

Univerzita Karlova

Filozofická fakulta

Katedra sociální práce

Diplomová práce

Bc. Leona Portová

**Resocializační program pro řidiče, kteří spáchali trestný čin
za volantem: subjektivní hodnocení programu jeho
absolventy**

A resocialization programme for drivers who have committed a crime
behind the wheel: a subjective evaluation of the programme by its
graduates

Praha 2023

Vedoucí práce: Mgr. Kateřina Cidlinská, Ph.D.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze, dne 15. května 2023

Leona Portová

Klíčová slova (česky)

resocializace, resocializační program, rizikové chování, řidiči, trestný čin

Klíčová slova (anglicky):

resocialization, resocialization programme, risk behaviour, drivers, crime

Abstrakt (česky)

Diplomová práce se zabývá resocializačním programem pro řidiče realizovaným programovým centrem, které spadá pod Probační a mediační službu. Ten je určen osobám, jež se dopustily trestné činnosti v dopravě. Jedná se o relativně nový institut, a to jak na poli sociální práce, tak v trestní justici. Z toho důvodu se klíčovým pro tuto práci stalo subjektivní hodnocení programu jeho absolventy, a to na základě polostrukturovaných rozhovorů. Výzkumné otázky se zaměřovaly na názory a postoje klientů k programu, navrhované změny a přínosnost pro ně samé. Výsledky výzkumu vykazaly rozdílnost postojů při vstupu do programu a během něj, současně také klíčovou roli skupinové formy programu. Práce prokázala, že program minimálně částečně naplňuje svou ambici změnit postoje klientů k rizikovému chování a jednání v dopravě, z čehož vyplývá potenciál programu posílit prevenci a ochranu společnosti před opakováním trestné činnosti. Programu by do budoucna prospělo především rozšíření klientely a uskutečnění průzkumu recidivy koncových uživatelů programu.

Abstract (in English):

The thesis is focused on a resocialization programme for drivers implemented by a Programme Center under Probation and Mediation Service. The programme is intended for persons who have committed criminal offences in traffic. It is a relatively new institution, both in the field of social work and criminal justice. For this reason, the subjective evaluation of the programme by its graduates, based on semi-structured interviews, became the key for this thesis. The research questions focused on participants' opinions and attitudes towards the programme, suggested changes and the benefits to themselves. The results of the research show a difference in attitudes at the moment of entering and during the programme, while also demonstrating the key role of the group format of the programme. The thesis demonstrated that the programme is at least partially fulfilling its ambition to change participants' attitudes towards risky behaviour and traffic behaviour, suggesting the potential of the programme to enhance prevention and protect society from re-offending. In particular, the programme would benefit in the future from expanding its participants (clientele) and conducting a recidivism survey of end-users of the programme.

Obsah

Úvod	6
1 Bezpečnost silničního provozu	8
1.1 Snahy o zvýšení bezpečnosti silničního provozu	9
1.2 Rámcové teorie v dopravě	10
2 Příčiny rizikového chování řidičů	12
2.1 Společné charakteristiky rizikových řidičů	15
2.2 Řidiči podle charakteru porušení pravidel	16
3 Rehabilitační programy pro řidiče.....	20
3.1 Teorie Goals for Driver Education (GDE).....	20
3.2 Rehabilitační programy pro řidiče v Evropě	21
3.3 Rehabilitační programy pro řidiče v České republice	22
3.4 Vyhodnocení rehabilitačních programů pro řidiče.....	23
4 Program pro řidiče realizovaný programovým centrem	26
4.1 Cílová skupina a legislativní rámec zařazení vybraného programu.....	28
4.2 Forma a základní tematická východiska vybraného programu	29
4.3 Program pro řidiče v Severočeském soudním kraji	34
5 Empirická část	40
5.1 Metodologie	40
5.2 Metoda sběru a zpracování dat.....	41
6 Výsledky kvalitativního výzkumu	44
6.1 Vstup do programu pro řidiče	44
6.2 Hodnocení průběhu programu pro řidiče	45
6.3 Deskripce kauzálního modelu	51
7 Diskuse	55
Závěr	57
Seznam použitých zdrojů	60
Seznam obrázků.....	69
Seznam tabulek	70
Příloha 1 (ukázka rozhovoru).....	I
Příloha 2 (technika – osobní strategie změny).....	V

Úvod

Dopravní nehody mohou mít řadu příčin, tou klíčovou však bývá lidský faktor. Obecnou domněnkou ve společnosti je, že lidský faktor představuje především řidiče neumějící dobře ovládat svá vozidla či neznající pravidla silničního provozu. Ve skutečnosti je však tento problém spíše zakotven v záměrném porušování pravidel (Najeeb, 2012). Tato diplomová práce úvodem představuje nehodovost spolu s jejími příčinami. Zaměření je kladeno především na rizikové chování řidičů a důvod příčinnosti takového jednání, důsledky dopravních nehod a možný způsob k implementaci prevence nežádoucího chování řidičů.

Dlouhodobá dopravně bezpečnostní situace v České republice vykazuje pozitivní trend. Důsledky dopravních nehod jsou zde však stále vážnější než ve většině států s obdobnou úrovní infrastruktury a hustotou dopravy. Vhodným se tedy jeví zařazení dalších opatření na podporu bezpečnosti silničního provozu, rehabilitačních programů. Rehabilitační programy pro řidiče cílí na změny postojů k pravidlům silničního provozu a zlepšení společenské odpovědnosti v oblasti řízení. Akcent je kladen především na identifikaci projevů rizikového chování pachatelů, následnou práci s nimi, nabízení alternativního řešení kritických situací a upevňování žádoucího postoje a chování. Smyslem je tedy naučit pachatele (klienty) zvládat rizikové situace a pomoci jim v kritických momentech, které jsou primární příčinou jejich rizikového chování v dopravě. Absolvování programu přispívá ke snížení pravděpodobnosti nehod, rizikového chování směřujícího k těmto nehodám a snížení rizika újmy pro potenciální oběti dopravních nehod. Vedle bezpečnostního a ekonomického efektu má program také dopad na kvalitu života a komunitní chování. V některých případech iniciují řešení dalších systémových psychologických problémů, které ovlivňují aktuální i budoucí psychologickou pohodu pachatelů a mohou mít vliv na míru jejich recidivy.

V České republice jsou současně realizovány resocializační programy pro řidiče klienty Probační a mediační služby. Tyto programy jsou realizovány programovými centry s působností v pěti soudních krajích. Teoretická část představuje vznik a působnost programových center, empirická část následně specifikuje působnost programového centra pro Severočeský soudní kraj. Ten byl vybrán na základě působení autorky jako lektorky na tomto pracovišti. Výzkum se zaměřuje na subjektivní hodnocení programu svými účastníky – klienty absolvujícími program pro řidiče v tomto kraji. Práce si klade za cíl přiblížit rehabilitační programy pro řidiče jako celek

a jejich konkrétní praktické využití v České republice, snaží se definovat subjektivně spatřovaná pozitiva a negativa daného programu, která by mohla dopomoci následnému vývoji v této oblasti.

1 Bezpečnost silničního provozu

Dopravní nehody se staly závažným jevem současné společnosti. Týkají se všech vyspělých i rozvojových států světa a prostupují naší společností s různou mírou závažnosti. Dopravní nehody mohou mít za následek škodu na majetku, s lehkými či těžkými následky na zdraví, v nejhorším případě s následkem smrti (Neusarová, 2009). Právě život a zdraví jsou při nehodovosti v ohrožení, přestože jsou nejdůležitějšími hodnotami chráněnými trestním právem.

Ve světě i v České republice (ČR) dochází k postupnému snižování jak smrtelných, tak závažných následků dopravních nehod. V celosvětovém měřítku však dle Elgnera (2021) stále umírá 19 000 lidí ročně. Situace na českých silnicích vykazuje průměrné usmrcení 500 lidí ročně. Takové číslo není zanedbatelné především ve vztahu k pozůstalým osobám, kdy se podle Neusarové (2009) odhaduje, že na každého usmrčeného člověka připadá zhruba deset pozůstalých osob. Smrtelné dopravní nehody tedy zasahují jen v ČR přes 5 000 lidí ročně.

Tempo snižování počtu obětí dopravních nehod odpovídá v ČR průměru zemí Evropské unie (EU). Přesto však není ČR považována za stát patřící v rámci EU mezi bezpečnější (např. Švédsko), ani k zemím zaznamenávajícím největší pokrok v oblasti bezpečnosti silničního provozu, do kterých se řadí například Malta, Bulharsko či Maďarsko (BESIP, 2021). Nehodovost v ČR spolu s jejími následky je vyobrazena v tabulce 1.

Tabulka 1: Počet dopravních nehod a jejich následků, ČR, 2018–2022

Počty nehod a následků, ČR	Počet nehod	Z toho následky na životě a zdraví	Usmrceno	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob
2018	104 764	21 889	565	2 465	25 215
2019	107 572	20 806	547	2 110	23 935
2020	94 797	18 419	460	1 807	20 880
2021	99 332	18 156	470	1 624	20 581
2022	98 460	19 733	454	1 734	22 452

Zdroj: PČR, 2022

1.1 Snahy o zvýšení bezpečnosti silničního provozu

Situaci směřovanou ke snižování dopravních nehod v ČR zachycuje tabulka 1, a to v pětiletém období do konce roku 2022. Úsilí k naplňování a prohlubování klesajícího trendu v této oblasti vyvíjí EU, Světová zdravotnická organizace (World Health Organization, dále WHO) i národní vlády. Důležité kroky je možné sledovat například v *Evropské chartě bezpečnosti silničního provozu*, směrnicích EU (např. *Směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury*), *Plánu jednotného evropského dopravního prostoru*, *Usnesení o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2021–2030*, akčních plánech (např. *Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů v ČR*) i v nejrůznějších mezinárodních výzkumných aktivitách, jako je například DRUID či SARTRE 3.

K ovlivnění dopravně bezpečnostní krize v České republice přispěl především vznik *Strategie BESIP 2021–2030* (dále jen Strategie) navazující na *Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011–2020*, resp. na *Bílou knihu Evropské komise 2002–2010*. Strategie si klade za cíl snížit počet usmrcených a těžce zraněných na pozemních komunikacích o polovinu stavu v roce 2020, což je plně v souladu s cíli stanovenými členskými státy Evropské unie a Organizací spojených národů. Tento krok by měl směřovat k vizi nula stavící na principu vytvoření systému, který bude stabilně snižovat počet úmrtí a vážných zranění až na nulu s co nejnižšími sociálně-ekonomickými náklady (BESIP, 2021).

Vize nula (2023) vznikla jako zhmotnění příklonu k životu a zdraví jakožto primární společenské hodnoty. Přináší změnu v chápání odpovědnosti, která tak není kladena pouze na viníky dopravní nehody, ale i na osoby podílející se na vytváření parametrů dopravního systému a ovlivňující svou činností chování v dopravním systému (zákonodárci, výrobci automobilů, policie, složky záchranného systému atp.). Bezpečný systém směřující k vizi nula by se měl dle Šuchy a kol. (2013) zaměřovat na řízení a vedení dopravní bezpečnosti, kdy jsou dopravní bezpečností rozuměny způsoby zamezující nehodám a jejich obětem v dopravě silniční i městské. Pozornost by také měla být věnována infrastruktuře, bezpečným vozidlům, péči „ponehodové“ a chování účastníků silničního provozu. Poslední zmíněný bod se orientuje na dodržování pravidel a standardů silničního provozu spolu s aktivitami zaměřenými na zvýšení povědomí veřejnosti o těchto pravidlech a standardech, proto se stal pro účel této práce nejdůležitějším.

1.2 Rámcové teorie v dopravě

Dopravní bezpečnost je jednou z oblastí, do které spadají mimo jiné rehabilitační programy. Ty staví na obecných teoriích směřujících k definování bezpečného systému dopravy. Klíčovou rámcovou teorií pro rehabilitační programy se stala výše popsaná vize nula. Dalšími teoriemi, které do této oblasti spadají, mohou být teorie odstrašení či model Diamant.

Teorie odstrašení

Obecná teorie odstrašení (Deterrence Theory) vychází z předpokladu, že trestání má význam preventivní. Trest v určité formě sankce by měl odrazovat jedince od nežádoucího, nebezpečného nebo kriminálního chování, a to za pomoci strachu. Právě strach z následků by měl motivovat k neprovedení takového typu jednání (Onwudiwe, 2005).

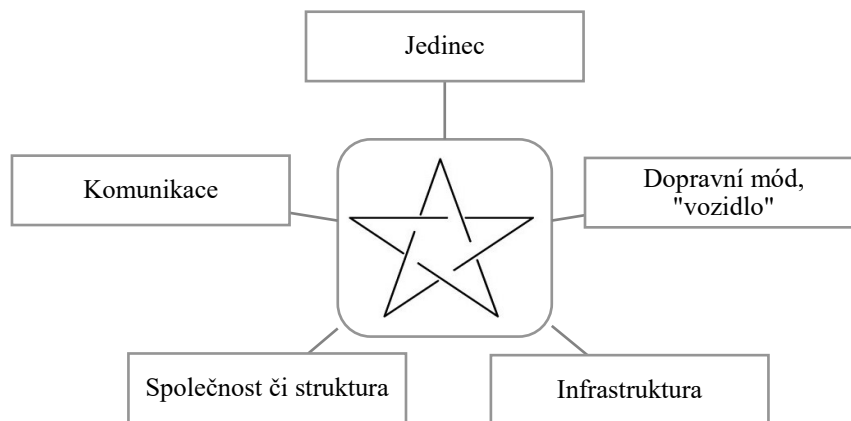
V rámci systému sankcí v dopravě představuje významný krok především zavedení bodového systému. Ten má bezprostřední dopad na počet dopravních nehod a jejich vážných důsledků, současně také umožňuje přesnou a dlouhodobou evidenci přestupků u konkrétních osob, čímž pomáhá vytipovat nespolehlivé a rizikové řidiče. Vedle bodového systému existuje také široký systém dalších sankcí (pokuty, ztráta řidičského oprávnění aj.). Ukazuje se však, že pachatelé přestupků či trestných činů v dopravě vykazují vysokou míru recidivy, samotné sankce tak nemají potenciál plné nápravy rizikového chování (Kurečková a kol., 2021). Podle některých (SUPREME, 2007) je nezbytné tyto sankce doplnit o další cílená opatření, a to především o vhodně zvolené terapeuticko-edukativní programy, je sem tedy možné zařadit i rehabilitační programy pro řidiče.

Rehabilitační programy jsou ve své současné podobě stále spíše na principu trestu, i tak ale mohou vykazovat pozitivní účinek. Nabízí pachateli oporu při hledání a pochopení důvodnosti a okolností porušování zákonem stanovených podmínek silničního provozu, pokouší se klienty motivovat k žádoucímu chování (Kuchta a kol., 2019).

Model Diamant

Teorii snažící se postihnout, vysvětlit a predikovat řidičovo chování je tzv. model Diamant vytvořený Christine Chaloupka-Risserovou a kol. (2005), viz obrázek 1 níže. Tento model je postaven na uvědomění si širšího kontextu dopravy a všech jeho významných činitelů. Upozorňuje na to, že pokud chce dopravní psycholog efektivně zhodnotit míru pravděpodobnosti toho, že se řidič jako účastník silničního provozu bude chovat adekvátně, pak musí brát v potaz několik faktorů. Jedná se o prvky individuální (člověk), komunikační (interakce), strukturální (společnost), infrastruktury a prvky specifické pro dopravní mód (vozidlo).

Obrázek 1: Model Diamant



Zdroj: vlastní zpracování dle Chaloupka-Risserové a kol. (2005)

Rehabilitační programy pro řidiče spadají do modelového prvku „jedinec“, jelikož se zaměřují na řidiče nerespektující pravidla silničního provozu. Současně je možné zaznamenat implementaci do faktoru „společnost“, především z důvodu obecné dimenze působení a možného souladu s cílem naplnění vize nula. Najeeb (2012) v této souvislosti považuje člověka za nejrizikovější faktor při řízení automobilu, jelikož člověk má nedokonalé možnosti a schopnosti v porovnání s technologickými vymoženostmi v automobilovém průmyslu.

2 Příčiny rizikového chování řidičů

Způsobilost řidiče vedoucí k dopravní bezpečnosti může být ovlivněna mnoha různými způsoby, kupříkladu zaměřením na časnou předškolní a školní dopravní výchovu následovanou řidičským výcvikem (Šucha a kol., 2013). Evropská komise v této souvislosti především zdůrazňuje právo každého občana EU individuálně vyžít pozemní komunikace, zároveň ale i povinnost spolupodílet se a přispět svým chováním k bezpečnosti silničního provozu. Bezpečnost silničního provozu je vysokou mírou závislá na pozornosti, ohleduplnosti a vzájemném respektu, současně na dodržování platných silničních pravidel (Úřední věstník Evropské unie, 2013).

Hlavní příčina dopravních nehod je evropskými programy (DRIVE, EUREKA atp.), zaměřujícími se na zlepšení a trvalou udržitelnost dopravy, přisuzována nadměrné a nevhodné rychlosti, konzumaci alkoholu a drog před jízdou, nepoužívání bezpečnostních pásů, nedostatečné ochraně osob ve vozidlech, vysoce rizikovým místům na silnicích a špatné viditelnosti druhých vozidel (Šucha a kol., 2013). Příčinnosti dopravních nehod v ČR můžeme zaznamenat v níže uvedené tabulce 2 sestavené na základě statistik Policie ČR (dále PČR). Za nejčastější příčinu nehodovosti na našem území můžeme za rok 2022 stanovit nevěnování se plně řízení vozidla.

Tabulka 2: Nejčastější příčiny dopravních nehod, ČR, 2022

Pořadí	Nejčastější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	Počet nehod	Počet usmrcených
1.	Řidič se plně nevěnoval řízení vozidel	15 913	58
2.	Nesprávné otáčení nebo couvání	8 916	0
3.	Jiný druh nesprávné jízdy	7 784	13
4.	Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	5 383	41
5.	Nezvládnutí řízení vozidla	5 265	15
6.	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	5 156	0
7.	Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	4 509	0
8.	Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	3 419	78
9.	Nedání přednosti upravené dopravní značkou	3 379	14
10.	Přejetí do protisměru	2 515	67

Zdroj: PČR (2022)

Nečastější příčinou smrtelných nehod ve stejném období (rok 2022) je nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, přejetí do protisměru a nevěnování se plně řízení vozidla. Mezi další časté příčiny smrtelných dopravních nehod, které nejsou uvedeny v tabulce 2, se na základě statistik PČR (2022) řadí nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu (27 usmrcených), nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti (14 usmrcených) a nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu (10 usmrcených).

Pro doplnění příčinnosti dopravních nehod jsou zde uvedena i data (tabulka 3) zvýrazňující nehody zaviněné pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek v České republice za rok 2022, která jsou ve statistikách PČR vedena odděleně. Právě tato příčina nehodovosti se v celosvětovém měřítku staví na poměrně vysokou příčku a můžeme zaznamenat, že ani v České republice nejsou tato čísla zanedbatelná.

Tabulka 3: Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, ČR, 2022

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek	Počet nehod	Počet usmrcených
Alkohol u viníka do 0,24‰	150	2
Alkohol u viníka 0,24 až 0,5‰	331	1
Alkohol u viníka 0,6 až 0,8‰	328	2
Alkohol u viníka 0,8 až 1,0‰	221	1
Alkohol u viníka 1,0 až 1,5‰	690	5
Alkohol u viníka 1,5‰ a více	2 964	28
Alkohol a drogy	70	7
Alkohol celkem	4 754	46
Drogy celkem	277	5

Zdroj: PČR (2022)

Stále však zůstává otázkou, proč se lidé rizikového chování za volantem dopouští. Odpověď v této souvislosti mohou poskytnout teorie vysvětlující jiné nežli chtěné chování, tedy proč se lidé rizikovým způsobem chovají a páchají trestné činy v dopravě. Tyto teorie staví na modelech řídičského chování rozčleňující formy jednání řidiče v souvislosti na jeho povaze. Pro účely této práce byly zvoleny celkem tři teorie, které se na možnou příčinnost takového jednání zaměřují.

