

Univerzita Karlova v Praze
Filozofická fakulta
Katedra andragogiky a personálního řízení
pedagogika – andragogika

Jana Neusarová

**Poradenství a osvěta v rámci problematiky silničních
dopravních nehod**

**Counseling and Adult Education in the framework
of Road Traffic Accidents**

Teze dizertační práce

vedoucí práce – doc. Dr. Milan Beneš

Praha 2009

V předložené dizertační práci *Poradenství a osvěta v rámci problematiky silničních dopravních nehod* se autorka zabývá dopravní nehodovostí, významným celospolečenským problémem současnosti. Téma silničních dopravních nehod představuje složité, odbornou veřejností relativně opomíjené téma, které prostupuje mnoho oblastí a do mnoha oblastí též vstupuje. Vznik dopravních nehod je vždy multifaktoriální, k čemuž bylo při zpracovávání předložené dizertační práce přihlédnuto. Autorka se snažila téma pojmout tak, aby byly zohledněny základní aspekty nehodovosti, upozorněno na hlavní dopady silničních dopravních nehod a zároveň byl v práci dostatečně zřetelný osvětový přesah daný oborem andragogika, ve kterém vzniká, jenž umožňuje téma zarámovat a shlédnout z nového úhlu pohledu¹.

Hlavními cíli práce jsou *rozšíření společenského, občanského povědomí o této problematice a zasazení tématu do vědeckého oboru vzdělávání dospělých*. Tím autorka *poukazuje na význam osvětové činnosti, poradenství či občanského vzdělávání nejen jakožto na možnost uvedení do tématu, popisu rozebíraného jevu, příčin, důsledků, ale též poukazuje na skutečnost, že právě osvětové působení a vzdělávání skýtá potenciál důsledky dopravní nehodovosti (ale i dalších společenských problémů současnosti) prakticky řešit*.

Tímto praktickým řešením může být participace občanů na veřejných věcech, kterou je v tomto případě bezpečnost v dopravě a včasný a citlivý zásah v případě, že k nehodě již došlo, ale též systematický, koncepční rozvoj osvětových a vzdělávacích aktivit různých organizací a odborníků věnujících svou pozornost bezpečnosti dopravy (prevenci) či řešení následků dopravních nehod (tj. intervenci, která má zároveň směřovat k potřebné připravenosti na podobnou událost v budoucnu).

Důraz na občanské vzdělávání je pak opřen o skutečnost, že právě občané by měli být vybaveni preventivními a intervenčními znalostmi a dovednostmi vztahujícími se k bezpečnosti silničního provozu a přípravě na dopravní nehody. Jak popisuje Shinar (2007, p. 767), „přes všechny regulace, inovace a modifikace infrastrukturního designu či designu motorových vozidel je to zejména řidič, kdo představuje neadaptabilnější a nejvíce kontrolující prvek v dopravním systému.“² Lze ovšem doplnit, že na dopravním provozu se podílejí kromě řidičů též chodci, cyklisté a další účastníci silničního provozu, tedy obecně vzato občané vyskytující se na pozemních komunikacích. Jsou to právě oni, kdo jsou první nejen na místě dopravních nehod, ale též jsou přítomni v přirozeném sociálním prostředí zasažených lidí dopravní nehodou, v rodině, sousedství, komunitě, společenství, obci. Občané

¹ Text je v částech, které autorka chtěla zdůraznit, označen kurzívou.

² překlad autorky z angličtiny

nesou kromě jiného i podíl na míře adaptace zasažených lidí na novou životní situaci, které jsou vystaveni po zážitku dopravní nehody, což autorka prokazuje průběžně v dizertační práci. Proto je možné říci, že právě neformální, občanské vzdělávání má v tomto oboru zkoumání klíčovou úlohu.

Práce obsahuje členitou teoretickou a praktickou část.

Teoretické vymezení umožňuje hlubší vhled do zkoumané problematiky z různých odborných oblastí. V teoretické části autorka představuje též základní složky integrovaného záchranného systému a seznamuje s (personálním) řízením státních organizací, které bývají z hlediska oboru personální řízení zpracovávány zřídka.

Praktická část dizertační práce umožňuje uplatnit teoretické znalosti autorky i poznatky z praxe, které získala během svého působení v pozici poradkyně a vedoucí poradenské kanceláře v neziskové organizaci České sdružení obětí dopravních nehod.

Prostředkem k získání potřebných dat a informací bylo v praktické části práce *výzkumné šetření*. Autorka se snaží *kvalitativním dotazováním se standardizovanými prvky* o zmapování cílových skupin, metodologie, užívané praxe a ovlivňujících faktorů, podílejících se na osvětě a vzdělávání vybraných organizací a subjektů, které věnují svůj zájem bezpečnosti dopravy, a tedy i prevenci dopravní nehodovosti, intervenci v rámci dopravní nehodovosti či přípravě na dopravní nehody. Dále autorka sonduje názory, postoje a zkušenosti zástupců těchto organizací a dalších vybraných odborníků. Cílem šetření je pak výše uvedené jevy a okolnosti popsat a na jejich základě uvést inspiraci, návrhy a doporučení, které by mohly vést ke zlepšení osvěty a vzdělávání v této oblasti zkoumání.

Výstupy z provedeného šetření jsou pojaty jakožto *monitoring současné situace osvěty, poradenství a vzdělávání organizací z různých sfér a také názorů a postojů respondentů z vybraných organizací*. Pohled na organizace a jejich přístup ke vzdělávání a osvětě veřejnosti je důležitou součástí práce, neboť organizace mohou být důležitými nositeli učení, čímž je naznačen průmět tématu též do profesního či zájmového vzdělávání.

