

Metodika Senioři v silniční dopravě

Příloha č. 2 k odborné zprávě

Číslo projektu: TB0300MD016

Název projektu: Senioři v silniční dopravě

Předkládá:

Název organizace: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Jméno řešitele: Mgr. Zuzana Strnadová

T A

Č R

Program **Beta**

SENIORŮ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ



BRNO, 2016

Motto:

Stárnutí není chorobnou změnou,
ale normálním biologickým procesem...

Jaro Křivohlavý

Metodika je výstupem projektu „Senioři v silniční dopravě“, řešeného Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. s podporou Technologické agentury ČR v rámci Programu Beta, ev. č. TB0300MD016, pro potřeby Ministerstva dopravy, samostatného oddělení BESIP.

Oponenti:

Mgr. Kateřina Janasová

PhDr. Mgr. Michal Walter

Název: Senioři v dopravě

Autoři: Mgr. Zuzana Strnadová

Ing. Jiří Ambros, Ph.D.

Ing. Richard Turek, Ph.D.

Mgr. et Mgr. Petr Zámečník

Mgr. Aleš Zaoral

© 2016 Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

ISBN

OBSAH

ÚVOD.....	5
I. SKUPINA SENIORŮ – CHARAKTERISTKA SKUPINY	8
I.1 CO OMEZUJE BEZPEČNÝ POHYB V DOPRAVĚ? JE TO JEN VĚK?	9
I.1.1 VÍCE NEŽ TŘETINA STARŠÍCH 65 LET JSOU ABSOLVENTI VŠ.....	10
II. JAK SE SENIOŘI VYROVNÁVAJÍ SE STÁRNUTÍM – PROBLÉMY V DOPRAVĚ/PŘEPRAVĚ	14
II.1 CHŮZE V INTRAVILÁNU	18
II.1.1 ŠPATNÝ TECHNICKÝ STAV CHODNÍKU	18
II.1.2 PŘECHODY PRO CHODCE.....	19
II.2 POZOROVÁNÍ CHOVÁNÍ CHODCŮ NA PŘECHODECH PRO CHODCE SE SSZ I NA PŘECHODECH BEZ SSZ.....	19
II.2 PŘECHÁZENÍ MIMO MÍSTA VYZNAČENÉHO PŘECHODU NEBO MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ.....	22
II.3 CHŮZE V EXTRAVILÁNU.....	22
III JÍZDA NA KOLE.....	23
IV ŘIDIČ OSOBNÍHO VOZIDLA	24
V. DOPRAVNÍ NEHODY SENIORŮ – ŘIDIČŮ DRŽITELŮ ŘIDIČSKÉHO OPRÁVNĚNÍ PRO SKUPINU B	29
V.1 DOPRAVNÍ NEHODOVOST OSOB NAD 65 LET VĚKU	32
V.1.1 PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY	41
V.1.2 PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY	43
V.1.3 PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY	44
V.1.4 PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY	45
V.1.5 PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY	46
V.1.6 PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY	47
SHRNUTÍ.....	48

ÚVOD

Proč se skupinou seniorů vůbec zabývat?

Skupina zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích je, v souladu s **Národní strategií bezpečnosti silničního provozu**, definovaná jako: *stárnoucí populace ve věku nad 65 let*, který je základním dokumentem vlády v oblasti bezpečnosti silničního provozu České republiky – Národní strategií bezpečnosti silničního provozu, kterou vláda schválila v srpnu 2011. <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>

Tato skupina vykazuje vysoké procento dopravní nehodovosti – v roce 2015 to bylo 21 % usmrčených a 18 % těžce zraněných z celkového počtu usmrčených a těžce zraněných osob z dopravní nehodovosti.

Skupina seniorů v rámci celé Evropy, Českou republiku nevyjímaje, poroste a ve společnosti bude hrát stále významnější roli. Jedná se o skupinu, která je silně nehomogenní. A to nejen pro různorodost věkových skupin, které se mění se zvyšujícím věkem, ale také úrovní vzdělání, životní úrovní a v neposlední řadě i ekonomickou situací. V roce 2015 žilo v České republice celkem 1 830 726 osob nad 65 let věku. Jedná se o občany, kteří se převážně narodili v meziválečném a poválečném období, tj. v rozmezí let 1920-1952. A stárnutí dle ČSÚ bude, nejen v České republice, nadále pokračovat viz: <https://www.czso.cz/csu/czso/seniori>. Během dalších desetiletí bude do řad seniorů přibývat obyvatelstvo ze silných populačních ročníků ze 70. let 20. století.