Teorie vyhledávání vzrušení (sensation seeking)

Koncepce Marvina Zuckermana (2007) popisuje nezměrnou potřebu člověka vyhledávat nové, intenzivní zážitky. Jednotlivci jsou ochotni podstoupit rizika všeho druhu, ať už fyzická, sociální, finanční nebo právní, aby těchto zážitků dosáhli. Štikar, Hoskovec a Šmolíková (2006) charakteristické rysy takových jedinců spatřují v citlivosti na nudu, tedy v netoleranci vůči monotónním a opakujícím se událostem a lidem, dále v přitažlivosti napětí a strachu a ve ztrátě zábran. Šucha (2013) propojuje vysoké skóre sensation seeking s častějšími dopravními nehodami, dopravními přestupky, řízením v opilosti, rychlou jízdou, neoprávněným předjížděním atp. Rosenbloom (2003) ve své publikaci prokázal významnou interakci mezi sensation seeking a výskytem úmrtnosti v důsledku riskantní jízdy způsobené především vysokou rychlostí. Kolektiv autorů Fernandes, Job a Hagfield (2007) prokázal pozitivní vztah mezi sensation seeking a řízením pod vlivem alkoholu a jiných drog.

Teorie napětí

Jednou z používaných teorií Roberta K. Mertona v kontextu dopravy je teorie napětí (Strain Theory). Hlavní premisou této teorie je, že společnost (v rámci existující společenské struktury) definuje hodnoty a identity jedince, což může ovlivnit míru motivace pro jejich dodržování. Rizikové chování pak nastává ve chvíli, kdy jedinec není schopen či ochoten dosahovat legitimními způsoby daných hodnot (Crossman, 2019). Ve vztahu k tématu této práce může teorie napětí dopomoci k vysvětlení chování těch rizikových řidičů, kteří odmítají společností nastavenou hodnotu dopravní bezpečnosti.

Teorie kompenzace rizika

Teorie zpracovaná Geraldem Wildem vychází z racionální volby účastníků provozu. Dle Wilda (1998) má v sobě jedinec vrozenou stabilní hladinu přijatelného rizika. Při vyšší míře subjektivního rizika se lidé chovají bezpečněji, nižší míra rizika naopak navozuje pocit a možnost chovat se více rizikově. To se může projevovat například v jízdě vyšší rychlostí na rovných, přehledných úsecích.

Výzkumy nahlíží na příčinnosti nežádoucího jednání v dopravě z různých úhlů. Někteří příčinnost přisuzují vzorcům chování spojovaných s překračováním rychlosti, řízením pod vlivem alkoholu atp. (Neyens a Boyle, 2007), jiní se zaměřují na společné

charakteristiky rizikových řidičů. Ty zpravidla popisují osobnostní charakteristiky takových řidičů (Gulliver a Begg, 2007), vliv pohlaví, věku.

2.1 Společné charakteristiky rizikových řidičů

Rizikové chování v dopravě je možné shrnout jako chování nepřiměřené, problémové či nepřizpůsobivé. Vyznačuje se nezodpovědností, vědomým porušováním dopravních předpisů a vědomým omezováním či ohrožováním nejen sebe, nýbrž také ostatních účastníků silničního provozu (Šucha a kol., 2013).

Mladí řidiči

Zvýšené riziko nehod a dopravních problémů je zvláště výrazné u mladých řidičů, především z důvodu nedostatku řidičských zkušeností a dovedností. Mladí řidiči vykazují zvýšenou impulzivitu, tendenci riskovat a soutěžit s ostatními účastníky silničního provozu, přeceňují své schopnosti. Sníženou mají naopak sociální ohleduplnost a schopnost realistického rozpoznání nebezpečí. Řidiči této věkové kategorie často podléhají vlivům alkoholu a drog, kdy k nehodám dochází často v nočních hodinách po návratu z restaurace nebo diskotéky. Dopravní nehody jsou nejčastěji způsobeny nezvládnutím řízení a ztrátou kontroly nad vozidlem (Šucha a kol., 2013). Štikar, Hoskovec a Šmolíková (2005) dodávají, že mladí řidiči často jezdí ve vozidlech špatného technického stavu.

Řidiči staršího věku

Věková hranice určující skupinu řidičů seniorů nelze přesně stanovit, úroveň fyzických i psychických znalostí osob vyššího věku je individuální. Řízení motorového vozidla v sobě zahrnuje komplexní situaci s nároky na vnímání, pozornost, motorické schopnosti aj., kdy riziko pro bezpečnost silničního provozu vzniká s úbytkem výkonnosti jednotlivých funkcí. Řidiči staršího věku vykazují zhoršení pozornosti, orientace v prostoru, prodlužuje se reakční doba, objevuje se častěji únava. Tito řidiči mají sníženou tendenci riskovat a dominovat, naopak se u nich zvyšuje svědomitost, přehnaná opatrnost hraničící s úzkostností a tvrdohlavostí. Dopravní nehody starších řidičů jsou velmi často způsobeny chybou v řízení, například přehlédnutím dopravního značení či špatným odhadem vzdálenosti, nikoli vědomým porušováním dopravních předpisů (Šucha a kol., 2013). Skupina starších řidičů dle Weinanda (1997) nevykazuje

jízdní manévry směřující k agresivní interakci. Spatřována bývá spíše kolísavá rychlost jízdy.

Rizikové chování z hlediska pohlaví

Ženy snáze kombinují emoce s logickým myšlením, kdy právě emoce u nich častěji ovlivňují dopravní chování a reagování. Obvykle řídí zodpovědněji a uvážlivěji, ale ne tak zručně. Pečlivěji studují dopravní předpisy, jsou méně sebevědomé, vykazují nižší motoristickou předvídatost a horší prostorovou orientaci. Styl jízdy je u žen obezřetnější a méně razantní, soupeření na silnicích vnímají jako dětinské riskování. Muži mají lepší abstraktní myšlení a prostorové vnímání, lépe odhadují vzdálenost mezi auty a jejich rychlost, bezpečněji předjíždějí a snadněji parkují (Havlík, 2005). Muži také vnímají automobily jako způsob vyjádření své osobnosti a vykazují větší citovou vazbu na své auto (Huguenin a Rothengatter, 2004). Ženy mají oproti mužům mnohem méně dopravních nehod. Podíl dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR zaviněných muži a ženami za rok 2016 ukazuje, že muži zavinili celkem 76,6 % (52 155) nehod, ženy oproti tomu 23,4 % (15 942) dopravních nehod (Muži a ženy, 2017).

Osobnostní charakteristiky rizikových řidičů

Rizikovní řidiči vykazují nízkou odpovědnost vůči druhým i za vlastní činy, nedostatečně rozvinutou schopnost anticipace, nereálnou sebejistotu, kompenzaci pocitu méněcennosti, snahu o sociální exhibici, mají zvýšenou míru sensation seeking (Stojan, 2008). Možné je zaznamenat bázlivost či naopak bezstarostnost, lehkomyšlnost, hostilní postoje vůči druhým, emocionální labilitu, vyhraněné antisociální postoje, výraznou potřebu se prosazovat, agresivitu (Hanzlíková, 2004; Stránský, 2000).

2.2 Řidiči podle charakteru porušení pravidel

Řidiče můžeme definovat i na základě opakovaného vzorce chování, konkrétně podle charakteru porušení pravidel. V praxi českých řidičů je na základě statistik nejčastější rychlá jízda, dále řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek. Zaznamenat můžeme i agresivní jízdu. Charakter porušení pravidel však může souviset i s opakováním trestné činnosti a následným vybodováním řidičů či mařením úředního rozhodnutí, tedy řízením motorových vozidel i přes soudní zákaz (Kurečková a kol., 2021).

Rychlost

Vysoká nebo nepřiměřená rychlost je jednou z hlavních příčin dopravních nehod, zranění a úmrtí v dopravě (ERSO, 2015). Z určitého pohledu je možné rychlost považovat za základní intervenující faktor ovlivňující další rizikové situace v dopravě, jelikož se uvádí, že čím je rychlost vyšší, tím se snižuje čas na správnou reakci. To zvyšuje riziko vzniku a závažnost nehody. Současně je volba rychlosti výlučně otázkou rozhodnutí řidiče. Proces volby rychlosti je možné rozdělit na několik úrovní, kdy každá úroveň rozhodování působí na konečné rozhodnutí a chování řidiče. Úroveň znalosti vyjadřuje řidičovo uvědomění dovolené a bezpečné rychlosti v daném momentu. Úroveň zkušeností znamená, že řidič musí volbě rychlosti věnovat pozornost či ji volit hodně intuitivně. Úroveň hodnot a postojů značí chtěnost řidiče zvolit bezpečnou rychlost. Metaúroveň je úrovní, kdy řidič musí chápat celospolečenské dopady volby rychlosti. I nepatrné zvýšení rizika nehody při nevhodně individuálně zvolené rychlosti je z pohledu společnosti velmi zásadní (Šucha, 2016).

Řízení pod vlivem alkoholu

Řízení pod vlivem alkoholu je dalším z hlavních rizikových faktorů dopravních nehod. Přibližně 2–3 % všech cest autem připadá na jízdy, kdy byl řidič pod vlivem alkoholu (Šucha a kol., 2017). Alkohol ovlivňuje řidiče na úrovni kognitivních i výkonových schopností, což má dopad na rozhodování a chování řidiče. Reakce řidiče se zpomalují, na což však řidič nemá náhled, proto zde nedochází ke kompenzaci (jako tomu bývá např. u starších řidičů). Obecně platí, že řidiči pod vlivem alkoholu podceňují rizika a své vlastní schopnosti (Evans, 2004). Alkohol rovněž může dle Šuchy (2015) snižovat ochotu dodržovat pravidla silničního provozu a bezpečného řízení, kdy již velmi malé dávky alkoholu mají na organismus člověka euforizační efekt (Podda, 2012). Alkohol například ovlivňuje jazykové schopnosti, prostorové vnímání, koncentraci, reakční čas či funkce exekutivní, především plánování a rozhodování (Šucha, 2016).

Výše zmíněné jsou jedny z hlavních argumentů pro nulovou toleranci alkoholu, která je však v Evropské unii spíše výjimkou. Česká republika má jako jeden z mála států zaveden režim nulové tolerance alkoholu v dopravě, kdy se následná sankce za porušení odvíjí od množství alkoholu v krvi. Zpravidla však platí, že řízení pod vlivem alkoholu do jednoho promile se hodnotí jako přestupek, řízení pod vlivem

alkoholu nad jedno promile se klasifikuje jako trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 trestního zákoníku (PČR, 2022).

Řízení pod vlivem jiných návykových látek

Významné riziko pro dopravní bezpečnost představují i jiné návykové látky. U takových nastává oproti alkoholu odlišná situace, jelikož na návykové látky reaguje každý člověk zcela odlišně, kdy i sama účinná látka se může případ od případu výrazně lišit. Účinky návykových látek jsou málo prozkoumané, navíc zde vyvstává i problematika kombinace různých látek a jejich následný dopad na uživatele (Návykové látky a jejich vliv na bezpečnost silničního provozu, 2018). Omamné a psychotropní látky negativně ovlivňují psychické a psychomotorické schopnosti, v důsledku čehož řidič není schopen reálně a správně vnímat situaci kolem sebe a pohotově na její vývoj reagovat (Blažejovský, 2015).

Nejzávažnějším problémem je v současné době užívání marihuany. Konzumace marihuany zvyšuje riziko dopravní nehody v průměru na dvojnásobek (Návykové látky a jejich vliv na bezpečnost silničního provozu, 2018). Marihuana může způsobit sedaci, únavu nebo euforii, dezorientaci. Může ovlivnit zrakové a sluchové vnímání, zhoršit koordinaci, prodloužit reakční čas, snížit zájem o okolí, případně vyvolat agresi vůči okolí. Pod vlivem marihuany řidič chybně reaguje na chování ostatních řidičů, odchyluje se z přímého směru, mění rychlost jízdy (Švarc, 2014).

Z hlediska četnosti zneužívání návykových látek se na pomyslném druhém místě v ČR nachází stimulanty způsobující rizikovou jízdu bez zábran, neodpovídající vysokou rychlostí. Tyto projevy bývají spojovány s roztěkaností, nervozitou, nekritičností, podrážděností, agresivitou, přeceněním vlastních schopností k jízdě (Švarc, 2014). Způsobilost k řízení mohou ovlivňovat i další návykové látky (opioidy aj.) či běžné léky, které jsou mezi lidmi rozšířené a jejichž užívání stále roste. Rizikem jsou například léky na spaní zvyšující trojnásobně riziko nehody. Sedativa mají výrazný vliv na snížení pozornosti a způsobují útlum až spánek (Vorlová a Mravčík, 2008).

Agresivní řízení

Agresivní řízení je významným fenoménem dnešní doby a má za důsledek řadu řidičských chyb, které mohou vést k nehodám s fatálními následky (Horáková, 2022). Balogun a kol. (2012) definují agresivní řízení jako ovládání auta, při kterém se řidič

chová k druhým řidičům způsobem zvyšujícím riziko vzniku nehody. Shinar (1998) popisuje agresivní řízení v kontextu modelu frustrace jako způsob řízení zapříčiněný především řidičským okolím. Mezi konkrétními projevy tohoto druhu řízení jsou bezohlednost a naštvanost ve vztahu k druhým řidičům formou hostilní agrese (nadávky apod.) či agrese instrumentální (záměrné nebezpečné řízení sloužící k vlastní úspoře času na úkor druhých a riskantní řidičské úkony směrem k ostatním účastníkům provozu). James a Nahl (2000) spatřují pod agresivním řízením takové řízení, které je pod vlivem negativních emocí. To má za následek vnučování preferované míry zisku ostatním účastníkům provozu. Za agresivní ho lze považovat především proto, že předpokládá schopnost ostatních jednat na stejné úrovni riziku, kdy daný jednatel má právo zvyšovat míru nebezpečí pro ostatní.

Ulleberg (2004) ve své publikaci rozlišuje tři hlavní typy agresivního řízení. Prvním z nich je řidičské násilí, druhým řízení s cílem či záměrem zastrašit ostatní účastníky provozu. Třetím typem je řízení vnímané ostatními jako omezující. James a Nahl (2000) taktéž rozdělují agresivní řízení do tří skupin – netrpělivost a nepozornost (jízda na červenou, „lepení“ se na vozidlo před sebou, nečekaná změna pruhů, kličkování, neočekávané zpomalování a brždění...), boj o moc (zablokování jízdního pruhu, gestikulace nebo troubení, „vybrždování“ jako odplata...), bezohlednost a vztek na silniční provoz (pronásledování jiného auta, jízda pod vlivem alkoholu, velmi rychlá jízda, napadení pomocí auta...).

3 Rehabilitační programy pro řidiče

Rehabilitační programy pro řidiče se zaměřují na řidiče s problematickým průběhem praxe, jednající nežádoucím způsobem. Směřují na změnu postojů k dodržování dopravních předpisů a zvyšování sociální odpovědnosti, s cílem snížit recidivu přestupků a trestných činů v dopravě (Bartl a kol., 2002).

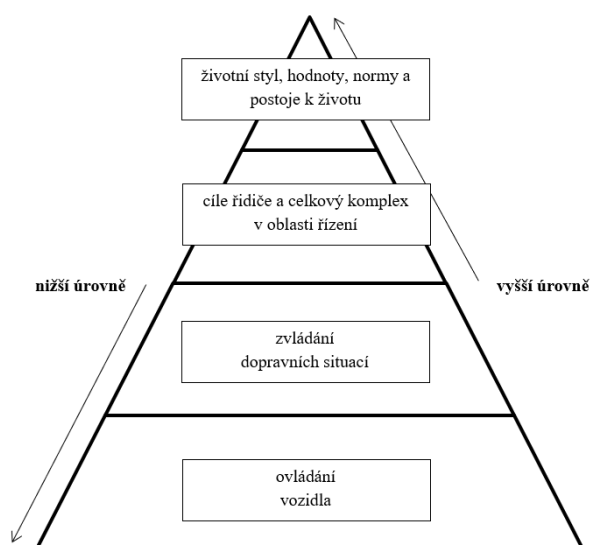
3.1 Teorie Goals for Driver Education (GDE)

Rehabilitační programy pro řidiče staví na teoriích řidičského chování a jednání. V rámci výzkumu i praxe rehabilitačních programů je současně nejvyužívanější teorií hierarchicky popisující řidičské chování Goals for Driver Education (GDE). Tato teorie rozčleňuje řidičskou způsobilost do čtyř úrovní, viz obrázek 2. Interakce mezi řidičem a automobilem, kam lze zahrnout např. rozjezd či řazení převodových stupňů, spadá pod úroveň první, tedy ovládání vozidla. Úroveň druhou představuje zvládání dopravních situací. Ta směřuje k vnímání dopravní situace a rozhodování. Cíle řidiče a celkový kontext v oblasti řízení představuje úroveň třetí. Zvažovány jsou zde základní aspekty (kdo bude řídit, jaká trasa se zvolí, zda bude cesta realizována ve dne či v noci apod.) dávající do souvislosti účel a prostředí cesty. Nejvýše postavená úroveň pojímá životní styl, hodnoty, normy a postoje k životu a předpokládá, že tyto hodnoty ovlivňují přístup k řízení a chování v provozu (Hatakka a kol., 2002; Šucha, 2015).

Jednotlivé úrovně jsou rozděleny na nižší a vyšší. Nižšími jsou rozuměny úrovně zvládání dopravních situací a ovládání vozidla, které jsou nutné, nikoli však postačující pro bezpečné chování na silnicích. Vyššími úrovněmi jsou životní cíle a schopnosti pro život spolu se záměry a sociálním kontextem. Úrovně jsou mezi sebou propojené, vždy je nutné plně ovládnout jednu úroveň, aby mohlo dojít k přechodu na další. Zásadním rozdílem mezi nižšími a vyššími úrovněmi je distinkce mezi schopností a vůlí (Hatakka a kol., 2002).

Systém českého autoškolství rozvíjí nejnižší dvě úrovně relativně ve vysoké míře. Další úrovně řidičské způsobilosti jsou však zpravidla zcela opomíjeny. Z toho důvodu se rehabilitační programy pro řidiče zaměřují na zbývající, vyšší úrovně. Směřují k prosociálním tendencím chování, respektu k ostatním, důležitosti vnitřní motivace, udávají důležitost životního stylu a plánování kontextu cesty. Tím určují zaměření jednotlivých modulů rehabilitačních programů.

Obrázek 2: GDE model



Zdroj: vlastní zpracování podle Šuchy (2015)

3.2 Rehabilitační programy pro řidiče v Evropě

Většina evropských států rehabilitační programy pro řidiče dlouhodobě nabízí, panují však mezi nimi odlišnosti. Ty mohou být spatřovány v cílové skupině, způsobu vedení (edukativní, terapeutické aj.) či formě (individuální, skupinová, kombinace obou forem). Dále se může jednat o diferenciaci v dobrovolnosti programu či povinnosti pro stanovené skupiny do programu vstoupit. Různost může být spatřována také v kritériích pro účast na kurzu, délce a intenzitě kurzu či ve výši možných poplatků. European Transport Safety Council (ETSC, 2023) na svých stránkách rozepisuje působnost rehabilitačních programů v jednotlivých zemích, s deskripcí se je možné setkat i u Šuchy a kol. (2017a).

Prvními evropskými zeměmi zavádějícími rehabilitační programy byly v 60. a 70. letech Německo, Rakousko a Švýcarsko. Německo svým prvním vytvořeným rehabilitačním programem umožňovalo snížit počet trestných bodů v bodovém systému, případně zamezit hrozící ztrátě řidičského oprávnění. Aktuálně tento stát nabízí řadu různých dobrovolných i povinných rehabilitačních programů. Rakousko začalo využívat rehabilitační programy v prostředí vězeňském, současně se zaměřuje na skupinu řidičů chycených pod vlivem alkoholu a mladé řidiče. Švýcarsko taktéž klade důraz na skupinu řidičů s alkoholovými delikty. Nabízí však i rehabilitační programy

pro řidiče na dobrovolné bázi, kdy za aktivní účast takových klientů snižuje míru sankce.