Při výběru respondentů bylo přihlédnuto ke zkušenostem jednotlivých organizací i odborníků s přípravou a realizací osvětových akcí, programů a projektů, jejich odborné erudici apod. Záměrně bylo šetření zaměřeno na *expertní skupinu osob z organizací na státní, nestátní i podnikové úrovni působících v České republice v oblasti prevence, intervence při dopravních nehodách či připravenosti na dopravní nehody, aby průřez organizacemi zachycoval co nejvěrněji realitu* a nezohledňoval pouze jeden typ organizací.

Šetření se uskutečnilo v období 7. 5. 2008–27. 3. 2009. Celkem bylo uskutečněno 15 rozhovorů ve složení: 3 zástupci nestátních neziskových organizací, 5 zástupců státních subjektů (či příspěvkových organizací) a 7 podnikových (ziskových) subjektů.

Jmenovitě se jedná o státní (příp. příspěvkové) organizace (Oddělení) BESIP Ministerstva dopravy České republiky³, Ministerstvo vnitra (Psychologické pracoviště), Hasičský záchranný sbor ČR, Policejní prezidium ČR – Dopravní policie, Zdravotnická záchranná služba hl. m. Prahy, z kombinovaných organizací také Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. ; ze soukromých společností či firem se jednalo o Ústřední automotoklub ČR, a. s., Škoda auto, a. s., Regionservis, spol. s.r.o, společnost Topograf, s. r. o, společnost Mini Media Services a jednoho nezávislého odborníka. Neziskové organizace měly následující zastoupení: Motocyklová asociace České republiky, Psychosociální intervenční tým, České sdružení obětí dopravních nehod.

Konkrétním objektem zkoumání, jak už bylo naznačeno, jsou tedy *organizace*, které se zabývají prevencí dopravní nehodovosti a řešením jejich následků, tj. intervencí, případně přípravou na dopravní nehody.

Dalším objektem zkoumání jsou *účastníci dopravních nehod*, konkrétně oběti dopravních nehod a také *pozůstalí* po zemřelých obětech dopravních nehod. Práce zcela neopomíjí ani viníky (resp. obviněné z trestného činu) dopravních nehod.

S tím souvisí i volba další kvalitativní výzkumné metody – *kazuistická metoda*. Prostřednictvím kazuistik autorka popisuje osobní zkušenosti účastníků dopravních nehod či pozůstalých, zjišťuje tím míru jejich zasažení, zvládání situace s ohledem na související faktory a způsob, jakým nakládají se svou zkušeností. Rámcově se práce věnuje i následnému chování a jednání zasažených jedinců, sledování toho, jak sociální okolí ovlivňuje zvládání jejich situace, i jejich schopnostem předat tuto specifickou zkušenost ostatním (spoluobčanům, profesionálům apod.) za účelem rozvíjení celoživotního učení a posilování osvěty, která může přispívat ke kultivaci a vnímavosti společnosti vůči neštěstím.

Celkovým objektem zkoumání je potom *osvěta, poradenství a vzdělávání (učení) v rámci problematiky silničních dopravních nehod*, které je též ústředním tématem dizertační práce.

Přestože k tématu není k dispozici mnoho odborných pramenů, podařilo se nashromáždit řadu zajímavých zdrojů a informací. Podkladový materiál je tak shromážděn na základě *sekundární analýzy dat a výzkumné činnosti různých subjektů*. Pro účely práce jsou k dispozici kromě knižních publikací různé materiály, například materiály Oddělení BESIP

³ dále ČR

Ministerstva dopravy ČR, Centra dopravního výzkumu, terénní příručky a materiály Ministerstva vnitra ČR, dokumenty a materiály vytvořené Pracovní skupinou pro tvorbu standardů Psychosociální krizové pomoci při Generálním ředitelství Hasičského záchranného sboru Ministerstva vnitra ČR, materiály Evropské federace obětí dopravních nehod – FEVR (Fédération Européen des Victimes de la Route) a na neziskové úrovni též dokumenty Českého sdružení obětí dopravních nehod. Dále byly k dispozici i výstupy z praktických cvičení, výcviků a školení této organizace a dalších subjektů z řad neziskového sektoru včetně odborných přednášek věnovaných tématu, odborných rozprav, konzultací, dále výstupy a materiály z tuzemských i mezinárodních konferencí apod.

Dopravní nehodovost je jistě hodna hlubšího rozboru s ohledem na rozsah a náročnost probíraného tématu. Řada skutečností, které jsou důležité pro rozbor dopravní nehodovosti v celém spektru a šíří problémů, s nimiž je spjata, může být v práci přirozeně více či méně opomenuta, právě s ohledem na konkrétní zaměření tématu a snahu o jeho zasazení do oboru vzdělávání dospělých.

Zároveň si je autorka vědoma toho, že téma je velmi náročné na zpracování a volba teoretického základu v oboru vzdělávání dospělých, ve kterém vzniká, může být považována za problematickou s ohledem na praktická východiska, o která se ve větší míře opírá. Autorka se ovšem v souladu s Benešem (2003, s. 101) domnívá, že „vzdělávání dospělých se nikdy nepřestalo prolínat s praktickým životem, naopak z praxe vychází“, tedy i konkrétní téma tohoto typu může mít v oboru vzdělávání dospělých své oprávněné místo.

Klíčové jsou pro pochopení myšlenkového pozadí a též výstupů práce definice jednotlivých pojmů.

