2009, s. 47 – 49.

<sup>51</sup> GAL, Petr, Štěpánka, MICHALÍČKOVÁ, PRUKNEROVÁ, Tereza a Anna, RŮŽIČKOVÁ. Posttraumatická stresová porucha – příčiny a léčba. *Psychologon* [online]. 18.1.2017 [cit. 2017-01-18]. Dostupné z: <http://www.psychologon.cz/data/pdf/454-posttraumaticka-stresova-porucha-priciny-a-lecba.pdf>

<sup>52</sup> PRAŠKO, Ján a kol. Úzkostné poruchy v neurologii. *Neurologie pro praxi*, 2010, vol. 11, no. 4, s. 269.

<sup>53</sup> Viz např. PRAŠKO, Ján a kol. Úzkostné poruchy v neurologii. *Neurologie pro praxi*, 2010, vol. 11, no. 4, s. 269.



prožily trauma mozku<sup>54</sup> – toto bývá v případě dopravních nehod poměrně častým úkazem. Jak uvádějí některé zdroje, až 40% úmrtí při dopravních nehodách je zapříčiněno právě těžkým poraněním mozku.<sup>55</sup> Praško uvádí, že PTSP: „*se rozvíjí po emočně těžké, stresující události, která svojí závažností přesahuje obvyklou lidskou zkušenost a bývá traumatickou pro většinu lidí (např. náhle ohrožující projevy nemoci, traumatizující zážitky z léčby, traumata způsobená lidmi: přepadení, znásilnění, ale i autohavárie apod.)*“<sup>56</sup> Dopravní nehody tak lze považovat ze jednu z možných příčin rozvoje posttraumatické stresové poruchy coby psychické odpovědi na traumatizující událost a její okolnosti.

Z hlediska poskytování péče o zúčastněné na dopravních nehodách i jedince, kteří byli podobnou událostí zasaženi druhotně, jsou pak právě tyto obtíže jednou ze základních oblastí poskytování intervence nejruznějších odborníků ve snaze o rektifikaci situace jedinců, u nichž se podobná reakce na stresující podněty rozvinula.

Posttraumatické stresové poruchy se projevují následujícími charakteristikami:<sup>57</sup>

- extrémně dlouhodobou reakcí na prožitou traumatickou událost
- opakovanými, nechtěnými, vynořujícími se vzpomínkami na prožité trauma;
- ztrátou pozitivních emocí;
- pocitem emočního otupění;
- vyhýbáním se situacím, jež mohou traumatickou událost jedinci připomínat;
- vegetativními (fyziologickými) příznaky;
- úzkostí;
- nadměrnou ostražitostí;
- podrážděností doprovázenou nepřiléhavými (extrémně akcentovanými) afekty i na sebemenší podněty.

---

<sup>54</sup> PRAŠKO, Ján a kol. Úzkostné poruchy v neurologii. *Neurologie pro praxi*, 2010, vol. 11, no. 4, s. 269.

<sup>55</sup> ŠVESTKOVÁ, Olga. *Český zdravotní systém a rehabilitace osob po poranění mozku*. Poranenimozku.cz [online]. 2013 [cit. 2017-01-18]. Dostupné z: <http://www.poranenimozku.cz/system-pece/popis-soucasne-situace/cesky-zdravotni-system-a-rehabilitace-osob-po-poraneni-mozku.html>.

<sup>56</sup> PRAŠKO, Ján a kol. Úzkostné poruchy v neurologii. *Neurologie pro praxi*, 2010, vol. 11, no. 4, s. 266 – 267.

<sup>57</sup> PRAŠKO, Ján a kol. Úzkostné poruchy v neurologii. *Neurologie pro praxi*, 2010, vol. 11, no. 4, s. 267.

### 1.3 K teoretickým východiskům a pojmům, krize, dopravní nehoda, sociální pedagogika, krizová intervence a sociálně pedagogická intervence

Podkapitola je věnována vymezení nejdůležitějších pojmů, s nimiž autor v textu pracuje a o něž se v teoretické rovině opírá. Tyto teoretické termíny jsou pak také nápomocny při empirickém zkoumání, jež je obsahem druhé poloviny dokumentu.

V textu bude hojně pracováno s pojmem krize, jelikož tento se úzce pojí s dopravní nehodou a účastí na ní. Proto bude na tomto místě daný pojem podrobněji charakterizován.

O **krizi** lze hovořit jako o pojmu postaveném zejména na osobním prožitku konkrétního jedince, a to kupříkladu následujícím způsobem, který říká, že krize je situací, v níž: „*se člověk ocitne v zatěžující nerovnováze mezi subjektivním významem problému a možnostmi zvládnání, které má k dispozici. V krizi jedinec cítí ohrožení své identity, kompetence utvářet svůj vlastní život.*“<sup>58</sup> Pavlišta uvádí, že v situaci krize člověka zaplavují pocity jako jsou strach, panika, či dokonce horor, kdy je zasažený člověk často přesvědčen, že nastalou situaci není schopen zvládnout a zaplavuje jej panika nejen z toho, co se odehrává právě nyní, ale taktéž z možných budoucích důsledků nastalé situace.<sup>59</sup>

Pro krizovou situaci je též typické, že v rámci jejího působení dochází u účastníků ke:<sup>60</sup>

- změnám kognitivního (rozumového) zpracování a vyhodnocování působících podnětů;
- proměnám a specifickým odezvám v oblasti emočního prožívání, které může být zcela odlišné od rozumového náhledu na dění, jehož je osoba účastna.

---

<sup>58</sup> KAST, Verena. *Krize a tvořivý přístup k ní: typy životních krizí, jejich dynamika a možnosti krizové intervence*. Vyd. 2. Přeložil Jana VAŠKOVÁ. Praha: Portál, 2010, s. 14.

<sup>59</sup> Volně dle: PAVLIŠTA, Jan. *Krizová intervence nejen pro pedagogickou praxi*. Ústí nad Labem: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně, 2011, s. 7.

<sup>60</sup> Volně dle: PAVLIŠTA, Jan. *Krizová intervence nejen pro pedagogickou praxi*. Ústí nad Labem: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně, 2011, s. 7 – 12.

Ve zprávě vydaná WHO (*World Health Organization*), tedy *Světovou zdravotnickou organizací* se lze dočíst, že **dopravní nehody** jsou běžným úkazem na všech světových kontinentech a v každé zemi světa, kdy každý kalendářní rok dochází díky těmto událostem k úmrtí více než milionu lidí a mnohamilionovým počtům zraněných.<sup>61</sup> Nejvyšší počet zástupců zraněných a mrtvých se pak rekrutuje z řad chodců, uživatelů nemotorizovaných vozidel (například kol, vozíků a dalších zařízení) a také motocyklistů v zemích s nízkými či středními ekonomickými příjmy.<sup>62</sup>

Dle Bakošové je **sociální pedagogika** pomáhající disciplínou, jejíž základ vyplývá z vlastní „*helperské*“ charakteristiky, kdy skrze (nikoli pouze teoretický, ale taktéž na pomoc zaměřený) obsah vycházející z konceptu tzv. životní pomoci lze potřebným jedincům či dokonce celým skupinám dopomoci k řešení jejich životních obtíží.<sup>63</sup>

Roessler v rámci základní kategorizace cílů sociální pedagogiky uvádí následující dvě oblasti, na něž se sociální pedagogové zaměřují.<sup>64</sup>

- **pomoc lidem v běžných životních situacích** – tedy například v případě snahy o zajištění ekonomických prostředků na ubytování, stravu, teplo, osobní hygienu a další nezbytně nutné podmínky pro přežití (do této kategorie spadá též přiměřená účast na společenském životě) – základní vodítko pro poskytování pomoci je v tomto případě (částečná) neschopnost zajistit si tyto podmínky vlastními silami;
- **pomoc poskytovaná ve specifických situacích** – sem spadá kupříkladu (preventivní) zdravotní pomoc, plánování rodičovství, resocializace postižených osob, pomoc ve stáří či jakákoli pomoc v případě projevujících se sociálních obtíží.

---

<sup>61</sup> PEDEN, Margie et al. (eds.). *World report on road traffic injury prevention*. Geneva: World Health Organization, 2004, p. 157.

<sup>62</sup> Tamtéž.

<sup>63</sup> Volně dle: BAKOŠOVÁ, Zlatica. *Sociálna pedagogika ako životná pomoc*. 3., rozš. a aktualiz. vyd. Bratislava: Univerzita Komenského Bratislava, Filozofická fakulta, 2008, s. 5.

<sup>64</sup> In: BAKOŠOVÁ, Zlatica. *Sociálna pedagogika ako životná pomoc*. 3., rozš. a aktualiz. vyd. Bratislava: Univerzita Komenského Bratislava, Filozofická fakulta, 2008, s. 56.

Dle Krause s Hoferkovou je sociální pedagogika zaměřena na: „*každodenní život jednotlivce, analýzu jeho nebo její životní situace a vytváření takových změn sociálního prostředí, aby tyto dopomáhaly optimalizovat rozvoj osobnosti a minimalizovat rozdíl mezi jednotlivcem a společností.*“<sup>65</sup> Snahou sociálních pedagogů je tedy umožnit jednotlivci, aby byl schopen fungovat v rámci standardů a limitů nastavených konkrétně danou společností, a to způsobem, který bude pro samotnou danou osobu přínosným – umožní její harmonický rozvoj, naplňování osobního potenciálu a zařazení do širšího okruhu společenského fungování a života obecně.

Bird s Eichstellerem uvádějí, že sociální pedagogika je v rámci své praktické aplikace postavena zejména na „bytí s druhými“, tedy schopnost formování vzájemných vztahů a fungování v jejich rámci – z tohoto pohledu je nezbytně nutná schopnost bytí tady a teď (fungování v konkrétním, přítomném momentu) s důrazem kladeným na iniciaci procesů učení.<sup>66</sup> Autoři konkrétně uvádějí, že sociální pedagogika je založena na: „... *autentickém bytí a upřímném využívání vlastní osobnosti konkrétního jedince, společně s jeho podporou posilujícím osobním přístupem.*“<sup>67 68</sup>

Mezi základní metody práce sociální pedagogiky patří zejména následující:<sup>69</sup>

- kompenzace nevhodných podnětů;
- posilování vlastních kompetencí;
- nabídka podnětů vyplývajících z individuálních potřeb jednotlivce;
- plánování pozitivní perspektivy;
- podpora orientovaná směrem k seberealizaci;

---

<sup>65</sup> KRAUS, Blahoslav a Stanislava, HOFERKOVÁ. The Relationship of Social Pedagogy and Social Work. *Sociální pedagogika*, 2016, vol. 4, no. 1, p. 58.

<sup>66</sup> BIRD, V. & G., EICHSTELLER. The Relevance of Social Pedagogy in Working with Young People in Residential Care. *Good Enough Caring Journal*, 2011, vol. 9, p. 1 [online]. 26.12.2016 [cit. 2016-12-26]. Dostupné z: <http://thempra.org.uk/downloads/Essex%20Social%20Pedagogy.pdf>.

<sup>67</sup> BIRD, V. & G., EICHSTELLER. The Relevance of Social Pedagogy in Working with Young People in Residential Care. *Good Enough Caring Journal*, 2011, vol. 9, p. 1 [online]. 26.12.2016 [cit. 2016-12-26]. Dostupné z: <http://thempra.org.uk/downloads/Essex%20Social%20Pedagogy.pdf>.

<sup>68</sup> Pozn. autora: Jedná se o vlastní překlad následujícího originálního textu: „...*being authentic and genuine using one's own personality, and about being there in a supportive, empowering manner.*“

<sup>69</sup> BAKOŠOVÁ, Zlatica. *Sociálna pedagogika ako životná pomoc*. 3., rozš. a aktualiz. vyd. Bratislava: Univerzita Komenského Bratislava, Filozofická fakulta, 2008, s. 60 – 62.

- výchovné a sociální poradenství;
- preventivní metody;
- konzultační aktivity;
- supervize;
- intervence.

Před výběrem vhodné metody práce a její samotnou aplikací při práci s klientem je vždy nutné nejprve získat co nejvíce dostupných údajů a dané osobě a její situaci, provést tzv. diagnostiku problému, s nímž se jedinec potýká; zvolená metoda pak může být charakteru individuální či skupinové aplikace, případně též může probíhat v rámci konkrétního pracovního kolektivu.<sup>70</sup>

Pavlišta uvádí, že **krizová intervence** je z obecného (pedagogického) nazírána jako: „*specializovaná pomoc osobám, které se ocitly v krizi.*“<sup>71</sup> Nejčastějšími oblastmi pomoci jsou v případě prožívané krize následující sféry odborné péče:<sup>72</sup>

- lékařská;
- psychologická;
- sociální;
- právní.

Jak je vidět, pedagogická (či sociálně – pedagogická) intervence tak nepatří mezi základní sféry poskytované „první pomoci“ při snaze o dopomoc při zvládnání takových situací, které jsou nad osobní schopnosti a síly pouhého jednotlivce.

---

<sup>70</sup> BAKOŠOVÁ, Zlatica. *Sociálna pedagogika ako životná pomoc*. 3., rozš. a aktualiz. vyd. Bratislava: Univerzita Komenského Bratislava, Filozofická fakulta, 2008, s. 60.

<sup>71</sup> PAVLIŠTA, Jan. *Krizová intervence nejen pro pedagogickou praxi*. Ústí nad Labem: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně, 2011, s. 7.

<sup>72</sup> Tamtéž.

Jak bylo již uvedeno v podkapitole 1.3. předkládaného textu, intervence je jednou ze základních metod práce sociálních pedagogů a jako takové jí bude na tomto místě věnována bližší pozornost.

**Intervenci** lze definovat jako: „*odborný zásah, resp. všechny opatření, která mají zabránit dalšímu prohlubování problému.*“<sup>73</sup> Bakošová uvádí, že její uplatnění nastává v situacích, kdy u člověka selhává schopnost zvládnání vlastních vyvstalých problémů za pomoci pouhého vysvětlení, konzultace či poradenské činnosti odborníků.<sup>74</sup> Typicky se může jednat například o osoby, jež po požití návykových látek ohrožují sami sebe i své vlastní okolí a nemají na své chování patřičný náhled.

Podobná neschopnost aktivace zvládacích schopností v případě výskytu překážky, problému či krize však může nastat i v situacích nezahrnujících užívání alkoholu či drog. Jedním z podobných případů je kupříkladu též traumatizující zážitek vyplývající z účasti osoby na dopravní nehodě.

---

<sup>73</sup> BAKOŠOVÁ, Zlatica. *Sociálna pedagogika ako životná pomoc*. 3., rozš. a aktualiz. vyd. Bratislava: Univerzita Komenského Bratislava, Filozofická fakulta, 2008, s. 62.

<sup>74</sup> Tamtéž.

## 2 DOPRAVNÍ NEHODOVOST A SOCIÁLNĚ PEDAGOGICKÁ INTERVENCE

Druhá kapitola teoretické části textu bude věnována zejména důsledkům dopravních nehod, s nimiž se mohou nikoli pouze záchranáři či policisté, ale taktéž další odborníci poskytující pomoc obětem podobných krizových situací, setkávat.

Za tímto účelem bude využito informací ze statistických šetření jak na celosvětové, tak zejména na evropské a české úrovni. Kromě těchto dat pak bude autorova pozornost věnována taktéž tematice sociálně pedagogické prevence v souvislosti s dopravními nehodami a jejich účastníky, a to jak oběťmi, tak viníky, kteří ke vzniku celé situace přispěli.

### 2.1 Dopravní nehodovost a její následky

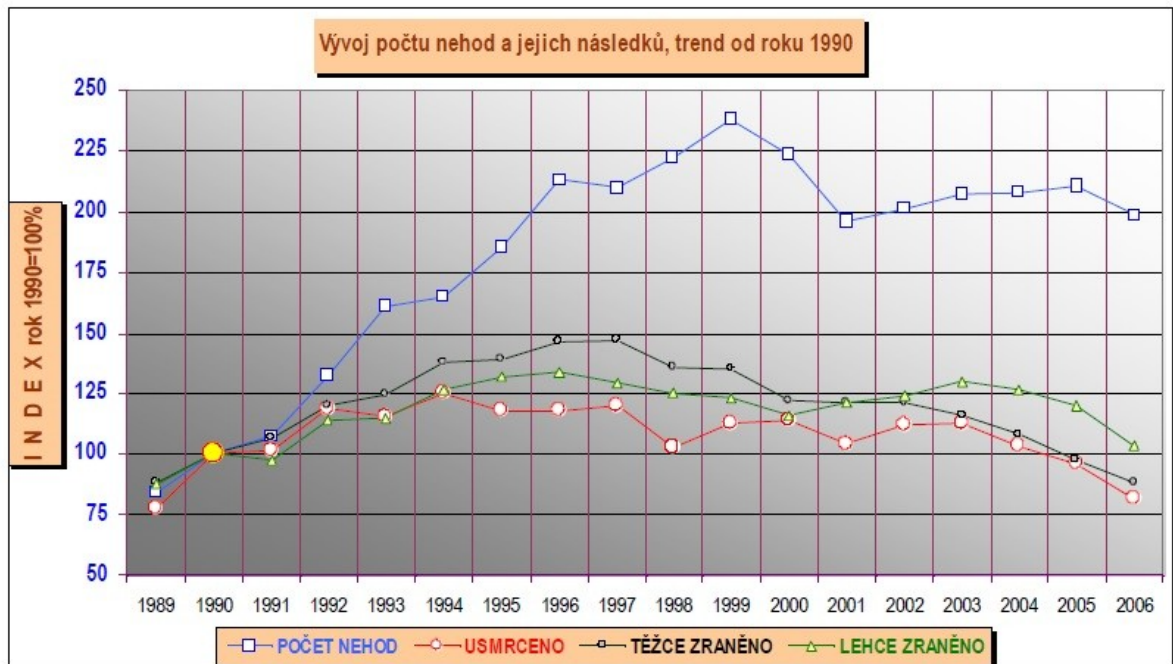
Jak uvádí Neusarová, dopravní nehody představují významný problém současných společností.<sup>75</sup> Autorka k tematice dopravním nehodám a možným následkům, které s sebou přináší podotýká, že: *„Týkají se všech rozvinutých i rozvojových států světa, prostupují širokospektrálně naší společností, a to v různé míře závažnosti, ať už je řeč o dopravních nehodách se škodou na majetku, s následky na zdraví (těžkými, lehkými) nebo v nejhorším případě s následkem smrti.“*<sup>76</sup> Problematika a zájem o dopady nehod v rámci dopravních situací je tak zcela aktuálním a opodstatněným tématem, na nějž může být nahlíženo z hlediska celé řady vědních oborů a oblastí profesní či životní praxe.

Aktuálnost a určitý vývojový trend v oblasti dopravní nehodovosti od roku 1990 je možné sledovat na grafu číslo 1 níže.