Velká Británie absolvováním programu nabízí navrácení řidičských bonusů u pojišťoven či zkrácení doby sankce, zaměřuje se na řidiče překračující rychlost. Belgie umožňuje alternativu k trestu odnětí svobody pro pachatele trestných činů v dopravě v podobě rehabilitačních programů, zaměřuje se na skupinu řidičů chycených pod vlivem alkoholu, řidiče agresivní, mladé nebo překračující rychlost. Španělsko se od ostatních evropských států odlišuje čistě edukativní podobou programů vedenou formou frontální výuky. Takový charakter intervencí však dle evaluačních studií (Hilterman a Mancho, 2012) nevykazuje pozitivní dopad na recidivu pachatelů.

Na Slovensku jsou povinné rehabilitační programy pro řidiče chycené s hladinou v alkoholu v krvi nad 0,8 promile či pod vlivem drog. Nabízí i fakultativní vstup do programu pro řidiče, kteří chtějí umazat čtyři evidenční body. Švédsko rehabilitační programy zaměřuje na řidiče pod vlivem alkoholu, které spojuje s alkoholovými zámky. Ty zabranují řidiči nastartovat vozidlo v případě, že je pod vlivem alkoholu, a to tak, že řidič musí před nastartováním vozidla provést dechovou zkoušku.

Rehabilitační programy pro řidiče je možné zaznamenat i u dalších evropských zemí, v této práci je uveden pouze zlomek z nabízených programů. Nejpropracovanější a nejkompaktnější systém programu vykazuje Nizozemsko nabízející čtyři druhy rehabilitačních programů pro řidiče, všechny si klienti musí hradit. Dva z těchto programů se zaměřují na skupinu řidičů chycených pod vlivem alkoholu, kdy se zařazení do jednoho či druhého programu odlišuje naměřenou hladinou alkoholu v krvi. Neabsolvování programu pro řidiče následně znamená odebrání řidičského průkazu. Třetí nabízený kurz se zaměřuje na řidiče vykazující agresivní chování za volantem, popřípadě jiné závažné porušení pravidel. Posledním z nabídky je minimálně dvouletý program s alkoholovým zámekem určený pro pachatele vážných přestupků a trestných činů v dopravě způsobených pod vlivem alkoholu nad jedno promile a jedince řídící pod vlivem alkoholu opakovaně (SWOV, 2015).

3.3 Rehabilitační programy pro řidiče v České republice

V posledních několika letech můžeme zaznamenat snahu o ustálení rehabilitačních programů v českém zákoně, které ve své publikaci popisuje Kurečková a kol. (2016) či Zámečník (2018a). *Sledování chování řidičů a možnosti jeho cílené nápravy*

(SLECH) se stal prvním projektem naplňujícím tyto snahy. Projekt probíhal v letech 2005–2009, realizován byl Ministerstvem dopravy České republiky. Výstupem projektu se stala metodika mapující kontext a možnosti ČR z hlediska rehabilitačních programů, základní stavební prvky rehabilitací a klíčové faktory úspěšné práce s řidiči.

Druhým důležitým ukazatelem ve vývoji rehabilitačních programů v ČR se stal projekt *Snižování recidivy u pachatelů trestných činů a přestupků v dopravě* (REPADO) realizovaný v letech 2010 až 2015, financovaný v rámci *Programu bezpečnostního výzkumu Ministerstva vnitra České republiky*. Projekt vyvíjel snahu vytvořit rehabilitační program dlouhodobě snižující recidivu řidičů jednajících nežádoucím způsobem, současně směřoval k vytvoření podkladů umožňujících zařazení programu českého institucionálního a právního systému. Svou působností ovlivnil vývoj rehabilitačních programů na českém území, kdy například v roce 2011 došlo, na základě vzniklé metodiky projektu, k implementaci programu pro řidiče do věznice Pardubice a Odolov.

Od roku 2013 byly zahájeny pilotní běhy rehabilitačních programů pro řidiče v zákazu řízení v důsledku trestných činů, přestupků či vybodování v Centru dopravního výzkumu v Brně. V roce 2014 byly zavedeny rehabilitační programy směřující na řízení pod vlivem alkoholu. Tyto programy se implementovaly celkem ve třinácti okresech pro klienty Probační a mediační služby České republiky, v době působení programů (do roku 2016) se uskutečnilo celkem 45 běhů. Mezi lety 2016 až 2018 probíhal projekt *Inovace rehabilitačních programů pro řidiče zabývající se neurobehaviorální evaluací tréninku empatie*. Program vyžadoval interdisciplinární tým psychologů se zkušenostmi v rehabilitaci řidičů a neurovědci schopných snímat činnost mozku u dvou interagujících jedinců současně, tzv. hyperscanning. To umožnilo neurobehaviorální posouzení sociálně-emočního chování před a po tréninku empatie. Rok 2021 přinesl program pro řidiče zřízený nově vzniklými pracovišti (programovými centry) Probační a mediační služby.

3.4 Vyhodnocení rehabilitačních programů pro řidiče

Rehabilitační programy pro řidiče cílí především na ovlivnění rizikového chování řidičů. Z toho důvodu se evaluace sledující účinnost takových programů zaměřují na míru recidivy, postojovou změnu nebo změnu ve znalostech participantů. Po dobu pěti let bylo ve výzkumu Echterhoffa (1999) sledováno 188 řidičů absolvujících dopravně psychologické poradenství z důvodu nálezů dvou a více promile alkoholu při jízdě.

V průběhu dané doby se do kurzu navrátilo 6,4 % řidičů. Jacobshagen (1998 cit. dle Šuchy a kol., 2013) ve svém výzkumu prokázal poloviční snížení rizika recidivy u řidičů absolvujících program pro řidiče oproti řidičům, kteří se programu nezúčastnili. Výzkum byl proveden na skupině 1 211 řidičů (začátečníků).

Oblast evaluace rehabilitačních programů pro řidiče v sobě zahrnují také čtyři rozsáhlé evropské projekty (ANDREA, BESTPOINT, DRUID, SUPREME), jejichž výsledky byly definovány okolnostmi, za kterých jsou programy nejvíce účinné. Soulad nalézají výsledky výzkumných projektů především v kombinaci edukativní a terapeutické složky a v modulovém sestavení programu. Modulový charakter představuje systém na sebe navazujících témat směřujících k jednotlivým aspektům rizikového chování v dopravě, která by se v programu měla stát předmětem diskusí a reflexí.

Projekt ANDREA

Projekt doporučuje uskutečnění 3–10 sezení během 3–10 týdnů, převládat by měla individuální práce s klientem, popřípadě práce v malých skupinkách (okolo deseti klientů) zaměřující se na sebereflexi, psychoterapeutické elementy a diskusi, edukativní charakter sezení by měl být upozaděn. Intervence programu by měla být fixně daná, vždy by měla mít stejný průběh. Separovat by se v programu měli mladí řidiči od zkušených a skupiny řidičů chycených za alkohol od řidičů zařazených za jiné delikty. Program by měl především navazovat na rámec GDE. Kvalitu programu by měl zajišťovat stát na základě kurikula. Definována by měla být vzdělanostní kritéria lektorů, evaluace by se měly provádět kontinuálně (Bartl a kol., 2002).

Projekt BESTPOINT

V obecné rovině tento projekt s předešlým (ANDREA) koreluje především v doporučení psychologického působení oproti edukaci a doporučení na směřování programu ke změně postojů a chování více než na znalosti pravidel a schopnosti ovládat automobil, tedy na bázi GDE modelu. Projekt nedoporučuje fixní přístup programu, upřednostňuje přístup orientovaný na klienty. Doporučená délka programu je 3–6 sezení po 2–3 hodinách dle míry problému v chování způsobujícího rizikové řízení (Klipp a kol., 2013).

Projekt DRUID

Evropská evaluace hodnotila a porovnávala 90 různých typů programů pro řidiče. Výsledky průzkumu ukázaly, že upřednostňována se, napříč jednotlivými státy, stává skupinová forma programu. Do jedné skupiny bývá zařazeno 6–20 jedinců, preferováno bývá homogenní složení. Časové rozmezí programů se velmi různí, jedná se o rozmezí mezi 10 až 40 hodinami v rámci několika týdnů, se stejným lektorem (nejfrekventovaněji proškoleným psychologem) a složením skupiny pro umocnění skupinové dynamiky. Mezi jednotlivými lekcemi jsou často zadávány úkoly, přípravy na další lekce. Projekt na základě výsledků mapování jednotlivých programů doporučuje umožnit klientům mluvit o svých názorech, pocitech již od počátku kurzu, lektor by měl spíše zastávat roli moderátora a facilitátora skupiny. Jednotlivé moduly by měly směřovat na představení typů rizikového chování, vše by mělo směřovat k uvědomění si následků rizikového chování jedinců. Závěrem kurzu by si klienti měli stanovit osobní strategii změny, která definuje konkrétní kroky vedoucí k zamezení opakování nežádoucího jednání v dopravě (Klipp, 2009). Evaluace prokázala snížení recidivy v závislosti na zvoleném typu programu, konkrétně mezi 15 % a 71 %, kdy nejvyšší míry efektivity dosáhly programy terapeuticky zaměřené v kombinaci s odebráním řidičského oprávnění nebo s alkoholovým zámekem (Kurečková a kol., 2021).

Projekt SUPREME

Projekt dává stěžejní důraz na analýzu deliktu a s ním souvisejícího problematického chování a jeho příčin. Spolu s tím stanovuje, že výsledná podoba programu by měla být uzpůsobena řidičům individuálních problémů, program by tedy měl být flexibilní. Projektem je také vyzdvihována důležitost zařazení programu do života jedince co nejdříve, než se nežádoucí chování stane integrální součástí životního stylu. Opomíjena by neměla být kvalifikace lektorů (SUPREME, 2007).

Ústřední program této programové práce, tedy program pro řidiče realizovaný programovým centrem, byl vyvinut na základě výše zmíněných projektů a staví na jejich doporučení, kupříkladu v podobě modulové či preferované skupinové formě.

4 Program pro řidiče realizovaný programovým centrem

Stěžejním pro tuto práci je resocializační program pro řidiče realizovaný programovým centrem zaměřující se na ty pachatele trestných činů v dopravě, kteří jsou současně klienty Probační a mediační služby (dále Služba či zkratka PMS). Služba je zastřešujícím orgánem programu pro řidiče.

Služba v roce 2021 v rámci projektu *Zpátky do života* zřídila nový typ pracoviště, programové centrum. Projekt byl financován norskými fondy a navazoval na záměry *Koncepce rozvoje probace a mediace do konce roku 2025* (2017), který jako jeden z cílů stanovuje odklon pachatelů od kriminální kariéry a jejich integraci do života společnosti. Na začátku projektu vznikla celkem čtyři programová centra, konkrétně na území Jihočeského, Západočeského, Severočeského a Severomoravského soudního kraje. Od počátku roku 2022 přibylo páté programové centrum na území Prahy. V rámci projektu byla programová centra provozována po dobu dvou let, tj. do roku 2022 (s výjimkou programového centra na území Prahy, které bylo zřízeno v roce 2022 a stále je pod projektem zařazeno). Od počátku roku 2023 jsou čtyři původně vzniklá programová centra součástí Probační a mediační služby.

Činností programových center je realizace rehabilitačních programů, kdy jsou v současnosti nabízeny čtyři programy – *program pro řidiče*, *Punkt Rodina*, *Vnímám i Tebe* a *Restart*. Kromě realizace programů programová centra také podporují standardní činnosti probačních úředníků (vedoucích případů), a to především v rámci činností dohledových a činností směřujících k řešení konfliktu. Vedoucí programového centra podle informací ze středisek plánuje jednotlivé běhy poskytovaných programů a určuje lektory pro jejich vedení. Dále jedná ve spolupráci s krajským vedoucím (koordinátorem spolupráce programového centra a příslušných středisek soudního kraje) a vedoucím střediska za PMS. Komunikuje také s orgány činnými v trestním řízení na úrovni soudního kraje, orgány místní samosprávy, státní správy a dalšími dotčenými subjekty v agendě programového centra. Lektor programového centra následně spolupracuje s vedoucím případů na zařazování klientů do jednotlivých programů a průběžně je informuje o průběhu programu, spolupracuje s externími organizacemi, místně příslušnými poskytovateli sociálních služeb, orgány činnými v trestním řízení, neziskovými organizacemi apod.

Výkon činnosti programových center je realizován na střediscích Probační a mediační služby. V každém soudním kraji je stanoveno klíčové středisko, které k sobě

zapojuje další střediska. Současně je zapojeno 32 středisek. Jedná se o osm středisek pro Jihočeský soudní kraj, pět středisek pro Západočeský soudní kraj, šest středisek pro Severočeský soudní kraj a osm středisek pro Severomoravský soudní kraj. Na území Prahy je zapojeno středisek pět.

Probační a mediační služba

Probační a mediační služba je institucí státní, spadající pod díkci Ministerstva spravedlnosti. Je nástrojem konceptu restorativní justice a působí v širokém rámci celého trestního řízení, svou působnost má definovanou zákonem o Probační a mediační službě. Důraz klade na zájmy poškozených, ochranu komunity a prevenci kriminality. Již z názvu instituce je patrné, že svůj hlavní okruh činnosti směřuje k mediaci a probaci. Mediaci představuje odborné postupy pracovníků PMS realizované v přípravné fázi trestního řízení cílené na urovnání konfliktního stavu mezi obětí a pachatelem, přípravu podkladů pro rozhodnutí státního zástupce či soudce atp. Probační činnost následně směřuje do řízení vykonávacího, kdy je organizován a vykonáván dohled nad podezřelým nebo obviněným, obžalovaným nebo odsouzeným formou pravidelného osobního kontaktu (Průvodce restorativními programy, 2021; Štern, Ouředníčková, Doubravová, 2010).

Probační dohled je dle Šterna, Ouředníčkové a Doubravové (2010) opatřením ukládaným soudcem nebo státním zástupcem sloužícím ke kontrole chování odsouzeného po stanovenou dobu. Současně je dohlíženo na plnění zákonem daných povinností, vedení řádného života a napomáhání ke změně chování, jež vedlo ke spáchání deliktu. Dohled je vykonáván probačním úředníkem daného obvodu nebo okresu, ve kterém se dlouhodobě zdržuje odsouzený. Pokud soud uloží opatření spojená s dohledem, pak je vypracován plán probačního dohledu (Ščerba, 2011).

Služba spolupracuje s programovým centrem velmi úzce. Svou činnost počíná před zahájením běhu programu, kdy může lektorům předat informace o vhodných klientech k zapojení do programu, popřípadě dává lektorům informace o soudně uloženém programu. V průběhu programu jsou probační úředníci o klientech informováni (z hlediska docházky, předány mohou být i informace o aktivitě klienta v programu). Na konci běhu je vedoucímu případu poskytnuta komplexní zpráva o účasti klienta v programu. Tato zpráva postihuje jednak celkový počet absolvovaných

hodin, aktivitu klienta, informace o progresu na straně klienta a možná doporučení dalšího postupu při práci s klientem (Řezáč a kol., 2015).

4.1 Cílová skupina a legislativní rámec zařazení vybraného programu

Program pro řidiče realizovaný programovým centrem je určen především pro dospělé pachatele, kteří spáchali trestný čin v dopravě. Tito pachatelé mohou být do programu zařazení v rámci rozhodnutí soudu či státního zastupitelství, popř. v rámci dobrovolného souhlasu klienta se zařazením do programu. Soud či státní zástupce mohou rozhodnout o zařazení pachatele do programu ve fázi přípravného i vykonávacího řízení. Nejčastějším typem rozhodnutí o absolvování programu je uložení přiměřené povinnosti (dle trestního zákoníku), která může být klientovi uložena k podmíněnému upuštění od potrestání s dohledem, podmíněnému odsouzení, podmíněnému odsouzení s dohledem, podmíněnému propuštění, podmíněnému odložení podání návrhu na potrestání, podmíněnému zastavení trestního stíhání aj.

V rámci přípravného řízení může být zpracována zpráva pro účely rozhodnutí, do které pracovník může zpracovat doporučení pro rozhodnutí orgánů činných v trestním řízení, je tedy umožněno předjednání dané přiměřené povinnosti (uložení rehabilitačních programů) ze strany probačních pracovníků. Na základě dobrovolného souhlasu lze klienta do programu zařadit pouze v případech, kdy je nad ním z rozhodnutí soudu nebo státního zástupce vykonáván dohled probačního úředníka. Toto rozhodnutí se odkazuje především na vymezený okruh činností Služby spolu s oprávněním zabezpečovat a poskytovat probační a resocializační programy danými zákonem o Probační a mediační službě. Souhlasné stanovisko klienta o dobrovolném vstupu do programu je součástí probačního plánu dohledu sjednaného mezi klientem a vedoucím případu.

V případech, kde s klientem není uzavřen probační plán dohledu, a soudem ani státním zástupcem není absolvování programu uloženo jako přiměřená povinnost, nelze klienta do programu zařadit. Právě v tomto bodě nastává jedna ze zásadních změn, která nastala počátkem ledna letošního roku, tedy roku 2023. V původním znění a praxi bylo možné klienta do programu zařadit v jakékoli fázi trestního řízení. Nebyla tedy stanovena povinnost uzavření probačního plánu dohledu při dobrovolném vstupu klienta do programu.

Nevhodné se jeví zařazování klientů s projevy akutního psychiatrického onemocnění, s diagnostikovanou duševní poruchou – disociální/antisociální porucha osobnosti (případně označeno jako psychopatická struktura osobnosti), parafílie, psychotická porucha (např. schizofrenie), mentální retardace či výrazně subnormní intelekt, autismus, akutní deprese apod. Další kontraindikací pro vstup do programu jsou klienti aktivně nadužívající omamné a psychotropní látky, klienti agresivní, destruktivní a příliš manipulující klienti nebo významně introvertně ladění klienti. Mezi kontraindikace tzv. měkkého charakteru je možné zařadit nedostatečnou motivaci klienta pro zapojení do programu, úplnou absenci náhledu na spáchaný trestný čin, popřípadě další okolnosti dle uvážení vedoucího případu a lektora.

4.2 Forma a základní tematická východiska vybraného programu

Program zřízený programovým centrem může mít podobu skupinovou i individuální. O tom, jaká forma je pro klienta vhodná, rozhoduje lektor ve spolupráci s vedoucím případu. Při zvažování formy, do které bude klient zařazen, je klíčovou časová i prostorová dostupnost programu pro klienta, vhodnost zařazení klienta s ohledem na složení skupiny či individuální překážky bránící zařazení do skupiny (ze strany klienta nebo programového centra). Formu programu je možné měnit i v průběhu realizace programu, dle individuální dohody a na základě relevantních důvodů a ve výjimečných případech, které opět posuzuje lektor s vedoucím případu.

Programy pro řidiče jsou však primárně plánovány jako skupinové. Základní myšlenka skupinové formy programů spočívá v umocnění klientovy autonomie a zdrojů psychosociálního zrání pomocí interakcí s druhými lidmi. Skupina představuje prostředí umožňující prožívání individuality a její změnu prostřednictvím zážitků, reflexí a změn. Skupina je tak prostředkem změny, kdy je jejím primárním mechanismem interakce mezi jejími členy (Praško a kol., 2019). Skupiny programu pro řidiče bývají uspořádány heterogenně. To umožňuje zpětnou vazbu ze strany účastníků, kteří se konkrétního typu činu nedopustili, současně se pokryje širší škála témat (Kurečková a kol., 2021). Minimálním počtem pro skupinu jsou 4 účastníci, maximálním počtem je účastníků 12. Vedení skupiny je zajišťováno 2 lektory. V rámci programu je plánováno 10 lekcí, kdy každá nese jiné téma (témata budou představena níže v textu). Každá lekce sestává ze dvou bloků po 45 minutách. Celková délka trvání kurzu by měla být minimálně 5 týdnů, jelikož je doporučeno setkání 1x týdně. Jsou však možné výjimky, kdy

minimální možný odstup jsou 3 či 4 dny, naopak maximální doporučený odstup mezi lekci činí 14 dní.