Pojem *osvěta* má v práci mnohem širší rozměr, než jak se může na první pohled jevit. Je možné ho podle Palána pojímat jako tradiční pojem pro mimoškolskou soustavu činností, institucí, prostředků, jejichž cílem je výchova a vzdělávání širokých vrstev obyvatelstva a jejich podněcování ke kulturním aktivitám (Palán, 2002, s. 141), ovšem termínem *osvěta* může být označován mimo jiné *obsah či předmět specifických činností*, „...*informace, doporučení, návody pro jednání a kritéria k posuzování jevů*“, přičemž „*vybraným obsahům je přiznávána imanentní schopnost příznivě ovlivňovat vědomí, postoje, motivace i jednání člověka*“ (Petrušek, Vodáková, 1996, s. 736). Pojem *osvěta* tak zde má nejen informativní, ale též návodný rozměr vztahující se k zamyšlení nad tématem, vedoucímu k možné změně postojů a následné změně chování, resp. posílení takového chování, které může být výsledně hodnoceno jako společensky žádoucí.

V případě pojmu *poradenství* se setkáme též s různými definicemi, z nichž některé jsou v práci uvedeny, nicméně autorka se ztotožňuje s definicí, kterou uvádí Matoušek (2003, s. 151). *Poradenství* definuje jako „*poskytování informací, které si klient vyžádá a jež potřebuje k řešení svého problému. V širším slova smyslu dává klientovi příležitost k tomu, aby prozkoumal svoje přednosti, resp. slabá místa a našel strategie ke zlepšení kvality svého života.*“

Při definování pojmu *vzdělávání* autorka vybrala pro účely tezí obecnou definici podle Jarvise, který za *vzdělávání* považuje „...*jakýkoli plánovaný sled příležitostí, které mají humanistický základ a směřují k učení a porozumění jejich účastníků*“⁴ (Jarvis, 2004, p. 42). *Vzdělávání* z tohoto úhlu pohledu tedy není akademickou disciplínou, ale praktickou oblastí, která může být zkoumána z rozsáhlé širší perspektiv (tamtéž, p. 286), což je pro zvolené téma zřejmě nejvhodnější definice pojmu.

Pro přehlednost je třeba též uvést zajímavost při definování *silniční dopravní nehody*, která bývá často v české odborné literatuře považována za „*nezamýšlenou, nepředvídanou událost v silničním provozu na veřejných komunikacích způsobenou dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo na majetku*“ (Porada a kol., 2000, s. 104)⁵. Ovšem souhlasně se Shinarem je možné též konstatovat, že mnohdy může být považována za fakticky správnější definice nehody jakožto *předvídatelného důsledku určitého jednání, kterému lze předejít* (2007, p. 3), pokud uvažujeme nad tématem i v preventivních, dopravně-bezpečnostních a také vzdělávacích souvislostech.

Za jedinečnou lze považovat definici oběti dopravní nehody, kterou je možné definovat jako jedince, který se přímo účastnil dopravní nehody a který bez vlastního zavinění utrpěl újmu na zdraví – lehkého či těžkého stupně, psychickou, emocionální, případně i materiální ztrátu nebo újmu na životě, v příčinné souvislosti s nehodovou událostí⁶. Ovšem, přeživší oběť dopravní nehody může být zároveň nositelem cenného učení pro účely podpory podobně zasažených lidí, předcházení dopravní nehodovosti, předávání své specifické zkušenosti profesionálům i laikům. S pojmem oběti koresponduje i pojem *poškozený* (právní termín) či

⁴ překlad autorky z angličtiny

⁵ Čeština nemá pro výraz dopravní nehody k dispozici jiné ekvivalenty jako například angličtina. Anglický jazyk totiž rozlišuje ještě drobnější nuance mezi výrazy pro dopravní nehody, jsou jimi: *accident*, který bývá překládán jako nepředvídatelná a náhodná událost, které v zásadě nelze předejít, protože je věcí náhody, a tedy je prevencí neovlivnitelná, zatímco termíny *crash* a *collision* jsou podle řady odborníků na silniční bezpečnost více neutrální a fakticky správnější právě proto, že nehodu popisují jako předvídatelný důsledek určitého jednání, kterému je možné předejít (Shinar, 2007, p. 3).

⁶ Oběť lze definovat ve smyslu oběti trestného činu také podle zákona č. 209/1997 Sb., o poskytnutí peněžité pomoci obětem trestné činnosti a o změně a doplnění některých zákonů jako fyzickou osobu, které v důsledku trestného činu vznikla škoda na zdraví. Za oběť se považuje i osoba pozůstalá po oběti, která v důsledku trestného činu zemřela, jestliže této osobě zemřelý poskytoval výživu nebo ji byl povinen poskytovat (Probační a mediační služba ČR, Leták: Průvodce oběti trestného činu).

zasazený, který je v práci též používán, stejně tak jako pojem *pozůstalý* po oběti dopravní nehody, na něhož se téma také vztahuje a kterého oprávněně lze považovat též za oběť, byť nepřímou. Důležité je dále říci, že *zasazený* nemusí být jen jedinec či skupina jedinců, ale též celá komunita či obec, např. v případech hromadných neštěstí. Z tohoto úhlu pohledu jsou oběťmi i zúčastnění profesionálové, kteří při dopravních nehodách zasahují, neboť i oni bývají nehodami *zasazení* (Pracovní skupina pro tvorbu standardů psychosociální krizové pomoci při GŘ HZS MV ČR, 2008, s. 17).

Za přínos práce mohou být považovány, kromě kompilace a sumarizace relativně nesnadno dostupných informací, *výsledky šetření*, které přineslo nové poznatky z oblasti fungování různých typů organizací zainteresovaných v rámci problematiky silničních dopravních nehod, *v práci byly pojmenovány některé okolnosti, souvislosti a jevy, které se v praxi objevují, ale nebyly dosud jasně pojmenovány, systematicky uchopeny a rozvedeny*. Přínosem mohou být také *dílčí návrhy kritérií kvality pořádání osvětových a vzdělávacích akcí* a také *výstupy z kazuistik, které tématu dodaly lidský rozměr*, jenž bývá opomíjenou oblastí zkoumání.

Při návratu k osvětě jakožto celkovému objektu zkoumání a po analýze dizertační práce je možné v tezích shrnout některé důležité výstupy a doporučení.