ČSÚ uvádí, že:

„Vývoj indexu stáří od roku 2006 do roku 2013 má v ČR stoupající tendenci. To znamená, že se zvyšuje počet seniorů nad 65+ let oproti dětem do 14 let. Bývaly doby, kdy dětí bylo vždy více než seniorů, nyní od roku 2006 se poměr obrátil a přibývá seniorů. V roce 2006 byl index stáří 100,2¹, to znamená, že poměr seniorů a dětí byl téměř v rovnováze. Od té doby je v České republice více seniorů než dětí.

Podívejme se do krajů. Nejprve hlavní město. V Praze se index stáří drží od roku 2006 přibližně na stejné úrovni, v úzkém rozmezí 127,6 až 129,4. Seniorů oproti dětem je zde

¹ Index stáří vyjadřuje, kolik je v populaci obyvatel ve věku 60 let a více na 100 dětí ve věku 0–14 let.

výrazně více než v ostatních krajích, což je způsobeno tradičně nízkým zastoupením dětí v hlavním městě a současně vysokým podílem seniorů. Seniorů je zde velké množství, ale tendence je setrvalá. Proto se dá říci, že Praha dále nestárne.

Naopak výraznou stoupající tendenci mají kraje Ústecký, Zlínský a Moravskoslezský. V těchto krajích každým rokem přibývá seniorů oproti dětem a vývoj nenaznačuje nějaký zvrat. Pokud tyto kraje budou udržovat nastíněný trend, brzy zestárnou, zatímco Praha zůstane ve stejných poměrech.

Ve Středočeském kraji se index stáří pohyboval až do roku 2011 v úzkém rozmezí 94,8 až 95,9, avšak v roce 2012 již dosáhl hodnoty 97,4 a v roce 2013 hodnoty 98,8.

Problematický je Zlínský kraj, který má nejstrmější nárůst indexu stáří. Během osmi let se vyšplhal z hodnoty 103,7 na hodnotu 123,6. Téměř dostihl Prahu a při současném trendu se dá předpokládat, že v příštích letech její hodnoty překročí.“

Poznámka: Data jsou zveřejněna ke dni 31. 12. 2014.

Zdroj: <https://www.czso.cz/csu/czso/seniori-v-cr-2014-2gala5x0fg>

Z výše citovaného je tedy zřejmé, proč je nutné se skupinou seniorů intenzivně zabývat. Podle trendu ve vývoji společnosti se počítá, že v roce 2030 bude 30 % obyvatel starších 65 let. Prognózy hovoří o stále zvyšující se naději na dožití se vyššího věku. V roce 2013 byla naděje dožití při narození u mužů 75,23 let, u žen 81,13 let. A s touto realitou je zapotřebí počítat i v dopravě, přepravě a zohlednit maximálně potřeby osob, kterým tak společnost pomůže zvládat vyšší věk a jistá omezení, které sebou stárnutí organismu přináší.

Každý z nás si musíme uvědomit, že stárnutí je zcela fyziologický proces a žádný člověk není tohoto vývoje ušetřený. Je zapotřebí ale zdůraznit, že i starší lidé jsou skupinou, která potřebuje pozornost a to především v oblasti, která je schopná udržet dlouhodobě kvalitu života na úrovni, kdy je senior soběstačný a hlavně spokojený se svým životem. A to najde v oblasti vzdělávání.

Po ukončení profesního života, odchodem do penze, člověk ztrácí svoji profesní roli a oslabuje se jeho role ve společnosti. A pokud se k vyššímu věku přidá i špatný zdravotní stav, bývá to často na úkor duševního zdraví. Jak seniory udržet v duševní kondici, která velmi úzce souvisí i se zdravotním stavem jedince? Vzděláváním a proaktivním přístupem k životu.

Graf 1: Věkové složení obyvatelstva v roce 2015



Zdroj: ČSÚ

V oblasti dopravy a bezpečnosti jedince v dopravě se nabízí celá škála možností: Od pasivní účasti na preventivních aktivitách až po aktivní zapojení do procesu zvyšování bezpečnosti.

Vzdělávání je pro skupinu seniorů nejen společenskou záležitostí, ale také přispívá k aktivnímu zapojení do společnosti vrstevníků, hledání nových společenských příležitostí a získávání nových znalostí a dovedností. Zapojení do vzdělávání v nejrůznějších oblastech vědění upevňuje duševní zdraví jedince a pomáhá mu získat nové sebevědomí.

Když se podíváme na seniory, kteří jsou duševně aktivní, musíme vnímat i jejich chuť učit se něčemu novému, upevňovat si návyky, znalosti a dovednosti získané během let života. A takovýto senior je většinou i dlouho do vysokého věku soběstačný.