Program je řešen jako modulový. Volba modulů, jejich pořadí i míra důrazu na každé ze zvolených témat je plně v kompetenci realizačního týmu. Vychází ze zhodnocení potřeb a specifík konkrétní skupiny. V závislosti na dění ve skupině může být modul kratší (pouze jedna lekce) či naopak delší (pokrývající více lekcí). Reálná časová náročnost modulu vychází především z aktuální skupinové dynamiky. V případě nemožnosti realizovat program skupinovou formou je práce ve skupině nahrazena individuálními lekci.

V rámci individuální práce s klientem jsou lekce rozvrženy stejně jako skupinové. Protože není možné využívat skupinové dynamiky, je nahrazena dialogickým vztahem mezi lektorem a klientem. Přínosem je větší prostor pro intenzivnější zaměření na specifické potřeby klienta a možnost jednotlivé lekce a cvičení modifikovat na základě toho, co je v daném tématu pro něj důležité.

Úvodem by mělo proběhnout vždy předběžné setkání, individuální konzultace s každým z účastníků s cílem stručného seznámení s obsahem programu, kontraktace a dalších nezbytných formálních kroků. Následné první skupinové setkání (modul 1) směřuje na představení účastníků a lektorů, seznámení s průběhem programu, vytvoření bezpečného prostředí pro další otevřenou spolupráci. Následující moduly závisí na volbě lektora s ohledem na potřeby skupiny. Dostupné moduly spolu s tematikou jsou rozděleny ve zbytku kapitoly. Stručně představeny a interpretovány budou na základě interního metodického manuálu pro řidiče (2021).

Modul 2 – Já jako řidič – rekapitulace deliktu

Druhý modul programu pro řidiče mapuje delikty jednotlivých účastníků skupiny, které zapříčinily vstup do programu. Zjišťována bývá i sebereflexe klientů ve vztahu k vlastním pochybením. Užívanou technikou tohoto modulu je *Já jako řidič očima svých blízkých*, která se zadává v prvním (úvodním) sezení. Klienti v rámci techniky mapují názory okolí na jejich řízení, co oceňují, a co naopak vytýkají. Následná diskuse v rámci skupiny se zaměřuje na rozdíly mezi svým sebehodnocením (jako řidičů) a názorem druhých.

Modul 3 – Alkohol

Tento modul programu pro řidiče vysvětluje účastníkům účinky alkoholu na lidský organismus spolu s mechanismy vstřebávání alkoholu do krve i mechanismy odbourávání alkoholu z těla. Seznamuje s metodami výpočtu hladiny alkoholu v krvi, v rámci čehož je klient seznámen s obsahem gramů alkoholu u jednotlivých nápojů v obvyklém množství, seznámen je i s postupem výpočtu a modelovými příklady, které se v této lekci provádí. Součástí lekce mohou být i statistická sdělení o užívání alkoholu za volantem a jeho následky či tematika mýtů a faktů o střízlivění uvádějící účinky různých koncentrací alkoholu na lidský organismus, jejich vliv na brzdnu dráhu apod.

Modul 4 – Ostatní návykové látky

Práce s klienty je v tomto modulu zaměřena na vysvětlení účinku dopadu užívání návykových látek na způsobilost k řízení, upozornění na rizika návykových látek ve vztahu k trestní odpovědnosti (např. dlouhodobá detekovatelnost některých návykových látek, a tím zvýšené riziko přistižení policií), varování před dalšími riziky a dopady drog. Vhodné je otevření diskuse na téma užívání návykových látek klienty, zda mají nějaké zkušenosti či zda někdy řídili pod vlivem návykové látky.

Modul 5 – Rychlost

Malé překročení rychlostních limitů může mít zásadní dopad na bezpečnost dopravy. Tendence podněcující k rychlé jízdě jsou jednou z nejobtížněji elimitovatelných projevů rizikového chování. Některé zahraniční země (např. Belgie) pořádají speciální kurzy výhradně pro řidiče překračující povolenou rychlost, zaměřeny jsou především na edukaci. Program pro řidiče svůj pátý modul pojímá obdobně, jelikož se zaměřuje především na zvýšení povědomí o hrozících následcích překračování povolené rychlosti. Hledá zdroje osobní motivace k omezení tohoto rizikového chování, otevírá diskusi zaměřenou na porušování povolené rychlosti. Účastníci popisují, jak často, jak výrazně a za jakých okolností povolenou rychlost překračují, následně zhodnocují příčinu rychlé jízdy. Ze strany lektorů bývá následně zhodnoceno riziko nehody u rychlé jízdy, výpočet brzdné dráhy či zhodnocení šance na přežití chodce při nárazu v různých rychlostech.

Modul 6 – Agresivita – zvládání vzteku, emoce za volantem

Podmínky programu pro řidiče nenabízejí dostatek prostoru pro hlubší práci s klienty se sklony k násilí, jedná se spíše o nástroj zajišťující rychlou vstupní intervenci a propojení tematiky agresivního chování a jednání s dopravou. Modul užívá komplexnějších technik či alternativní cestu v podobě diskuse zaměřující se na individuální zdroje každého klienta. Užívanou technikou bývá kupříkladu *žebříček vzteku*, ve kterém si klienti zaznamenávají stupně vzteku dle intenzity, doplňují fyzické projevy či myšlenky objevující se v daném stupni. Klienti současně určují hranici, za níž není možné dobře kontrolovat své reakce a jak na sobě jedinci poznají, že se tato reakce blíží.

Klíčovým východiskem šestého modulu je rozlišování mezi vztekem jako emocí a násilím jako činem. Vztek jako emoce je normální a akceptovatelný, emoce však musí být ventilována přiměřeným způsobem, kdy nesmí vyústit v násilné chování. Cílem modulu je tedy přijetí vlastního vzteku a lepší rozpoznání jeho fungování. Dále přijetí odpovědnosti za svůj vztek, své emoce, myšlenkové pochody, chování. V neposlední řadě je cílem zastavit jednání, které způsobuje.

Modul 7 – Distrakce za volantem a únava

Cílem tohoto modulu pro řidiče je seznámit klienty s významem a riziky rušivých faktorů při řízení. Stručně vysvětlit problematiku únavy za volantem, upozornit klienty na rizika únavy a ospalosti při řízení a na možnosti prevence takového stavu. Užívané je individuální zpracování tematiky, kdy účastníci skupiny sepíší všechny činnosti nesouvisející s řízením, které za volantem realizovali. Zjištění dále prezentují a přiřazují jim na stupnici 0–5 odhad nebezpečnosti.

Modul 8 – Následky rizikového chování v dopravě

Důležitost osmého modulu programu tkví v uvědomění si následků vlastního rizikového chování, a to ve dvou rovinách. První rovinou je sankce za přestupky či trestné činy a jejich dopady na život klientů. Rovinou druhou jsou reálné vážné následky rizikového chování a jejich dopady na životy všech účastníků a jejich blízkých. Užívaným se stává volný brainstorming účastníků zaměřený na následky rizikového chování za volantem, kdy je jeho klíčovým výstupem rozdělení následků na formální (pokuta, odebrání řidičského oprávnění) a zcela konkrétní (zranění, smrt, rozpad rodiny). Jedná se tedy

o zdůraznění, že některé následky jde ještě vrátit nebo napravit, jiné vrátit nejdou a provází jedince celý život.

Technikou navazující bývá dopis oběti nebo síť vztahů, případně jiná vhodná technika posilující uvědomění si možných důsledků rizikového chování. Technika *síť vztahů* klienty vyzývá k tomu, aby do středu čistého archu papíru vyznačili sebe. Jejich následným úkolem je si představit, že při dopravní nehodě, kterou zaviní některým ze svého typického rizikového chování, přijdou o život. Na základě toho si promyslí, které osoby z jejich okolí by tato událost zasáhla, a následně vyznačí na papír všechny tyto osoby (jmenovitě, každou zvlášť). Následně si promyslí, jaký konkrétní dopad by tato fatální situace měla na každou z uvedených osob. Opět následuje sdílení s klienty a skupinová diskuse nad tématem. Shrnutím lekce je sdělení, že i když jsme v autě sami a jedinými poškozenými v případě nehody bychom byli my sami, stále to znamená velký zásah do životů mnoha jiných lidí.

Modul 9 – Pravidla a jejich ne/dodržování

Devátý modul programu slouží k zrekapitulování nejdůležitějších pravidel silničního provozu, posílení sebereflexe účastníků ve vztahu k pravidlům a analyzování klíčových faktorů utvářejících vztah k pravidlům. Ideální je dovést řidiče k uvědomění, že pravidla mají svůj smysl, i když oni sami ho momentálně nevidí. Za porušení pravidel může následovat postih vyplývající ze zákona, ale hlavně může dojít k nehodě. Významnou roli v této souvislosti může sehrát zpětná vazba ze strany ostatních účastníků skupiny, jelikož je typickým jevem, že někteří klienti lpí na dodržování určitých pravidel, zatímco jiní klienti daná pravidla běžně porušují. Konfrontace, ideálně podložené argumenty pro dodržování určitých pravidel, mohou zásadně ovlivnit postoje klientů. Další rovinou je hlubší analýza osobního vztahu k pravidlům obecně. Otázka porušování pravidel a zisků i sankcí z toho plynoucích je jedním z důležitých témat zasahujících situační rozhodnutí i širší životní kontext a životní styl.

Modul 10 – Životní styl – Jak žiju, tak řídím?

Cílem je ukázat klientům, že chování za volantem není izolovaným projevem, nýbrž je provázáno s řadou dalších oblastí lidského života. V této fázi programu pro řidiče je klient seznámen s GDE modelem, následuje diskuse zaměřená na propojení života účastníků a řídičské charakteristiky, které se projevují v návaznosti na životní styl. Tedy

to, jaké jsou mezi těmito charakteristikami souvislosti. Řada problematických aspektů řídičského chování je propojena s problémy v individuálním životním stylu, kdy je pro dosažení změny v chování za volantem potřeba dosáhnout i změn v některých oblastech života.

Modul 11 – Maření výkonu úředního rozhodnutí

Toto téma může být zařazeno jako samostatný modul, může být i jedním z dílčích témat řešených například v modulu *Pravidla a jejich ne/dodržování*. Cílem je omezení recidivy u klientů odsouzených za maření úředního rozhodnutí, formulace strategie alternativních dopravních módů a zlepšení reflexe nevhodnosti porušování zákazu. Úvodem lekce může být dotázání směřované na to, zdali někdo sedl za volant i bez řídičského oprávnění. Klienti odsouzení přímo za maření úředního rozhodnutí mohou zrekapitulovat, kolikrát jeli bez řídičského oprávnění a jaké následky to pro ně mělo. Dalším krokem by mělo být hledání řešení situace, tedy hledání zdrojů motivace pro změnu a hledání alternativních dopravních módů na přechodnou dobu do znovuzískání řídičského oprávnění (případně i natrvalo).

Modul 12 – Závěr – osobní strategie změny

Závěrečný modul programu směřuje k vypracování jednotlivých kroků vedoucích k zamezení nežádoucího chování v silničním provozu do budoucna. Nepřímá práce na vytvoření osobní strategie začíná již při prvních lekcích, prochází celým kurzem a všemi tématy. Závěrem programu si klienti osobní cíl či cíle definují. Formulace osobní strategie může být pojata jednoduchým způsobem nebo na základě stanovených technik. Jednoduchá formulace strategie zodpovídá otázky týkající se toho, co je třeba na řízení změnit, jak se změna konkrétně projeví na chování za volantem v různých situacích, co je ke změně potřeba, jaké mohou být kritické momenty při realizaci změny a tak dále (viz příloha 2).

4.3 Program pro řidiče v Severočeském soudním kraji

Závěrečná subkapitola teoretické části této práce cílí na statistické zmapování dosavadního průběhu programu pro řidiče, konkrétně v Severočeském soudním kraji. Severočeský soudní kraj je stěžejním pro tuto diplomovou práci, protože právě na něj si klade v empirické části své zaměření. Pro porovnání však budou uvedeny i některá

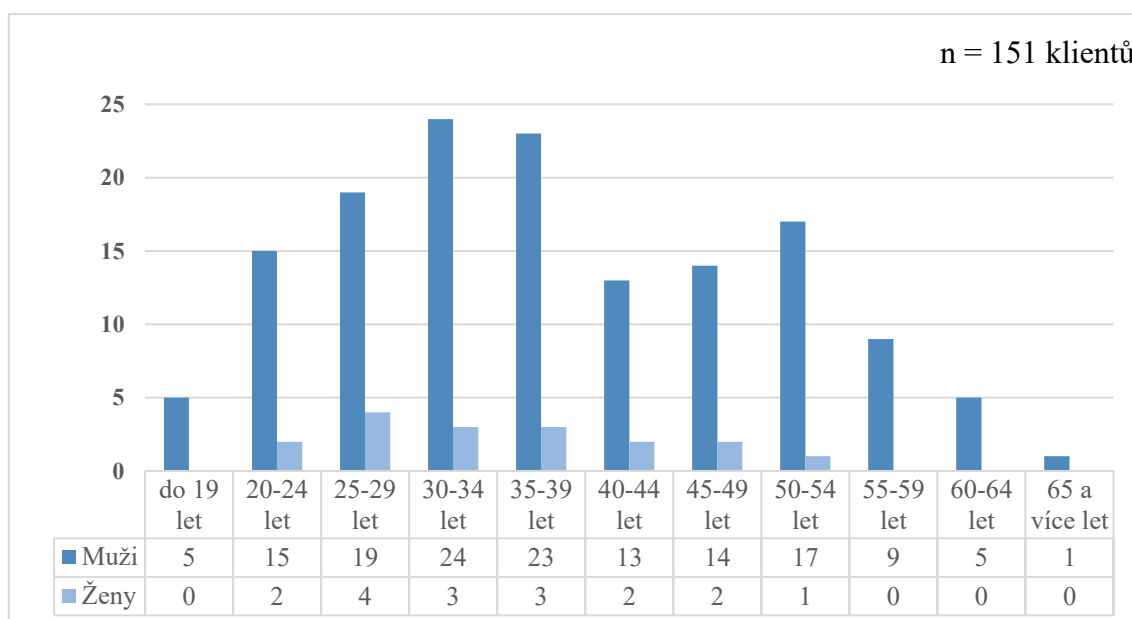
čísla za působení programu ve všech soudních krajích, kde programové centrum působí. Data jsou uvedena za období od ledna roku 2021 do prosince roku 2022 a vychází z interních materiálů programového centra (např. rozsudky, trestní příkazy či usnesení, evidence klientů).

Programové centrum pro Severočeský soudní kraj sídlí na středisku Probační a mediační služby v Mostě. Programy dále realizuje ve střediscích Probační a mediační služby v Chomutově, Teplicích, Ústí nad Labem, Děčíně a Litoměřicích. Litoměřice se přidaly až během realizace projektu, jelikož v původním plánu spolupráce nebyly. Na základě zjištěných dat se spolupráce osvědčila.

Specifika populace osob, které absolvovaly program

Celkový počet klientů programu pro řidiče je v Severočeském soudním kraji 151 (za celé programové centrum se jednalo o 322 klientů). Program ve svém druhém roce působení zaznamenal, oproti roku prvnímu, relativně vysoký nárůst. V roce 2021 prošlo programem pro řidiče v Severočeském soudním kraji 29 klientů (za celé programové centrum to bylo 96 klientů), v roce 2022 to bylo 122 klientů (ve všech soudních krajích se jednalo o 170 klientů). Demografické údaje o klientech programu budou uvedeny nezávisle na tom, kolik jedinců program úspěšně dokončilo či nikoliv. Klienti se liší svým věkem, pohlavím, vstupem do programu či trestným činem, který spáchali. Právě tato data mohou být zajímavým ukazatelem pro chod programu.

Graf 1: Věkové rozložení klientů spolu s podílem mužů a žen



Věkové rozložení klientů programu pro řidiče v době podpisu kontraktu je různorodé. Můžeme si povšimnout, že do programu jsou zařazováni klienti téměř všech věkových kategorií. Největší frekvence zařazení do programu je zaznamenána u klientů ve věku od 30 do 34 let. Menší počet klientů je ve věku od 20 do 29 let a ve věku od 50 do 54 let. Rozdíly počtu klientů mezi těmito cílovými skupinami však nejsou markantní. Naopak nejnižší počet klientů je zaznamenán ve věku do 19 let, následně ve věku od 60 let více. Nejstarším účastníkem programu se stal muž ve věku 71 let. Z grafu je možné zaznamenat i nerovnoměrnost v podílu mužů a žen. Ve sledovaném období prošlo programy celkem 136 mužů (za celé programové centrum se jednalo o 239 mužů) a pouze 15 žen (za celé programové centrum se jednalo o 27 žen). Vysvětlení k tomu můžeme najít v předešlých kapitolách této práce, kdy z výzkumů vyplývá, že ženy mají obecně nižší počet dopravních nehod nežli muži, dochází u nich tedy méně často k odebrání řidičského průkazu a možnosti zařazení do programu.

Z hlediska obligatorního či fakultativního zařazení klientů do programu pro řidiče je možné konstatovat, že větší míru vykazuje obligatorní uložení dané povinnosti soudem. Soud uložil povinnost absolvovat program pro řidiče v Severočeském soudním kraji celkem ve 117 případech (za celé programové centrum se jednalo o 250 klientů). Fakultativně do programu vstoupilo 34 klientů (za celé programové centrum se jednalo o 94 klientů) Služby.

Nejčastěji bývá program pro řidiče uložen, popř. do něj klienti nejčastěji vstupují na dobrovolné bázi v rámci trestu podmíněného odsouzení, podmíněného odsouzení s dohledem či trestu obecně prospěšných prací. Lze tedy konstatovat (i na základě uvedených dat v tabulce 4), že klienti do programu pro řidiče častěji vstupují v rámci výkonu trestu, nikoli během přípravného řízení. Nejčastějším trestným činem, který klienti vybraného programu spáchali, je ohrožení pod vlivem návykové látky (alkohol). Dále se jedná o maření úředního rozhodnutí spočívající v zákazu řízení motorových vozidel či ohrožení pod vlivem návykové látky (jiné omamné či psychotropní látky). V menší míře (v rádech jednotlivců) se u klientů můžeme setkat s trestným činem ublížení na zdraví (úmyslné či z nedbalosti), násilí proti úřední osobě, výtržnictví, nedovolená výroba či jiné nakládání s omamnými a psychotropními látkami aj.

Tabulka 4: Tresty, při kterých klienti do programu pro řidiče vstupují

Trest	Počet klientů	Z nich úspěšně dokončilo program	Z nich nedokončilo program
Podmíněné odsouzení s dohledem	39	28	11
Podmíněné odsouzení	87	74	13
Obecně prospěšné práce	14	12	2
Podmíněné propuštění s dohledem	5	3	2
Podmíněné zastavení trestního stíhání	1	1	0
Trest domácího vězení	2	2	0
Podmíněné odložení návrhu na potrestání	1	1	0
Podmíněné upuštění od potrestání	1	1	0
Ostatní	1	1	0
Celkem	151	123	28
n klientů	151		151

Podíl jednotlivých forem setkávání (skupinová/individuální) programu pro řidiče

Rehabilitační programy pro řidiče jsou primárně plánovány jako skupinové, kdy důvody přínosu skupinového setkávání byly uvedeny v teoretické části práce. V některých případech jsou však individuální setkání užívána. Individuálními jsou v tomto smyslu myšleny ty programy, které mají takovouto formu již od začátku. Nezahrnují tedy klienty, kteří se individuálního setkání mohli zúčastnit jako náhrady za lekci skupinovou.

Programové centrum pro Severočeský soudní kraj realizovalo ve zkoumaném období celkem 18 skupin, které tvořilo celkem 123 účastníků. Individuální formy setkání bylo použito u 28 klientů (viz tabulka 5). V případě, že klient zařazený do skupinového běhu programu má absenci na některé z lekcí (z jakéhokoli důvodu), může mu být lekce nahrazena individuálně. Proto někteří klienti mohou mít zkušenost s individuální formou programu i přes jejich primární zařazení do skupinového běhu.