---

<sup>75</sup> NEUSAROVÁ, Jana. Dopravní nehodovost a její následky na životy zasažených lidí. *Prevence úrazů, otrav a násilí*, 2009, 2. s. 179.

<sup>76</sup> NEUSAROVÁ, Jana. Dopravní nehodovost a její následky na životy zasažených lidí. *Prevence úrazů, otrav a násilí*, 2009, 2. s. 179.

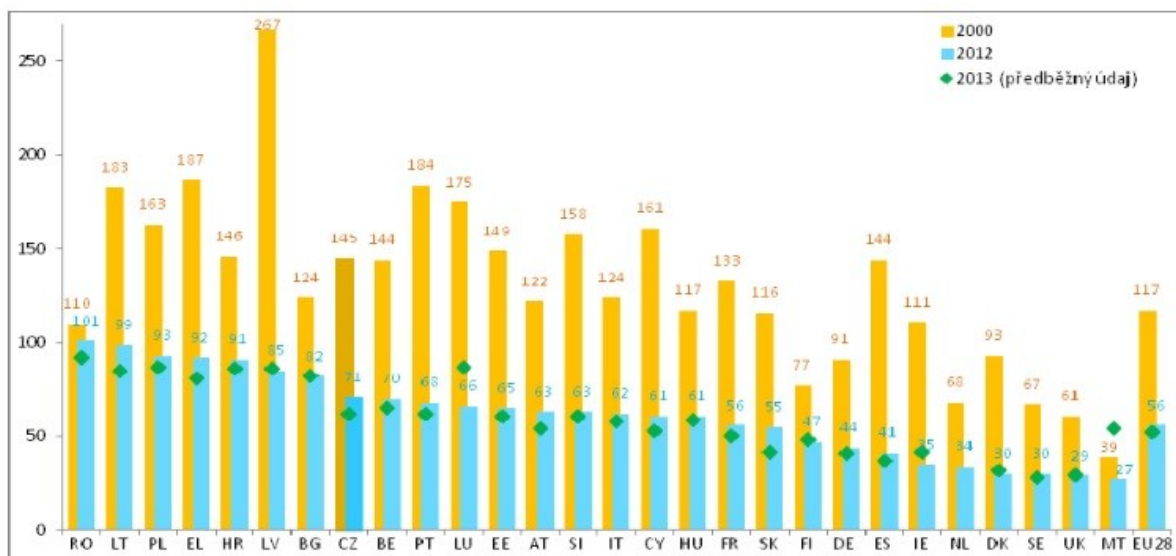
Graf 1: Nehodovost a její následky v evropském regionu v letech 1990 - 2006<sup>77</sup>

Zdroj: Neusarová, 2009, s. 180

Z uvedeného grafu je možné sledovat spíše rostoucí trend v počtu zaznamenaných dopravních nehod během sledovaného období let 1990 – 2006, stejně tak lze sledovat také vyšší počet lehkých zranění, k nimž při nehodách dochází. Naopak těžce zranění či dokonce usmrcení účastníci nehod vykazují tendenci klesající. Totéž potvrzují také výsledky uváděné Českým statistickým úřadem pro období let 2000 – 2013 uvedené v grafu číslo 2 níže, v jejichž rámci byla zaměřena pozornost na počet usmrcených obětí dopravních nehod v zemích Evropské unie.

<sup>77</sup> NEUSAROVÁ, Jana. Dopravní nehodovost a její následky na životy zasažených lidí. *Prevence úrazů, otrav a násilí*, 2009, 2. s. 180.



**Graf 2:** Osoby usmrcené při dopravních nehodách v silniční dopravě (na 1 mil. obyvatel)<sup>78</sup>

Zdroj: ČSÚ, in: Kamenický, s. 78

Během přibližně deseti let se celkový počet usmrcených osob v silničním provozu snížil až na třetinu původního počtu takto zasažených obětí.

Přesto ke smrtelným dopravním nehodám stále dochází a vzhledem k oblíbenosti osobní i železniční přepravy osob, stavu českých komunikací a rozmanitosti osobností jedinců ovládajících dopravní prostředky (s jejich možnými vyhraněnými osobnostními rysy, osobně prožívanými potížemi, změnami nálad a nejrůznějšími percepčními či reakčními omezeními či dysfunkcemi) lze předpokládat, že i v budoucnu tento trend může mít klesající tendenci, ovšem zcela nevymizí.

Účastníci dopravních nehod se mohou rekrutovat jak ze skupiny lidí, kteří se v podobné situaci ocitnou v rámci své přepravy jak osobními automobily či jinými dopravními prostředky využívajícími silniční komunikace, tak také ze skupiny těch, kteří se stanou účastníky dopravní nehody při přemísťování za pomoci železničních dopravních tratí. O počtu dopravních nehod v obou zmíněných oblastech přepravy pojednávají následující odstavce textu.

<sup>78</sup> KAMENICKÝ, Jiří. *Dopravní nehodovost a její důsledky v ČR v dlouhodobém pohledu*. Praha: Český statistický úřad, 2014. s. 78 [online]. 14.1.2017 [cit. 2017-01-14]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20534694/32025414a.pdf/57d484eb-1939-47ad-8fef-f38d6dd2c19e?version=1.0#page=1&zoom=auto,-202,842>.

V rámci železniční dopravy jsou v drtivé většině případů za nehodu odpovědni účastníci silničního provozu (tito jsou usvědčováni z nerespektování výstražného světelného zařízení na železničních přejezdech, přejíždění či přecházení přes přejezd v těsné blízkosti před příjíždějícím vlakem a nedodržování maximální povolené rychlosti při jízdě přes železniční přejezd, častokrát v rozmezí i několika desítek kilometrů na tachometru navíc).<sup>79</sup> Na rozdíl od poměrně příznivého vývoje (tedy snižování) počtu dopravních nehod způsobujících následky na zdraví a životech v dopravě silniční, vykazuje počet případů střetů drážních vozidel v České republice z dlouhodobého hlediska spíše stagnaci.<sup>80</sup>

Vývoj počtu srážek osob s železničními vozidly v rozmezí let 2009 – 2013 pro jednotlivé kraje ČR je možné sledovat v tabulce číslo 1 níže.

**Tabulka 1:** Srážky osob s železničními vozidly a jejich následky v jednotlivých krajích ČR

Tabulka. č. 1 **Srážky osob s drážními vozidly a jejich následky podle krajů ČR**

ČR, kraje	Mimořádné události (nehody)				Usmrcené osoby				Zraněné osoby				Zraněné+usmrc.os. (úroveň ČR=100)		Smrtelnost nehod (%) <sup>1)</sup>
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012	na km železnic	na obyvatele	
ČR celkem	243	261	282	267	176	189	222	197	71	73	63	68	100	100	74,5
Praha	14	22	31	23	10	15	21	18	4	7	9	5	324	71	71,1
Středočeský	29	39	35	37	21	27	31	27	9	12	5	9	100	110	75,7
Jihočeský	6	10	11	6	4	3	7	2	2	7	4	4	30	51	48,5
Plzeňský	12	10	13	11	6	7	10	6	6	3	3	5	59	80	63,0
Karlovarský	13	8	8	8	5	5	6	6	9	3	2	2	70	124	59,5
Ústecký	25	28	19	27	16	23	14	22	9	6	5	5	88	120	75,8
Liberecký	7	9	12	12	5	6	9	7	2	2	3	5	64	88	67,5
Královéhrad.	9	8	10	10	6	5	8	8	3	3	2	2	47	66	73,0
Pardubický	16	14	15	19	13	12	15	16	3	2	0	3	107	123	87,5
Vysočina	5	13	10	3	4	9	6	2	1	4	5	1	46	62	67,7
Jihomoravský	36	22	35	39	32	17	28	27	5	6	7	12	155	114	78,8
Olomoucký	16	27	23	18	13	24	19	15	3	3	5	3	127	132	84,5
Zlínský	20	13	19	12	16	11	15	10	5	2	4	2	164	109	81,3
Moravskoslez.	35	38	41	42	25	25	33	31	10	13	9	10	212	125	73,1

<sup>1)</sup> Počet usmrcených osob na 100 nehod (srážek osob s drážními vozidly)

Zdroj: *Drážní inspekce ČR, vlastní výpočty; in: Kamenický, s. 14*

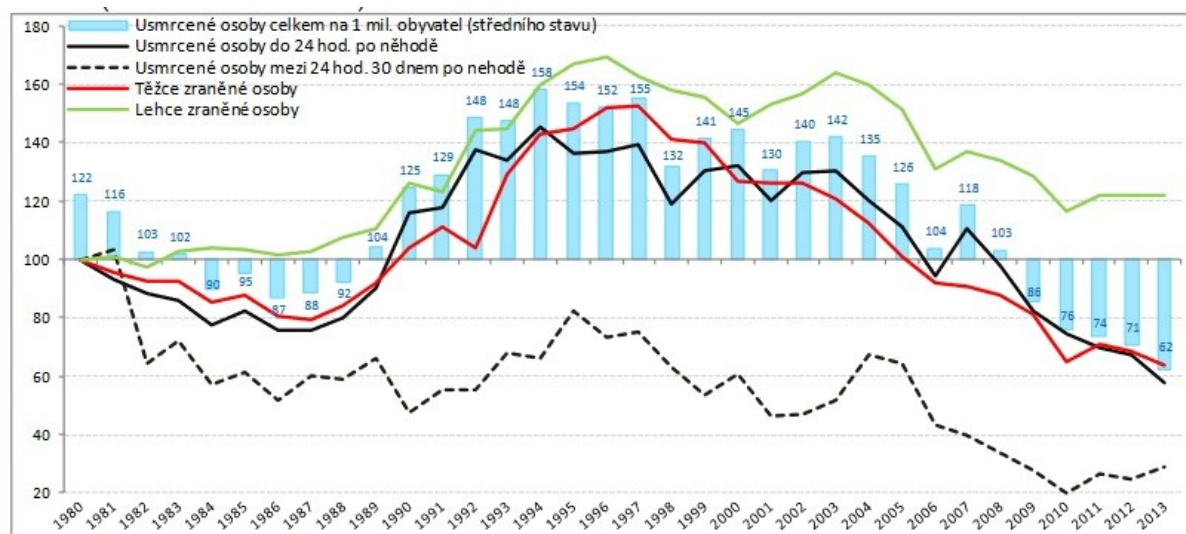
<sup>79</sup> KAMENICKÝ, Jiří. *Dopravní nehodovost a její důsledky v ČR v dlouhodobém pohledu*. Praha: Český statistický úřad, 2014. s. 12 [online]. 14.1.2017 [cit. 2017-01-14]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20534694/32025414a.pdf/57d484eb-1939-47ad-8fef-f38d6dd2c19e?version=1.0#page=1&zoom=auto,-202,842>.

<sup>80</sup> KAMENICKÝ, Jiří. *Dopravní nehodovost a její důsledky v ČR v dlouhodobém pohledu*. Praha: Český statistický úřad, 2014. s. 13 [online]. 14.1.2017 [cit. 2017-01-14]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20534694/32025414a.pdf/57d484eb-1939-47ad-8fef-f38d6dd2c19e?version=1.0#page=1&zoom=auto,-202,842>.

Z tabulky je možné zjistit, že počty osob zraněných při dopravních nehodách na železničních tratích ve sledovaném období poklesly pouze zcela minimálně a počty usmrcených osob v podobných situacích dokonce vzrostly, a to poměrně významně (přibližně o 26% v rozmezí let 2009 – 2011, v celkovém souhrnu let 2009 – 2012 se pak jednalo o nárůst ve výši přibližně 12%). Celkový počet mimořádných událostí (dopravních nehod) na českých železnicích v rozpětí let 2009 – 2012 pak vzrostl o necelých 10%.

V oblasti silniční dopravy pak lze pro Českou republiku uvést statistický vývoj důsledků dopravních nehod tak, jak je znázorněn v grafu číslo 3 níže.

**Graf 3:** Vývoj počtu důsledků nehod silničního provozu v České republice<sup>81</sup>



Zdroj: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty; in: Kamenický, s. 14

<sup>81</sup> KAMENICKÝ, Jiří. *Dopravní nehodovost a její důsledky v ČR v dlouhodobém pohledu*. Praha: Český statistický úřad, 2014. s. 17 [online]. 14.1.2017 [cit. 2017-01-14]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20534694/32025414a.pdf/57d484eb-1939-47ad-8fef-f38d6dd2c19e?version=1.0#page=1&zoom=auto,-202,842>.

Z grafu lze vyvodit následující závěry:

- v rozmezí let 1994 – 2013 lze počet usmrcených osob v důsledku dopravních nehod na silničních komunikacích považovat za jev s klesající tendencí (a to i přes některé výkyvy, které během sledovaného období uvedenou tendenci narušují); Počty usmrcených osob silničních dopravních nehod se tedy povětšinou v meziročním srovnání snižují;
- tentýž vývojový trend lze potvrdit i v případě sledování ukazatele osob usmrcených v maximálním rozmezí 24h uplynulých od dopravní nehody; oproti ukazateli „*celkového úmrtí osob*“ se jedná o nižší hodnoty obětí se smrtelnými následky dopravní nehody;
- klesající tendenci vykazuje též ukazatel osob usmrcených v období mezi 24h a 30. dnem po silniční dopravní nehodě; tento ukazatel pak ze všech tří zmíněných vykazuje zcela nejmenší konkrétní číselné hodnoty;
- počty těžce zraněných osob v důsledku silničních dopravních nehod vykazují podobnou klesající tendenci jako počty osob usmrcených, výši jejich konkrétních hodnot pak lze zařadit mezi ukazatele „*celkově usmrcených osob*“ a „*osob usmrcených do 24h po vzniku dopravní nehody*“;
- v případě ukazatele „*lehce zraněných osob*“ nelze říci, že by tento vykazoval celkově klesající tendenci, jeho hodnoty jsou spíše průběžně proměnlivé, a to v rozmezí přibližně pětiletých časových intervalů, v jejichž rámci nastává vždy nejprve výrazný pokles a poté opětovný nárůst; konkrétní hodnoty tohoto ukazatele se pak pohybují v nejvyšší hladině všech sledovaných, statisticky vyjádřených, faktorů možných dopadů silničních dopravních nehod v České republice.

Dle Neusarové bylo v nedávných letech možné setkávat se ročně na českých silnicích s přibližně 1300 úmrtími a na každou takto usmrcenou osobu připadalo průměrně 10 pozůstalých osob.<sup>82</sup> Tento údaj pak ilustruje, jak moc a v jakém rozsahu je nutné věnovat

---

<sup>82</sup> NEUSAROVÁ, Jana. Dopravní nehodovost a její následky na životy zasažených lidí. *Prevence úrazů, otrav a násilí*, 2009, 2. s. 179

pozornost obětem dopravních nehod, ať už se jedná o jedince fyzicky přítomné havárii či sekundárně zasažené osoby, na něž má podobná událost taktéž velmi zásadní dopad – ekonomický, sociální, psychologický či fyzický.

Uvedená data je pak navíc nutné taktéž doplnit o informace týkající se účastníků dopravních nehod, jež nekončí smrtelnými zraněními a lidí, na něž mají podobné události opět sekundární či terciální dopad. K přibližně 13 000 lidí, jež jsou osobně zasaženi úmrtím blízkého na českých silničních komunikacích je pak tedy nutné přiřadit ještě bezpočet dalších, kteří sice neprošli zážitkem ztráty blízké osoby, ovšem přesto o nich lze hovořit jakožto o sekundárních „obětech“ dopravních nehod, jelikož je podobná událost zásadním způsobem zasáhla a ovlivnila kvalitu jejich života, ať už na kterékoli jeho úrovni.

K tematice úmrtí na silničních komunikacích a případných důsledků, jež z podobných smrtelných nehod vyplývají pro nejbližší okolí usmrčené osoby je nutné podotknout, že statistické údaje nemusí být zcela odpovídajícími, jelikož za dopravní nehodu s následkem smrti je považována pouze taková událost, kdy některý z účastníků zemře nejpozději do 24h od jejího vzniku.<sup>83</sup> Bohužel na následky zranění způsobené dopravní nehodou lidé umírají i po delším časovém intervalu, aniž by negativní dopady na jejich okolí byly tímto faktem umenšovány.

Česká republika je v žebříčku evropských zemích na 18. místě (z celkových 27 příček členských států Evropské unie) z hlediska silniční nehodovosti a počtu těžkých zranění či úmrtí na silničních komunikacích – jedná se tedy o umístění těsně nad průměrem.<sup>84</sup> Dopady dopravních nehod – vzhledem k jejich četnosti a závažnosti – se týkají tedy České republiky coby státního zřízení a společnosti obyvatel zde žijících – stejně palčivě, jako je tomu v případě jiných vyspělých evropských států.

Ze všech uváděných dat je možné potvrdit komentář uváděný Janou Neusarovou, která k tematice dopravních nehod v současné době podotýká následující: *„Problematika dopravních nehod se tak dotýká nejen celospolečenského a ekonomického hlediska, ale*

<sup>83</sup> Volně dle: NEUSAROVÁ, Jana. Dopravní nehodovost a její následky na životy zasažených lidí. *Prevence úrazů, otrav a násilí*, 2009, 2. s. 180 – 181.

<sup>84</sup> NEUSAROVÁ, Jana. Dopravní nehodovost a její následky na životy zasažených lidí. *Prevence úrazů, otrav a násilí*, 2009, 2. s. 180 – 181.

*i hlediska osobního, čímž se zde míní především fyzické, psychické a sociální ovlivnění zúčastněných lidí.*<sup>85</sup> Tato citace je vysoce důležitým „odrazovým můstkem“ pro další kapitoly textu, které budou věnovány náplni práce, zaměření a možného přispění k eliminaci důsledků dopravních nehod pro osoby jimi zasažené, ať již přímo či nepřímým (nefyzickým) způsobem. Tito jedinci mohou velmi často pociťovat negativní dopady krizových situací v podobě dopravních nehod na svém životě, a to hned v několika jeho oblastech. Tyto negativní dopady se mohou podepisovat na jejich harmonickém fungování a prospívání, a to ve všech třech hlavních oblastech lidské existence, kterými jsou:<sup>86</sup>

- fyzické (biologické) fungování člověka;
- psychické fungování člověka;
- sociální fungování člověka.

System pomoci obětem dopravních nehod je zásadním počinem v oblasti snah o revizi a **rekvalifikaci** škod na životech zasažených osob a jeho fungování je pro vyspělé demokratické státy vizitkou jejich humanitní orientace, tedy zájmu o blaho občanů, které je traumatickými událostmi (tedy i dopravními nehodami) vždy negativně ovlivňováno. Neusarová uvádí, že: *„Dopravní nehody stejně jako násilné trestné činy nebo katastrofy člověka vždy určitým způsobem zasáhnou. Vážná dopravní nehoda je mnohdy traumatizujícím zážitkem, který způsobuje náhlou změnu dosavadního života.*“<sup>87</sup>

Na nápravě následků dopravních nehod se pak podílí celá řada odborníků z oblastí tzv. pomáhajících profesí, mezi něž spadají zejména:<sup>88</sup>

- zdravotníci; sociální pracovníci; policisté a mnozí další.