Na základě proběhlého šetření lze říci, že osvěta v rámci problematiky silničních dopravních nehod dosud není v organizacích systematicky, koncepčně ani koordinačně propracována tak, aby došlo k vyvolání většího zájmu o téma ze strany veřejnosti, a tedy i k většímu navýšení informovanosti v této oblasti (za správnou tak může být považována stejně definovaná hypotéza).

Vzhledem k výše uvedenému závěru je užitečné uvést některá kritéria kvality přípravy a realizace osvětových akcí, projektů či programů, včetně podnětů vyšších z kazuistik.

Ze zkušeností odborníků ze zahraničí, ale též z realizovaného šetření dizertační práce, je důležitý (a zároveň jeden z významných ukazatelů kvality) tzv. *integrováný přístup spolupráce všech subjektů na neziskové, státní i podnikatelské úrovni věnující se větší či menší měrou tematice dopravních nehod a jejímu předcházení, včetně spolupráce s médii a intenzivní participace veřejnosti* (Pastoor, 2009) *se zachováním transparentní komunikace a politiky*.

I s přihlédnutím k národním specifickým dané země, se jeví jako *ideální řešení osvětové a vzdělávací akce realizovat společně a průběžně kooperovat při jejich vytváření* (nejlépe pod koordinací hlavního organizátora s rozdělením dílčích koordinačních úkolů dalším spolupracovníkům). *Podstatná je však i spolupráce při průběhu a následném*

vyhodnocování akce, které je v současné době nejproblematičtější etapou těchto činností (v některých případech zcela chybí). Z praxe však vyplývá, že k takové spolupráci již začíná v poslední době i v České republice povolna docházet, což lze považovat za společensky žádoucí jev. Nicméně oproti vyspělým zemím v zahraničí máme stále určité rezervy.

Dalším kritériem kvality s přihlédnutím k variaci různých faktorů, které se podílejí na vzniku dopravních nehod, potom může být *stanovení náročného (ambiciozního), přitom reálného a co nejkonkrétnějšího cíle* směřujícího k redukci dopravní nehodovosti a *formulace srozumitelné a jasné (transparentní) bezpečnostní politiky, programu a prostředků k dosažení tohoto cíle, včetně pečlivého rozdělení zdrojů a vyhodnocení* pro co nejefektivnější inovaci opatření vedoucích k posílení silniční bezpečnosti (Shinar, 2007, p. 735). Totéž platí také pro realizaci osvětových programů pro účely včasné a účinné intervence či připravenosti na dopravní nehody.

Z šetření dále vyplynulo, že je *vhodné* při přípravě a následné realizaci osvětových aktivit *kombinovat prevenci, resp. intervenci a připravenost na dopravní nehody* – jsou to různé fáze téhož děje. Bezprostředně totiž souvisejí s nehodovým dějem (jedná se o cyklus) a kombinace těchto fází umožní větší porozumění tématu a vzhled do problematiky oběma cílových skupinám (odborníkům i laikům). Záleží však i na typu osvětové či vzdělávací akce, finančních prostředcích a na formě zpracování.

Zároveň je třeba *formulovat a rozlišovat primární a sekundární cíle v organizacích a možnost jejich naplnění* (přičemž primárními cíli by mělo stále zůstat zlepšení bezpečnosti v silničním provozu, snižování těžkých zranění a úmrtí na silnicích, zvyšování připravenosti na dopravní nehody a rozvíjení dovedností potřebných k účinné intervenci při dopravních nehodách – profesionálních i občanských).

Bez ohledu na typ organizace se v ČR často objevují personální nedostatky, chybějí experti a metodologové, často i finanční prostředky – *je třeba zdůrazňovat potřebnost vyhodnocování akcí, projektů a programů* (nejen od účastníků, ale i mezi realizátory – sebehodnocením, společným vyhodnocením zvoleného postupu a dalším využitím výstupů do budoucna) *a posílit tuto oblast personálně, vhodným poradenstvím, případně finančně.*

V případě finančního posílení je ovšem potřebná důsledná kontrola čerpání těchto prostředků. V neposlední řadě by byla vhodná spolupráce zainteresovaných organizací se zástupci obcí – tj. komunálními politiky, také s metodology z českých (případně i zahraničních) univerzit – například z dopravních fakult a s dalšími experty.

Na místě je uvést též závěry z kazuistik, které se promítají též do osvětového působení na veřejnost. Dá se říci, že hlavní hypotéza⁷ může být považována za správnou, což ovšem nemění nic na tom, že *vždy záleží na řadě okolností, faktorů a zejména na typu sociálního okolí, který je zasaženému nablízku. Zvláště ztráta blízkého (zejména dítěte) bývá provázena pocitem ztráty smyslu života, příp. sebevražednými myšlenkami.* Důležitým závěrem také je, že *okolnosti nehody, okolnosti smrti blízkého, ale též následné chování institucí, novinářů, lidí z okolí pozůstalého včetně rodiny a blízkých, mají klíčový vliv na následné zpracování této zkušenosti.* Lidem po dopravních nehodách nebo pozůstalým *pomáhá vědomí, že nejsou v podobné situaci sami a že podobnou situaci zvládl před nimi již někdo jiný,* čímž vystupuje důležitost svépomocných skupin a kontaktů, tedy vzájemné pomoci, komunitní podpory apod. Jako významná se ukázala také *potřeba ochrany práv a zájmů nejen samotných pozůstalých, ale také samotného zemřelého/zemřelých obětí dopravních nehod (kteří mají i po smrti svá práva, na což se často zapomíná).*

K výše uvedenému lze připojit právní podnět k *posílení procesního postavení poškozených a pozůstalých po obětech dopravních nehod a jejich právních zástupců.* Je třeba soustavně apelovat na soudy, aby dodržovaly informační povinnost vůči poškozeným, přistupovaly k problematice s citlivostí a vnímavostí vůči právům (i potřebám) všech zúčastněných stran a aby nevznikal rozdíl v postavení de facto a de iure, se kterým se lze v praxi tak často setkat. Jako důležité se ukázalo *dát zasaženým lidem možnost nejen uspokojit nově vzniklé potřeby, ale též je v případě jejich zájmu integrovat do osvětových programů, akcí a projektů,* aby mohli svou zkušenost snáze začlenit do života, pokud o to mají zájem (což platí pro poškozené i viníky). O těchto možnostech zapojení mohou informovat nejen zainteresované organizace, ale také právníci, policisté, pracovníci vězeňské služby či soudci.