Tabulka 5: Skupinová a individuální sezení, zařazení do programu

Středisko	Skupinové sezení		Individuální sezení	Zařazení do programu	
	Počet realizovaných skupin	Celkový počet účastníků	Počet účastníků	Obligatoční	Fakultativní
Most	0	0	7	3	4
Chomutov	3	21	1	1	21
Teplice	2	11	0	4	7
Ústí nad Labem	12	88	9	93	4
Děčín	0	0	0	0	0
Litoměřice	1	3	11	13	1
Celkem	18	123	28	114	37
n klientů	151			151	

Nejvíce skupinových setkání bylo uskutečněno na středisku v Ústí nad Labem, konkrétně se jednalo o 12 skupin. Klíčovou se v této souvislosti jeví navázaná spolupráce s jedním ze soudců okresního soudu v Ústí nad Labem v rámci úvodní kampaně a prezentace center. Právě tento soudce přikládá velký smysl uložení programu řidičům řídícím pod vlivem alkoholu či jiných omamných a psychotropních látek. Z toho důvodu je i nejvíce obligatorně uložených zařazení do programu právě v Ústí nad Labem. Druhým významným prvkem je i přítomnost jedné z lektorek programového centra minimálně tři dny v týdnu na středisku Ústí nad Labem, kdy je rychleji a efektivněji vykomunikována spolupráce s úředníky o zapojení klientů a je k dispozici, aby připravovala sestavování skupin.

Přítomnost lektorek programového centra charakteru trvalejšího (dva až tři dny v týdnu) je možné zaznamenat i na středisku v Mostě, Chomutově a Litoměřicích. S tím souvisí možnost neustále komunikovat s pracovníky PMS i vhodnými klienty pro zařazení do programu. Specifikum tedy spočívá v převaze fakultativně zařazených klientů. Středisko Litoměřice je specifické převážně realizací individuálních programů pro řidiče, ve dvojicích či malých skupinkách, jelikož se nepodařilo v jednom časovém okamžiku sladit časové možnosti účastníků a lektorky, popřípadě se v jednom časovém

okamžiku sešli uložení klienti s různými programy. I na tomto středisku je však vysoká míra obligatorně uložených programů, jelikož programy podporuje předsedkyně Okresního soudu Litoměřice.

Na středisku v Děčíně nebyl v uplynulých dvou letech realizován program pro řidiče. Středisko Děčín je ve vzdálenější části kraje od sídla programového centra. Právě tato vzdálenost s sebou nese delší dojezd lektorů do místa realizace programu a riziko spojené s tím, že lektor dorazí dle plánu, ale klienti nepřijdou.

Úspěšně dokončení programu pro řidiče

Z celkového počtu 151 účastníků a účastnic program v Severočeském soudním kraji úspěšně dokončilo 123 klientů. Zbylí klienti (celkem 28) program nedokončili z několika různých důvodů. Nejčastějším z nich (celkem 20) bylo vyřazení klientů za neomluvené absence. Dále bylo zaznamenáno ukončení spolupráce z důvodu nástupu do výkonu trestu odnětí svobody, vyloučení za nespolupráci či ukončení ze strany klienta, který nechtěl do programu dále docházet.

Z hlediska pohlaví program nedokončili tři ženy (z celkového počtu 15 žen) a dvacet mužů (z celkového počtu 136 mužů). Nejčastěji program nedokončili klienti, kterým bylo v době podpisu kontraktu o absolvování programu 24–29 let věku (konkrétně v 10 případech) a 32–39 let věku (celkem 9 případů). V menší míře poté byli zastoupeni klienti od 40 let výše. V jednom případě bylo klientovi zařazenému do programu 17 let věku. Zajímavým ukazatelem se jeví hodnoty vykazující způsob zařazení klienta do programu. 17 klientů nedokončilo program ani poté, co jej měli obligatorně soudně uložený. 12 klientů nedokončilo program po dobrovolném vstupu do něj. Většina klientely, která program nedokončila, ukončila svou činnost v programu po prvních lekcích. Celkem osm klientů ukončilo svou činnost po první lekci, tři klienti po druhé lekci, sedm klientů po čtvrté lekci. Pouze dva klienti se účastnili pěti a více lekcí. Čtyři klienti program pro řidiče nezahájili vůbec.

5 Empirická část

V teoretické části této diplomové práce byl skrze odbornou literaturu poskytnut vhled do problematiky rizikových skupin řidičů. V této kapitole se však přesuneme k části praktické, ve které bude představen vlastní výzkum, který se zaměřuje na program pro řidiče realizovaný programovým centrem v Severočeském soudním kraji ve zkoumaném období. Zkoumaným obdobím se stal interval od počátku vzniku programu pro řidiče do konce fungování programu v rámci projektu *Zpátky do života*. Jedná se tedy o období od ledna roku 2021 do prosince roku 2022, což umožňuje vyhodnotit prvotní klíčovou etapu fungování programu. Představen bude nejdříve design výzkumu a následně výzkumná zjištění.

5.1 Metodologie

Výzkum se orientuje na formativní evaluaci poskytující zpětnou vazbu lidem, kteří chtějí něco zlepšit. Primární je identifikace silných a slabých stránek programu pro řidiče na základě sběru dat, které poskytují informace o designu programu a jeho implementaci. Hlavním výzkumným cílem se stalo **subjektivní zhodnocení resocializačního programu pro řidiče klienty, kteří tento program absolvovali**. K hlavnímu výzkumnému cíli byly stanoveny čtyři dílčí výzkumné otázky:

- **Jaké názory a postoje zaujímají klienti k danému programu?**
- **Jaké případné změny klienti navrhují při realizaci programu?**
- **Jakým způsobem je podle samotných klientů tento program pro ně resocializační?**
- **Jaké změny ve svých životech si s absolvováním tohoto programu jeho klienti spojují?**

Vzhledem k tématu a cíli výzkumu byla zvolena kvalitativní výzkumná strategie. Ta se snaží porozumět světu čili jednání aktérů i sociálním strukturám, v nichž se dané jednání uskutečňuje. Zaměřuje se na to, co lidé dělají, jak daný jev prožívají a jak mu rozumějí. Takové porozumění se snaží budovat přímo v prostředí a kontextech, kde se zkoumané fenomény nacházejí (Novotná a kol., 2019). V kontextu této práce je tedy zaměření kladeno na resocializační program pro řidiče a pohled klientů na tento program.

Výzkumný vzorek

Data ke kvalitativnímu výzkumnému šetření byla sbírána od počátku října roku 2022 do konce prosince roku 2022. V tomto období proběhly celkem čtyři skupinové běhy programu pro řidiče. Osloveni byli všichni klienti těchto skupin (celkem 28 klientů) s žádostí o účast v kvalitativním výzkumném šetření formou rozhovoru. Na tuto žádost reagovalo celkem třináct respondentů, kteří s poskytnutím rozhovoru souhlasili. Pět klientů poskytlo rozhovor na středisku Probační a mediační služby Teplice. V rámci dvou skupin poskytlo rozhovor celkem sedm klientů na středisku Probační a mediační služby Ústí nad Labem, jeden klient poskytl rozhovor v rámci skupiny na středisku Probační a mediační služby Chomutov. Dvanáct klientů bylo do programu zařazeno na základě soudního rozhodnutí, jeden informant do programu vstoupil fakultativně (z vlastní vůle). Z hlediska genderového rozložení informantů se jednalo o 12 mužů a 1 ženu. Do programu pro řidiče celkově vstupují ve větší míře muži nežli ženy. V teoretické části práce je uvedeno, že v Severočeském soudním kraji vybraným programem prošlo ve zkoumaném období celkem 136 mužů a pouze 15 žen. Nízký počet žen ve vzorku tak nepředstavuje velké omezení pro formulaci výzkumných zjištění, včetně doporučení na případné změny v nastavení programu.

5.2 Metoda sběru a zpracování dat

Kvalitativní metoda je vhodná pro ty výzkumy, jež se snaží odhalit a blíže pochopit podstatu zkušeností jedince či skupiny jedinců s konkrétním jevem (Strauss a Corbinová, 1999). V kontextu tohoto výzkumu byla zvolena kvalitativní metoda zaměřující se na zkušenosti klientů s programem pro řidiče. Pokouší se specifikovat faktory ovlivňující průběh jednotlivých lekcí, názory klientů na dané lekce a celkové hodnocení programu.

Sběr dat

Sběr dat v kvalitativní části výzkumu byl uskutečněn metodou polostrukturovaného rozhovoru, který dle Bělíka (2014) umožňuje získat informace o názorech, záměrech, postojích či způsobech chování člověka v určité situaci. Výzkumník vstupuje do děje, čímž ovlivňuje množství sdělených informací. Kvalitativní rozhovory je možné podle Novotné a kol. (2019) chápat jako kontextuální událost, ve které jsou ve vzájemné interakci mezi tazatelem a dotazovaným konstruovány významy a porozumění.

Důležitým tedy je porozumění perspektivě dotazovaných a významům, které přikládají žitému světu.

Polostrukturované rozhovory proběhly osobně vždy po konci závěrečné lekce programu pro řidiče. Tyto rozhovory byly řízeny na základě předem připravených rámcových otázek. Používány byly otázky otevřené a otázky doplňující. Délka rozhovoru činila ve všech případech cca 15 minut. Důvod poměrně krátké doby rozhovoru byly relativně strohé odpovědi informantů. Z důvodu potřeby komplexního a autentického záznamu polostrukturovaného rozhovoru bylo, po udělení souhlasu informanty, využito audiozáznamu prostřednictvím diktafonu. Všem informantům byla zaručena anonymita.

Analýza dat

Analýza dat prvořadě směřovala k transkripci získaných dat, v případě této práce byla zvolena transkripce redigovaná. Ta dle Leixové (2003) nezaznamenává většinu mimoslovních projevů, nepřepisují se přeráznutí, zadrhnutí apod., text se může i stylisticky upravit. Pro naplnění účelu této práce se taková forma přepisu jevila jako postačující, výzkum se nezaměřuje na lingvistické či diskurzivní aspekty vztahování se k resocializačnímu programu, zároveň umožňuje lepší orientaci v jednotlivých odpovědích.

K dalšímu zpracování dat bylo přistoupeno metodou zakotvené teorie, která stanovuje ústřední proces tvorby teorie vznikající po uskutečnění otevřeného, axiálního a selektivního kódování (Strauss a Corbinová, 1999). Nejdříve bylo přistoupeno ke kódování otevřenému. To označuje a kategorizuje pojmy za pomoci pečlivého studia údajů. Jedná se o první důležitý krok určující chod zbytku analýzy, ve kterém jsou údaje rozebrány na samostatné části a postupně prostudovány. Údajům jsou přidělována pojmová označení představující určité jevy. Pojmy jsou následně vzájemně porovnávány a seskupovány podle podobnosti, čímž vznikají kategorie (tamtéž).

Dalším krokem se stalo kódování axiální, hledající vztahy mezi již vytvořenými kategoriemi. Vytvořené kategorie spojuje do abstraktnějších kategorií, nadkategorií. Pokládáním otázek a porovnáváním se cílí na nalezení a rozvinutí kategorií ve smyslu paradigmatického modelu. Ten pomáhá při systematickém přemýšlení o údajích a vztazích mezi nimi. Hlavním bodem tohoto modelu je jev následně se rozvíjející třemi typy podmínek (příčinnými, intervenujícími, kontextuálními), strategiemi jednání

a následky (Strauss a Corbinová, 1999). Přehledně tyto části modelu popisuje ve své práci Másilka (2006), kdy jsou jednotlivé popisy zaznamenány v tabulce 6.

Tabulka 6: Popis částí paradigmatického modelu

Jev	Důležitý kód (zárodek kategorie) je centrálním bodem pro rozvoj teorie, navádí nás k podstatě jevu. Jev je koncept, který drží ostatní části pohromadě. Jevy mohou být identifikovány jako myšlenky, události, dění nebo případy.
Podmínky	Situace či události ovlivňující jev.
Příčinné podmínky	Vedou k výskytu jevu.
Intervenující podmínky	Narušují nebo mění vliv příčinných podmínek.
Kontextuální podmínky	Soubor vlastností náležející jevu, které jsou ovlivňovány strategií.
Strategie	Aktivity a taktiky vyvinuté ke zvládnutí, ovládnutí, vykonávání nebo reagování na výskyt jevu za určitého souboru podmínek.
Následky	Rozsah výsledků odpovědí na strategie nebo na jejich nedostatky.

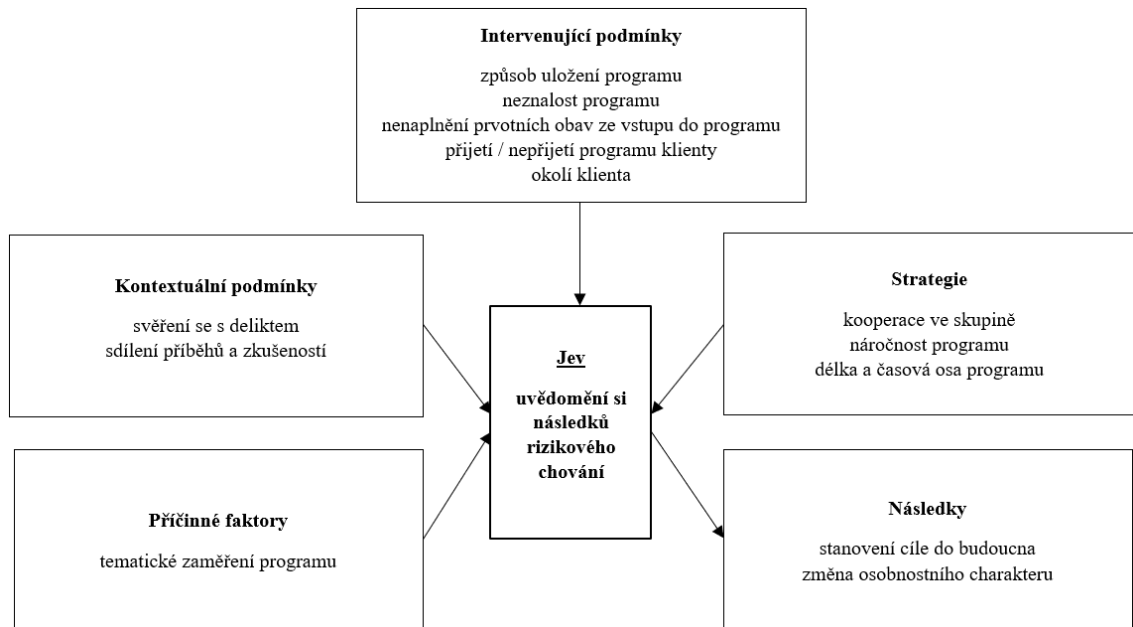
Zdroj: Másilka (2006)

V posledním kroku analýzy bylo provedeno kódování selektivní. Se Straussem a Corbinovou (1999) jím autorka rozumí vyprávění popisné o ústředním jevu výzkumu. K dosažení takového vyprávění je nutné realizovat několik kroků (vyložení kostry příběhu, uvedením pomocných kategorií do vztahu k centrální kategorii dle paradigmatu, vzájemným vztahováním kategorií na dimenzionální úrovni, ověřováním vztahů dle údajů, doplněním kategorií potřebujícím upřesnit či rozvinout), jež nemusí nutně následovat v tomto pořadí, zároveň nemusí být tak přesně vymezeny či ohraničeny. Rozlišovány jsou zejména z důvodu snazšího výkladu.

6 Výsledky kvalitativního výzkumu

Cílem této kapitoly je představení kauzálního modelu utvořeného selektivním kódováním. Tento model byl vytvořen na základě kategorií vzešlých z otevřeného kódování a následného seskládání těchto kategorií za pomoci kódování axiálního (obrázek 3).

Obrázek 3: Paradigmatický model výzkumu



Ze schématu je patrné, že z otevřeného kódování vzešlo celkem čtrnáct kategorií. Tyto vzniklé kategorie byly následně rozděleny na dvě hlavní části – vstup do programu pro řidiče a hodnocení jeho následného průběhu.

6.1 Vstup do programu pro řidiče

Vstup do programu v sobě zahrnuje kategorie směřující na prvotní myšlenky, pocity a pohledy klientů na program pro řidiče. Celkem byly do této subkapitoly zahrnuty tři kategorie – způsob uložení programu, neznalost programu a okolí klienta.

Způsob uložení programu

Prvotní postoj klientů k programu je ovlivněn způsobem jeho uložení. Klienti, kteří jej mají obligatorně soudně uložený, zaujímají k programu na jeho počátku spíše postoj negativní, na bázi trestu. „*Já jsem program absolvovat musel, dostal jsem to nařízené od soudu*“ (K5 2). Oproti tomu fakultativně vstupující klienti zmiňují, že do programu

vstoupili především z toho důvodu, že v něm spatřovali příležitost. Tato příležitost tkvěla v možnosti zapracovat na sobě a možnosti zmírnění uloženého trestu. Takoví klienti tedy zaujímali prvotní postoje (vůči programu) pozitivní. „*Provedla jsem něco hodně špatného... díky tomu jsme s paní probačnickou vymyslely ten program. Čekala jsem sama od sebe, že se změním, program mi k tomu měl pomoci*“ (K2 2).

Neznalost programu

Ukazuje se, že klienti velmi často předem nevědí, co si pod programem pro řidiče představit – co program obnáší, co znamená. S tím se u klientů velmi často pojí obavy projevující se především nervozitou, stresem (jaký bude kolektiv, jak bude program probíhat) či zkreslené představy (obdoba klubu anonymních alkoholiků, psychologické testy). Problematickým se v této souvislosti jeví nedostatek dohledatelných informací týkajících se daného programu, jak naznačuje následující citace: „*...něco jsem hledal na internetu, že je to pro problematické řidiče... ale co se tady bude dít nebo nebude dít, jak dlouho to bude trvat, jsem vůbec nevěděl. Ani jestli tu budu sám nebo ve skupině*“ (K1 9).

Okolí klienta

Podle informantů může mít způsobený delikt vliv na jejich okolí – sociální vztahy. To se u některých projevuje komplikací s dojížděním za svými blízkými, u jiných rozpadnutím některých vztahů (přátelských či rodinných). Jeden z klientů kupříkladu uvádí: „*Měl jsem hodně kámošů dřív a zjistil jsem, že to nejsou praví kámoši. Byl jsem pro ně důležitý, když jsem je vozil. Už se k nim ani nepotřebuju nějak vracet, protože když jsem potřeboval pomoc, tak nepomohli*“ (K8 41). Dopad odebrání řidičského průkazu může mít tedy řadu důsledků ve vztahu k okolí klienta, což velmi často ovlivňuje prvotní nepříznivý postoj při vstupu do programu. Klienti nemusí spatřovat vidinu uznání od blízkých či mohou být negativně naladěni samotným trestem zákazu řízení, který jim znemožňuje či ztěžuje kontakt s blízkými.

6.2 Hodnocení průběhu programu pro řidiče

Hodnocení průběhu programu pro řidiče s sebou přineslo pozitivní a negativní hodnocení klientů. Pozitivně byly laděny kategorie nenaplnění prvotních obav ze vstupu do programu, kooperace ve skupině, svěření se s deliktem, sdílení příběhů a zkušeností,

stanovení cíle do budoucna, změna osobnostního charakteru. Kategorie náročnost programu v sobě naopak zahrnovala hodnocení negativní. Ostatní kategorie v sobě zahrnovaly roviny obě, tedy některé skutečnosti klienti ocenili, některé naopak vytkli. Mezi takové je možné zařadit tematické zaměření programu, uvědomění si následků rizikového chování, délku a časovou osu programu.

Hodnocení pozitivní

Nenaplnění prvotních obav ze vstupu do programu

Obavy utvořené před vstupem do programu (jaká bude forma programu, jaký bude kolektiv, bude se jednat o psychologické testy aj.) se u klientů velmi často nenaplnují. Klienti uvádí, že jsou velmi často v pozitivním slova smyslu překvapeni z toho, jak program probíhá. „Ze začátku jsem měl velké obavy, ale ty se nenaplnily. Po prvních dvou hodinách to bylo úplně fajn, hodně mě to i bavilo sem chodit, chodil jsem sem rád“ (K8 8). Tuto myšlenku podporuje také další z informantů: „...po první hodině jsem si řekl, že je to hrozně fajn, a že budu rád chodit dál. Bylo to opravdu příjemný, člověk by se měl cítit spokojeně, ne ve stresu. A to se přesně splnilo“ (K1 64).