---

<sup>85</sup> NEUSAROVÁ, Jana. Dopravní nehodovost a její následky na životy zasažených lidí. *Prevence úrazů, otrav a násilí*, 2009, 2. s. 181.

<sup>86</sup> Viz např. SLOVÁČKOVÁ, Zuzana. Zdraví – historie a současnost. *Sborník prací filozofické fakulty brněnské univerzity: Studia minora Facultatis philosophicae Universitatis Brunensis*. Brno: Masarykova univerzita, 2008. P12. s. 85 – 86 [online]. 2017 [cit. 2017-02-26]. Dostupné z: [https://digilib.phil.muni.cz/bitstream/handle/11222.digilib/114381/P\\_Psychologica\\_12-2008-1\\_8.pdf?sequence=1](https://digilib.phil.muni.cz/bitstream/handle/11222.digilib/114381/P_Psychologica_12-2008-1_8.pdf?sequence=1).

<sup>87</sup> NEUSAROVÁ, Jana. Dopravní nehodovost a její následky na životy zasažených lidí. *Prevence úrazů, otrav a násilí*, 2009, 2. s. 181.

<sup>88</sup> Volně dle: NEUSAROVÁ, Jana. Dopravní nehodovost a její následky na životy zasažených lidí. *Prevence úrazů, otrav a násilí*, 2009, 2. s. 181.

## 2.2 Struktura postižených (viníci i oběti) dopravními nehodami

Oběti dopravních nehod lze rozdělit do tří základních kategorií, mezi něž patří:<sup>89</sup>

- **poškození** – jedná se o osoby, jimž bylo trestným činem poškozeno (ublíženo na) zdraví, případně jim byla způsobena též (ne)majetková škoda;
- **pozůstalí** – jedná se o blízké osoby či členy rodiny (rodiče, manžela, manželku, děti)  
a jedince žijící ve společné domácnosti s osobou usmrcenou během dopravní nehody, při níž došlo u této osoby k ublížení na zdraví, jemuž následovala smrt;
- **účastníci dopravní nehody** – lidé, jež se přímo účastnili dopravní nehody v rámci silničního provozu (z pozice řidiče, spolujezdce, jezdce na zvířeti, chodce aj.); typicky se jedná o osoby na pozici **viníka nehody** a **poškozeného** (oběť dopravní nehody); kromě typických případů se může jednat o tzv. **spoluviníky** či **nepřímé účastníky nehody** (její očitě svědky).

Důležité je si uvědomit, že dopravní nehoda svým vznikem, průběhem a následky zasahuje celé spektrum osob, a to zejména:<sup>90</sup>

- samotní **poškození** vzniklou situací;
- **viníci**, jež zapříčinili vznik dopravní nehody;
- **svědci** přítomní dopravní nehodě;
- **záchranáři** vyslaní na místo vzniku dopravní nehody.

---

<sup>89</sup> ARNOLDOVÁ, Anna a kol. *ABC poškozených a pozůstalých po obětech dopravních nehod*. Praha: Besip a ČSODN, 2013. s. 4 [online]. 14.1.2017 [cit. 2017-01-14]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/abc-2013.pdf>.

<sup>90</sup> NEUSAROVÁ, Jana. Dopravní nehodovost a její následky na životy zasažených lidí. *Prevence úrazů, otrav a násilí*, 2009, 2. s. 181.

Všem těmto skupinám osob je pak nutné poskytnout náležitou péči, které jim dopomůže se s prožitky vyvolanými vzniklou krizovou situací vyrovnat. Všichni tito lidé mohou vykazovat známky posttraumatického stresu spojeného s prožitkem, kterým museli projít (ať již vlastní vinou či jako účastníci, kteří byli do procesu zapojeni pouze shodou okolností či prostou náhodou).

Psychický stres a důsledky z něj vyplývající jsou tak jednou z hlavních kategorií možných negativních dopadů dopravní nehody na její zúčastněné.<sup>91</sup> Kromě toho však mohou všem těmto lidem (za určitých specifických okolností) vznikat též škody fyzického, ekonomického a následně též sociálního rázu.

Z hlediska snahy o nápravu takto vznikajících – primárních i sekundárních – negativních dopadů na život účastníků dopravních nehod je možné podobným jedincům poskytovat celou řadu služeb nabízených nejrůznějšími odborníky z oblastí pomáhajících profesí.

Jednou z podobných profesí je pak také náplň práce, již vykonávají sociální pedagogové. O jejich možném přispění k redukci případných nevhodných následků dopravních nehod u jejich jednotlivých účastníků pojednává blíže podkapitola 2.3. textu.

### 2.3 Sociálně pedagogická intervence obecně

*„Služby sociální péče pomáhají těmto lidem zajistit jejich fyzickou i psychickou soběstačnost tak, aby jim umožnily zapojit se do běžného života společnosti a v případě jejich nesoběstačného stavu jim zajistit důstojné prostředí a zacházení.“<sup>92</sup>* Tento úvod do tematiky možné pomoci sociálních pedagogů účastníkům dopravních nehod je obecně zaměřen na poskytování služeb s označením „sociální“ a lze pod ním tedy spatřovat jak nabídku služeb sociální pracovníků, tak pracovníků v sociálních službách, ale i samotných sociálních pedagogů. I ti se totiž dostávají do kontaktu s klienty, jejichž život byl změněn

---

<sup>91</sup> Srov. PRAŠKO, Ján a kol. Úzkostné poruchy v neurologii. *Neurologie pro praxi*, 2010, vol. 11, no. 4, s. 266 – 267.

<sup>92</sup> ARNOLDOVÁ, Anna a kol. *ABC poškozených a pozůstalých po obětech dopravních nehod*. Praha: Besip a ČSODN, 2013. s. 43 [online]. 14.1.2017 [cit. 2017-01-14]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/abc-2013.pdf>.



dopravní nehodou, díky nimž může být snížena jejich hybnost (tedy fyzická soběstačnost) či jsou zasaženi některých z psychických projevů negativních dopadů dopravní nehody coby prožité události (typicky posttraumatickou stresovou poruchou). Takto „nesoběstační“ jedinci pak taktéž ze strany sociálních pedagogů mají nárok na co nejdůstojnější přístup a zacházení v rámci snah o řešení problémů, které s sebou jejich stav přináší.

K intervencím ze strany pomáhajících profesí pak Neusarová podotýká, že: *„je důležité si uvědomit souvislosti, které se fenoménu vážných dopravních nehod a jejich následků týkají. Právě reakce okolí totiž hrají mnohdy důležitou roli pro zpracování této zkušenosti. Následně je třeba zamyslet se nad potřebami těchto lidí a jejich podporou. Lidé po dopravní nehodě nebo pozůstalí po zemřelých obětech jsou na jednu stranu sice zasaženi, na druhou stranu mají za sebou zcela jedinečnou, specifickou zkušenost.“*<sup>93</sup>

---

<sup>93</sup> NEUSAROVÁ, Jana. Dopravní nehodovost a její následky na životy zasažených lidí. *Prevence úrazů, otrav a násilí*, 2009, 2. s. 181.

### 3 SOCIÁLNĚ PEDAGOGICKÝ INTERVENČNÍ ÚČASTNÍKŮM DOPRAVNÍCH NEHOD

Jak ve své práci uvádí Kršková: „*Paleta pracovních činností sociálního pedagoga je velmi pestrá a v jistém slova smyslu i neopakovatelná. Je tvořivá a originální. Jeho působení v rámci pracovní činnosti může být přímé i nepřímé.*“<sup>94</sup> Autorka dále uvádí následující možnosti manifestace sociálního pedagoga ve své odborné praxi:<sup>95</sup>

- záměrné výchovné působení skrze aktivity nabízené klientovi;
- spolupráce s dalšími odborníky, zejména těmi, jež spadají do oblasti humanitních (společenskovedních) disciplín;
- poradenská činnost;
- diagnostika;
- resocializace a reedukace (oblast terénní práce).

Jako základní rysy sociálně pedagogického působení a uplatnění odborných kompetencí je pak možné uvést jednak **výchovu**, jednak **spolupráci** a **pomoc** ve spojení s blízkým sociálním okolím rodiny, jež může dotyčnou osobu podpořit v jejích snahách o resocializaci apod.<sup>96</sup>

V oblasti dopravy je pak možné, aby se sociální pedagog angažoval (stejně jako v jakékoli oblasti lidského fungování) již z toho prostého důvodu, že také zde je možné rozeznávat celou řadu sociálních rolí, v nichž se účastníci dopravního provozu ocitají. Jmenovitě se jedná například o role řidiče, cestujícího, chodce a dalších.<sup>97</sup> Vzhledem k možnému rozsahu negativních dopadů nezvládnuté (krizové) dopravní situace pak sociální pedagogové sehrávají též důležitou roli v rámci edukace účastníků dopravy, která: „*významnou měrou ovlivňuje nejen samotné účastníky dopravního prostředí, ale také*

---

<sup>94</sup> KRŠKOVÁ, Michaela. *Možnosti uplatnění profese sociálního pedagoga na trhu práce: bakalářská práce*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2009, s. 30.

<sup>95</sup> Tamtéž.

<sup>96</sup> Volně dle: KRŠKOVÁ, Michaela. *Možnosti uplatnění profese sociálního pedagoga na trhu práce: bakalářská práce*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2009, s. 30.

<sup>97</sup> KONSBUL, Ota. Dopravní pedagogika jako základní nástroj prevence nehod. *Škola zdraví*, 2011, 21, s. 193 – 213. S. 195

*ostatní faktory dopravních podmínek.*<sup>98</sup> Z tohoto důvodu by měla být edukace účastníků dopravního provozu odbornou záležitostí, nikoli úkolem pro laika.

Sociální pedagogika má dle Štolla za úkol nikoli pouze zaměřením na výchovné prostředí v rámci konkrétního sociálního prostředí, ale obsahuje též styčné body spojující ji s policejní prací – konkrétně pak skrze její zaměřenost na zvládání každodenních situací života člověka, a to bez ohledu na věk dané osoby.<sup>99</sup> Jak policejní práce, tak také činnost sociálního pedagoga jsou orientovány na účinnou pomoc osobám ocitajícím se v určitým způsobem vyhocené (krizové či jinak zátěžové) životní situaci – sociální pedagog tak může být osobou, k níž se oběti dopravních nehod tzv. „obracejí o pomoc“.<sup>100</sup>

### 3.1 Sociálně – pedagogická intervence

Dle Nováka je možné sociální pedagogiku vnímat jako: „*odvětví pedagogiky zabývající se výchovným působením na rizikové a sociálně znevýhodněné skupiny mládeže a dospělých.*“<sup>101</sup> V tomto smyslu pak autor upozorňuje na nutnost aplikace procesů dopravní výchovy do práce s oběma kategoriemi uvedených možných skupin osob.<sup>102</sup> Kromě takto aplikované činnosti sociálního pedagoga (kterou lze považovat spíše za preventivní přístup ke klientům), je pak také možné sociálně pedagogickou praxi uplatňovat na poli intervenčním.

Sociální intervence spočívá v podpoře v sociální (či případně pedagogické) oblasti života člověka, který podobnou pomoc potřebuje či vyžaduje – cílem tak je zejména sanace sociálního či ekonomického rodinného zázemí klienta.<sup>103</sup> Sociálně – pedagogické intervence pak spočívá v koordinované spolupráci jednotlivých organizací, institucí a dalších odborníků zajišťujících sociální služby, a to včetně sociálně – právní ochrany

---

<sup>98</sup> KONSBUL, Ota. Dopravní pedagogika jako základní nástroj prevence nehod. *Škola zdraví*, 2011, 21, s. 193 – 213. S. 197.

<sup>99</sup> ŠTOLL, Jiří. *Policie ČR a akutní krizová intervence u obětí trestné činnosti páchané v silniční dopravě: diplomová práce*. Brno: Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta, 2011, s. 7.

<sup>100</sup> Volně dle: ŠTOLL, Jiří. *Policie ČR a akutní krizová intervence u obětí trestné činnosti páchané v silniční dopravě: diplomová práce*. Brno: Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta, 2011, s. 7.

<sup>101</sup> NOVÁK, Libor. *Dopravní výchova: bakalářská práce*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, s. 6.

<sup>102</sup> Tamtéž.

<sup>103</sup> MACKŮ, Lucie a Viktor, PIORECKÝ. *Kombinovaná sociálně-pedagogická intervence: Metodika*. Praha: Úřad vlády ČR, 2014, s. 10.

jednotlivce, poradenství, lékařské pomoci apod.<sup>104</sup> Jak se lze dočíst v dokumentu metodiky kombinované sociálně – pedagogické intervence: „*Klíčem k úspěšné a efektivní kombinované sociálně pedagogické intervenci je úzká spolupráce všech odpovědných aktérů, kteří mají přímý kontakt s (...) rodinami (...) a aktérů kteří řídí sociální a vzdělávací politiky (vedení měst a obcí, sociální a školské odbory města obcí).*“<sup>105</sup> Dále se v dokumentu lze dočíst, že konkrétní podoba takto poskytované případné intervence odvisí od dostupnosti jednotlivých služeb v dané obci (je tedy závislá na velikosti obce), stejně jako na přítomnosti místních aktérů (odborníků, neziskových organizací aj.) a samozřejmě též na charakteristice problémů konkrétního klienta.<sup>106</sup>

### 3.2 Intervence s účastníky dopravních nehod

Kombinovaná sociálně – pedagogická intervence je však v současnosti v České republice zaměřována zejména na práci s rodinami s malými dětmi či dospívající mládeží, kterým se snaží pomoci předcházet či napravovat situace sociální exkluze žáků (je tedy orientována velkou částí spíše na pedagogickou část zajišťovaných procesů), nikoli na oblast práce vyznačující se z velké části dospělými klienty, jakou je právě oblast intervence a poradenství v oblasti práce s oběťmi dopravních nehod.<sup>107</sup>

Uvedenému tvrzení bude věnována pozornost autora v rámci praktické části textu, kdy budou zjišťovány postupy intervenční činnosti u účastníků dopravních nehod v České republice a v jejich rámci nabídka sociálně – pedagogické pomoci obětem, viníkům a blízkým osobám, jež byli situací dopravní nehody přímo či nepřímo zasaženi.

### 3.3 Krizová intervence sociálního pedagoga

Jak již bylo uvedeno v podkapitole 1.3., sociálně – pedagogická krizová intervence není typickým představitelem možné pomoci osobám nacházejícím se v určité krizové situaci, lze tedy předpokládat, že podobná intervenční činnost není též běžným procesem, jež by probíhal s účastníky dopravních nehod.

---

<sup>104</sup> MACKŮ, Lucie a Viktor, PIORECKÝ. *Kombinovaná sociálně-pedagogická intervence: Metodika*. Praha: Úřad vlády ČR, 2014, s. 11.

<sup>105</sup> MACKŮ, Lucie a Viktor, PIORECKÝ. *Kombinovaná sociálně-pedagogická intervence: Metodika*. Praha: Úřad vlády ČR, 2014, s. 11.

<sup>106</sup> Tamtéž.

<sup>107</sup> Viz např. MACKŮ, Lucie a Viktor, PIORECKÝ. *Kombinovaná sociálně-pedagogická intervence: Metodika*. Praha: Úřad vlády ČR, 2014. 86 s. ISBN 978-80-7440-112-1.

## II. PRAKTICKÁ ČÁST

## 4 CHARAKTERISTIKA VÝZKUMNÉHO ŠETŘENÍ

Výzkumné šetření je zaměřeno na zmapování situace v oblasti dopravních nehod, při kterých dochází k těžkým zraněním či přímo úmrtí účastníků. Za pomoci sekundární analýzy dat získaných z evidence Policie České republiky budou zjišťovány nejzávažnější (sociální) dopady podobných krizových událostí a dále též budou nastíněny možné intervenční kroky sociálního pedagoga, jež je možné a vhodné aplikovat při řešení problémů účastníků dopravních nehod po jejich absolvování – tedy zejména kroky vyplývající z povahy krizové a sociálně – pedagogické intervence.

Data získaná analýzou informací dostupných v uvedené evidenci Policie České republiky pak budou doplněna též celkem pěti vybranými kazuistikami osob (např. viníků, obětí i blízké osoby oběti dopravní nehody), v jejichž rámci budou podrobněji zjišťovány nejzávažnější sociální dopady takto vzniklých nehod, společně s informacemi o tom, jaké odborné pomoci se potřebným osobám dostalo či naopak nedostalo.

### 4.1 Výzkumný problém

Autor si stanovuje sledovaný výzkumný problém jako **deskriptivní**, jeho snahou je tedy popisné shrnutí informací a dat týkajících se dopravní nehodovosti s vážnými a smrtelnými následky pro její účastníky, a to z úhlu pohledu sociální intervence, kterou je daným osobám vhodné poskytnout coby intervenci v období snah o vyrovnání se s důsledky zažité krizové (někdy až traumatické) události, kterou dopravní nehoda může být.

Výzkumný problém pro předkládaný text tak lze vymezit jako snahu o odpověď na otázku: **„Jaké sociálně-pedagogické pomoci se v podmínkách České republiky dostává účastníkům dopravních nehod s těžkými či smrtelnými důsledky?“**

## 4.2 Výzkumné šetření

Empirické šetření sestává jak z kvantitativního, tak také kvalitativního výzkumu. Statistická data získaná z evidenčních rejstříků PČR budou zpracována za pomoci kvantitativních metod a budou dále obohacena (prohloubena) informacemi získanými na základě kazuistických šetření, které spadají do oblasti kvalitativních výzkumných metod.

## 4.3 Výzkumné otázky

Před započítím vlastního empirického šetření si autor klade následující výzkumné otázky:

**HVO: Má délka řidičské praxe vliv na výskyt dopravní nehodovosti u začínajících řidičů?**

1 VVO: Způsobují řidiči s méně než pěti lety praxe v oblasti aktivního řízení motorového vozidla na českých komunikacích větší počet dopravních nehod?

2 VVO: Způsobují řidiči s méně než pěti lety praxe v oblasti aktivního řízení motorového vozidla na českých komunikacích více dopravních nehod, jež končí vážnými následky či smrtí některého z jejich účastníků?

3 VVO: Jsou sociálně – pedagogičtí pracovníci běžně oslovováni s požadavkem o poskytnutí potřebné krizové či jiné intervence účastníkům dopravních nehod na českých komunikacích?

## 4.4 Stanovené hypotézy

Stanovené hypotézy lze vyjádřit následovně:

**H1:** Mladí a nezkušení řidiči, s méně než pěti lety praxe v oblasti řízení motorového vozidla, způsobují na českých komunikacích nejvíce dopravních nehod s nejtragičtějšími následky.