Při spolupráci se zasaženými je ovšem nutné dbát a dodržovat etické zásady při komunikaci se zasaženými a stejně citlivě též přistupovat ke zpracování jejich mediálních výstupů. Nejen z kazuistik totiž vyplynulo, že *preventivní akce nebo program, ale i mediální výstup, který by stál na osobních a zcela konkrétních realitách zasažených lidí po dopravní nehodě bez jejich výslovného souhlasu, nemůže být považován za legitimní.*

V této souvislosti je vhodné doplnit, že *nové projekty, které využívají potenciálu lidí s vlastní zkušeností s nehodou již existují a postupně se realizují* (jako příklad je možné uvést projekt Nezvratné osudy, The Action, Close to, Výzkum dopravní bezpečnosti). O markantním zapojení zúčastněných se ovšem prozatím nedá hovořit. Intenzivní zapojení

⁷ Hypotéza zněla: *sociální okolí zasaženého člověka si často nebyvá dostatečně vědomo závažnosti následků dopravních nehod na jeho osobní život, a tak se může snadno ocitnout v izolaci, přičemž může být v krajním případě ohrožen sociální exkluzí (vyloučením).*

občanů s vlastní zkušeností s dopravní nehodou (zejména k příležitostem vztahujícím se ke konkrétním reálným nehodám) popisovali v průběhu šetření hlavně zástupci nestátního neziskového sektoru a také tři zástupci dalších organizací, pokud šlo o výše jmenované osvětové projekty (Ministerstvo dopravy ČR⁸, BESIP MD ČR, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Škoda Auto, a.s.).

Je-li řeč o osvětě, pak je potřebné hovořit i o její dostupnosti a šíření. Proto *je třeba stále zdůrazňovat otevřenou spolupráci s médii*, má-li dojít ke zlepšení současného stavu dopravní bezpečnosti a k lepší připravenosti na dopravní nehodovost. Bylo by vhodné vytipovat novináře zainteresované touto tematikou, a to z oblasti odborných periodik (například Silniční obzor apod.), novináře televizního zpravodajství, dokumentaristy a publicististy pro co největší zásah veřejnosti a zahájit s nimi intenzivní spolupráci.

Při informování veřejnosti je též užitečné *kombinovat různé formy zveřejňování* osvětových výstupů, akcí, projektů atd.

Občany ČR je třeba celkově uschopňovat a povzbuzovat je k zapojení se do obecně prospěšných aktivit – posilovat společenskou spoluzodpovědnost za situaci dopravní nehodovosti, resp. princip *social responsibility* by měl fungovat nejen u organizací, ale všeobecně. Řeč je nejen o zasažených lidech po dopravních nehodách, ale též o ostatních občanech.

S tím souvisí další teze: *je třeba vyučovat a trénovat specifické dovednosti užitečné pro prevenci dopravní nehodovosti, účinnou intervenci a s ní spojenou připravenost na dopravní nehody* nejen u subjektů, které se k takovému závazku dobrovolně přihlásí, ale též v rámci systému autoškol a ze strany pojišťoven, které v současné době komplexně schází. Takové opatření by vyžadovalo i právní úpravu příslušných předpisů.

Z hlediska organizací by bylo vhodné *vytvoření otevřené pracovní skupiny – kolegia* (případně rozšíření některé ze stávajících skupin), která by se scházela v pravidelných intervalech a neopomíjela ani jednu z uvedených oblastí v rámci problematiky silničních dopravních nehod a zajišťovala by nové partnery a konzultanty k probírané tematice. Užitečné by mohly být výstupy stávajících pracovních skupin (například Pracovní skupiny pro tvorbu standardů psychosociální krizové pomoci, pracovní skupiny v rámci Rezortního akčního plánu při Ministerstvu vnitra apod.), *interdisciplinární a mezirezortní dialog postavený na partnerském přístupu, výměna zkušeností a názorů pro vzájemnou informovanost a propojenost realizované práce*. Toto opatření by zamezilo tříštění úsilí i finančních prostředků na straně odborníků a organizací.

⁸ dále jen MD

Před-fází by mohla být vhodná schůzka zaměřená na vzájemné porozumění, vyladění hodnot, postojů a důrazů, jakož i prezentaci současných aktivit konkrétních organizací, s jasnou a transparentní politikou – formulace vlastních cílů daných organizací a možností jejich naplnění při realizaci projektů (zájmy, jak se ukázalo i z šetření, jsou jednou z důležitých oblastí, které ovlivňují chod organizací, a tedy i postup při přípravě a realizaci osvětových akcí, programů apod. – je třeba je pojmenovávat, je-li to možné, a pracovat s nimi, přičemž totéž platí o případných konfliktech). Neopomenutelnou součástí této spolupráce by bylo seznámení se s aktuálními právními předpisy. Pracovní skupina by také měla mít *precizní přehled o všech organizacích, které se pohybují na poli bezpečnosti silničního provozu, intervence a přípravy na dopravní nehodovost* a které organizují osvětové a vzdělávací programy, projekty a další akce, participovat se svými členy na jejich přípravě, vyhodnocení apod. pro co největší propojenost a transparentnost vykonávaných aktivit, vypracovávat metodické pokyny a rozšiřovat standardy konkrétních typů osvětových či vzdělávacích akcí, projektů, programů a dalších aktivit. Dále by pracovní skupina měla konat v pravidelných intervalech schůzky, pravidelně informovat veřejnost prostřednictvím tiskových konferencí a tiskových zpráv o výsledcích práce. Veřejnost by tak měla být informována plošně.