Kooperace ve skupině

Klienti si pochvalovali také skupinové pojetí programu. Kooperace ve skupině je upevněna především složením skupiny čili tím, že jsou všichni klienti v programu z důvodu odebrání řidičského průkazu na základě způsobeného trestného činu v dopravě. „Všichni jsme tu za to samé, nikdo se nekouká na nikoho skrz prsty“ (K11 18). Tato kooperace je posílena i atmosférou, která v dané skupině panuje. Klienti ji hodnotí velmi kladně, uvolněně, na kamarádské úrovni.

Podstatnou se jeví i navázaná spolupráce ve vztahu klient–lektor (nikoli tedy pouze mezi klienty navzájem). Lektorky programu se staly často zmiňovanými, vždy v pozitivním slova smyslu. Oceňovanou se stala především upřímnost a otevřenost lektorek, ochota vždy pomoci. Přívětivým se stal i humor, který ve skupině panoval.

Svěření se s deliktem

Pro některé klienty není jednoduché se svěřit, s jakým deliktem do programu vstoupili, co jej zapříčinilo, co se stalo. Je tomu tak především z toho důvodu, že předávají

informace lidem, které neznají. To nám může ukázat následující citace: „Ze začátku jsem měl trochu problém. Je pro mě těžký se otevřít lidem, když je vidím poprvé. Ale to jsem nějak přešel, takže mi to pomohlo se otevřít. Pak jsem jim i věřil. Oni také říkali věci, které asi nikdy neřekli. Takže jsem i z tohohle úhlu usoudil, že jsme na jedné vlně...“ (K8 29) či odpověď dalšího z informantů: „...když jsem poprvé musel mluvit o tom svém, tak mi to v tu chvíli bylo nepříjemný. Já o tom moc nemluví a ani nechci. Všechno se mi to pak vrací zbytečně a není mi to moc příjemné“ (K9 15).

V této souvislosti je zmiňována především obava z odsouzení ostatními – jestli se na ně někdo bude dívat s opovržením či zdali si přílišnou otevřeností neuškodí při snaze o navrácení řidičského průkazu. Jistá obava u reflexe zde tedy vyvstává nejen od ostatních členů skupiny, ale i od lektorek. Jiní klienti spatřují náročnost již v samotné otevřené komunikaci, jelikož se ve svém životě nikdy nikomu nesvěřovali se svými problémy. Vždy si všechno řešili sami a požádání o pomoc brali jako projev slabosti. Často však v této situaci zmiňují, že program je otevřenosti naučil, k čemuž dopomohlo i zmíněné složení skupiny. „Co jsem zaznamenal, tak někteří se rozmluvili až tady o tom problému. Věděli, že jsou mezi svýma, ve stejný tlupě, tak měli možnost o tom mluvit, aniž by si přivodili nějaký nebezpečí pro sebe. Tohleto na tom hodnotím dobře, že ty lidi se o tom naučili mluvit, pojmenovat to a přijmout to“ (K12 21).

Informanti v této souvislosti ocenili možnost odmítnout odpověď, pokud u nich vyvstal pocit, že už by to bylo na úkor jejich vlastního komfortu, bylo by to příliš osobní apod. Důležitá se tedy stala možnost říct „ne“.

Sdílení příběhů a zkušeností

Sdílení příběhů o způsobených deliktech a zkušeností jednotlivých klientů se staly nedílnou a pozitivně hodnocenou součástí programu, jak tomu naznačuje následující informant: „Řekli jsme si nějaké svoje životní situace, co se stalo někomu jinému, co se stalo mně a tak. Takže jsme to tak hezky shrnuli a poskládali“ (K8 12). Na některé členy skupiny mohou zkušenosti ostatních působit nepochopitelně či překvapivě. To ovšem nezlehčuje přínosnost jednotlivých sdělení. Ze zkušeností jedinci v programu těží, jak ukazuje následující citace: „Ten pocit, ty situace, které se staly ostatním lidem. S tím, že jsme právě mluvili i o tom pocitu, že auto je v pohodě, já jsem v pohodě a nic se nestalo v podstatě... tak i tak mi to dalo neskutečný pocit stresu a negativních myšlenek a mám to, pokud to řeknu slušně, vypálený do mozku“ (K13 36).

Stanovení cíle do budoucna

Klienti si v rámci běhu programu stanovují různé cíle. U některých jsou tyto cíle stanoveny již od začátku, jiným se v průběhu utváří. Cíle jsou dávány například ve vztahu k alkoholu za volantem, tedy s počítáním si hladiny alkoholu v krvi, zvědomím si zbytkového alkoholu, brání alkoholu jako rizika a omezení jeho konzumace. Mezi dalšími cíli je neporušit zákaz řízení, nedělat chyby, které by mohly vést k porušení zákona: „*Nesmím mařit, nesmím sednout do toho auta. Musím počkat, musím být vytrvalý, musím si umět vymezit ten čas. Nesmí na mě nikdo naléhat, pospíchat. Raději pojedu autobusem či půjdu pěšky, než abych zase mařil*“ (K10 22). Jiné cíle jsou zaměřeny na rychlost a správné plánování času v životě čili zamezení možnému spěchu. Některé cíle se zaměřují více na věci spojené s autem, příkladem může být zamezení hlasitého poslouchání muziky v autě.

Změna osobnostního charakteru

Klienti uvádí změnu osobnostního charakteru především ve vztahu ke zlepšení úzkosti a strachu vůči novým věcem. Některým pomáhá komunikace ve skupině a možnost otevřít různá témata, která je trápí. „*Přijdu si jako lepší člověk, že se z toho vypovídám, tak mi to pomáhá i duševně. Takže si odnáším i takový vnitřní klid. Mám i jiné pohledy na různé věci, než tomu bylo dřív*“ (K8 33). Jiní spatřují změnu v přijetí deliktu a vypořádáním se s tím, co se v jeho důsledku stalo. „*Lektorka mi poradila dobrou věc. Když to přijde, ta myšlenka, tak ať na ni jsem hodný a pošlu ji pryč. Což mi hodně pomohlo, přišly dušičky a na člověka to dolehne. Bylo to vlastně hrozně fajn. Samotného mě to překvapilo*“ (K9 46). Způsobený delikt a situace s ním spojené mohou člověka ovlivnit. Vlivem programu si klienti mohou spoustu věcí uvědomit, může jim dopomoci posunout se dál.

Hodnocení negativní

Náročnost programu

Zmiňovaná se stala například náročnost při pochopení některých otázek ze strany lektorek, tedy občasná doptávání. Dále také špatný pocit, pokud k nějakému tématu měl člověk pouze jednoslovnou odpověď v komparaci s ostatními, kteří své odpovědi dlouze rozvíjeli. Dalším tématem se stala i sebekritika. „*Bylo to někdy až moc... nevěděl jsem,*

co na to napsat, protože jsem třeba nad tím tématem nikdy v životě nepřemýšlel. Nějaký sebehodnocení, to jsem nikdy nedělal. Bylo to přínosný, tak bych to asi hodnotil“ (K8 18). V neposlední řadě byla řeč i o představivosti, jelikož v programu jsou využívané tzv. Dixit karty. Tyto karty neobsahují žádný text, mají pouze obrázkové zpracování. Při práci s kartami lektorky položí otázku a klient si má následně vybrat kartu s obrázkem, který vyobrazuje odpověď. Jedná se tedy o karty založené na fantazii. „Když jsem třeba musel popsat nějaký obrázek, tak mě nic... related k tomu... prostě jsem nevěděl“ (K13 34).

Hodnocení obsahující obě roviny (pozitivní i negativní)

Přijetí / nepřijetí programu klienty

Velmi často je uváděno, že je zapotřebí program přijmout. Nebrat program jako povinnost, nýbrž jej považovat za zábavu a jistou formu ponaučení. *„Když člověk chce a nechá si pomoci, tak je to správné, aby sem přišel. Například jeden kolega mi říkal, že sem chodí rád, že mu to pomáhá psychicky. Takže to může být velké plus pro lidi, kteří se třeba s něčím těžko vyrovnávají. Na druhou stranu jsme tady všichni z nějakého důvodu. Nikdo sem nepřišel si jen tak absolvovat program“ (K1 55).*

Můžeme se však setkat i s jedinci s negativním postojem a pohledem na program, a to z důvodu nedostatku motivace pro jeho absolvování. Klíčovým se v takovém případě stalo nenavrácení řidičského průkazu po absolvování programu. *„Pokud by byla ta možnost, že by řekli, že jsem absolvoval program a s nějakým omezením by mi ten řidičák nechali. Tak by to mělo smysl. Ale když soud přijde s tím, že to musím udělat, tak já přijdu, odsedím si těch deset sezení a zase jdu. To je všechno“ (K5 10).* Důvodem pro setrvání v programu i přes nedostatek motivace je především z důvodu uložení takové povinnosti soudem čili obav z možného trestu při případném nesplnění.

Dle informantů negativní postoj ve skupině narušuje skupinovou dynamiku a fungování celé skupiny. Zmiňují však, že se i setkali s odchodem takových členů či jejich vyřazení ze strany lektorů, a to za neplnění nastolených pravidel a povinností. *„S těma lidma, který chodí, tak je to lepší, než když jsem tady byl poprvý. Ty si nechtěli ani povídat, byli tady nuceně a pak radši přestali chodit. Takže ta skupina, co se potom utvořila, byla mnohem lepší“ (K11 38).*

Tematické zaměření programu

Tematické zaměření jednotlivých modulů pozoruhodně představuje tato citace: „*Každé téma je jiné, nad každým tématem se člověk baví jinak. Člověk se nad sebou zamyslí, jestli je to dobré nebo špatné. Podle mě byla ta témata nastolena, abychom se zamysleli nad sebou, a to mi přijde správné*“ (K1 22). Za téma zajímavé klienti považují alkohol, konkrétně počítání hladiny alkoholu v krvi. Takto je téma alkoholu vnímáno nejen klienty, kteří byli zařazeni do programu na základě ohrožení pod vlivem návykové látky, nýbrž i od ostatních klientů. Mezi další pozitivně hodnocená témata klienti řadí emoce za volantem, rychlost či fungování lidské psychiky, jak je uvedeno například u této odpovědi: „*Když člověk potřebuje ten alkohol vyměnit, i když je to třeba čokoláda, jak říkají lektorky, tak se to musí něčím nahradit. Že to funguje. Já jsem věděl, že to tak je, věděl jsem, že si musím dát nějakou náhražku. Ale ono je to fyziologicky prokázáno, takže člověk si musí ty náhrady hledat. Musí si hledat ty důvody, proč to neudělat. Třeba jít do hospody jasně, ale budu si kontrolovat, kolik toho vypiju*“ (K12 50).

Zmiňovaným se stal i dokumentární film *13 minut* od režiséra Víta Klusáka, který je do programu zařazen v rámci modulu „Následky rizikového chování v dopravě“. Tento snímek představuje pět viníků závažné dopravní nehody, kteří svým jednáním způsobili někomu druhému smrt. Tento dokument vedl mnohé klienty k zamyšlení, jelikož mohli na vlastní oči vidět, co všechno se může stát. Někteří klienti však zaujali i názor opačný, kdy bylo například zmíněno, že by bylo přínosnější tematiku následků rizikového chování rozebrat i bez filmu, více se zaměřit na smrtelné následky dopravních nehod.

Negativní kritiku zaznamenalo popisování fungování lidského těla v návaznosti na jedno ze stanovených témat. Jednalo se o fungování štítné žlázy, dopaminu atp. Klienti však považují hodnocení tematiky za poměrně obtížné, jelikož se ve skupinách často objevuje odlišná trestná činnost. „*Něco tam mohlo být, ale to už je jenom úhel pohledu, každý zažil něco jiného. Bylo tam víc témat nastavených pro všechny. Pro mě to třeba moc nebylo, ale pro dva ze skupiny zase jo. Takže pro mě osobně to třeba nic nebylo, ale zase vím, co se může stát dál a takhle*“ (K11 34).

Uvědomění si následků rizikového chování

Uváděným se stalo uvědomění si rizikového chování za volantem, které může dospět k zapříčinění vážné dopravní nehody. Klienti si uvědomují, že za volantem nikdy nejsou pouze sami za sebe, mají zodpovědnost i ke svému okolí a blízkým. Mohou tedy ohrozit jiné účastníky dopravního provozu, spolu s nimi také chodce, jejich rodiny. Zmiňují finanční a psychické důsledky dopravní nehody, a to nejen jich jako pachatelů, nýbrž také poškozených. „*Vlastně si neumím představit, jaký by to bylo, i kdyby se jenom stalo něco s autem, tak by to bylo mnohem horší. A kdybych ještě někoho srazil, tak to si už vůbec neumím představit, jak bych reagoval*“ (K13 58). Další z informantů k tomu dodává: „*...asi jenom chci dodat, že ty rizika za volantem jsou a neměli bysme je brát na lehkou váhu*“ (K4 62). Zaznamenán byl však i názor opačný čili takový, že by se člověk možnými následky příliš zabývat neměl: „*Přece se nebudu řídit tím, že když budu řídit, tak někoho zabiju... to bych nemohl sednout do auta*“ (K5 21).

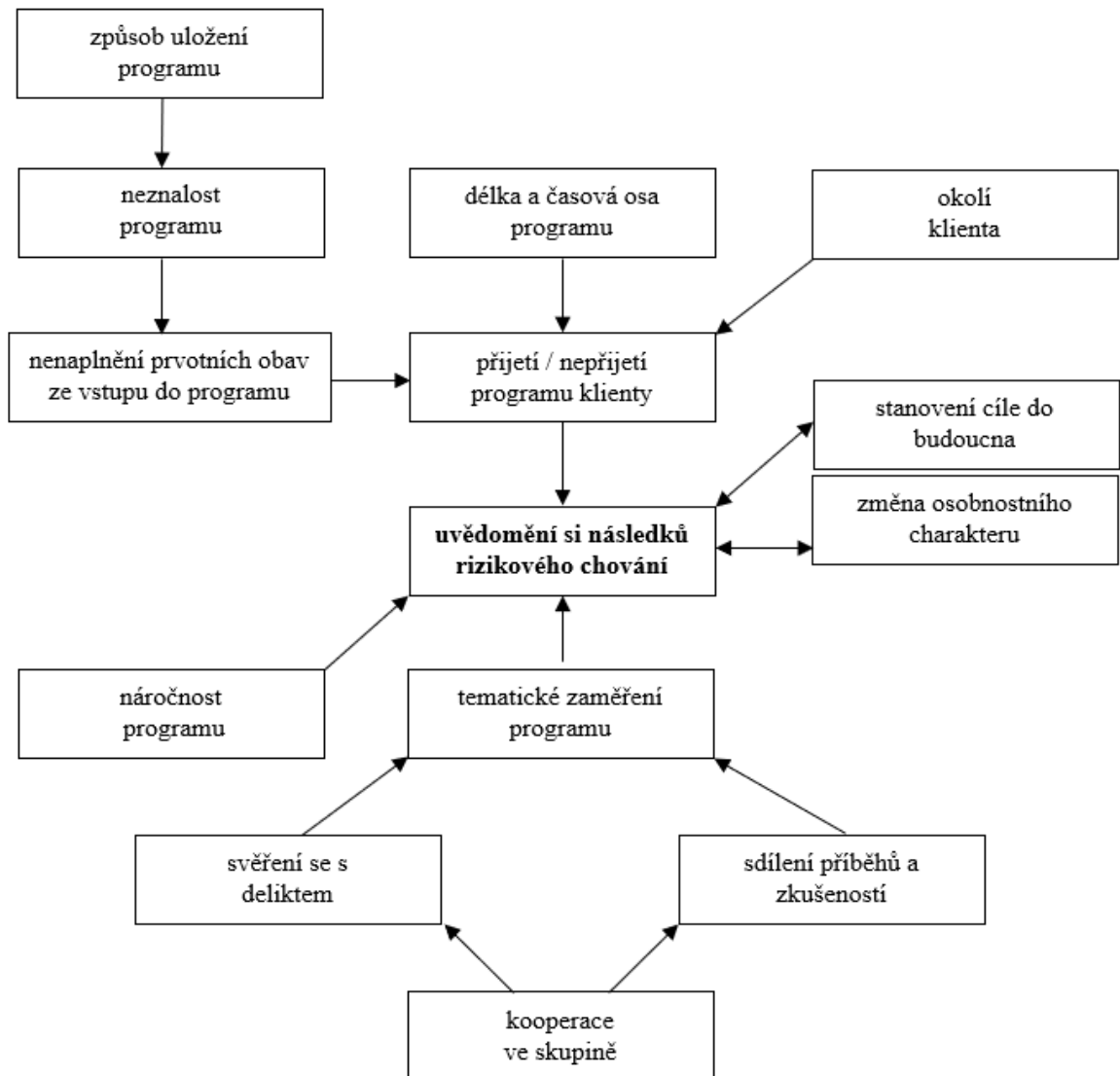
Délka a časová osa programu

Zmiňovanou se stala i délka programu. Zde se klienti ve svých názorech rozcházel, jelikož někteří zmiňovali deset sezení jako dobu krátkou. „*Já si myslím, že těch deset sezení celkově je hrozně krátká doba na to, aby se člověk mohl začít vnímat a začít se projevovat. 10x 1,5 hodiny by mohlo být i v individuálním pohovoru dost hraniční, natož v té skupině. Zase by tam ale chyběly ty postřehy těch ostatních lidí, což je taky dobrý*“ (K12 81). Protikladem se staly názory označující program za dlouhý. „*Člověk tam nechá nějaký svůj čas, takže to je takový minusový. Třeba v práci dělám krátký/dlouhý týden, takže jsem si musel vzít propustku, nechat práci a jít na kurz... občas se to prostě nehodilo*“ (K4 42). Časová osa programu byla pro některé v pořádku, stanovený čas jim nevadil. U jiných byl stanovený začátek programu problematickým, především z pracovních důvodů či dojíždění.

6.3 Deskripce kauzálního modelu

Důležité vztahy a vazby nově vznikající teorie jsou vyobrazeny na obrázku 4. Ústředním jevem je i zde kategorie **uvědomění si následků rizikového chování**.

Obrázek 4: Schéma nově vzniklé teorie



Klíčovým prvkem programu pro řidiče se ukázala být **kooperace ve skupině** mezi všemi účastníky (klienty navzájem, klienty a lektory). Tato kooperace vykazala značný vliv na průběh i výsledný efekt programu. Lektor zjišťuje potřeby klienta a podněcuje ho k pozitivní změně ve směru rizikového chování za volantem. Ostatní členové tuto změnu podporují ve smyslu **svěření se s delikty**, za které do programu vstupují, a **sdílení příběhů a zkušeností** představující svěření se s životními příběhy, zkušenostmi či delikty v dopravě. To dopomáhá k naladění klientů na stejnou vlnu a utvoření bezpečného prostředí, kdy se situace klientů prolínají celým programem a dopomáhají k představitosti toho, co všechno se může v dopravě stát či se jiným i stalo.

Pozitivnímu hodnocení programu přispívá jeho **tematická rozmanitost**, kdy nejvíce mezi respondenty rezonovalo téma alkoholu či film Víta Klusáka *13 minut*. Druhým důležitým faktorem se pro klienty stalo **nenaplnění prvotních obav ze vstupu do programu**. Tyto obavy velmi často vychází z **neznalosti programu**, což u mnohých vyvolává nervozitu především z toho, o čem bude program pojednávat a jak bude probíhat. Takové obavy plynou z nedostatku informací a pravděpodobně i **způsobu uložení programu**. Ukazuje se, že klienti s obligatorním uložením nemají přílišné zdroje pro informování se o programu či informovanosti nepřikládají vysokou váhu ve smyslu toho, že program musí absolvovat, ať už bude v jakékoli podobě. U fakultativně vstupujících klientů je informovanost vyšší, avšak i u těchto klientů se objevují odlišné prvotní představy, kdy tito klienti mají zejména vizi edukativního pojetí programu. Jako důležité se pro přístup k programu ukázalo také vztahování se informantů k jejich blízkému **okolí**, resp. vztahy s jejich blízkými. Pokud se k nim jejich blízcí tzv. otočili zády, pak se zdá být nižší motivace informantů absolvovat program.