**H2:** Existuje rozdíl v dopravní nehodovosti ve vybraných letech v závislosti na délce řidičské praxe.

**H3:** Sociálně – pedagogická intervence v oblasti péče o účastníky dopravních nehod je v České republice poskytována pouze v méně než polovině indikovaných případů.

**H4:** Sociálně – pedagogická intervence v oblasti péče o účastníky dopravních nehod v České republice není poskytována ve formě krizové intervence, kdy je nahrazována intervencí psychologickou.

#### **4.5 Cíl výzkumu**

Smyslem výzkumného šetření je poukázat na konkrétní možnosti, které nabízí sociální pedagogika, při řešení tíživé životní situace, do které se mohou účastníci dopravních nehod – ať již z pozice oběti, viníka či osoby blízké – dostat a tyto možnosti porovnat s běžnou praxí řešení důsledků závažných a smrtelných dopravních nehod, které se na českých komunikacích přihodily v rámci posledních deseti let.

#### **4.6 Zkoumaný vzorek**

Kvantitativní část výzkumu bude sestávat z údajů o dopravní nehodovosti dohledatelných v databázích PČR za období let 2006 – 2016, tedy posledních deseti let nového tisíciletí, pro něž je možné podobné informace v evidencích dohledat.

Kvalitativní šetření bude zahrnovat kazuistiky celkem pěti osob, z nichž jedna byla v rámci situací vzniklých dopravních nehody jejím viníkem, obětí a také blízkou osobou oběti závažné dopravní nehody. Respondenti ke kazuistikám jsou vybíráni výběrem záměrným. Zkoumaný vzorek tak bude tvořen celkem pěti respondenty.

#### **4.7 Zvolené výzkumné metody**

Kvantitativní šetření bude zastoupeno metodou sekundární statistické analýzy získaných dat. K ověření první a druhé hypotézy použijeme statistickou metodu chí-kvadrát.

Kvalitativní šetření bude provedeno na základě kazuistických šetření věnovaných každému z pěti zvolených respondentů.



## 4.8 Harmonogram výzkumu

V období od ledna do února 2017 proběhne detekce potřebných údajů v rámci statistických evidencí státních orgánů České republiky, a to formou rešerše na webových stránkách věnovaných dané problematice.

Během měsíce března pak budou zjištěné údaje statisticky zpracovány, budou doplněny o hlubší analýzu na základě sestavení pěti kazuistických šetření účastníků dopravních nehod v České republice a na základě takto komparovaných údajů budou vysloveny závěry týkající se stanovaných hypotéz a autorem předkládaných výzkumných otázek.

## 4.9 Zpracování dat a jejich výstupy

**Zpracování dat proběhne zejména formou statistických metod, a to zejména určení součtu, průměrných hodnot, poměrného zastoupení (podílů) apod. K ověření statistické významnosti bude použita statistická metoda chí-kvadrát. Takto získané výstupy budou doplněny o komentáře respondentů zúčastněných na kvalitativní části výzkumu, tedy informací, jež byly zjištěny formou sestavování kazuistik jejich případů.**

Výstupem pak budou informace opřené jak o „tvrdá“ (statistická) data, tak také o osobní zkušenost těch osob, kterých se podobné šetření dotýká nejvíce – účastníků dopravních nehod samotných.

Právě jejich výpovědi mohou mít zcela zásadní vliv na zjištění kontextu situace konkrétní dopravní nehody a mohou poskytnout hlubší informace o tom, jakým způsobem je s osobami zúčastněnými na takovéto krizové životní situaci nakládáno, a to zejména z úhlu pohledu poskytovaných intervenčních sociálně – pedagogických služeb, na jejichž možnosti, účinnost a praktickou aplikaci je pozornost autora primárně zaměřena.

## 5 ANALÝZA A INTERPRETACE VÝSLEDKŮ

### *Kvantitativní část výzkumného šetření*

V rámci práce s daty uváděnými v evidenci Policie České republiky lze uvést následující zjištění vyplývající ze zde získaných informací (viz tabulky č. 2 – 8 níže):<sup>108</sup>

**Tabulka 2:** Počet dopravních nehod dle závažnosti v období 2007 – 2016

	Počet dopravních nehod	Nehody s následkem smrti (osoby)	Nehody s těžkým zraněním (osoby)	Nehody s lehkým zraněním (osoby)	Pouze hmotná škoda
<b>Rok 2007</b> <sup>109</sup>	182 736	1 021 (1 123)	3 294 (3 960)	18 745 (25 382)	159 676
<b>Rok 2008</b> <sup>110</sup>	160 376	908 (992)	3 223 (3 809)	18 350 (24 776)	137 895
<b>Rok 2009</b> <sup>111</sup>	74 815	779 (832)	3 044 (3 536)	17 883 (23 777)	53 109
<b>Rok 2010</b> <sup>112</sup>	75 522	695	2 462	16 519	55 846

<sup>108</sup> Policie České republiky. *Statistika: Statistika nehodovosti: Statistické údaje nehodovosti na území ČR* [online]. 2017 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>109</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2007*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2008. s. 4 [online]. 2008 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>110</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2009. s. 7 [online]. 2009 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>111</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2010. s. 7 [online]. 2010 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>112</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2011. s. 7 [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

		(753)	(2 823)	(21 610)	
<b>Rok 2011</b> <sup>113</sup>	75 137	695	2 666	17 170	54 651
		(707)	(3092)	(22 519)	
<b>Rok 2012</b> <sup>114</sup>	81 404	632	2 627	17 245	60 900
		(681)	(2 986)	(22 590)	
<b>Rok 2013</b> <sup>115</sup>	84 398	540	2 454	17 348	64 056
		(583)	(2 782)	(22 577)	
<b>Rok 2014</b> <sup>116</sup>	85 859	571	2 409	18 074	64 805
		(629)	(2 762)	(23 655)	
<b>Rok 2015</b> <sup>117</sup>	93 067	601	2 202	18 785	71 506
		(660)	(2 540)	(24 426)	
<b>Rok 2016</b> <sup>118</sup>	98 864	-	-	-	-
		(545)	(2 580)	(24 501)	5 804 milionů

Zdroj: PČR, *Statistika nehodovosti 2007... 2016, online*

<sup>113</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2012. s. 7 [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>114</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2012*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2013. s. 7 [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>115</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2013*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2014. s. 7 [online]. 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>116</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, květen 2015. s. 8 [online]. 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>117</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, květen 2016. s. 7 [online]. 2015 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>118</sup> *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2016*. Praha: Policejní prezidium České republiky, leden 2017. s. 1 [online]. 2017 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

Z uvedené tabulky vyplývá, že za období deseti let se na českých dopravních komunikacích odehrálo více než milion dopravních nehod (tedy v průměru přibližně 100 000 dopravních nehod ročně). Z tohoto počtu je ročně v průměru zaviněno přibližně 700 dopravních nehod s následkem smrti, kterým podléhá kolem 750 lidí, jejichž život je následkem takto zaviněných dopravních nehod ukončen. Co se týče dopravních nehod vyhodnocovaných jakožto nehody s těžkými zraněními (těžkými následky na zdraví), těchto se na českých komunikacích odehrává ročně necelých 2 500, přičemž těžce zraněných osob z těchto nehod bývá ve výsledku více než 3 000.

Coby interpretaci lze tak (vzhledem k tématu předkládaného výzkumu) uvést, že osob jako přímo zasažených situací dopravní nehody (tedy těch, které jsou jejími důsledky fyzicky zasaženi buď v podobě úmrtí či minimálně zranění a následků na zdraví) je v České republice ročně necelých 25 000, z toho necelé 4 000 zasažených účastníků dopravních nehod připadají na ty jedince, kteří utrpí velmi vážná zranění či svým zraněním dokonce podlehnou.

**Tabulka 3:** Počet dopravních nehod dle jejich zavinění

Rok	Řidič motorového vozidla	Řidič nemotorového vozidla	Chodec	Jiný účastník	Další možnosti (zvěř apod.)
<b>2007<sup>119</sup></b>	<b>167 633</b>	<b>2 419</b>	<b>1579</b>	<b>244</b>	Zbytek
(%)	(91,7)	(1,3)	(0,9)	(0,1)	-
Počet usmrcených	992	65	41	0	-
(%)	(88,3)	(5,8)	(3,7)	(0,0)	-

<sup>119</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2007*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2008. s. 9 [online]. 2008 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<b>2008<sup>120</sup></b>	<b>147 338</b>	<b>2 097</b>	<b>1 477</b>	<b>212</b>	Zbytek
(%)	(91,9)	(1,3)	(0,9)	(0,1)	-
Počet usmrcených	913	39	37	0	-
(%)	(92,0)	(3,9)	(3,7)	(0,0)	-
<b>2009<sup>121</sup></b>	<b>67 222</b>	<b>1988</b>	<b>1 304</b>	<b>116</b>	Zbytek
(%)	(89,9)	(2,7)	(1,7)	(0,2)	-
Počet usmrcených	755	39	32	0	-
(%)	(90,7)	(4,7)	(3,8)	(0,0)	-
<b>2010<sup>122</sup></b>	<b>67 455</b>	<b>1 851</b>	<b>1 243</b>	<b>110</b>	Zbytek
(%)	(89,3)	(2,5)	(1,6)	(0,1)	-
Počet usmrcených	675	40	27	0	-
(%)	(89,6)	(5,3)	(3,6)	(0,0)	-
<b>2011<sup>123</sup></b>	<b>66 089</b>	<b>2 363</b>	<b>1 197</b>	<b>121</b>	Zbytek

<sup>120</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2009. s. 8 [online]. 2009 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>

<sup>121</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2010. s. 9 [online]. 2010 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>

<sup>122</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2011. s. 8 [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>

<sup>123</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2012. s. 8 [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>

(%)	(88)	(3,1)	(1,6)	(0,2)	-
Počet usmrcených	652	22	26	2	-
(%)	(92,2)	(3,1)	(3,7)	(0,3)	-
<b>2012<sup>124</sup></b>	<b>70 441</b>	<b>2 467</b>	<b>1 292</b>	<b>145</b>	Zbytek
(%)	(86,5)	(3,0)	(1,6)	(0,2)	-
Počet usmrcených	627	32	19	0	-
(%)	(92,1)	(10,0)	(-7,0)	(-2,0)	-
<b>2013<sup>125</sup></b>	<b>72 383</b>	<b>2 521</b>	<b>1 132</b>	<b>141</b>	Zbytek
(%)	(85,8)	(3,0)	(1,3)	(0,2)	-
Počet usmrcených	528	27	22	1	-
(%)	(90,6)	(4,6)	(3,8)	(0,2)	-
<b>2014<sup>126</sup></b>	<b>72 845</b>	<b>2 737</b>	<b>1 226</b>	<b>126</b>	Zbytek
(%)	(84,8)	(3,2)	(1,4)	(0,1)	-
Počet	582	30	13	1	-

<sup>124</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2012*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2013. s. 8 [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>125</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2013*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2014. s. 10 [online]. 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>126</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, květen 2015. s. 10 [online]. 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

usmrcených					
(%)	(92,5)	(4,8)	(2,1)	(0,2)	-
<b>2015<sup>127</sup></b>	<b>78 201</b>	<b>2 678</b>	<b>1 229</b>	<b>146</b>	Zbytek
(%)					-
Počet	601	33	20	0	-
usmrcených					
(%)				(0,0)	-
<b>2016<sup>128</sup></b>	<b>82 981</b>	<b>2 625</b>	<b>1 133</b>	<b>139</b>	Zbytek
(%)	(83,9)	(2,7)	(1,2)	(0,1)	-
Počet	496	24	21	0	-
usmrcených					
(%)	(91,0)	(4,4)	(3,9)	(0,0)	-

Zdroj: PČR, *Statistika nehodovosti 2007... 2016*, online

Dle tabulky tak řidiči motorových vozidel za období sledovaných deseti let statistických údajů zapříčinili na českých komunikacích necelých 900 000 dopravních nehod, tedy kolem 90 000 nehod ročně. V porovnání s dalšími viníky se jedná o zastoupení v 88% všech proběhlých dopravních nehod vůbec.

Řidiči motorových vozidel tak nesou zodpovědnost za usmrcení celkem 6 821 osob, jež byly danou situací přímo zasaženi a v jejím následku přišli o život. Ročně tak následkem osob řídících motorové dopravní prostředky zemře na českých komunikacích více než 682

<sup>127</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, květen 2016. s. 8 [online]. 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>128</sup> *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2016*. Praha: Policejní prezidium České republiky, leden 2017. s. 5 [online]. 2017 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

jedinců (tato čísla vyjadřují fakt, že za usmrcení účastníků dopravních nehod mohou ve více než 90% případů právě řidiči motorových vozidel).

**Tabulka 4:** Počet dopravních nehod dle věku viníka (řidiče)

	do 17ti let	18 – 20 let	21 – 24 let	25 – 29 let	30 – 39 let	40 – 49 let	50 – 59 let	60 – 64 let	nad 64 let
<b>2007</b> <sup>129</sup>	510	9 910	71 818	22 046	38 733	24 812	19 967	5 587	6 032
<b>2008</b> <sup>130</sup>	480	9 160	15 473	18 688	34 361	21 857	17 114	5 156	5 597
<b>2009</b> <sup>131</sup>	369	4 144	6 662	7 531	14 255	9 012	6 747	2 235	2 606
<b>2010</b> <sup>132</sup>	298	3 471	5 857	7 109	14 664	9 599	6 961	2 432	2 653
<b>2011</b> <sup>133</sup>	266	3 763	5 646	6 601	13 563	9 463	6 835	2 435	3 191
<b>2012</b> <sup>134</sup>	228	3 699	6 089	6 715	14 288	10 386	7 353	2 707	3 727

<sup>129</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2007.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2008. P 33 [online]. 2008 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>130</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2009. P 33 [online]. 2009 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>131</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2010. P 34 [online]. 2010 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>132</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2011. P 35 [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>133</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2012. s. P35 [online]. 2012 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>134</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2012.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2013. s. P41 [online]. 2013 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.



<b>2013</b> <sup>135</sup>	221	3 438	5 965	7 029	14 164	10 768	7 613	2 900	4 030
<b>2014</b> <sup>136</sup>	218	3 315	6 096	6 666	13 334	11 174	7 685	2 980	4 553
<b>2015</b> <sup>137</sup>	193	3 432	6 372	7 304	13 694	12 258	8 382	3 410	5 336

Zdroj: PČR, *Statistika nehodovosti 2007... 2016, online*

Jako nejrizikovější skupina řidičů – viníků dopravních nehod tak z uvedené tabulky vyplývá kohorta nacházející se v intervalu 30 – 39 let, která je zodpovědná v průměru za více než 140 000 dopravních nehod během sledovaného období, tedy v průměru za více než 20 000 dopravních nehod ročně. Druhou nejrizikovější skupinu pak tvoří řidiči ve věku 21 – 24 let, u nichž bylo v průběhu deseti let zaznamenáno necelých 130 000 dopravních nehod, za něž jsou tito zodpovědní, tedy v průměru kole 1450 způsobených nehod za rok.

Třicátníci jsou tak zodpovědní za přibližně 22% veškerých dopravních nehod, jež se na českých komunikacích odehrají. Osoby nacházející se věkově v první polovině třetího desetiletí svého života (tedy ve věku 21 – 25 let) pak nesou zodpovědnost za 20% všech zaznamenaných nehod motorových vozidel.

K danému tématu se lze ve výročních zprávách dopravní policie České republiky dočíst hned v několika případech informaci, že za více než 30% všech dopravních nehod jsou zodpovědní řidiči ve věkovém rozmezí 25 – 34 let věku<sup>138 139</sup> či se dané hranici alespoň velmi těsně přibližují.<sup>140</sup>

<sup>135</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2013*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2014. s. P48 [online]. 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>136</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, květen 2015. s. P48 [online]. 2015 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>137</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, květen 2016. s. 149 [online]. 2016 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>138</sup> Viz *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2007*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2008. s. 10 [online]. 2008 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

**Tabulka 5:** Počet dopravních nehod motorových vozidel dle příčiny vzniku na straně řidiče

	<b>Nepřiměřená rychlost</b>	<b>Nesprávné předjíždění</b>	<b>Nedání přednosti v jízdě</b>	<b>Nesprávný způsob jízdy</b>
<b>2007<sup>141</sup></b>	<b>25 019</b>	<b>3 421</b>	<b>32 179</b>	<b>107 014</b>
(%)	(14,9)	(2,0)	(19,2)	(63,8)
Počet usmrcených	492	67	121	312
(%)	(49,6)	(6,8)	(12,2)	(31,5)
<b>2008<sup>142</sup></b>	<b>23 187</b>	<b>2 975</b>	<b>28 625</b>	<b>92 551</b>
(%)	(15,7)	(2,0)	(19,4)	(62,8)
Počet usmrcených	432	69	137	275
(%)	(47,3)	(7,6)	(15,0)	(30,1)
<b>2009<sup>143</sup></b>	<b>15 348</b>	<b>1 654</b>	<b>12 241</b>	<b>37 977</b>

<sup>139</sup> Viz *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2009. s. 10 [online]. 2009 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>140</sup> Viz *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2011. s. 10 [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>141</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2007*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2008. s. 11 [online]. 2008 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>142</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2009. s. 11 [online]. 2009 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>143</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2010. s. 12 [online]. 2010 [cit. 2017-02-12].