I. SKUPINA SENIORŮ – CHARAKTERISTKA SKUPINY

Skupina seniorů 65-74 let je skupinou, která disponuje kompenzovaným zdravotním stavem, je ekonomicky nezávislá, většinou je i pracovně aktivní cca do 70 let věku, zvláště u seniorů s vysokoškolským vzděláním, kteří tvoří třetinu pracujících důchodců v daném věku. Mezi pracujícími staršími 65 let převažují důchodci v řádném starobním důchodu. Loni bylo 99 tisíc v řádném důchodu ze 108 tisíc všech pracujících v tomto věku. *Zdroj: www.czso.cz*

Senioři ve věku 75-84 let mezi pracujícími jsou zastoupeni v mnohem menší míře, než skupina 65–74. Pracují ojediněle a také jejich aktivita je omezena horším zdravotním stavem. S menší mírou zaměstnanosti se také zvyšuje sociální izolace seniorů. Nepohybují se tak často mezi pracovně aktivní částí populace, tzn., nejsou již motivováni k získávání nových vědomostí a dovedností, zvláště ve věku nad 80 let.

Senioři ve věku nad 85 pracují v zanedbatelném procentu. Tato skupina seniorů je skupinou, která vyhledává společenství sobě věkově rovných vrstevníků, účastní se aktivit, které nevyžadují příliš učení se něčeho nového, i když jsou i zde výjimky, zvl. mezi vysoce odborně vzdělanými osobami, které si udržují duševní i fyzickou kondici do pozdního věku.

Ve všech výše jmenovaných skupinách je společným jmenovatelem doprava a problémy s bezpečnou dopravou související. Pro socializaci každý člověk potřebuje společenský styk. A to v nejrůznější podobě: návštěvy divadel, kin, společenských událostí, vzdělávacích aktivit pořádaných např. U3V, návštěvy známých a příbuzných, apod.

Věk není jedinou překážkou v míře socializace. Důležitá je také velikost sídla, kde jedinec žije. Míra socializace, a s ní spojený pohyb, je odlišná v menších městech a vesnicích, než ve větších sídlech. Na vesnicích se jedná převážně o pohyb pěší a ve městech je to především doprava s využitím prostředků hromadné přepravy anebo doprava individuální. Zjednodušeně by se dalo říci, že na vesnicích je vyšší potřeba bezpečné chůze (případně jízdy na kole) a ve městech se jedná převážně o dopravu hromadnou a individuální.

I.1 CO OMEZUJE BEZPEČNÝ POHYB V DOPRAVĚ? JE TO JEN VĚK?

Většina z nás, kteří vlastní řidičské oprávnění si přeje zůstat co nejdéle dobu soběstačná, bez pomoci rodinných příslušníků, tzn. co nejdéle zůstat duševně a fyzicky způsobilý pro řízení vozidla. Je to požadavek doby, ve které žijeme, být řidičem je také určitý společenský status, který je součástí nahlížení na jedince společností. Řidiči i ve vyšším věku jsou schopni řídit bezpečně a bezpečné řízení není jen o věku. Je to také o zkušenostech a dovednostech, které řidič za celý svůj život nasbíral, je to o rozvážnosti řešení dopravních situací, které by mnohý mladý řidič řešil zbrkle a emotivně. Ovšem jak zjistit, že na bezpečné řízení již není jedinec způsobilý?

Zde se nabízí mnoho otázek, které se přímo vztahují k bezpečnému řízení.

- Sebereflexe jedince, který o sobě ví, že už to není při řízení takové, jako to bylo před pár lety. Má se sám vzdát řidičského oprávnění?
- Povinnost pravidelných lékařských kontrol, které jsou určeny zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.
- Odpovědnost lékaře, který by měl mít dokonalý přehled o zdravotním stavu řidiče.
- Role rodinných příslušníků, kteří znají svého blízkého nejlépe, jeho chování a reakcí z mnoha situací?

Ani jednomu z výše jmenovaných nelze dát stoprocentní odpovědnost. Každý má svou nezastupitelnou úlohu.

Každý z nás chce řídit vozidlo a ani si neuvědomuje, že není bezpečný nejen pro ostatní, ale především pro sebe samotného. Jak člověk stárne a neuvědomuje si, jak se mění kognitivní funkce – selektivní pozornost, vnímání, paměť. Tady má možnost posoudit chování řidiče rodina, resp. její mladší část.