Na základě zahraničních zkušeností se jeví jako praktické *začít s realizací konkrétních opatření nejdříve na místní úrovni* (Jost, 2009). Vytipování konkrétního kraje (například s tradičně vysokou úmrtností a mírou nehodovosti) při zapojení komunálních politiků, odborníků, zástupců veřejnosti včetně novinářů, zástupců firem, univerzit apod. do spolupráce na systematickém řešení situace by mohlo být vhodnou cestou k postupnému zlepšování situace na silnicích v celé ČR. Koordinační a komentátorskou funkci by mohlo mít MD ČR ve spolupráci s dalšími partnery (například Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy, Ministerstvem zdravotnictví apod.).

Na místě je však uvést, že zmíněné návrhy jsou uvedeny pro možnou inspiraci a nekladou si ambice pro definitivní uchopení problematiky osvěty v rámci problematiky silničních dopravních nehod. Také je pochopitelné, že uvedené postupy by vyžadovaly určité časové období na přípravu a realizaci.

Ve vztahu k probíranému tématu se otevírá též významná *otázka účinnosti* (či efektivity) *osvěty* v tomto okruhu zkoumání. Tuto otázku je těžké hodnotit už vzhledem k různorodosti akcí, multifaktorialitě okolností a souvislostí, které je ovlivňují při jejich přípravě a realizaci. Otázku tak nelze v této dizertační práci vyřešit. Tomuto tématu by mohla a měla být věnována samostatná práce či studie, která by rozebrala téma z větších detailů a přiblížila ho na příkladech konkrétních programů, akcí či projektů. O účinnosti osvětového

působení tak je možné říci jen to, že seriózní data k tomuto problému nejsou dostupná (Šucha, 2009). Jisté ovšem je, že účinnost osvětové akce si lze jen těžko představit bez její kvalitní přípravy a realizace. Zároveň je třeba dodat, že akce probíhají v interakci s účastníky, bez kterých žádný osvětový či vzdělávací a konečně ani poradenský proces není možný. Otázka však nestojí jen tak, zda osvětová akce či metoda zapůsobila na cílovou skupinu a splnila dílčí cíle (které jsou různé s ohledem na typ akce). Je možné se dále ptát, do jaké míry své nové znalosti, dovednosti atd. bude účastník schopen využít v realitě, uchovat si je, rozvíjet, reflektovat je a případně posilovat žádoucí chování. Tento proces je už na samotném účastníkovi (jeho hodnotách, postojích, životních zkušenostech, názorech, schopnosti a osobní motivaci učit se novému apod.).

Nicméně, většina oslovených odborníků je přesvědčena o tom, že osvětovými metodami a akcemi jsou nebo mohou být naplňovány kromě jejich dílčích cílů ještě další cíle, které považují za vyšší, například *zvýšit společenskou citlivost na dopravní nehodovost a její následky, vyhnout se rizikům v dopravě, zvýšit vnímavost vůči pomoci druhým lidem, kteří jsou v nouzi.*

Z výše uvedeného pojednání nepřímo vyplývá, že by bylo vhodné, aby tato forma vzdělávání a osvěty měla svou úlohu nejen ve všech oblastech dalšího vzdělávání, ale také v rámci školství.

Přestože je některými autory model celoživotního učení (vzdělávání) spatřován jako příliš konfuzní (například Jarvisem, 2004), nabízí se otázka, jak lze této neohraničenosti a diverzity, kde se kombinuje individuální vzdělávání (učení) s institucionalizovaným, využít. Jako účelné se může jevit prolnutí těchto oblastí a komplexní zavedení tématu do osnov a řádů s příslušným počtem hodin, nastavením a dodržováním přiměřené pravidelnosti výuky tak, aby školská výuka dětí a mládeže plynule navázala vzděláváním (učením) organizací různých typů, ve kterých se mládež ocitne v dospělosti (ať už v rámci profesního rozvoje, zájmového vzdělávání nebo občanského, které se mohou vzájemně prolínat). To by opět vyžadovalo intenzivní spolupráci škol a školských zařízení s dalšími poskytovateli vzdělávání na různých úrovních.

Problematiku osvěty a vzdělávání v rámci problematiky silničních dopravních nehod by tak bylo vhodné včlenit nejen do konceptu dalšího vzdělávání, ale také v celé vzdělávací soustavě – tj. do konceptu celoživotního učení, v celospolečenském kontextu – tj. učící se společnosti, a samozřejmě také v dílčích organizacích – státních (příspěvkových), nestátních, ziskových a dalších, čímž by byl rozvíjen princip učících se organizací. Na občanské bázi je potom třeba pamatovat na učícího se jedince – občana. Došlo by tak k navázání na

celoevropský kontext, kde má osvěta a vzdělávání v rámci problematiky silničních dopravních nehod své čestné místo.

Na závěr je možné dodat, že pro obor vzdělávání dospělých by tak mohla být snaha o řešení nebo prevenci současných významných společenských problémů obecně, tedy nejen dopravní nehodovosti, novou výzvou a cílem ve 21. století.

PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY

- BENEŠ, M. *Andragogika – teoretické základy*. Eurolex Bohemia s. r. o. Praha: 2003. (1. vyd.). ISBN 80-86432-23-8.
- BESIP Ministerstvo dopravy ČR. *Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2008-2010 (2012)*. Praha: 2008 (86 stran).
- BĚHANOVÁ, J. *Psychosociální a právní pomoc obětem dopravních nehod*. Magisterská diplomová práce. Husitská teologická fakulta Univerzity Karlovy v Praze. Praha: 2006. Vedoucí práce: PhDr. Anna Arnoldová.
- CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. Sborník k mezinárodní konferenci: *Hodnocení bezpečnosti silničního provozu v krajích: Evropské porovnání nehodovosti a role krajů a obcí při zvyšování bezpečnosti silničního provozu*. Praha: 19.3.2009.
- CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Hodnocení bezpečnosti silničního provozu v krajích (příloha sborníku ke konferenci: Evropské porovnání nehodovosti a role krajů a obcí při zvyšování bezpečnosti silničního provozu*. Praha 19.3.2009. (57 stran).
- JARVIS, P. *Adult Education and Lifelong learning. Theory and Practise* (3rd edition). Routledge Falmer. London: 2004. ISBN 0-415-31493-3.
- JOST, G. *European Traffic Safety Commity*. Mezinárodní konference: Evropské porovnání nehodovosti a role krajů a obcí při zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Parlament ČR. Praha 1, Sněmovní 1, 19. 3. 2009.
- KOŘÁN, M. a kol. *Návrh komplexního systému péče o oběti dopravních nehod*. Praha: 2007. (1. vyd.) . (Metodický materiál ČSODN). (53 s.).
- KOŘÁN, M. a kol.: *Přehled systému péče o oběti dopravních nehod v evropských zemích*. Praha: 2006. (Interní materiál Českého sdružení obětí dopravních nehod – ČSODN – původní data zpracovány Ministerstvem zahraničních věcí České republiky pro ČSODN).
- KUBÍČKOVÁ, N. *Zármutek a pomoc pozůstalým*. Praha: ISV nakladatelství, 2001. (1. vyd.). ISBN 80-85866-82-X.
- MATOUŠEK, O. *Slovník sociální práce*. Praha: Portál, 2003. (1. vyd.). ISBN 80-7178-549-0.
- NATIONAL HIGHWAY TRAFFIC SEFETY ASSOCIATION, 1996. In SHINAR, D. *Traffic Safety and Human Behavior*. (3rd ed.) Elsevier. Beer Sheva (Israel): 2007. ISBN 978-0-08-045029-2. p. 3.
- PALÁN, Z. *Lidské zdroje*. (Výkladový slovník). Praha: 2002. (1. vyd.). ISBN 80-200-0950-7.
- PETRUSEK, M., VODÁKOVÁ, A. *Velký sociologický slovník* (I. svazek), I. vydání. Praha: Karolinum, 1996. ISBN 80-7184-311-3.
- PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha, a. s. – Právnické a ekonomické nakladatelství a knihkupectví Bohumily Hořínkové a Jana Tuláčka, 2000. ISBN 80-7201-212-6.
- PRACOVNÍ SKUPINA PRO TVORBU STANDARDŮ PSYCHOSOCIÁLNÍ KRIZOVÉ POMOCI PŘI GŘ HZS MV ČR. *Standardy psychosociální krizové pomoci lidem, obcím a organizacím zasaženým mimořádnou událostí nebo krizovou situací*. 1. verze, manuál, pracovní materiál před připomínkovým řízením verze k 23.9.2008.
- PROBAČNÍ A MEDIAČNÍ SLUŽBA ČR, Leták: Průvodce oběti trestného činu.
- SHINAR, D. *Traffic Safety and Human Behavior*. Elsevier. Beer Sheva (Israel): 2007. (1. ed.). ISBN 978-0-08-045029-2.
- ŠPATENKOVÁ, N. *Poradenství pro pozůstalé*. Praha: Grada Publishig, 2008. (1. vyd.). ISBN 978-80-247-1740-1.
- ŠUCHA, M. Katedra psychologie, Filozofická fakulta Univerzity Palackého v Olomouci. *Přednáška na I. česko-slovenském pracovním semináři k bezpečnosti dopravy: Agresivita v dopravě aneb jak postihovat agresivní řidiče*. Olomouc. 5.2.2009

PŘÍLOHA A)

Polostandardizovaný rozhovor s odborníky z organizací věnující pozornost bezpečnosti dopravy a intervenci v rámci dopravní nehodovosti (příp. přípravě na událost)

Tento rozhovor slouží pro účely dizertační práce s názvem: **Poradenství a osvěta v rámci problematiky silničních dopravních nehod.**

Cílem tohoto dotazování je *zmapovat oblast vzdělávání v organizacích (státních, neziskových či ziskových, resp. podnikových), které věnují svou pozornost prevenci silniční dopravní nehodovosti a intervenci při dopravní nehodovosti (včetně přípravy na událost, pokud k nehodě již došlo) pro zainteresované skupiny (zaměstnance, profesionály, dobrovolníky apod.). a též pro laickou veřejnost, včetně zasažených lidí.*

Vzhledem k absenci teoretických opor v tomto oboru zkoumání mě zajímají *názory odborníků, pokud jde o propracovanost vzdělávacích metod a akcí v organizaci, kterou zastupujete, dále mě zajímají souvislosti, za jakých okolností se tak děje a metody, které používáte k vyhodnocování a ověřování efektivity takových metod a akcí (resp. pokud se efektivitou vzdělávacích metod a akcí ve vaší organizaci zabýváte).*

Získané údaje budou sloužit pro účely dizertační práce a nebude postoupen třetím osobám.