(%)	(22,8)	(2,5)	(18,2)	(56,5)
Počet usmrcených	368	31	104	252
(%)	(48,7)	(4,1)	(13,8)	(33,4)
<b>2010<sup>144</sup></b>	<b>14 633</b>	<b>1 543</b>	<b>12 060</b>	<b>39 219</b>
(%)	(21,7)	(2,3)	(17,9)	(58,1)
Počet usmrcených	279	37	114	245
(%)	(41,3)	(5,5)	(16,9)	(36,3)
<b>2011<sup>145</sup></b>	<b>13 426</b>	<b>1 458</b>	<b>11 539</b>	<b>39 666</b>
(%)	(20,3)	(2,2)	(17,5)	(60,0)
Počet usmrcených	284	29	107	232
(%)	(43,6)	(4,4)	(16,4)	(35,6)
<b>2012<sup>146</sup></b>	<b>14 529</b>	<b>1 418</b>	<b>12 260</b>	<b>42 234</b>
(%)	(20,6)	(2,0)	(17,4)	(60,0)

Dostupné z: Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>

<sup>144</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2011. s. 12 [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>145</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2012. s. 11 [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>146</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2012*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2013. s. 12 [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

Počet usmrcených	257	38	88	244
(%)	(41,0)	(6,1)	(14,0)	(38,9)
<b>2013<sup>147</sup></b>	<b>14 633</b>	<b>1 383</b>	<b>12 342</b>	<b>44 022</b>
(%)	(20,2)	(1,9)	(17,1)	(60,8)
Počet usmrcených	209	23	78	218
(%)	(39,6)	(4,4)	(14,8)	(41,3)
<b>2014<sup>148</sup></b>	<b>12 783</b>	<b>1 517</b>	<b>12 751</b>	<b>45 790</b>
(%)	(17,5)	(2,1)	(17,5)	(62,9)
Počet usmrcených	241	33	79	229
(%)	(41,4)	(5,7)	(13,6)	(39,3)
<b>2015<sup>149</sup></b>	<b>13 152</b>	<b>1 557</b>	<b>13 683</b>	<b>49 807</b>
(%)	(16,8)	(2,0)	(17,5)	(63,7)
Počet usmrcených	235	21	89	256

<sup>147</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2013*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2014. s. 16 [online]. 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>148</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, květen 2015. s. 16 [online]. 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>149</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, květen 2016. s. 12 [online]. 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

(%)	(39,1)	(3,5)	(14,8)	(42,6)
<b>2016<sup>150</sup></b>	<b>13 914</b>	<b>1 564</b>	<b>14 333</b>	<b>53 167</b>
(%)	(16,8)	(1,9)	(17,3)	(64,1)
Počet usmrcených	192	19	92	193
(%)	(38,7)	(3,8)	(18,6)	(39,0)
<b>Celkem nehod</b>	<b>160 624</b>	<b>18 490</b>	<b>162 013</b>	<b>551 447</b>
Celkem usmrcených	2 989	367	1 009	2 456

Zdroj: PČR, *Statistika nehodovosti 2007... 2016*, online

Nejčastější příčinou ze strany řidiče jsou dle statistik uvedených v tabulce číslo 5 výše jeho projevy, které jsou zařazovány do obecné kategorie „**nesprávný způsob jízdy**“ – sem spadá celkem 551 447 nehod v letech 2007 – 2016, při nichž přišlo o život 2 456 lidí. Na druhém místě je **nedání přednosti v jízdě** ve chvíli, kdy to situace vyžaduje – tato příčina má během deseti let za následek celkem 162 013 dopravních nehod, při nichž na českých komunikacích zemřelo 1 009 osob.

Na třetí příčce se pak **nachází nepřiměřená rychlost řidiče** motorového vozidla, jejímž se v Česku za stejné období jako z předchozích dvou odehrálo 160 624 dopravních nehod a zemřelo 2 989 osob (ačkoli se tedy dopravní nehody na základě nepřiměřené rychlosti odehrávají s menší četností, než je tomu v případě nedání přednosti v jízdě ze strany řidiče, na následky takto zaviněných nehod umírá na českých komunikacích téměř 3x tolik osob, oproti kategorii „nesprávný způsob jízdy“ se pak jedná o 2,5x vyšší počet mrtvých osob následkem podobně zaviněné dopravní nehody řidičem). Nejméně dopravních nehod (18 490) i usmrcených osob (367) pak připadá na **nesprávné předjíždění**.

<sup>150</sup> *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2016*. Praha: Policejní prezidium České republiky, leden 2017. s. 5 [online]. 2017 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

Nesprávný způsob jízdy se tak na celkovém počtu dopravních nehod podílí 61 %, na počtu usmrčených osob pak 37 %. Nedání přednosti v jízdě zastupuje 18 % podíl všech příčin, jimiž řidiči působí dopravní nehody, následky smrti pak tato příčina způsobuje v 15 % všech případů. Nepřiměřená rychlost zapříčiňuje 19 % všech dopravních nehod způsobených řidiči a ze 43 % se podílí na usmrcení osob. Nesprávné předjíždění je v nehodách zaviněných řidiči zastoupeno v e 2 % případů a jeho následkem lidé umírají celkem z 5 %.

Takto hrubě představené příčiny jsou pak v rámci tabulky číslo 6 předkládaného textu, jež je k dispozici níže, rozvedeny do podrobnějších kategorií.

**Tabulka 6:** Dopady dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel

	Počet usmrčených osob	Počet těžce zraněných osob
<b>2007</b> <sup>151</sup>	992	3 418
<b>2008</b> <sup>152</sup>	913	3 297
<b>2009</b> <sup>153</sup>	755	3 050
<b>2010</b> <sup>154</sup>	675	2 361
<b>2011</b> <sup>155</sup>	595	2 182
<b>2012</b> <sup>156</sup>	578	2 116

<sup>151</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2007.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2008. P2 [online]. 2008 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>152</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2009. P2. [online]. 2009 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>153</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2010. P2 [online]. 2010 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>154</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2011. P3 [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>155</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2012. P4 [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>156</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2012.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2013. P4 [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<b>2013</b> <sup>157</sup>	528	2 270
<b>2014</b> <sup>158</sup>	582	2 299
<b>2015</b> <sup>159</sup>	601	2 149
<b>Celkem</b>	<b>6 291</b>	<b>23 142</b>

Zdroj: PČR, *Statistika nehodovosti 2007... 2016, online*

Řidiči motorových vozidel ta k v období let 2007 – 2015 zavinili na českých komunikacích smrt 6 291 osob a těžké zranění 23 142 dalších jedinců, v průměru se tak jedná o **3 262 mrtvých či těžce zraněných osob ročně**, jež se stávají oběťmi dopravních nehod zapříčiněných ze strany řidiče.

**Tabulka 7:** Počty zaviněných dopravních nehod dle délky praxe řidiče

	<b>Do 1 roku</b>	<b>Do 2 let</b>	<b>Do 5 let</b>	<b>Do 10 let</b>	<b>Nad 10 let</b>
<b>2007</b> <sup>160</sup>	17 655	36 482	24 030	32 629	51 293
<b>2008</b> <sup>161</sup>	15 210	30 412	20 309	26 641	46 600
<b>2009</b> <sup>162</sup>	6 667	12 197	8 026	9 841	19 365
<b>2010</b> <sup>163</sup>	5 196	10 777	7 100	9 559	20 037

<sup>157</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2013*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2014. P4 [online]. 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>158</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, květen 2015. P4 [online]. 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>159</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, květen 2016. s. 102 [online]. 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>160</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2007*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2008. P 30 – 32 [online]. 2008 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>161</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2009. P 30 – 32 [online]. 2009 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<sup>162</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2010. P 31 – 33 [online]. 2010 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

<b>2011</b> <sup>164</sup>	5 015	10 007	6 706	8 436	21 044
<b>2012</b> <sup>165</sup>	5 132	3 181	7 059	8 919	23 129
<b>2013</b> <sup>166</sup>	5 312	3 229	7 442	9 720	24 787
<b>2014</b> <sup>167</sup>	5 409	3 093	6 901	9 337	25 165
<b>2015</b> <sup>168</sup>	5 648	3 240	7 249	9 790	26 845
<b>2016</b> <sup>169</sup>	-	-	-	-	-
<b>Celkem</b>	<b>71 244</b>	<b>112 618</b>	<b>94 822</b>	<b>88 390</b>	<b>258 265</b>
<b>Průměr</b> (rok)	7 916	12 513	10 536	12 627	28 696

Zdroj: PČR, *Statistika nehodovosti 2007... 2016, online*

Z uvedených informací tak lze vyvodit, že nejvyšší počet nehod za sledované období přibližně deseti let náleží řidičům v kategorii s více než desetiletou praxí v oblasti řízení motorových vozidel. Totéž lze tvrdit v případě průměrného počtu dopravních nehod za jeden kalendářní rok (tedy v případě průměrné hodnoty počtu nehod).

<sup>163</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2011. P 32 – 34 [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>

<sup>164</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2012. P 33 – 34 [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>

<sup>165</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2012*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2013. P 39 – 40. [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>

<sup>166</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2013*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2014. P 46 - 47 [online]. 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>

<sup>167</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, květen 2015. P 46 – 47 [online]. 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>

<sup>168</sup> *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, květen 2016. s. 146 – 148 [online]. 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>

<sup>169</sup> Tyto údaje nejsou prozatím v rámci informací poskytovaných Policií ČR široké veřejnosti zveřejněny.



Pokud bychom chtěli vyvodit závěry ohledně toho, zda mladí a méně zkušení řidiči (do 5 let praxe řízení motorového vozidla) způsobují dopravní nehody ve větším měřítku, než je tomu u osob s delší zkušeností v oblasti řízení motorového vozidla, je nutné uvedené informace ještě poněkud upravit, a to následujícím způsobem:

**Tabulka 8:** Dopravní nehodovost řidičů motorových vozidel do 5 let praxe v řízení pro období let 2007 – 2015

<b>Celkový počet dopravních nehod</b>	278 684
<b>Průměrný počet dopravních nehod za rok</b>	30 965

*Zdroj: Vlastní výpočet*

Druhou nutnou úpravu pro možné porovnání podílu jednotlivých skupin řidičů motorových vozidel na způsobených dopravních nehodách je (alespoň přibližný) přepočet u kategorie řidičů s delší než 10letou řidičskou zkušeností – tento vypadá následujícím způsobem:

**Tabulka 9:** Dopravní nehodovost řidičů motorových vozidel s více než 10 lety v praxe řízení pro období let 2007 – 2015

<b>Celkový počet dopravních nehod pro každých 5 let praxe v oblasti řízení motorových vozidel</b>	43 044
<b>Průměrný počet dopravních nehod pro každých 5 let praxe v oblasti řízení motorových vozidel</b>	4 783

*Zdroj: Vlastní výpočet*

Uváděné hodnoty byly získány způsobem, kdy údaje z tabulky číslo 7 uvádějící absolutní a průměrné hodnoty dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel v období let 2007 – 2015 vyděleny číslicí 6, a to na základě předpokladu maximální doby 30 let praxe řidičů, jež mohou být do dané kategorie řazení; v případě, že věk počátku řízení motorových vozidel zaokrouhlíme na 20. rok života jedince, pak řidiči s více než 10 lety

praxe jsou osoby starší 30ti let – u těchto osob existuje reálný předpoklad, že budou moci motorové vozidlo řídit minimálně do věku 60ti let,<sup>170</sup> tedy ještě dalších 30 let života, tedy v přepočtu na 5tileté intervaly (tak, aby bylo možné získané hodnoty porovnat s údaji o řidičích do 5ti let praxe a do 10ti let praxe) se jedná o dalších 6 pomyslných období „řidičské kariéry“.

Na základě statistického zpracování dat uvedených výše pak lze dojít k následujícím zjištěním týkajících se dopravních nehod na českých komunikacích v období let 2007 – 2015(6):

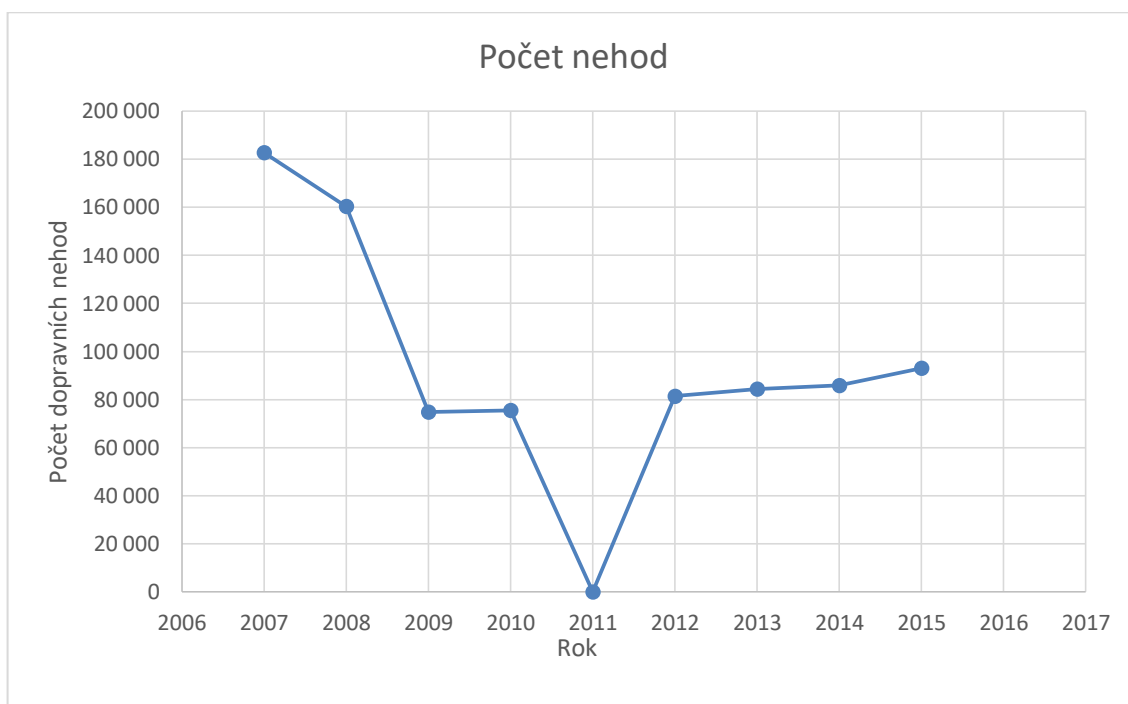
- celkový počet dopravních nehod: **838 177**
- celkový počet dopravních nehod a těžkými zraněními: **24 381**
- celkový počet dopravních nehod s následkem smrti: **6 442**
- průměrný počet těžkých nehod za kalendářní období: **2 032**
- průměrný počet nehod s následkem smrti za kalendářní období: **716**
- trend ve vývoji dopravních nehod na českých komunikacích v období posledních deseti let: Při odhlédnutí od výrazného „propadu“ co do počtu dopravních nehod na českých komunikacích v roce 2011 lze říci, že za posledních 5 let opět dochází ke narůstající tendenci frekvence výskytu těchto jevů (viz graf č. 4 níže).

Uvedené informace mohou sloužit jako zcela základní vhléd do problematiky dopravní nehodovosti na území České republiky.

---

<sup>170</sup> Pozn. autora: V případě, že by v kategorii s 10ti a více lety praxe v oblasti řízení motorových vozidel figurovala silná skupina řidičů starší 60ti let věku, pak by uváděné přepočtené hodnoty dosahovaly ještě nižších hodnot – pro účely orovnění je tak tento údaj směrodatným výpočtem.

**Graf 4:** Vývoj dopravních nehod na českých komunikacích v období let 2007 – 2016



Zdroj: *Vlastní analýza, MS Excel*

### *Kvalitativní část výzkumného šetření*

Kvalitativní část praktického textu již nebude zaměřena na statistiky týkající se dopravní situace, nehodovosti a zejména charakteristik nehodovosti řidičů motorových vozidel, na něž se autor orientuje zejména v první a druhé stanovené hypotéze a k jejímuž potvrzení či vyvrácení poslouží právě již dříve uvedená „tvrdá“ data. Na tomto místě budou uvedeny potřebné prohlubující údaje ilustrující způsoby řešení vzniku a důsledků dopravní nehody u osob, jež byly podobnou situací zasaženy, a to zejména s ohledem na běžnou či výjimečně poskytovanou sociálně – pedagogickou intervenci postiženým osobám. K nahlédnutí do běžné praxe poslouží kazuistická šetření sestavená na základě rozhovoru s účastníky dopravních nehod samotnými, a to jak s oběťmi, tak také s viníky a osobami „blízkými“.

Uvedené informace budou dány do souvislosti s obecně teoretickými poznatky o poskytování sociálně – pedagogického poradenství a intervence tak, jak byly uvedeny v kapitole 3 předkládaného textu, čímž vznikne ucelenější obrázek o frekvenci a způsobu

poskytování sociálně – pedagogické pomoci obětem dopravních nehod v České republice, díky čemuž bude možné potvrdit či vyvrátit hypotézy číslo 3 a 4, jež si autor na počátku svého empirického zkoumání klade.

### **Kazuistika 1**

První případ dopravní nehody se odehrál v roce 2013, a to 35letému muži, který bude pro potřeby textu označován jako Petr Z. (Pan Petr v době, kdy se dopravní nehoda odehrála, měl za sebou již patnáctiletou zkušenost s řízením motorových vozidel.)

Pan Petr v dané dopravní nehodě vystupuje v roli řidiče – viníka dopravní nehody, jejímiž následky byly (kromě hmotné škody ve výši přibližně 350 000Kč) také těžké následky na zdraví o jednoho z dalších účastníků vzniklé dopravní situace.

Celkem se situace dopravní nehody účastnilo 5 osob – kromě pana Petra též jeho manželka, jeho syn ve věku 8 let a řidič druhého auta s manželkou (oběti dopravní nehody). Manželka druhého zmiňovaného muže utrpěla těžké zranění v podobě neurologických příznaků po kontuzi mozku způsobenou nárazem o přední sklo automobilu z důvodu nepřipoutání se bezpečnostním pásem během jízdy. Manžel vyvázl pouze s popáleninou způsobenou právě bezpečnostním pásem. Viníkovi dopravní nehody ani členům jeho rodiny se nic nestalo.

Situace vznikla za jízdy při snížené viditelnosti – v danou chvíli byla venku mlha a celá situace se navíc odehrála po západu slunce kolem 21. hodiny večerní. V jedné ze zatáček komunikace vedoucí skrze les nezvládl pan Petr řízení a srazil se s autem jedoucím v protisměru.

Těsně po nehodě na místě zasahovali hasiči, záchranáři a Policie České republiky. S těmito osobami tak měli účastníci nehody osobní zkušenost. V rámci snahy o rektifikaci následků pak pan Petr přišel do kontaktu s lékaři záchranné služby i praktickým lékařem svým a manželky s pediatrem, k němuž dochází syn. Při řešení následků nebylo ze strany oběti podáno trestní oznámení, jelikož se viník domluvil s manželem oběti (ženy, která utrpěla zdravotní následky) na finanční kompenzaci ve výši 200 000,- Kč.

Vzhledem k prožití situaci se však u syna po několika měsících začala projevovat posttraumatická stresová porucha, díky čemuž začala celá rodina docházet k psychologovi, na nějž dostali účastníci nehody kontakt hned při první zdravotní prohlídce v nemocnici, kam byli převezeni po nehodě.

Co se týče podpory či pomoci z oblasti sociálně – pedagogické, nebyla tato ze strany žádného z odborníků, s nimiž účastníci přišli do styku, dle názoru pana Petra nejen přímo nabídnuta, ale ani zmíněna. Účastníci byli odkazováni pouze na psychologa a sociálního pracovníka, s nímž v případě potřeby mohou prodiskutovat nastalou a budoucí sociální situaci rodiny.

## Kazuistika 2

Druhá kazuistika se týká mladé ženy ve věku 28 let, která bude pro účely textu označována jako Jana K.

Paní Jana se v roce 2016 podílela na vzniku dopravní nehody jakožto její viník. Paní Jana je svobodná a řízení automobilu se v době dopravní nehody věnovala již 7 let. Účastníky dopravní nehody byly pouze dvě osoby, kromě paní Jany již pouze samotná oběť.