Jak již bylo zmíněno, prvotní obavy ze vstupu do programu velmi často nejsou naplněny. Klienti se shodují na tom, že jsou z průběhu programu překvapeni, nervozita z nich během prvních lekcí opadá. Do programu velmi často dochází rádi, spatřují v něm smysl. Avšak i takovýto postoj závisí především na **přijetí či nepřijetí programu**. Klienti s negativním postojem k programu oslabují skupinovou dynamiku a mohou ostatním členům skupiny narušovat průběh a výsledný prožitek z programu. Negativní ladění vyvstává u jedinců zejména ze způsobu uložení programu, vlivu okolí a nedostatku motivace k absolvování programu. Ukazuje se však, že takoví klienti ve vysoké míře program z různých důvodů nedokončují. **Náročné faktory** programu klienti spatřují v sebehodnocení, pochopení některých otázek nebo představivosti. Nejednotnost názorů panuje v tematice **délky a časové osy programu**. Zmiňovaným se stal čas začátku jednotlivých lekcí, především z pracovních důvodů či dojíždění.

Veškeré uvedené prvky, ať už pozitivního či negativního rázu, mají vliv na **uvědomění si následků rizikového chování**. Klienti dávají vysoký důraz na to, že jim program otevřel oči. Spatřují možné fatální důsledky rizikového způsobu řízení nejen pro ně (jako řidiče), nýbrž i pro ostatní účastníky provozu či jejich okolí. Rizikovost by se tedy neměla brát na lehkou váhu. S připuštěním takové teze si klienti stanovují cíle do budoucna zaměřené na zamezení rizikového chování v dopravě. Spolu

s těmito cíli si stanovují i určité kroky, jak těchto cílů dosáhnout. To může mít značný vliv na klientovu případnou recidivu. Dané cíle jsou pro každého individuální, jelikož každý se ve svém životě chce zaměřit na něco jiného. Program může klientovi přinést i **změnu osobnostního charakteru** spočívající především ve vztahu ke zmírnění úzkosti a strachu vůči novým věcem či změnu postoje ke způsobenému deliktu.

7 Diskuse

Diplomová práce cílí na zhodnocení resocializačního programu pro řidiče realizovaného programovým centrem, konkrétně v Severočeském soudním kraji, na základě rozhovorů s absolventy a absolventkou programu.

Z výsledku výzkumu vyplývá, že řada aspektů a funkčních prvků rehabilitačních programů popsaných v teoretické části diplomové práce (Bartl a kol., 2002; Klipp a kol., 2002; Šucha a kol., 2013 aj.) byla zmiňována i v subjektivním hodnocení klientů. Pozitivně klienti hodnotili skupinovou formu programu spolu se zaměřením na způsobené delikty. Klienti zde oceňují otevřenost a možnost vyslechnout si ostatní členy skupiny. Kladně hodnotí také tvorbu osobní strategie, bez které je náročné změnu v chování aplikovat. Pozorovat můžeme také změnu postavenou na teorii GDE (Šucha, 2015). Klienti se velmi často ve svém vnímání přesouvají z nižších úrovní na úroveň vyšší, kdy si uvědomují souvislosti řízení a životního stylu, tak jako to popisuje Hatakka (2012). Právě životní styl si někteří ve svých osobních cílech aspirují změnit.

Změna na bázi GDE je velmi často uváděna v doporučeních zmiňovaných projektů týkajících se rehabilitačních programů ANDREA (Bartl a kol., 2002) či BESTPOINT (Klipp a kol., 2002). Právě v projektu BESTPOINT je zdůrazněna důležitost zaměření na změnu postojů a chování oproti znalosti pravidel a schopnosti ovládat automobil. Na základě výzkumných zjištění může k naplnění této teze dopomoci také tematické zaměření jednotlivých lekcí. To klientům přináší uchopení tématu jako celku, tedy přiblížení rizik i jiného nežádoucího chování v dopravě nežli toho, za který v programu jsou. Kromě celkového tematického zaměření programu k tomu dopomáhá také heterogenní složení skupin. Různé typy a závažnosti přestupků či trestných činů, které se při jednotlivých bžích programu objevují, mají potenciál upozorňovat klienty na odlišné skupiny rizik. Klienti si tak mohou vyslechnout od ostatních členů skupiny různé situace a rizikové jednání, které v praxi může mít odstrašující účinek. To může taktéž korelovat s doporučeními rehabilitačního programu SUPREME (2007), který přisuzuje důležitost analýze deliktu, a s ním spojenému problematickému chování v dopravě.

Složení skupin rehabilitačních programů je v literatuře velmi často diskutováno (Bartl, 2003; Klipp, 2009). Můžeme zaznamenat spíše příklon k utváření homogenních skupin pro řidiče, tedy skupin, kdy jsou ve skupině lidé, kteří se dopustili stejného typu

trestného činu. Tento přístup však v České republice není aplikován. Skupiny v programu pro řidiče jsou utvářeny heterogenně, setkávají se v nich tedy lidé odsouzení za různé trestné činy spojené s řízením, což však ze statistického hlediska dává smysl. Programem pro řidiče prošlo v Severočeském soudním kraji během uplynulých dvou let pouhých 151 klientů. V celkovém počtu prošlo programem pro řidiče realizovaným programovým centrem 266 klientů. Tento omezený počet klientů ztěžuje možnost utváření homogenních skupin. Utváření homogenních skupin je využíváno i více pochopitelné například v Nizozemí, kde průměrně ročně projde programem pro řidiče 15 000 klientů (SWOV, 2015). Toto číslo je tedy oproti ČR mnohonásobně vyšší.

Výstupy studie nedoporučují přesvědčení, které stojí za diskutovanou myšlenkou novely zákona, jež by měla resocializační program pro jeho absolventy zpoplatnit (ČTK, 2023). Zpoplatnění by se v takovém případě týkalo těch řidičů, pro něž by program byl podmínkou navrácení řidičského oprávnění, pokud o něj přišli na déle než osmnáct měsíců či se odmítli podrobit testu na alkohol, případně jiné návykové látky. V současné době si klienti Služby program nehradí. Většina informantů v provedené studii měla program soudně nařízený, což vedlo i k prvotnímu negativnímu přístupu k tomuto programu. V tomto kontextu se tedy nejeví jako vhodné, aby si program jeho účastníci hradili, neboť to může ještě posílit jejich prvotní negativní postoje.

Závěr

Diplomová práce vznikla na základě osobního zainteresování autorky do programu pro řidiče v Severočeském soudním kraji a výkonu práce lektorky tohoto programu. Cílem práce bylo zjistit, jak vnímají resocializační program jeho absolventi z hlediska jeho přínosu pro ně samé. Samotný výzkum sestával z polostrukturovaných rozhovorů s dvanácti absolventy a jednou absolventkou programu.

Výsledky výzkumu ukazují, že klienti program vnímají jinak před jeho započítím a v jeho následném průběhu. Na počátku programu se objevují především obavy, panují zde také rozdíly v přijetí programu v závislosti na způsobu jeho uložení. Klienti si tak sami budují cestu k programu, ovlivnění mohou být nejen svým postojem, nýbrž také dopady ztráty řidičského průkazu (např. vliv na jedincovo okolí) a soudním průběhem. U klientů vstupujících do programu dobrovolně mohou být důležité benefity pramenící z úspěšného absolvování programu (např. pozitivní faktor při žádosti o navrácení řidičského oprávnění v polovině trestu). Ze statistických údajů však vyplývá, že většina klientů, kteří program nedokončí, jsou právě ti, kteří do něj vstupují na dobrovolné bázi. To může být dáno tím, že u těchto klientů není vyhlídka sankce při jeho nesplnění.

V průběhu programu klienti především oceňují jeho skupinovou podobu, jelikož přináší možnost vyslechnout si ostatní příběhy o zkušenostech a způsobených deliktech, současně pociťují bezpečnost prostředí a přátelskou atmosféru, což je pro ně klíčové. Zaznamenána bývá především ztráta zábrán při komunikaci o deliktu, smíření se s deliktem. Absolventi vybraného programu kladou vysoký důraz na uvědomění si rizikového chování za volantem a strategii cílů předcházejících takovému typu jednání, jelikož si jsou vědomi, že jako účastníci silničního provozu nejsou nikdy sami za sebe, nýbrž mají zodpovědnost vůči ostatním na silnici i vůči svým blízkým.

Celková podoba programu je klienty hodnocena velmi kladně. Právě to autorku utvrzuje v jeho vysokém potencionálu do budoucna. Na základě výzkumných zjištění je možné konstatovat, že program pro řidiče ve vysoké míře směřuje k pozitivní motivaci klientů k žádoucímu chování v dopravě.

Doporučení pro další výzkum a praxi programu pro řidiče

Program pro řidiče umožňuje pracovat na individuálních cílech účastníků, což by mohlo vykazovat snížení míry opětovného páchaní trestných činů (přestupků) za volantem.

Recidiva nebyla do tohoto výzkumu zahrnuta, a to z důvodu relativně krátkého působení programu (od ledna roku 2021), kdy by možná získaná data nemusela mít příliš vypovídající hodnotu (literatura uvádí za průkazné hodnocení recidivy zhruba po pěti letech působení programu). Zajímavým pro další výzkumy by tedy mohlo být zaměření na recidivu klientů programu pro řidiče.

Užitečným se jeví i uskutečnění rozhovorů s klienty absolvujícími individuální formu programu pro řidiče a následná komparace výpovědí a hodnocení klientů ze skupinových setkání. Přínosným se jeví také možný výzkum směřující ke zmapování motivace klientů pro dobrovolný vstup do programu či prozkoumání sankcí v případě neabsolvování programu při jeho soudním uložení. Tematická rozmanitost programu by mohla být rozšířena o modul týkající se informovanosti klientů o průběhu navrácení řidičského průkazu. Tedy o to, jaké kroky musí podstoupit, aby si mohli zažádat o navrácení v půlce trestu (časové rozmezí navrácení aj.).

Výzkumná zjištění také poukázala na nedostatek dohledatelných informací o podobě programu a jeho významu. Současně jsou informace o programu evidovány pouze na oficiálních stránkách Služby, kde však údajů příliš není. Programu by prospělo více prostoru na webových stránkách PMS či zřízení vlastních internetových stránek, což by mohlo dopomoci nejen klientům, kteří mají program obligatorně nařízený, nýbrž by mohlo být zaznamenáno více klientů vstupujících do programu dobrovolně. Pro praxi programu by mohlo být současně užitečné navázání spolupráce s vězeňskou službou a následná aplikace programu pro řidiče ve věznicích. Tato snaha by rozšířila klientelu a povědomí o programu. Osoby ve výkonu trestu odnětí svobody však nejsou evidovány probačními úředníky, tedy nejsou klienty Služby, což se jeví jako značná překážka této implementace.

Právě zmíněné rozšíření klientely by mohlo dopomoci vyšší prevenci opakovaného rizikového chování řidičů. Statistiky za rok 2021 ukazují, že v rámci výkonu služby dopravní policie bylo zadrženo 3 736 řidičských průkazů (Činnost dopravní policie, 2022), dvanácti bodů v bodovém systému (maximální výše) dosáhlo v roce 2021 celkem 41 268 řidičů (Lukašík, 2022). Uvedená statistická čísla se mohou do jisté míry překrývat, jelikož v rámci výkonu služby PČR mohly být odebrány řidičské průkazy i za dosažení dvanácti bodů v bodovém systému. Stále je však patrné, že skutečné číslo odebrání řidičských průkazů ročně je mnohonásobně vyšší nežli počet klientů absolvujících program pro řidiče. Jak přitom ukázala tato práce, program

minimálně částečně naplňuje svou ambici změnit postoje řidičů k rizikovému chování za volantem. Bylo by proto vhodné snažit se zvýšit počet absolventů.

Seznam použitých zdrojů

- BALOGUN, Shyngle Kolawole, SHENGE, Nyitor Alexander a OLADIPO, Samuel Ekundayo, 2012. Psychosocial factors influencing aggressive driving among commercial and private automobile drivers in Lagos metropolis. *The Social Science Journal* [online]. 49(1), 83-89 [cit. 2022-12-16]. ISSN 0362-3319. Dostupné prostřednictvím Science Direct. DOI: 10.1016/j.soscij.2011.07.004
- BARTL, Gregor, 2002. *EU-project „Andrea“*. Vienna: Kuratorium für Verkehrssicherheit. ISBN 3-7070-0050-8.
- BARTL, Gregor, 2003. *Analysis of driver rehabilitation programmes* [online]. Brussels: GOCA [cit. 2023-01-12]. Dostupné z: <https://www.alles-fuehrerschein.at/dokumente/Pres%20GOCA%2010%202003%20Bartl.pdf>
- BĚLÍK, Václav, 2014. *Metodologie společenských věd*. Hradec Králové: Univerzita Hradec Králové. Studijní opora.
- BESIP, 2021. *Strategie BESIP 2021-2030* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy [cit. 2022-12-18]. Dostupné z: <https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>
- BLAŽEJOVSKÝ, Marek, 2015. *Drogy v dopravě*. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7478-903-8.
- CROSSMAN, Ashley, 2019. Deviance in Strain Theory in Sociology. *Thought.Co* [online]. [cit. 2023-01-21]. Dostupné z: <https://www.thoughtco.com/structural-strain-theory-3026632>
- ČTK, 2023. Sociální terapie řidičů má být spuštěna až za rok, rozhodla sněmovna. In: *Česká justice* [online]. Praha: MediaNetwork [cit. 2023-04-16]. Dostupné z: <https://www.ceska-justice.cz/2023/04/socialni-terapie-ridicu-ma-byt-spustena-az-za-rok-rozhodla-snemovna/>
- ECHTERHOFF, Wilfried, 1999. Evaluation/Bewertung. In: MEYER-GRAMCKO, Fritz. *Verkehrspsychologie auf neuen Wegen*. Bonn: Deutscher Psychologen Verlag, 255-318. ISBN 3-9315-8931-5.

- ELGNER, Jan, 2021. *Fatální následky dopravních nehod v Evropě* [online]. Praha: BESIP, Ministerstvo dopravy [cit. 2022-12-13]. Dostupné z: <https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Zahranicni-materialy/Fatalni-nasledky-dopravnich-nehod-v-Evrope/Fatalni-nasledky-dopravnich-nehod-v-Evrope.pdf?lang=cs-CZ>
- ERSO (European Road Safety Observatory), 2015. *Novice Drivers* [online]. [cit. 2023-01-15]. Dostupné z: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/ersosynthesis2015-novicedrivers25_en.pdf
- ETSC (European Transport Safety Council), © 2023 [online]. ETSC [cit. 2023-01-16]. Dostupné z: <https://etsc.eu/>
- EVANS, Leonard, 2004. *Traffic safety*. Michigan: Science Serving Society. ISBN 0-9754871-0-8.
- FERNANDES, Ralston, JOB, Soames a HATFIELD, Julie, 2007. A challenge to the assumed generalizability of prediction and countermeasure for risky driving. *Journal of Safety Research* [online]. **38**(1), 59-70 [cit. 2022-12-16]. ISSN 0022-4375. Dostupné prostřednictvím Science Direct. DOI: 10.1016/j.jsr.2006.09.003
- GULLIVER, Pauline a BEGG, Dorothy, 2007. Personality factors as predictors of persistent risky driving behavior and crash involvement among young adults. *Injury Prevention* [online]. **13**(6), 376-381 [cit. 2022-11-13]. ISSN 1475-5785. Dostupné prostřednictvím Research Gate. DOI: 10.1136/ip.2007.015925
- HANZLÍKOVÁ, Iva, 2004. Proč selháváme za volantem. *Psychologie dnes*. **10**(6), 14-15. ISSN 1212-9607.
- HATAKKA, Mika, KESKINEN, Esko, GREGERSEN, Nils Petter, GLAD, Alf a HERNETKOSKI, Kati, 2002. From control of the vehicle to personal self-control. *Transportation Research Part F* [online]. **5**(3), 201–215. [cit. 2022-12-28]. ISSN 1369-8478. Dostupné prostřednictvím Science Direct. DOI: 10.1016/S1369-8478(02)00018-9
- HAVLÍK, Karel, 2005. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál. ISBN 80-7178-542-3.

- HILTERMAN, Ed a FORA, Roger Mancho, 2012. *Evaluación de programas formativos de seguridad vial y la reincidencia posterior* [online]. Centro de Estudios Jurídicos-Generalitat de Catalunya [cit. 2022-01-22]. Dostupné z: https://cejfe.gencat.cat/web/.content/home/recerca/cataleg/crono/2012/programaSeguridadVial_ES.pdf
- HORÁKOVÁ, Miroslava, 2022. Agresivní řízení a jeho projevy ve vztahu k rysům osobnosti, dalším osobnostním proměnným, situačnímu kontextu a možná preventivní opatření. *E-psychologie* [online]. **16**(1), 47-70 [cit. 2023-01-16]. ISSN 1802-8853. DOI: 10.29364/epsy.435
- HUGUENIN, Raphael Denis a ROTHENGATTER, Talib, 2004. *Traffic and Transport Psychology*. Elsevier Science. ISBN 978-0-0804-7463-2.
- CHALOUPKA-RISSER, Christine, RISSER, Ralf a ZUZAN, Wolf Dietrich, 2011. *Verkehrspsychologie*. Wien: Facultas Verlagsund Buchhandels AG. ISBN 978-3-7089-0642-3.
- JAMES, Leon a NAHL, Diane, 2000. Aggressive driving is emotionally impaired driving [online]. *Global Conference on Aggressive Driving*. Canada: Ontario, Ministry of Transportation [cit. 2022-11-27]. Dostupné z: <https://www.stopandgo.org/research/aggressive/james-nahl.pdf>
- JONAH, Brian, 1990. Age differences in risky driving. *Health Education Research* [online]. **5**(2), 139–149 [cit. 2022-12-16]. ISSN 1465-3648. Dostupné z: <https://www.jstor.org/stable/45111354>
- KLIPP, Simone, 2009. EU DRUID project. *European Transport Research Review* [online]. **1**(4), 185–198 [cit. 2022-12-22]. ISSN 1867-0717. Dostupné prostřednictvím Research Gate. DOI: 10.1007/s12544-009-0019-0
- KLIPP, Simone, MACHATA, Klaus a VAN SCHAGEN, Ingrid, 2013. *The EU BestPoint project* [online]. Brisbane: Queensland [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/257891415_The_EU_BestPoint_project_Getting_the_best_out_of_a_demerit_point_system
- Koncepce rozvoje probace a mediace do konce roku 2025*, 2017 [online]. Praha: Probační a mediační služba [cit. 2022-11-20]. Dostupné

z: https://justice.cz/documents/12681/762397/2017_Koncepce_PM_do_roku_2025.pdf/bd17324b-f3b7-4689-9418-760a03f92116

KUCHTA, Josef, VÁLKOVÁ, Helena, HULMÁKOVÁ, Jana, 2019. *Základy kriminologie a trestní politiky*. Praha: C. H. Beck. ISBN 978-80-7400-732-3.

KUREČKOVÁ, Veronika, ZAORAL, Aleš, JEDLIČKA, Vít, ŘEZÁČ, Pavel a ZÁMEČNÍK, Petr, 2016. *Metodika výuky a hodnocení provinilých řidičů, pachatelů přestupků a trestných činů v dopravě, na pokročilém simulátoru*. Brno: Centrum dopravního výzkumu v.v.i.

KUREČKOVÁ Veronika, HORÁKOVÁ Miroslava, 2021. *Terapeutické programy pro řidiče v kontextu práce Probační a mediační služby*. Brno: Centrum dopravního výzkumu v.v.i. ISBN 978-80-88074-84-7.

LEIXOVÁ, Alicja, 2003. K problematice transkriptu ve společenských vědách. *Biograf*. 8(31), 69-84. ISSN 1211-5770.

LUKAŠÍK, Tomáš, 2022. *Bodování řidiči* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy [cit. 2022-10-15]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2021/Bodovani-ridici.pdf.aspx>

MÁSILKA, David, 2006. *Jevy ovlivňující život vybrané sociální skupiny*. Olomouc: Fakulta tělesné kultury. Disertační práce. Univerzita Palackého v Olomouci.