Název organizace, případně další specifikace (rezort, oddělení, pracoviště):

.....
Typ organizace (státní instituce, nezisková, podniková aj.):

Pozice pracovníka/pracovnice, profese:

(⁹Jméno, příjmení, kontakt:

1) V oblasti silničních dopravních nehod se vzdělávání či osvěta vaší organizace vztahuje především na:

- A) prevenci – ve smyslu primární prevence
- B) řešení následků dopravních nehod (tj. intervenci)
- C) přípravě na podobnou událost
- D) vše zmíněné v kombinované formě

2) Na jaké cílové skupiny se osvěta či vzdělávání vztahuje?

A) laická veřejnost (uved'te prosím specifikaci skupin: např. děti, dospělí, senioři; účastníci silničního provozu – řidiči, chodci, cyklisti, motocyklisti; účastníci dopravních nehod – přímo zasažení, svědci, pozůstalí, všechny skupiny):

.....
.....
B) odborná veřejnost či profesionálové z povolání (specifikujte prosím – psychologové, hasiči, policisté, sociální pracovníci, krizoví interveni, lektoři autoškol apod.):

⁹ dobrovolný údaj

C) obě skupiny

3) Za jakým účelem jsou vzdělávací a osvětové metody pro tento typ vzdělávání ve vaší organizaci užívány?

Zde mám na mysli, zda:

A) pouze předáte informace a záleží již na posluchači/čtenáři apod., jak s nimi naloží:

.....

B) vedete k zamyšlení:

C) vedete k aktivitě:

D) jedná se o kombinaci všech výše uvedených prvků.....

4) Jaké volíte metody/akce pro účely osvěty v oblasti prevence a řešení následků silničních dopravních neštěstí (příp. přípravě na událost)?

Několik je uvedeno v nabídce, je možné doplnit o další možnosti:

A) informačních materiály – letáky, brožury, příručky, webová prezentace

B) přednášky, konference, rozpravy, besedy (příp. přibližte)

C) workshopy, semináře, výcviky, cvičení, mentoring aj.:

D) e-learningové metody (elektronické kurzy, kurzy ve formě CD či DVD)

E) jiné.....

5) Jste příznivcem placení vzdělávacích a osvětových akcí tohoto typu (s přihlédnutím k možné různorodosti cílových skupin)? Z jakých důvodů?

6) Hodnotíte zpětně účinnost osvětových a vzdělávacích akcí vaší organizace na cílové skupiny? Jak?

7) Jakým způsobem zveřejňujete vaše osvětové a vzdělávací akce?

A) prostřednictvím informačních materiálů – letáků, brožur, plakátů a dalších interních materiálů organizace,

B) zveřejněním na webových stránkách organizace,

C) prostřednictvím médií – novinových článků, článků v odborných časopisech, TV šoty a dokumenty vytvořené ve spolupráci s TV apod., pořádáním tiskových konferencí,

D) osobním sdělením a pozváním zainteresovaných lidí a organizací,

E) direct e-mailingem/ výměnou informací prostřednictvím vybraného mezioborového e-mailing listu či jiným způsobem pomocí internetu a intranetu,

F) jiné:.....

8) Využívá vaše organizace při osvětě či vzdělávání spolupráce s jinými subjekty?

V případně, že se spolupráce týká jen vybraných akcí, uveďte prosím jakých a proč:

.....

.....

9) Jak byste hodnotil/a účast lidí na osvětových a vzdělávacích akcích vaší organizace, pokud jde o laickou veřejnost (samozřejmě s ohledem na velikost a charakter vaší organizace)

10) Domníváte se, že vaše organizace volí vhodné metody ke vzdělávání veřejnosti (pro účely informovanosti o prevenci silničních dopravních nehod a řešení jejich následků)?

11) Napadá vás, jak lépe vést prostřednictvím vzdělávání a osvěty občany České republiky k účinné prevenci i nápravě následků dopravních nehod?

12) Chtěl/a byste ještě něco doplnit?

Děkuji Vám za Váš čas i odpovědi. Pokud budete mít zájem, ráda Vás s výsledky tohoto šetření seznámím.

PŘÍLOHA B)

Základní otázky pro účely kazuistik

Datum a místo rozhovoru:

Věk:

- 1) Mohl/a byste prosím přiblížit okolnosti nehody, která se vám stala/vašemu blízkému (kdy se stala, jak, kdo byl účastníkem/y, kdo byl za nehodu odpovědný)?
- 2) Jak jste se o nehodě dozvěděl/a?
- 3) Na co jste myslel/a, když jste se dozvěděl/a o nehodě/následcích nehody?
- 4) Jak na vás působilo jednání hasičů, policie, zdravotníků?
- 5) Obdržel/a jste nějaké informace týkající se možné podpory vašich práv a zájmů? Od koho?
- 6) Jak s vámi bylo jednáno na úřadech, v pohřební službě, u soudu či v jiných institucích?
- 7) Co vám pomáhalo nebo naopak ubližovalo po události?
- 8) Sledujete na sobě po obou událostech nějakou změnu (psychika, tělesný stav, finanční situace) a ve vašich nejbližších vztazích s rodinou nebo přáteli?
- 9) Zkuste prosím popsat své prožívání, jednání a vyrovnávání se s událostmi v čase, tedy od okamžiku po nehodě až do současnosti.
- 10) Kdybyste měl/a ohodnotit svůj vlastní přístup k události a následkům, které zanechala – čeho si nejvíce ceníte na svém jednání a co naopak považujete za rizikové (nebo negativní)?
- 11) Jaký zaujímáte vztah k viníkovi/poškozeným účastníkům nehody?
- 12) Co byste doporučil/a lidem, kteří se ocitli v podobné situaci jako vy?
- 13) Jste příznivcem veřejné diskuse o dopravních nehodách a jejich následcích nebo zastáváte opačný postoj?
- 14) Kdybyste mohl/a dát vzkaz naší společnosti – jak by zněl?
- 15) Chtěl/a byste ještě něco doplnit?

Poděkování za rozhovor.