Situace dopravní nehody se odehrála na jedné z českých dálnic, a to z důvodu snahy o předjíždění menšího vozidla, a to za využití velmi vysoké rychlosti vozidla, kdy paní Jana spěchala na pracovní schůzku odehrávající se v jiném městě. Bohužel v tomto případě skončila situace smrtí řidiče menšího osobního vozu, do něž paní Jana ve vysoké rychlosti narazila. Vůči paní Janě bylo ze strany rodinných příslušníků i státu vzneseno trestní obvinění z usmrcení z nedbalosti.

V současnosti tak již více než rok paní Jana komunikuje s právníky a soudními úředníky a čeká na vynesení rozsudku. I přes veškeré úspory, které paní Jana měla díky poměrně dobře výdělečnému zaměstnání, v němž se uplatňovala (pracovala jako manažerka na střední úrovni managementu jedné z firem fungujících v Česku), se v současnosti potýká s potížemi v oblasti sociálního postavení i rodinného života. Paní Jana je bezdětná a po situaci s dopravní nehodou s ní přestala komunikovat většina členů širší rodiny a v zaměstnání jí hrozí propuštění v případě, že bude uznána vinnou v rámci probíhajícího trestního řízení.

Paní Jana po nehodě přišla do kontaktu pouze s osobami zasahujícími přímo na místě – lékaři a policisty. V rámci zdravotní prohlídky jí byl předán kontakt na psychologa, právního poradce a sociálního pracovníka. **Sociální pedagog jakožto osoba, jež by mohla v případě potřeby poskytnout určitou formu poradenství či intervence paní Janě doporučen nebyl.**

### Kazuistika 3

Hlavní osobou třetí uváděné kazuistiky je opět žena. Tentokrát se jedná o 31letou samoživitelku dvou dětí, jež bude pro účely předkládaného textu označována jako Anna T.

Paní Anna se stala obětí dopravní nehody v roce 2015, kdy byla sama aktivní řidičkou již devět let. Do role oběti se dostala z prvopočáteční pozice „náhodného kolemjedoucího“, kdy se na komunikaci opětovně setkala s dvojicí automobilů, jež dle jejích vlastních slov spolu určitým způsobem závodila v rychlosti a vůči ostatním řidičům se chovala neohleduplně až nebezpečně. Také z tohoto důvodu se paní Anna v jednom z menších měst, kterými projížděla, zastavila na kávu z důvodu, aby obě auta nechala ujet a nemusela se s nimi na silnici již potkat. Po jejím opětovném zařazení do provozu asi po půl hodině však po několika kilometrech na jedno z aut opět narazila a tentokrát jí řidič svým řízením doslova vytlačil se silnice.

Paní Anna se kvůli událostem, jež následovaly po prožití dopravní nehody, ocitla v poměrně těžké finanční situaci, kterou se jí téměř rok snažila pomoci zvládat sociální pracovnice stejně, ovšem nikoli zcela úspěšným způsobem.

Paní Anna utrpěla při nehodě komplikovanou zlomeninu stehenní pánve, díky níž musela podstoupit operaci a následně se dlouhodobě věnovat rehabilitaci. Přibližně pět měsíců nebyla schopná pracovat (zde došlo k výraznému poklesu finančních příjmů pro ni a pro děti) a navíc na základě prožitého traumatu zjistila, že není schopná se opětovně posadit za volant automobilu, díky čemuž nakonec přišla o zaměstnání úplně (pro výkon postu obchodní zástupkyně pro ni bylo dojíždění autem zcela nepostradatelnou součástí výkonu pracovní náplně). O děti se většinou starají dnes rodiče paní Anny, kteří také celé rodině pomáhají s financemi jako velká podpora.

Paní Anna podala na viníka nehody trestní oznámení pro ublížení na zdraví, na jehož vyřešení ještě stále čeká. Dle jejích slov jí byla po nehodě nabídnuta pomoc jak lékařů, tak psychiatra a psychologa (pomoc posledního zmíněného se rozhodla využít až přibližně po půl roce od doby, kdy k nehodě došlo, a to z důvodu pocitu nezvládnání nastalé životní situace, v níž poslední kapkou pro ni byla ztráta zaměstnání). **Paní Anna zároveň uvádí, že o tzv. sociálním pedagogovi nikdy v životě neslyšela, a to ani v souvislosti s odborníky pracujícími s oběťmi dopravních nehod. Pomoc či konzultace ze strany podobné osoby jí nebyla nikdy nabídnuta.**

#### Kazuistika 4

Čtvrté kazuistické šetření se týká taktéž ženy, která bude pro účely textu označována jako Zuzana K.

Paní Zuzana byla v době dopravní nehody, tedy v roce 2012, 26letou aktivní řidičkou s přibližně tříletou praxí v oblasti řízení motorových vozidel. Jedná se o svobodnou, bezdětnou ženu, jež byla v době dopravní nehody čerstvě zasnoubená s přítelem, s nímž žila poslední čtyři roky života.

K dopravní nehodě došlo ve chvíli, kdy se paní Zuzana se snoubencem vraceli z návštěvy rodinných příslušníků. Pan Zuzana seděla v automobilu na místě spolujezdce, její snoubenec řídil automobil, kterým se dopravovali. Snoubenec coby řidič automobilu bohužel na čerstvě utvořeném náledí dostal na silnici smyk a ve snaze o zvládnutí vozidla narazil do auta jedoucího v protisměru, v němž se v té době dopravovaly další čtyři osoby – otec rodiny s manželkou a dětmi ve věku 9 a 13 let.

Paní Zuzana na „sedadle smrti“ obdržela při nárazu středně těžké zranění (konkrétně se jednalo o přibližně hodinu trvající kóma ihned po nárazu aut následované diagnózou těžkého otřesu mozku). Její snoubenec ani žádný z pasažérů druhého vozu nebyli zraněni – obdrželi pouze lehké oděrky a šok z nastalé situace.

Z hlediska intervence tak paní Anna se snoubencem zcela nejvíce přicházeli do kontaktu s lékaři, konkrétně odborníky z oboru neurologie a traumatologie. V nemocnici, kde žena určitou dobu po nehodě pobývala, byla taktéž odeslána na psychologické vyšetření (jak z důvodu obav o možné zasažení kognitivních funkcí, tak také jako opatření pro možné „zpracování“ prožitku dopravní nehody, při níž byla zraněna). Snoubenec taktéž požádal o možnost psychologické pomoci odborníka zde zaměstnaného.

**Při propouštění z nemocnice byly paní Anně poskytnuty potřebné kontakty na odborníky z oblasti medicíny, psychiatrie a sociální práce. Stejně jako v předchozích uvedených kazuistikách nebyla paní Anně nabídnuta možnost spolupráce se sociálním pedagogem.**

## Kazuistika 5

Pátá kazuistika se netýká ani viníka autonehody, ani jejích přímých obětí, jež by byli v momentě jejího průběhu fyzicky přítomni na místě, kde se odehrála (nejedná se tedy o účastníka dopravní nehody), ale týká se „osoby blízké“, tedy člena rodiny, jenž byl sekundárně zasažen dopady dopravní nehody, a to skrze svou matku, která byla obětí dopravní nehody.

Osobou, které se kazuistika týká, je šestnáctiletý chlapec, který bude pro účely textu označován jako Oldřich K. Na chlapce bude nahlíženo jako na druhotnou oběť dopravní nehody.

Oldřichova matka se v roce 2016 ocitla v situaci dopravní nehody díky tomu, že řidič jiného automobilu ve městě na křižovatce projel ve chvíli, kdy již svítilo oranžové výstražné značení na semaforu, díky čemuž tento řidič srazil auto jedoucí ze silnice vlevo. Matka nebyla závažněji zraněna, ovšem zážitek se jí vrátil v podobě posttraumatické stresové poruchy, na základě jejíž manifestace přestala být schopná zvládat běžnou péči o domácnost i o svého syna. Ačkoli má Oldřich také otce žijícího ve stejné domácnosti, tento se ke změně poměrů v rodině staví způsobem odmítajícím přijmout fakt, že matka potřebuje poměrně výraznou psychologickou péči, která bude dlouhodobá, ačkoli v ambulantní podobě. Chlapec tedy musí zvládat péči o sebe sám způsobem, jako kdyby měl namísto dvou plně funkčních rodičů dvě dospělé osoby, které jsou schopny zastávat své funkce pouze v omezeném rozsahu.

Oldřich uvádí, že jemu, matce i celé rodině byla nabídnuta pomoc sociální pracovnice, která je v úzké spolupráci s matčinou psycholožkou, ovšem dle vlastních slov si nedokáže představit, jak by případné žádost o pomoc měla vypadat a co by po jejím vznesení asi následovalo. Proto nabídky neplánuje využít. Ví, že má možnost se v případě nouze obrátit též na psychologa, ovšem vzhledem k tomu, v jakém stavu se nachází matka, nemá příliš důvěru v účinnost podobné intervence. **Ohledně možnosti kontaktovat sociálního pedagoga uvádí, že neví, kdo sociální pedagog je a co dělá. Lze tedy usuzovat, že s možností jeho pomoci nebyl seznámen ze strany žádného z odborníků, s nimiž měl možnost se setkat.**



## 5.1 Testování stanovených hypotéz a výsledky výzkumného šetření

**K testování hypotézy číslo 1:** „Mladí a nezkušení řidiči, s méně než pěti lety praxe v oblasti řízení motorového vozidla, způsobují na českých komunikacích nejvíce dopravních nehod s nejtragičtějšími následky,“ poslouží v první řadě údaje uvedené v tabulkách číslo 8 – 10 předkládaného textu. Zde uvedené hodnoty, s nimiž bude při potvrzení/vyvrácení hypotézy pracováno lze shrnout způsobem, jenž je znázorněn za pomoci tabulky číslo 11 níže.

**Tabulka 10:** Počet dopravních nehod řidičů motorových vozidel dle délky jejich praxe

	Do 5 let praxe	Do 10 let praxe	Nad 10 let praxe
<b>Celkový počet nehod pro zkoumané období</b>	278 684	88 390	43 044
<b>Průměrný roční počet nehod</b>	30 965	12 627	4 783

Zdroj: *Vlastní výpočet*

Již ze samotných údajů v tabulce je možné potvrdit, že s délkou praxe řízení motorového vozidla klesá počet dopravních nehod, jichž jsou řidiči motorových vozidel viníky. Pro potvrzení této informace bude uveden též výsledek práce s daty za pomoci statistického výpočtu tzv. chí-kvadrátu, na jehož základě je možné zjistit, zda existuje souvislost mezi proměnnou délkou řidičských zkušeností a počtem dopravních nehod zaznamenaných Českou policií – tato souvislost bude prezentována v rámci vzorku dvou zvolených kalendářních období, konkrétně pro rok 2007 a také rok 2015 (viz obrázek číslo 1 níže).

**Obrázek 1:** Chí-kvadrát souvislosti délky řidičské praxe s počtem zaznamenaných dopravních nehod

		Delka praxe			
		5	10	15	TOTAL
Nehody 2007	8549	0 0,00 % 0,00 %	0 0,00 % 0,00 %	1 100,00 % 100,00 %	1 100,00 % 33,33 %
	32629	0 0,00 % 0,00 %	1 100,00 % 100,00 %	0 0,00 % 0,00 %	1 100,00 % 33,33 %
	78167	1 100,00 % 100,00 %	0 0,00 % 0,00 %	0 0,00 % 0,00 %	1 100,00 % 33,33 %
	<b>TOTAL</b>	<b>1</b> 33,33 % 100,00 %	<b>1</b> 33,33 % 100,00 %	<b>1</b> 33,33 % 100,00 %	<b>3</b> 100,00 % 100,00 %
		<b>Chi-square</b>	<b>df</b>	<b>Probability</b>	
		6,0000	4	0,1991	

		Delka praxe			
		5	10	15	TOTAL
Nehody 2015	4474	0 0,00 % 0,00 %	0 0,00 % 0,00 %	1 100,00 % 100,00 %	1 100,00 % 33,33 %
	9790	0 0,00 % 0,00 %	1 100,00 % 100,00 %	0 0,00 % 0,00 %	1 100,00 % 33,33 %
	16137	1 100,00 % 100,00 %	0 0,00 % 0,00 %	0 0,00 % 0,00 %	1 100,00 % 33,33 %
	<b>TOTAL</b>	<b>1</b> 33,33 % 100,00 %	<b>1</b> 33,33 % 100,00 %	<b>1</b> 33,33 % 100,00 %	<b>3</b> 100,00 % 100,00 %
		<b>Chi-square</b>	<b>df</b>	<b>Probability</b>	
		6,0000	4	0,1991	

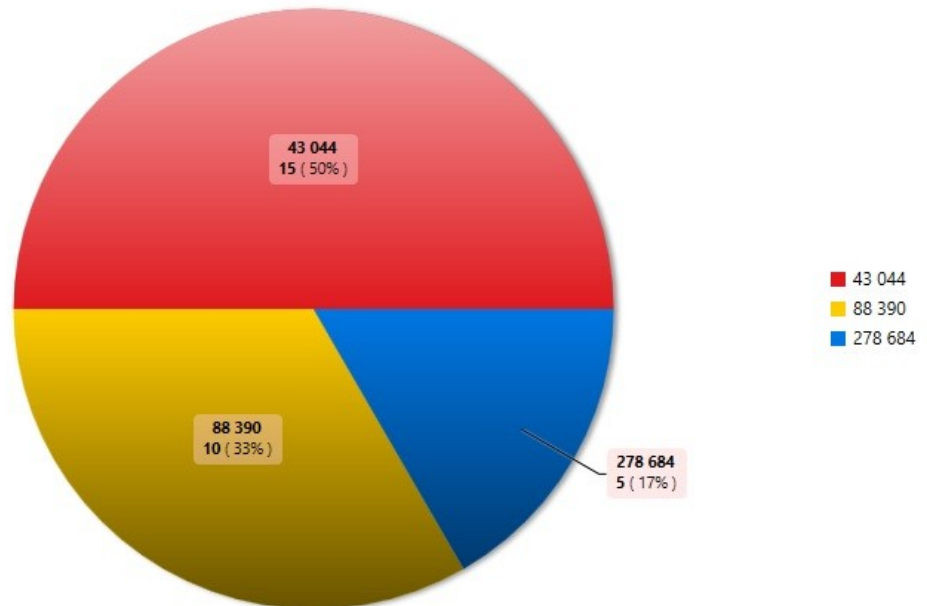
Zdroj: *Vlastní statistický výpočet, Epi info*

Jelikož si autor práce stanovil deskriptivní výzkum, přistupuje ke znázornění výpočtu chí- kvadrátu, ze kterého je patrná přímá úměra délky praxe a dopravní nehodovosti.

Zde lze na základě pohledu na chí-kvadrát jakožto na běžnou kontingenční tabulku zjistit, že se zvyšujícími se léty praxe se pojí méně situace menšího počtu dopravních nehod.<sup>171</sup> Přehledně lze podíl na počtu dopravních nehod jednotlivými skupinami řidičů s různou délkou zkušeností v oblasti řízení motorových vozidel (po přepočtu na 5leté intervaly tak, jak již byl uveden dříve) ilustrovat za pomoci užití koláčového grafického znázornění – viz graf č. 5 níže.

<sup>171</sup> Pozn. autora. Označení „15“ u délky praxe je zvoleno tak, aby odpovídalo značením prvních dvou sloupců, v nichž je rozdíl vždy pěti let, v praxi toto označení však zastřešuje všechny řidiče, kteří mají delší než 10letou zkušenost s řízením motorových vozidel.

**Graf 5:** Podíl na dopravních nehodách motoristů s různou délkou řidičských zkušeností pro období let 2007 – 2015



Celkový počet nehod 2007 - 2015

Zdroj: *Vlastní statistický výpočet, Epi info*

K samotné závažnosti („tragičnosti“) dopravních nehod způsobených řidiči s kratší dobou zkušeností pak lze využít dat uvedených v přehledových tabulkách číslo 2 a 4, lze tedy vycházet z informací o tom, kolik dopravních nehod s následkem smrti či těžkým zraněním některého z účastníků se v konkrétním roce odehrálo a tento údaj poté porovnat s informacemi o tom, kolik dopravních nehod bylo zaviněných řidiči v mladém věku, u nichž existuje oprávněný předpoklad, že svoje řidičské oprávnění nevlastní déle než 5 let a tudíž i jejich zkušenost v oblasti řízení motorového vozidla spadá do stejně krátkého časového intervalu – za tímto účelem tak budou užita data týkající se řidičů ve věkovém rozmezí 18 – 24 let.

Z tabulky č. 4 vyplývá, že řidiči motorových vozidel ve věkovém rozmezí 18 – 24 let za sledované období devíti let způsobili na českých komunikacích celkem 174 310 dopravních nehod (tedy 19 368 dopravních nehod v průměru za každý jeden kalendářní rok). Vzhledem k počtu všech dopravních nehod jako celku je možné i tento ukazatel užít jako doplňkovou informaci o tom, že mladí začínající řidiči s menšími zkušenostmi jsou odpovědní za zásadní/největší podíl těchto událostí. Navíc však lze tento údaj komparovat s informacemi o počtu dopravních nehod s nejtragičtějsími důsledky (tedy s následky smrti či těžkého zranění) a získat tak přehled o tom, v kolika případech byli řidiči ve věku 18 – 24 let viníky takto vzniklých tragických událostí. Nakládáno tak bude s údaji uvedenými v tabulce č. 11 níže.

**Tabulka 11:** Odhadovaný podíl nezkušených řidičů na dopravních nehodách s nejzávažnějšími důsledky

	<b>Celkem</b>	<b>Zaviněných řidiči 18 – 24 let</b>	<b>(Podíl)</b>
<b>Počet nehod</b>	838 177	174 310	21 %
<b>Počet nehod s následkem smrti</b>	6442	<b>1 353</b>	<b>21 %</b>
<b>Počet usmrcených osob</b>	7 505	<b>1 576</b>	<b>21 %</b>
<b>Počet nehod s těžkými následky na zdraví</b>	24 381	<b>5 120</b>	<b>21 %</b>
<b>Počet těžce zraněných</b>	30 870	<b>6 483</b>	<b>21 %</b>

Zdroj: *Vlastní výpočet*

Červenou barvou jsou označeny údaje, které byly dopočítány z prvního řádku tabulky, u něž jsou veškerá data podložena informacemi ze statistických výročních zpráv Policie ČR. Jedná se tedy o údaje získané na základě předpokladu, že se mladí řidiči podílí stejnou mírou účasti na všech stupních závažnosti dopravní nehod na českých komunikacích.