Muži a ženy, 2017 [online]. Praha: BESIP, Ministerstvo dopravy [cit. 2022-11-17]. Dostupné z: <https://besip.cz/getattachment/e23f17d5-c705-4500-a8a3-050b11524df1/Muzi-a-zeny.pdf>

NAJEEB, Mohammed, 2012. *A study of the psychological factors that influence the rule violation behavior of drivers* [online]. Kerala: Ministry of Transport [2022-12-06]. Dostupné z: <https://www.ictct.net/wp-content/uploads/25-Hasselt-2012/25-Najeeb-Full-paper.pdf>

Návykové látky a jejich vliv na bezpečnost silničního provozu, 2018. In: *Centrum dopravního výzkumu* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu v.v.i., © 2023

- [cit. 2022-10-15]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/navykove-latky-a-jejich-vliv-na-bezpecnost-silnicniho-provozu/>
- NEUSAROVÁ, Jana, 2009. Dopravní nehodovost a její následky na životy zasažených lidí. *Prevence úrazů, otrav a násilí*. **5**(2), 179–184. ISSN 1804-7858.
- NEYENS, David a BOYLE, Linda, 2007. The effect of distractions on the crash types of teenage drivers. *Accident Analysis and Prevention* [online]. **39**(1), 206–212 [2022-12-18]. ISSN 1879-2057. Dostupné prostřednictvím Science Direct. DOI: 10.1016/j.aap.2006.07.004
- NOVOTNÁ, Hedvika, ŠPAČEK, Ondřej, ŠTOVÍČKOVÁ JANTULOVÁ, Magdaléna, 2019. *Metody výzkumu ve společenských vědách*. Praha: Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií. ISBN 978-80-7571-052-9.
- ONWUDIWE, Ihekwoaba, 2005. Deterrence theory. In: BOSWORTH, Maria. *Encyclopedia of prisons and correctional facilities*. SAGE Publications, 234–237. ISBN 0-7619-2731-X.
- PARKER, Dianne, REASON, James, MANSTEAD, Antony a STRADLING, Stephen, 1995. Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*. **38**(5), 1036–1048. ISSN 1366-6847. Dostupné prostřednictvím Research Gate. DOI: 10.1080/00140139508925170
- PODDA, Francesca, 2012. *Drink driving* [online]. Brussels: European Transport Safety Council [cit. 2022-10-16]. Dostupné z: http://archive.etsc.eu/documents/Drink_Driving_Towards_Zero_Tolerance.pdf
- Policie České republiky (PČR), 2022. Alkohol za volant nepatří. In: *Policie České republiky* [online]. Praha: Policie ČR, © 2023 [cit. 2022-01-13]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/alkohol-za-volant-nepatri-371394.aspx>
- Policie České republiky (PČR), 2023. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022* [online]. Praha: Ředitelství služby dopravní policie [cit. 2022-09-15]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/statistika-2022-informace-o-nehodovosti-leden-2022-pdf.aspx>

- PRAŠKO Ján, ŠLEPECKÝ, Miloš, GRAMBAL, Aleš, MOŽNÝ, Petr a VYSKOČILOVÁ, Jana, 2019. *Skupinová kognitivně-behaviorální terapie*. Praha: Grada. ISBN 978-80-271-0496-3.
- Program pro řidiče*, 2021. Interní metodický manuál programového centra.
- Průvodce restorativními programy*, 2020. Vídeň: Úřad OSN pro drogy a kriminalitu.
- ROSENBLOOM, Tova, 2003. Risk evaluation and risky behavior of high and low sensation seekers. *Social Behavior and Personality* [online]. **31**(4), 375–386 [cit. 2022-12-18]. ISSN 1179-6391. Dostupné prostřednictvím Research Gate. DOI: 10.2224/sbp.2003.31.4.375
- ŘEZÁČ, Pavel, KUREČKOVÁ, Veronika, ZÁMEČNÍK, Petr a HRUŠKOVÁ, Kateřina, 2015. *Metodika práce s řidiči, jež páchali trestnou činností v dopravě, ale jsou podmíněčně propuštěni na svobodu*. Brno: Centrum dopravního výzkumu. ISBN 978-80-88074-16-8.
- SHINAR, David, 1998. Aggressive driving. *Transportation Research Part F* [online]. **1**(2), 137–160 [cit. 2022-12-16]. Dostupné prostřednictvím Science Direct. DOI: 10.1016/S1369-8478(99)00002-9
- STOJAN, Mojmír, 2008. *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: MSD. ISBN 978-80-7392-078-4.
- STRÁNSKÝ, Zdeněk, 2000. Psychologie v praxi bezpečnosti silničního provozu. In: *Sborník prací Filozofické fakulty brněnské univerzity*. Brno: Masarykova univerzita, 175–184. ISBN 80-210-2516-6.
- STRAUSS, Anselm a CORBINOVÁ, Juliet, 1999. *Základy kvalitativního výzkumu*. Boskovice: Sdružení Podané ruce. ISBN 80-85834-60-X.
- SUPREME, 2007. *Summary and Publication of Best Practices in Road Safety in the Member States*. The Final Report of SUPREME.
- SWOV, 2015. *Rehabilitation courses for road users* [online]. Den Haag: SWOV, The Hague [cit. 2023-02-13]. Dostupné z: https://swov.nl/system/files/publication-downloads/fs_rehabilitation_courses_archived.pdf

- ŠČERBA, Filip, 2001. *Alternativní tresty a opatření v nové právní úpravě*. Praha: Leges. ISBN 978-80-87212-68-4.
- ŠTERN, Pavel, OUŘEDNÍČKOVÁ, Lenka, DOUBRAVOVÁ, Dagmar, 2010. *Probace a mediace*. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-757-2.
- ŠTIKAR, Jiří, HOSKOVEC, Jiří a ŠMOLÍKOVÁ, Jana, 2005. Řízení motorových vozidel ve stáří. *Psychologie v ekonomické praxi*. **40**(1-2), 65–69. ISSN 0033-300X.
- ŠTIKAR, Jiří, HOSKOVEC, Jiří a ŠMOLÍKOVÁ, Jana, 2006. *Psychologická prevence nehod*. Praha: Karolinum. ISBN 80-246-1096-5.
- ŠUCHA, Matúš, 2013. Sensation seeking v psychologické diagnostice řidičů. *Psychologie pro praxi*. **48**(3-4), 71–78. ISSN 1803-8670.
- ŠUCHA, Matúš, 2016. *Možnosti ovlivnění chování účastníků silničního provozu* [online]. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, Katedra psychologie Filosofické fakulty [cit. 2023-01-13]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/311936118_Moznosti_ovlivneni_chovani_ucastniku_silnicniho_provozu
- ŠUCHA, Matúš, REHNOVÁ, Vlasta, KOŘÁN, Martin a ČERNOCHOVÁ, Dita, 2013. *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4113-0.
- ŠUCHA, Matúš a ŠŤASTNÁ, Lenka, 2015. Chování účastníků dopravního provozu pod vlivem alkoholu. *Adiktologie*. **15**(2), 76–84. ISSN 1213-3841.
- ŠUCHA, Matúš, ŠŤASTNÁ, Lenka a ZÁMEČNÍK, Petr, 2017. Osobnostní vlastnosti řidičů řídících pod vlivem alkoholu. *Adiktologie*. **17**(1), 296–306. ISSN 1213-3841.
- ŠUCHA, Matúš, HERLE, Margit a DA SALVA, Fatima Pereira, 2017a. Driver Offender Courses in Selected European Countries. *Transactions on Transport Sciences* [online]. **8**(2), 46–61 [cit. 2023-03-02]. ISSN 1802-9876. Dostupné prostřednictvím Research Gate. DOI: 10.5507/tots.2017.008
- ŠVARC, Jiří, 2014. Alkohol a drogy při řízení motorového vozidla a posouzení schopnosti je řídit. *Psychiatrie pro praxi*. **15**(3), 97–101. ISSN 1213-0508.

- ULLEBERG, Pål, 2004. *Aggressive driving – a literature review*. Oslo: Institute of Transport Economics. ISBN 82-480-0416-3.
- Úřední věstník Evropské unie, 2013 [online]. Lucembursko: Úřad pro publikace Evropské unie, C 56 E [cit. 2022-10-27]. ISSN 1977-0863. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2013:056E:FULL>
- Vize nula, 2023. In: *Centrum dopravního výzkumu* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu v.v.i., © 2023 [cit. 2022-10-15]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/vizenula>
- VORLOVÁ, Klára a MRAVČÍK, Viktor, 2008. Drogy a řízení. *Zaostřeno na drogy*. 6(2), 1–12. ISSN 1214-1089.
- WEINAND, Manfred, 1998. *Kompensationsmöglichkeiten bei älteren Kraftfahrern mit Leistungsdefiziten*. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Strassenwesen. ISBN 3-89429-885-5.
- WILDE, Gerald, 1998. Risk Homeostasis Theory. *Injury Prevention* [online]. 4(2), 89–91 [cit. 2022-11-25]. ISSN 1475-575. Dostupné prostřednictvím Research Gate. DOI: 10.1136/ip.4.2.89
- ZÁMEČNÍK, Petr, 2018. *Rehabilitační programy pro řidiče*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. ISBN 978-8-0880-7467-0.
- ZÁMEČNÍK, Petr, 2018a. *Evaluační terapeuticko-poradenského programu REPADO zaměřeného na pomoc řidičům s problematickým průběhem praxe*. Olomouc. Disertační práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Filozofická fakulta.
- ZUCKERMAN, Marvin, 2007. *Sensation seeking and risky behavior*. Washington, DC: American Psychological Association. ISBN 978-1-59147-738-9.

Zákony

Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád).

Zákon č. 257/2000 Sb., o Probační a mediační službě a o změně zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 65/1965 Sb., zákoník práce, ve znění

pozdějších předpisů, a zákona č. 359/1999 Sb., o sociálně-právní ochraně dětí
(zákon o Probační a mediační službě).

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

Seznam obrázků

Obrázek 1: Model Diamant	11
Obrázek 2: GDE model	21
Obrázek 3: Paradigmatický model výzkumu	44
Obrázek 4: Schéma nově vzniklé teorie	52

Seznam tabulek

Tabulka 1: Počet dopravních nehod a jejich následků, ČR, 2018–2022.....	8
Tabulka 2: Nejčastější příčiny dopravních nehod, ČR, 2022.....	12
Tabulka 3: Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, ČR, 2022	13
Tabulka 4: Tresty, při kterých klienti do programu pro řidiče vstupují	37
Tabulka 5: Skupinová a individuální sezení, zařazení do programu.....	38
Tabulka 6: Popis částí paradigmatického modelu.....	43

Příloha 1 (ukázka rozhovoru)

Co Vás přimělo do programu vstoupit?

Já jsem to měl povinně.

A můžu se zeptat, za co jste dostal program uložený?

Řídil jsem pod vlivem alkoholu a boural jsem.

Věděl jste předem, o čem ten program je?

Ne, vůbec jsem netušil. Netušil to nikdo, komu jsem říkal, že se něco takovýho chystá.

A snažil jste se vyhledat nějaké informace o tom programu?

Ne, já jsem se nechal překvapit.

Ani jste neměl žádnou představu?

Ne, absolutně žádnou.

Takže jste sem šel bez jakýchkoliv informací nebo představ?

Přesně tak, měl jsem to nařízený, tak jsem si říkal, že to musím splnit, takže to bylo z tohohle toho důvodu. Jinak jsem nevěděl.

A když jste přišel, tak jaká byla Vaše první reakce?

Tak spíš ne asi první... člověk, když nemá informace, tak se asi těžko může dělat nějaký názor. Spíš časem se ten názor tvořil, a tím že v podstatě člověk byl mezi podobně „postiženýma“ lidma, tak se vlastně jakoby ta skupina celkem dobře semkla... tady teda v tom konkrétním případě... že člověk neměl nějak jako obavy se o tom bavit a zároveň přijímat zkušenosti jiných lidí nebo příběhy jejich, a z toho se poučit.

A překvapilo Vás, jak ten program probíhal?

Ne, já jsem neměl očekávání. Ale ve finále je to takový mix všeho. Třeba já jsem neměl problém o tom svým problému mluvit. Ještě předtím, než jsem do programu vstoupil, jsem neměl problém o tom mluvit se svýma blízkýma, kamarádama... prostě jsem ten problém otevřel, abych to v sobě odblokoval a abych se o tom mohl bavit a nemusel se mezi těma lidma stydět. Já jsem se styděl za to, co jsem udělal. Ale třeba co tady zaznívá, co jsem zaznamenal, tak ty lidi někteří se rozmluvili až tady o tom problému. Věděli, že jsou mezi svýma, ve stejný tlupě, tak měli možnost o tom mluvit, aniž by si přivodili nějaký nebezpečí pro sebe. Tohleto na tom hodnotím dobře, že ty lidi se o tom naučili mluvit, pojmenovat to a přijmout to.

Mluvil jste o tom, že jste hovořil otevřeně ve vašem okolí o tom, co se stalo. Ovlivnilo to nějakým způsobem to okolí... to, co se stalo?

Jo, smáli se mi. Nějaký kamarády mám i policajty, vyšetřovatele, kriminálku a tohle, a tak prostě mi řekli, že jsem debil, že jsem idiot, ale vlastně vzali to. To, že jsem se k tomu takhle postavil už od začátku, nesnažil jsem se z toho vykrucovat, přijal jsem trest, přiznal jsem se ke všemu... tak se to prostě vzalo jako tak, že to byla hovadina, nicméně že ten přístup je pro ně v pořádku, je to čistý a neměli kvůli tomu potřebu mě třeba odepsat.

Nebo Vás nějakým způsobem odsoudit.

Přesně tak.

A když se vrátíme zpět k tomu programu jako takovému, co se Vám na něm líbilo nejvíc?

To, že můžu vypadnout mezi lidi. Já mám kancelář doma a jsem v podstatě odstřiženej, tak jsem byl v podstatě rád, že můžu vypadnout někam...

Že máte důvod...

Že mám důvod. Vždycky jsem říkal, že jdu mezi kámoše delikventy. Celkově, co mi to přineslo, je přísnější pohled na alkohol jako takový. Ono se to těžko teď hodnotí, já jsem čtyři týdny teď bez alkoholu nebo občas si dám pivo nebo nealko pivo, ale to souviselo s tím, že jsem byl na operaci, měl jsem antibiotika kvůli zánětu. Pak samozřejmě i to, že si tady povídáme o tom, kolik člověk má toho zbytkáče, když se napije, což jsem si předtím nepředstavoval třeba u piva konkrétně, říkal jsem si, že když si dám desítku, tak je to v pohodě a nic se neděje. Takže tohle všechno, když se poskládalo, tak mi to dalo nějaký přísnější pohled na alkohol a na to užívání celkově.

A z těch témat, která byla nastolena, bylo ještě nějaké vyjma alkoholu, které Vás zaujalo?

Třeba to, jak funguje lidská psychika. Když člověk potřebuje ten alkohol vyměnit, i když je to třeba čokoláda, jak říkají Vaše kolegyně, tak se to musí něčím nahradit. Že to funguje. Já jsem věděl, že to tak je, věděl jsem, že si musím dát nějakou náhražku. Ale ono je to fyziologicky prokázáno, takže člověk si musí ty náhrady hledat, musí si hledat ty důvody, proč to neudělat. Třeba jít do hospody jasně, ale budu si kontrolovat, kolik toho vypiju. Čili nedostávat se do těch stavů, do kterých jsem se předtím dostával poměrně často.

A bylo naopak nějaké téma, které Vám osobně nic nepřineslo?

To si nemyslím, že by bylo něco zbytečný, si nevybavuju. Ony jsou ty témata na sebe navázaný. Ono to postupně... ony jsou poměrně silný, pro mě teda jsou silný ty příběhy ostatních. Důvody, proč to udělali, co to má za důsledky v tom jejich životě, a tohleto si člověk pak asi uvědomí, až když to poslouchá. Čím si ty ostatní lidi museli projít, tak jsou asi ty momenty, který člověku zdvihnou ten prst a dají mu ten vykřičník.

Takže pro vás byla důležitá ta skupina a to, že jste to od té skupiny slyšel.

Jo, i když paní lektorky vyprávěly, co měly za zkušenosti a příběhy. To mi přišlo dobrý a přínosný.

Takže Vaši skupinu hodnotíte kladně?

Ano.

A Vaši aktivitu ve skupině?

Nikdy mi nedělalo problém mluvit. Teď mi říkali, že jsem byl nejvýřečnější, takže asi ne.

Ono je to možná daný i tím, že už jste se dříve svěřil.

Jo, to určitě. Já jsem si to odblokoval už na začátku, abych mohl vůbec mezi lidi, protože lež nebo pomluvy se časem profláknou. Bydlím na malý obci, kde to všichni ví. Takže jsem si z toho dělal legraci. U stromu jsem se vyfotil na silvestra s dcerkou, poslal jsem pf do nového roku, a ten kdo to věděl, ten to pochopil.

A bylo na tom programu něco, co byste změnil?

Já nejsem na tyhle věci odborník, abych posuzoval...

Za Vás osobně...

Nevím, jestli by se to dalo vést líp nebo hůř. Kdybych byl na nějakém jiném kurzu, tak bych měl srovnání. Ale z hlediska nějaké psychologie by tam měl být důraz na uvědomění si svých problémů. Pak je ale zase otázka, jestli by to nemělo být spíše na nějaké protialkoholní skupině nebo něčem takovém. Možná víc ale důraz na to sebepoznání.

Tady Vám to přišlo málo zaměřený na sebepoznání?

Já si myslím, že těch deset sezení celkově je hrozně krátká doba na to, aby se člověk mohl začít vnímat a začít se projevovat. 10x 1,5 hodiny by mohlo být i v individuálním pohovoru dost hraniční, natož v té skupině. Zase by tam ale chyběly ty postřehy těch

ostatních lidí, což je taky dobrý. Protože člověk si často některé věci neuvědomí a až když o nich mluví druhý, tak si řekne: „hele tohle se mi vlastně stalo taky nebo to takhle občas mám taky“.

Takže by tam mohl být klíčový i počet lidí v té skupině?

Určitě. A ono asi i záleží, jaká je skvadra v té skupině. Mám takový pocit, nevím, jestli to tak je, že jsme do těch skupin řazený podle trestu nebo výše zavinění. Není tady třeba žádný člověk, který by někoho zabil v autě. Možná kdyby takový člověk tady byl a vyprávěl ten svůj příběh, tak by třeba z toho člověka mrazilo. Dokud se ale nestane něco špatnýho, tak si člověk asi úplně neuvědomí ten důsledek toho, co se mohlo stát.

Takže považujete za důležité i namíchání té skupiny. Když jsou tam lidé, kterým se v uvozovkách nic nestalo a jsou tam za stejný delikt pak je rozdíl, pokud by tam byl někdo s vážnější nehodou.

Přesně tak. Mně se teda stalo, že jsem naboural autem do stromu, a měl jsem kliku, že jsem odešel bez zranění, protože jsem nebyl připoutanej nic a auto zůstalo na odpis. Ale nechybělo asi hodně a byl by to větší průšvih z hlediska, že se mohl někdo zranit. Naštěstí tam nikdo nebyl, nikoho jsem nezranil. Mohl jsem někomu ublížit. Na druhou stranu věřím tomu, že i třeba lidi jako já, s tím že se nic nestalo, nebo lidi, kteří třeba byli jenom chycený a nic se jim nestalo, si možná ty důsledky neuvědomí, že se mohlo něco stát a můžou pak stejně páchat dál.

A co si z programu především odnášíte?

Tu snahu se víc kontrolovat. A s tím už jsem i začal a čtyři měsíce se držím.

Příloha 2 (technika – osobní strategie změny)

Cíle

V návaznosti na to, co jste se v programu pro řidiče dozvěděli, si stanovte základní cíle pro období „po kurzu“.

Cíle by měly být:

 reálné
konkrétní
s jasným dopadem na Vaše řidičské chování

Co chci změnit?
Jaký dopad bude změna mít na mé chování za volantem?
Co k tomu potřebuji?
Koho k tomu potřebuji?
Jaká rizika mě čekají?