Na základě takto získaných dat je možné říci, že řidiči ve věku 18 – 24 let, jež největší měrou spadají do kategorie řidičů motorových vozidel s menší než pětiletou praxí v oblasti řízení, během let 2007 – 2015 s největší pravděpodobností zavinili na českých komunikacích přibližně 1 353 dopravních nehod s následkem smrti některého z účastníků dopravní situace a způsobili v přepočtu úmrtí přibližně 1 576 osob. Co se týče dopravních nehod s těžkými zraněními, zapříčinili pravděpodobně 5 120 podobných situací, během nichž bylo těžce zraněno 6 483 osob.

Pokud bychom se drželi členění řidičů dle jejich věku na základě toho, jak je uvedeno ve statistických ročenkách dopravní policie ČR (tedy toho, jež je užit v tabulce číslo 4 předkládaného textu), pak lze říci, že řidiči v uvedeném věkovém rozmezí tvoří hned dvě z osmi skupin plnoletých motoristů, a představují tak  $\frac{1}{4}$  všech užitých kategorií členění řidičů na základě dosaženého věku, které česká policie užívá.

V tomto smyslu nelze tedy zjištěný podíl 21 % účasti na dopravních nehodách s následkem smrti či těžkými zraněními považovat za majoritní, převažující, jelikož vypovídá o tom, že za 21 % takto charakterizovaných dopravních nehod (jejich jednu pětinu) odpovídá kategorie utvářející 25 % podíl všech dospělých řidičů motorových vozidel a za zbývajících 79 % těžkých dopravních nehod s následkem smrti či těžkými zraněními odpovídají jiné  $\frac{3}{4}$  řidičů (na jednu třetinu tvořenou dvěma kategoriemi tabulky číslo 4 předkládaného textu) tak v průměru připadá přibližně 26 % zbývajících dopravních nehod, kterážto hodnota je vyšší, než u řidičů s krátkou praxí řízení motorových vozidel.<sup>172</sup>

K testování hypotézy č. 1 tak lze vyslovit následující závěr: **Mladí a nezkušení řidiči, s méně než pěti lety praxe v oblasti řízení motorového vozidla, způsobují na českých komunikacích nejvíce dopravních nehod, ovšem nelze potvrdit, že by dopravní nehody způsobené uvedenými řidiči patřily k těm s nejtragičtějšími následky.** Hypotézu tak lze potvrdit pouze v její první polovině.

---

<sup>172</sup> Pozn. autora: Uvedené výpočty by zásadním způsobem neproměnilo ani zapojení informací o dopravních nehodách způsobených nezletilými jedinci, jelikož tito dle údajů Policie ČR zavinili pouze 2 783 dopravních nehod, což jsou pouhá 0,3 % z jejich celkového počtu. Podíl řidičů ve věku 18 – 24 let (jež tvoří 2 skupiny řidičů na základě jejich věku dle tabulky číslo 4 předkládaného textu) by pak představoval  $\frac{2}{9}$  celého věkového spektra užitých kategorií, čímž by jedna devítina odpovídala přibližně 10 % celkového podílu těchto kategorií – 2 kategorie představované osobami ve věku 18 – 24 let tak odpovídají přibližně 22 %, tedy se jedná opět o pětinu všech řidičů dle věkového spektra.

Problematiku hlavní výzkumné otázky, kdy pracujeme s proměnnými délka praxe a zkušenosti, považuje autor za stěžejní v této práci. Proto tuto skutečnost ověříme i testem statistické významnosti chí kvadrátem pro kontingenční tabulku.

**HVO:** Má délka řídičské praxe vliv na výskyt dopravní nehodovosti u začínajících řidičů.

**H2:** Existuje rozdíl v dopravní nehodovosti ve vybraných letech v závislosti na délce řídičské praxe.

**H2o:** Předpokládám, že neexistuje statisticky významný rozdíl v dopravní nehodovosti ve vybraných letech v závislosti na délce řídičské praxe.

**H2A:** Předpokládám, že existuje statisticky významný rozdíl v dopravní nehodovosti ve vybraných letech v závislosti na délce řídičské praxe.

Cílem zjištění je, existuje-li statistická významnost mezi zkušenostmi a nehodovostí. Zjištěné skutečnosti byly zapsány do kontingenční tabulky. Hodnoty v tabulce vyjadřují četnosti. Součty četností pod tabulkou a vpravo vedle tabulky jsou marginální četnosti. Slouží pro výpočet očekávaných četností, které jsou uvedeny v tabulce v závorkách. Očekávané četnosti jsou výsledkem násobku sloupce a řádku, kdy výsledný součin dělíme celkovou četností. Například očekávaná četnost 15 901 byla vypočítaná následovně.

$$O = (29\ 835 \times 47\ 523) : 89\ 170 = 15\ 901$$

**Tabulka č. 12:** Kontingenční tabulka pro znázornění vztahu délky praxe a řídičských zkušeností

Délka řídičské praxe	Sledované období			
	2013	2014	2015	
0-5	15 983 (15 901)	15 403 (15 420)	16 137 (16 202)	47 523
5-10	9 720 (9 652)	9 337 (9 360)	9 790 (9 835)	28 847
10-15	4 132 (4 283)	4 194 (4 153)	4 474 (4 364)	12 800
součty sloupců	29 835	28 934	30 409	89 170

Zdroj: *Vlastní statistický výpočet*

Dalším krokem je vypočítání hodnoty  $(P-O)^2 : O$  pro každé pole. Testové kritérium  $\chi^2$  poté vypočítáme jako součet hodnot  $(P-O)^2 : O$  pro všechna pole tabulky.

$\chi^2 = 0,42 + 0,02 + 0,26 + 0,48 + 0,06 + 0,21 + 5,32 + 0,41 + 2,77 = 9,95$  (vypočítaná hodnota testového kritéria)

Testování provedeme na hladině významnosti  $\alpha = 0,05$ . U našeho případu má tabulka četností 4 stupně volnosti, které jsou dány vztahem:

$f = (r-1) \cdot (s-1) = (3-1) \cdot (3-1) = 4$ , kritická hodnota testového kritéria pro hladinu významnosti 0,05 je  $\chi^2_{0,05}(4) = 9,48$

Následujícím krokem bude porovnání hodnoty testového kritéria s hodnotou kritickou tj. **9,95 > 9,48**. Porovnáním jsme zjistili, že vypočítaná hodnota má vyšší hodnotu. Na základě této skutečnosti **zamítáme nulovou hypotézu** a přijímáme hypotézu alternativní. Test nám odhalil statistickou významnost.

**K hypotézám 3 a 4**, tedy vyjádření, že: „*Sociálně – pedagogická intervence v oblasti péče o účastníky dopravních nehod je v České republice poskytována pouze v méně než polovině indikovaných případů*“ a „*Sociálně – pedagogická intervence v oblasti péče o účastníky dopravních nehod v České republice není poskytována ve formě krizové intervence, kdy je nahrazována intervencí psychologickou*“, se autor vyjádří skrze odkazy na uvedená kazuistická šetření jednotlivých osob, které byly zasaženy dopady konkrétních dopravních nehod na českých komunikacích.

Na základě hlubší sondy do problematiky skrze rozhovory s účastníky dopravních nehod (či jiným způsobem zasaženými jedinci) je nutné **obě stanovené hypotézy uznat za platné**, a to i přes skutečnost, že pro jejich ověření neexistují žádné oficiální statistiky (tedy tzv. „tvrdá data“), o něž by se autor mohl ve svých tvrzeních opřít.

Ani v jednom z případů proběhlé dopravní nehody a nastíněného dalšího postupu nabízených možných řešení důsledků této události nebyla postiženým osobám nabídnuta možnost kontaktování se sociálně – pedagogickým pracovníkem, ať již v podobě absolvování krizové intervence u takového odborníka či dlouhodobější možné spolupráce, tedy sociálně – pedagogické intervence jako takové.

Ve všech případech byla zasaženým osobám nabídnuta (či minimálně zmíněna) možnost návštěvy psychologa jakožto odborníka specializujícího se na posttraumatické stresové

projevy krizových situací či osoby věnující se krizové intervenci. O speciálním pedagogovi přes respondenty však nebyla zmínka.

Ve vztahu ke stanovenému výběrovému vzorku respondentů pro kvalitativní část výzkumného šetření tak lze tedy skutečně potvrdit, že sociálně – pedagogická intervence v oblasti péče o účastníky dopravních nehod je v České republice poskytována pouze v méně než polovině indikovaných případů (z předkládaných kazuistických šetření dokonce vyplývá, že tato péče není poskytována téměř nikdy), stejně jako lze potvrdit, že sociálně – pedagogická intervence v oblasti péče o účastníky dopravních nehod v České republice není poskytována ve formě krizové intervence, kdy je nahrazována intervencí psychologickou. Psychologickou krizovou intervencí lze v našich podmínkách dnes již považovat za poměrně běžný standard péče u účastníky dopravních nehod, na rozdíl od péče sociálně – pedagogické, jež v situaci nutnosti reakce na dekompenzovaného klienta vyžadujícího okamžitou pomoc, není v situacích dopravních nehod využívána.



## 6 DISKUSE A PRAKTICKÁ DOPORUČENÍ

Dopravní nehody (ať již ty způsobené řidiči motorových vozidel či vznikající na základě jiných příčin) jsou na českých silnicích poměrně častým jevem, kdy v přepočtu dochází přibližně k 255 dopravním nehodám denně.<sup>173</sup> Toto tvrzení lze podpořit jak informacemi uvedenými v teoretické části předkládaného textu (viz například podkapitola 2.1. předkládaného textu), stejně jako je možné jej podpořit zjištěními, k nimž autor dospěl na základě analýzy statistických údajů Policie České republiky tak, jak jsou uvedeny v tabulce číslo 2 jeho prakticky zaměřené části. V průměru tak v České republice dochází k jedné dopravní nehodě každých šest minut.

**Díky veškerým zjištěným informacím souvisejícím s frekvencí dopravních nehod na území České republiky lze taktéž potvrdit platnost Neusarové, která se zmiňuje o tom, že jsou dopravní nehody a jejich dopady významným problémem současných společností.<sup>174</sup>**

Na základě zjištění týkajících se závažnosti důsledků situací dopravních nehod, jež se odehrají na našem území a která autor zpracovával i vyhodnotil v kvantitativní části praktického oddílu textu, je možné též vyjádřit souhlas a názorem Neusarové ohledně umístění České republiky v žebříčku silniční nehodovosti a počtu těžkých zranění či úmrtí na silničních komunikacích na poměrně vysoké, 18. příčce (tedy nad běžným průměrem).<sup>175</sup>

Kazuistiky uváděné v kvalitativně orientované části praktického oddílu předkládaného textu pak potvrzují taktéž tvrzení již uváděné autorky, které k celé problematice dodává, že dopravní nehody se svými důsledky dotýkají jak celospolečenského a ekonomického fungování konkrétní společnosti, tak mají zároveň též zásadní vliv na osobní život

---

<sup>173</sup> Pozn. autora: Výpočet vychází z údajů o celkovém počtu dopravních nehod, jež se odehrály během let 2007 – 2015 (viz tabulka č. 2 předkládaného textu).

<sup>174</sup> NEUSAROVÁ, Jana. Dopravní nehodovost a její následky na životy zasažených lidí. *Prevence úrazů, otrav a násilí*, 2009, 2. s. 179.

<sup>175</sup> Viz NEUSAROVÁ, Jana. Dopravní nehodovost a její následky na životy zasažených lidí. *Prevence úrazů, otrav a násilí*, 2009, 2. s. 180 – 181.

jednotlivců, jež jsou podobné situace účastni.<sup>176</sup> V kazuistických šetřeních byly konkrétně uváděny potíže jak finanční (splácení vzniklé škody, náklady na právního zástupce, snížený příjem vinou zranění apod.), tak organizační (neschopnost nalézt zaměstnání z důvodu obavy opětovně usednout za volant, náhlá nutnost postarat se sám o sebe již v adolescentním věku apod.), sociální (odsouzení ze strany rodiny či kolegů v zaměstnání), fyzické (dlouhodobé zdravotní dopady a omezení) i psychické (posttraumatická stresová porucha aj.).

Ačkoli se Neusarová zmiňuje o tom, že na nápravě následků dopravních nehody se běžně podílejí nejen policisté, ale taktéž zdravotníci, sociální pracovníci a řada jiných odborníků,<sup>177</sup> na základě kvalitativního šetření nebylo respondenty potvrzeno, že by se podobné zapojení běžně týkalo taktéž osob pracujících jako sociální pedagogové. A to i přesto, že se řada autorů zmiňuje o jejich možném pozitivním přínosu pro osoby zasažené podobnou krizovou situací.

Nabízená pomoc z oblasti sociální je tak povětšinou doporučována a zajišťována ze strany osob působících na postech sociálních pracovníků řešících s klienty spíše „technické“ záležitosti spojené s jejich běžným sociálním fungováním a snahou u znovuzapojení se do běžného fungování jak společnosti, tak vlastního každodenního života (viz kazuistika paní Anny T. v praktické části textu). Ačkoli také tyto služby jsou pro člověka, jež prožil krizi dopravní nehody zcela jistě potřebné (dokazují to kupříkladu Arnoldová a kol. svým výrokem o službách sociální péče pro potřebné osoby v jejich obecné rovině<sup>178</sup>), lze vyjádřit oprávněný předpoklad, že by účastníci s prožitkem dopravní nehody, jež jsou následně nuceni se vyrovnat s jejími důsledky, zcela jistě ocenili také větší koordinovanost služeb, jež jsou jim nejrůznějšími odborníky, institucemi a organizacemi zajišťovány, nikoli pouze „předání“ kontaktů, které probíhá většinou formou odkazu jednoho odborníka

---

<sup>176</sup> NEUSAROVÁ, Jana. Dopravní nehodovost a její následky na životy zasažených lidí. *Prevence úrazů, otrav a násilí*, 2009, 2. s. 181.

<sup>177</sup> Volně dle: NEUSAROVÁ, Jana. Dopravní nehodovost a její následky na životy zasažených lidí. *Prevence úrazů, otrav a násilí*, 2009, 2. s. 181.

<sup>178</sup> Viz ARNOLDOVÁ, Anna a kol. *ABC poškozených a pozůstalých po obětech dopravních nehod*. Praha: Besip a ČSODN, 2013. s. 43 [online]. 14.1.2017 [cit. 2017-01-14]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/abc-2013.pdf>.

na jiného (viz forma upozornění na možnost zpracování zážitku a poskytovanou pomoc tak, jak je uváděna většinou respondentů kvalitativního výzkumu). Právě na organizovanosti a propojenosti pomoci ohroženým osobám je postaven princip sociálně – pedagogické intervence,<sup>179</sup> kterýmžto konceptem by tak bylo vhodné se při péči o osoby zasažené dopravní nehodou a jejich blízké inspirovat.

Sociální pracovníci by tak mohli fungovat právě jako průkopníci v přibližování práce se zasaženými situacemi dopravní nehody komplexním způsobem (v úvahu by zde bylo možné zastávání, alespoň zpočátku, jakési funkce koordinátora), díky čemuž by s podobnými jedinci a rodinami přicházeli běžně do styku a mohli by v rámci péče o podobné osoby též uplatňovat svůj zásadní potenciál, který Rosendal Jansen trefně vyjádřil jako možnost pomoci člověku od kolébky až do jeho hrobu,<sup>180</sup> či jak je v očích Hupkové nazírán coby schopnost a možnost práce s osobami zasaženými určitou formou sociální patologie.<sup>181</sup>

Ačkoli lze považovat za oprávněný přístup nabídky spolupráce obětí dopravních nehod v jejich prvních okamžicích a dnech zejména s odborníky vystudovanými v oboru psychologie (viz všech pět uváděných kazuistických šetření), z hlediska dlouhodobé spolupráce se sociální pedagog jeví jako stejně dobrá, ne-li vhodnější varianta. Psycholog jakožto odborník na traumata a závažné psychické potíže (viz například zvládání posttraumatické stresové poruchy apod.<sup>182</sup>) je nepostradatelným styčným bodem pro oběti dopravních nehod, stejně jako jejich viníky či blízké osoby jedinců spadajících do obou zmíněných kategorií, kterému lze – vzhledem k jeho vzdělání a tréninku – přiznat též primární roli v oblasti akutní krizové intervence.

---

<sup>179</sup> Viz MACKŮ, Lucie a Viktor, PIORECKÝ. *Kombinovaná sociálně-pedagogická intervence: Metodika*. Praha: Úřad vlády ČR, 2014, s. 11.

<sup>180</sup> Viz ROSENDAL JANSEN, Niels. Danish Social Pedagogy as a Model for Europe? In: KORNBECK, Jacob & Niels, ROSENDAL JENSEN (ed.). *Social pedagogy for the entire lifespan*. Bremen: EHV, 2011, p. 66.

<sup>181</sup> HUPKOVÁ, Ingrid. Addictions, communication addiction and social pedagogy. In: JAROSZ, Ewa, Miloslav, JŮZL a BARGEL, Miroslav (eds.) *Contemporary challenges in social pedagogy*. 1st ed. Brno: Institut mezioborových studií, 2010. s. 101. ISBN 978-80-87182-14-7.

<sup>182</sup> PRAŠKO, Ján a kol. Úzkostné poruchy v neurologii. *Neurologie pro praxi*, 2010, vol. 11, no. 4, s. 266 – 267.

Sociálního pedagoga je však (díky zaměření jeho profesního oboru, jehož hlavní náplní je pomoc lidem v jejich každodenním životě způsobem, který je včleňuje do širší společnosti, nikoli je z ní vyděluje<sup>183</sup>) možné považovat za dlouhodobě působícího „průvodce“ člověka spadajícího do některé z ohrožených či znevýhodněných skupin osob tak, jak na ně nahlízejí definují Hatton či Novák<sup>184</sup><sup>185</sup>, který je schopen pomoci potřebné osobě udržovat a rozvíjet potřebné sociální vztahy s okolím, jež mohou fungovat v roli „záchranné sítě“ a v obecné rovině sanovat situaci nastalou po prožití životní krizi, nikoli se pouze zaměřovat na řešení svých osobních psychických potíží (tyto byly ilustrovány kupříkladu v rámci kazuistiky číslo 5 předkládaného textu), ale umět fungovat v rámci celého rodinného systému, který byl událostí dopravní nehody nevyhnutelně zasažen i v případě, že zbylí členové rodiny nebyli na místě nehody fyzicky přítomni.<sup>186</sup>

Tato diplomová práce poukazuje na velké možnosti uplatnění sociálního pedagoga v této oblasti. Jak vyplývá ze statistik, tento problém, který ročně postihne několik stovek rodin je obrovský. Z našeho zjištění je patrné, že profese sociálního pedagoga vymezenou oblast neobyčejným způsobem přerůstá. Ovšem velkým nedostatkem této profese je neexistující místo v katalogu prací a z toho vyplývající uplatnitelnost absolventů. Všichni sociální pedagogové doufají, že se podaří Asociaci vzdělavatelů v sociální pedagogice prosadit zařazení profese sociálního pedagoga mezi pedagogické profese.

---

<sup>183</sup> KRAUS, Blahoslav a Stanislava, HOFERKOVÁ. The Relationship of Social Pedagogy and Social Work. *Sociální pedagogika*, 2016, vol. 4, no. 1, p. 58.

<sup>184</sup> Viz HATTON, Kieron. *Social pedagogy in the UK: theory and practice*. Dorset: Russell House Publishing, 2013, p. v.

<sup>185</sup> Viz NOVÁK, Libor. *Dopravní výchova: bakalářská práce*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, s. 6.

<sup>186</sup> Viz např. HATTON, Kieron. *Social pedagogy in the UK: theory and practice*. Dorset: Russell House Publishing, 2013, p. v.

## ZÁVĚR

V závěru budou vysloveny komentáře autora vztahující se ke stanovenému výzkumnému problému prakticky zaměřené části textu a také jednotlivým výzkumným otázkám, jež byly na jejím počátku vysloveny.

Autor si coby výzkumný problém definoval otázkou: „**Jaké sociálně-pedagogické pomoci se v podmínkách České republiky dostává účastníkům dopravních nehod s těžkými či smrtelnými důsledky?**“ Po vyhodnocení veškerých dat získaných v rámci praktického výzkumného šetření (tedy po sekundární analýze statistik poskytovaných Policií České republiky a s přihlédnutím k informacím, jež autor získal na základě sestavení celkem pěti kazuistik případů dopravních nehod, které vedly k závažným důsledkům) je na tomto místě možné říci, že se účastníkům dopravních nehod na území České republiky dostává pouze velmi minimální pomoci ze stran sociálních pedagogů (na základě kazuistik by se mohlo zdát, že tato podpora je nulová, ovšem vzhledem k omezenému počtu osob, jež tvořily vzorek respondentů je autor s podobným závěrem opatrný). Ani jedna z osob, jež se v minulosti staly účastníky dopravní nehody (a stejně tak ani osoba, jež nebyla přímým účastníkem a následky uvedené situace prožívá tedy pouze zprostředkovaně skrze svého rodiče) nepotvrdily, že by se sociálním pedagogem přišly po této události do styku. Tuto situaci dokreslují též potvrzené stanované hypotézy výzkumného šetření uváděné pod čísly 3 a 4.

Vzhledem ke stanoveným výzkumným otázkám pak lze vyslovit závěr následujícího znění: **Ano, délka řídičské praxe má vliv na výskyt dopravní nehodovosti u začínajících řidičů.** Alespoň v rámci České republiky lze na hlavní výzkumnou otázku odpovědět kladně, a to na základě vyhodnocení statistických dat týkajících se věku řidičů – viníků dopravních nehod a uvedeného počtu nehod na komunikacích, za něž jsou tyto osoby odpovědné, stejně jako na základě informací o počtu dopravních nehod v závislosti na délce řídičské praxe, které měl autor též díky výročním zprávám České policie k dispozici.

Konkrétně lze tedy uvést, že byla zjištěna souvislost délky řídičské praxe a postupně klesajícího počtu dopravních nehod, za něž jsou zkušenější řidiči (oproti jejich mladším

kolegům) zodpovědní. V tomto ohledu lze tak potvrdit, že řidiči, s méně než pěti lety praxe v oblasti aktivního řízení motorového vozidla, na českých komunikacích způsobují větší počet dopravních nehod, než je tomu u řidičů s delší historií aktivního řízení motorových vozidel (viz výzkumná otázka číslo 1).

Co ovšem na základě matematicko – statistického zpracování dat potvrzeno autorem nebylo, jsou výzkumné otázky číslo 2 a 3. Nebyly tedy získány důkazy pro to, aby bylo možné potvrdit, že řidiči, s méně než pěti lety praxe v oblasti aktivního řízení motorového vozidla, na českých komunikacích způsobují více dopravních nehod končících vážnými následky či smrtí některého z jejich účastníků. Stejně tak nebylo výzkumem potvrzeno, že by byli sociálně – pedagogičtí pracovníci v České republice běžně oslovováni s požadavkem o poskytnutí potřebné krizové či jiné intervence účastníkům dopravních nehod na českých komunikacích. Tato činnost dle respondentů připadá na psychology, nikoli na sociální pedagogy.

Souhrnně lze tedy říci, že, že autor v rámci svého výzkumného šetření, jež navazovalo na prvotně uvedené teoretické informace týkající se témat, jako jsou dopravní nehodovost, krizové situace v životě člověka, krizová intervence a sociální pedagogika, byl schopen potvrdit všechny tři stanovené hypotézy výzkumu, stejně jako byl schopen získat náhled na to, zda a jakým způsobem je osobám v Čechách, jež se stanou součástí situace dopravní nehody, poskytována (či v tomto případě spíše neposkytována) odborná, sociálně – pedagogická pomoc příslušných pracovníků (získal tedy odpověď na hlavní výzkumnou otázku, jež byla stanovena). Z vedlejších výzkumných otázek byl kladně zodpovězen pouze první položený dotaz, zbývající dva ve výsledku bylo nutné kvitovat zamítavě.

Autor si samozřejmě uvědomuje jisté slabiny navrhovaného a aplikovaného výzkumného šetření, jež z jedné své části pramenilo z informací získaných na základě kvantitativní výzkumné metody, konkrétně kazuistického šetření. Tyto informace je nutné brát vždy s rezervou, jelikož je není možné – na rozdíl od dat uváděných v kvantitativní části výzkumu – podložit „tvrdými“ výpočty a statistikami. Jedná se o informace, jež mohou být zkresleny samotným respondentem, mohou být uváděné ve své neúplnosti (ať již z důvodu jejich záměrného zkreslení ze strany respondenta, jeho opomnění), či je jejich kvalita snižována činností autora výzkumu – nedokonalostí jeho sluchu, neschopností identifikace

některých skrytých motivů respondenta, chybami z únavy apod. Z tohoto důvody byly v rámci výzkumu nahlíženy pouze jako rozšiřující sonda při snaze výzkumníka proniknout do dané problematiky. Jejich úkolem tak bylo zejména potvrzení/vyvrácení osobní zkušenosti českých účastníků dopravních nehod se sociálně – pedagogickou pomocí v jakékoli podobě či formě.

Pro zevrubný pohled na tematiku sociálně – pedagogické intervence v oblasti dopravních nehody by pak bylo zapotřebí pracovat s větším vzorkem respondentů a jejich výpovědi doplnit též názory samotných sociálních pedagogů, kteří by mohli poskytnout údaje týkající se snah o pomoc obětem postižených situací dopravní nehody.

**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

1. ARNOLDOVÁ, Anna a kol. *ABC poškozených a pozůstalých po obětech dopravních nehod*. Praha: Besip a ČSODN, 2013. 58 s. [online]. 14.1.2017 [cit. 2017-01-14]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/abc-2013.pdf>.
2. BAKOŠOVÁ, Zlatica. *Sociálna pedagogika ako životná pomoc*. 3., rozš. a aktualiz. vyd. Bratislava: Univerzita Komenského Bratislava, Filozofická fakulta, 2008. 251 s. ISBN 978-80-969944-0-3.
3. BIRD, V. & G., EICHSTELLER. The Relevance of Social Pedagogy in Working with Young People in Residential Care. *Good Enough Caring Journal*, 2011, vol. 9, 6 p. [online]. 26.12.2016 [cit. 2016-12-26]. Dostupné z: <http://thempra.org.uk/downloads/Essex%20Social%20Pedagogy.pdf>.
4. GAL, Petr, Štěpánka, MICHALÍČKOVÁ, PRUKNEROVÁ, Tereza a Anna, RŮŽIČKOVÁ. Posttraumatická stresová porucha – příčiny a léčba. *Psychologon* [online]. 18.1.2017 [cit. 2017-01-18]. Dostupné z: <http://www.psychologon.cz/data/pdf/454-posttraumaticka-stresova-porucha-priciny-a-lecba.pdf>.
5. HARTL, Pavel a Helena HARTLOVÁ. *Psychologický slovník*. Praha: Portál, 2000. 776 s. ISBN 80-7178-303-X.
6. HÄMÄLÄINEN, Juha. The Concept of Social Pedagogy in the Field of Social Work. *Journal of Social Work*, 2003, vol. 3, no.1, p. 69 – 80.
7. HATTON, Kieron. *Social pedagogy in the UK: theory and practice*. Dorset: Russell House Publishing, 2013. 128 p. ISBN 978-1-905541-89-8.
8. HOLAS, Jakub a Kazimír, VEČERKA. *Stát a občan v prevenci kriminality*. Praha: Institut pro kriminologii a sociální prevenci, 2013. Studie (Institut pro kriminologii a sociální prevenci). 136 s. ISBN 978-80-7338-137-0.
9. HUPKOVÁ, Ingrid. Addictions, communication addiction and social pedagogy. In: JAROSZ, Ewa, Miloslav, JŮZL a BARGEL, Miroslav (eds.) *Contemporary challenges in social pedagogy*. 1st ed. Brno: Institut mezioborových studií, 2010. s. 101. ISBN 978-80-87182-14-7.



10. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2016*. Praha: Policejní prezidium České republiky, leden 2017. 12 s. [online]. 2017 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.
11. KAMENICKÝ, Jiří. *Dopravní nehodovost a její důsledky v ČR v dlouhodobém pohledu*. Praha: Český statistický úřad, 2014. 88 s. [online]. 14.1.2017 [cit. 2017-01-14]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20534694/32025414a.pdf/57d484eb-1939-47ad-8fef-f38d6dd2c19e?version=1.0#page=1&zoom=auto,-202,842>.
12. KAST, Verena. *Krize a tvořivý přístup k ní: typy životních krizí, jejich dynamika a možnosti krizové intervence*. Vyd. 2. Přeložil Jana VAŠKOVÁ. Praha: Portál, 2010. 167 s. ISBN 978-80-7367-800-5.
13. KONSBUL, Ota. Dopravní pedagogika jako základní nástroj prevence nehod. *Škola zdraví*, 2011, 21, s. 193 – 213
14. KONSBUL, Ota. Traffic pedagogy as a basic tool for preventing accidents. *Health Literacy through Educatin*, 2011, vol. 21, p. 197 – 207.
15. KNOTOVÁ, Dana. The development of social pedagogy in the Czech Republic in the past two decades. *Pedagogika Společna*, 2014, vol. 52, no. 2, p. 9 – 15.
16. KRAUS, Blahoslav a Stanislava, HOFERKOVÁ. The Relationship of Social Pedagogy and Social Work. *Sociální pedagogika*, 2016, vol. 4, no. 1, p. 57 – 71. ISSN 1805-8825.
17. KRŠKOVÁ, Michaela. *Možnosti uplatnění profese sociálního pedagoga na trhu práce: bakalářská práce*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2009. 54 l. Vedoucí práce: doc. PhDr. Bohumíra Lazarová, PhD.
18. MACKŮ, Lucie a Viktor, PIORECKÝ. *Kombinovaná sociálně-pedagogická intervence: Metodika*. Praha: Úřad vlády ČR, 2014. 86 s. ISBN 978-80-7440-112-1.
19. MARYNOWICZ – HETKA, Ewa. Social Pedagogy and Social Work: An analysis of their Relationship from a Socio-pedagogical Perspective. *Sociální pedagogika*, 2016, vol. 4, no. 1, p. 13 – 24. ISSN 1805-8825.
20. MICHANČOVÁ, Slávka. *Vybrané kapitoly z forenzní psychologie a viktimologie*. Prešov: Prešovská univerzita v Prešově, 2009. 87 s. ISBN 978-80-555-0116-1.

21. NEUSAROVÁ, Jana. Dopravní nehodovost a její následky na životy zasažených lidí. *Prevence úrazů, otrav a násilí*, 2009, 2. s. 179 – 184.
22. NOVÁK, Libor. *Dopravní výchova: bakalářská práce*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2012. 45 l. Vedoucí práce: PhDr. Miloslav Jůzl, Ph.D.
23. PAVLIŠTA, Jan. *Krizová intervence nejen pro pedagogickou praxi*. Ústí nad Labem: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně, 2011. 106 s. ISBN 978-80-7414-349-6.
24. PEDEN, Margie et al. (eds.). *World report on road traffic injury prevention*. Geneva: World Health Organization, 2004, 217 p. ISBN 92-4-156260-9.
25. Policie České republiky. *Statistika: Statistika nehodovosti: Statistické údaje nehodovosti na území ČR* [online]. 2017 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.
26. PRAŠKO, Ján a kol. Úzkostné poruchy v neurologii. *Neurologie pro praxi*, 2010, vol. 11, no. 4, s. 265 – 270
27. PROCHÁZKA, Miroslav. *Sociální pedagogika*. Praha: Grada, 2012. 203 s. ISBN 978-80-247-3470-5.
28. *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2007*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2008. 56 s. [online]. 2008 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.
29. *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2009. 60 s. [online]. 2009 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.
30. *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2009*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2010. s. 11 [online]. 2010 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z:

<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

31. *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2011. 73 s. [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.
32. *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2011.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2012. 225 s. [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.
33. *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2012.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2013. 228 s. [online]. 2011 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.
34. *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2013.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, duben 2014. 240 s. [online]. 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.
35. *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, květen 2015. 255 s. [online]. 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.
36. *Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015.* Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, květen 2016. 255 s. [online]. 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTE%3d>.

37. ROSENDAL JANSEN, Niels. Danish Social Pedagogy as a Model for Europe? In: KORNBECK, Jacob & Niels, ROSENDAL JENSEN (ed.). *Social pedagogy for the entire lifespan*. Bremen: EHV, 2011. p. 66 – 87. ISBN 978-3-86741-647-4.
38. RŮŽIČKA, Michal. *Krizová intervence pro speciální pedagogy*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2013. 168 s. ISBN 978-80-244-3305-9.
39. SCHUGURENSKY, Daniel. Social Pedagogy and Critical Theory: A Conversation with Hans Thiersch. *The International Journal of Social Pedagogy*, 2014, vol. 3, no. 1, p. 4-14.
40. SLOVÁČKOVÁ, Zuzana. Zdraví – historie a současnost. *Sborník prací filozofické fakulty brněnské univerzity: Studia minora Facultatis philosophicae Universitatis Brunensis*. Brno: Masarykova univerzita, 2008. P12. s. 85 – 97 [online]. 2017 [cit. 2017-02-26]. Dostupné z: [https://digilib.phil.muni.cz/bitstream/handle/11222.digilib/114381/P\\_Psychologica\\_12-2008-1\\_8.pdf?sequence=1](https://digilib.phil.muni.cz/bitstream/handle/11222.digilib/114381/P_Psychologica_12-2008-1_8.pdf?sequence=1).
41. STORØ, Jan. *Practical Social Pedagogy It's All About What You Do*. Bristol, UK: Policy Pr, 2013. ISBN 9781447305385.
42. ŠPATENKOVÁ, Naděžda. *Krize: psychologický a sociologický fenomén*. 1. Vyd. Praha: Grada Publishing, 2004. 129 s. ISBN 80-247-0888-4.
43. ŠTOLL, Jiří. *Policie ČR a akutní krizová intervence u obětí trestné činnosti páchané v silniční dopravě: diplomová práce*. Brno: Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta, 2011. 75 l. Vedoucí práce: Mgr. Petr Soják, Ph.D.
44. ŠVESTKOVÁ, Olga. *Český zdravotní systém a rehabilitace osob po poranění mozku*. Poranenimozku.cz [online]. 2013 [cit. 2017-01-18]. Dostupné z: <http://www.poranenimozku.cz/system-pece/popis-soucasne-situace/cesky-zdravotni-system-a-rehabilitace-osob-po-poraneni-mozku.html>.
45. *Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník* [online]. 14.1.2017 [cit. 2017-01-14]. Dostupné z: <http://zakony-online.cz/?s10&q10=all>.
46. *Zákon č. 45/2013 Sb., Zákon o obětech trestných činů a o změně některých zákonů (zákon o obětech trestných činů)* [online]. 14.1.2017 [cit. 2017-01-14]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2013-45>

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

aj.	a jinak
aktualiz.	aktualizováno
apod.	a podobně
h	hodina
no.	<i>number</i> (číslo)
p.	<i>page</i> (strana)
PČR	Policie České republiky
pozn.	poznámka
PTSP	posttraumatická stresová porucha
rozš.	rozšířené
s.	strana
Sb.	Sbírka zákonů České republiky
tzv.	takzvaně/takzvaný
vol.	<i>volume</i> (svazek)
WHO	<i>World Health Organization</i> (Světová zdravotnická organizace)

## SEZNAM OBRÁZKŮ

**Obrázek 1:** Chí-kvadrát souvislosti délky řídičské praxe s počtem dopravních nehod  
str. 74

**SEZNAM TABULEK**

<b>Tabulka 1:</b> Srážky osob s železničními vozidly a jejich následky v jednotlivých krajích ČR.....	33
<b>Tabulka 2:</b> Počet dopravních nehod dle závažnosti v období 2007 – 2016 .....	49
<b>Tabulka 3:</b> Počet dopravních nehod dle jejich zavinění.....	51
<b>Tabulka 4:</b> Počet dopravních nehod dle věku viníka (řidiče).....	55
<b>Tabulka 5:</b> Počet dopravních nehod motorových vozidel dle příčiny vzniku na straně řidiče.....	57
<b>Tabulka 6:</b> Dopady dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel .....	61
<b>Tabulka 7:</b> Počty zaviněných dopravních nehod dle délky praxe řidiče.....	62
<b>Tabulka 8:</b> Dopravní nehodovost řidičů motorových vozidel do 5 let praxe v řízení pro období let 2007 – 2015.....	64
<b>Tabulka 9:</b> Dopravní nehodovost řidičů motorových vozidel s více než 10 lety v praxe řízení pro období let 2007 – 2015.....	64
<b>Tabulka 10:</b> Počet dopravních nehod řidičů motorových vozidel dle délky jejich praxe .....	72
<b>Tabulka 11:</b> Odhadovaný podíl nezkušených řidičů na dopravních nehodách s nejméně závažnými důsledky .....	75
<b>Tabulka č. 12:</b> Kontingenční tabulka pro znázornění vztahu délky praxe a řidičských zkušeností .....	78

**SEZNAM GRAFŮ**

<b>Graf 1:</b> Nehodovost a její následky v evropském regionu v letech 1190 - 2006.....	32
<b>Graf 2:</b> Osoby usmrcené při dopravních nehodách v silniční dopravě (na 1 mil. obyvatel).....	33
<b>Graf 3:</b> Vývoj počtu důsledků nehod silničního provozu v České republice.....	35
<b>Graf 4:</b> Vývoj dopravních nehod na českých komunikacích v období let 2007 – 2016.....	67
<b>Graf 5:</b> Podíl na dopravních nehodách motoristů s různou délkou řídičských zkušeností pro období let 2007 – 2015.....	75



## **PŘÍLOHA P I: NÁZEV PŘÍLOHY**