Nezanedbatelnou úlohu hrají nejbližší rodinní příslušníci – děti či vnoučata, kteří „svého“ řidiče – tatínka nebo maminku, znají dokonale. Dokáží verifikovat jeho jízdní dovednosti, ale také upozornit lékaře na opakující se pozorované nedostatky v řízení, které mohou být rizikové. Je na lékaři, aby pak zvážil, jaké řešení je pro řidiče nejlepším a to nejen z hlediska bezpečnosti, ale také jak hluboce zasáhnou do jeho

života. S odebráním způsobilosti k řízení se většina jedinců není ochotna smířit. Je zde na místě velmi citlivé posouzení všech aspektů, které ovlivňují rozhodnutí vedoucí k odebrání ŘO.

Jak se mění receptivní funkce – vnímání, zraková pozornost a přizpůsobivost, jak se pozměňují fyzické dispozice k řízení, jaké onemocnění má řidič/řidička, léky které užívá, a jak mohou ovlivnit bezpečné řízení, apod. Zde je nezastupitelná role lékaře.

Lékař má úlohu danou zákonem. Jeho povinností je provést lékařskou prohlídku s přihlédnutím ke všem známým okolnostem jedince a vydat lékařské stanovisko s nejlepším vědomím, že vydává buď kladný posudek, který umožní dále provádět řidičskou praxi nebo negativní stanovisko, které vystavuje jedince nejen do stresové situace – ztráta sociálního statusu, ale také omezení jeho auto–mobility – používání automobilu.

I.1.1 Více než třetina starších 65 let jsou absolventi VŠ

Mezi pracujícími staršími 65 let převažují důchodci v řádném starobním důchodu. Loni jich bylo 99 tisíc ze 108 tisíc všech pracujících v tomto věku.

Zatímco podíl absolventů vysokých škol mezi staršími lidmi dosahuje 23,3 procenta ze všech pracujících, ve skupině 65 letých a starších je více než třetinový.

V celé Evropské unii pracovalo v minulém roce 5,1 miliónu osob ve věku 65 a více let. Jejich podíl na celkovém počtu pracujících osob činil 2,3 procenta. V Česku je tento podíl 2,1 procenta. Proč tuto okolnost zde zmiňujeme?

U pracujících seniorů je předpoklad, že jsou aktivní nejen duševně, ale také si snaží zachovat fyzickou aktivitu a s ní i schopnost bezpečného řízení motorového vozidla. Nejedná se o tzv. sváteční řidiče, ale většinou o pravidelné uživatele individuální dopravy. A pokud řidič jezdí pravidelně, je předpokladem, že dovednosti a znalosti nevyumizí a řízení motorového vozidla je bezpečnější, než u skupiny řidičů, kteří jezdí jen občas, tzv. „sváteční jezdci“. Je zapotřebí zdůraznit, že řidiči, kteří řídí jen zřídkakdy, nejsou na tom o nic moc lépe, než sváteční jezdci z řad osob pod 65 let věku. Chybí jim řidičská praxe, kterou naopak osoby nad 65 let mají. Z výzkumů, které byly a jsou prováděny u seniorů, jasně vyplývá, že schopnosti, které jsou potřebné pro bezpečný pohyb lze i v období seniorského věku trénovat a udržovat.

Jak to vypadá ve vývoji dopravních nehod v České republice u skupiny osob nad 65 let na různých typech pozemních komunikací?

Tab. 1: Počet dopravních nehod osob nad 65 let věku v letech 2009- 2015 na dálniční síti v ČR

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
usmrceno do 24 h	0	5	4	1	1	1	0
těžce zraněno	0	4	4	4	2	6	4

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Tab. 2: Počet dopravních nehod osob nad 65 let věku v letech 2009-2015 na silnicích I. třídy v ČR

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
usmrceno do 24 h	59	52	48	55	46	39	48
těžce zraněno	104	97	76	90	92	103	91

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Tab. 3: Počet dopravních nehod osob nad 65 let věku v letech 2009- 2015 na silnicích II. a III: třídy v ČR

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
usmrceno do 24 h	52	56	36	42	49	55	47
těžce zraněno	181	160	190	180	168	139	145

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Jak se měnila dopravní nehodovost skupiny osob nad 65 let věku je názorně vidět z tabulky. Zvlášť výrazná je změna, resp. nárůst usmrcených a těžce zraněných, na silnicích II. a III. třídy. Je předpokladem, že se jedná o místa, kde senioři žijí a dojíždějí za nákupem, kulturou, návštěvami apod., tzn. v blízkosti bydliště.

Tab. 4: Vývoj celkového počtu usmrčených a těžce zraněných osob nad 65 let věku dle kategorií účastníků v porovnání let 2009, 2014 a 2015 ve vztahu k celkovému počtu DN s usmrcením a těžkým zraněním

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
řidiči	usmrcení do 24 h	39	27,7	42	36,5	49	35,0
	těžce zranění	97	20,5	100	22,4	100	22,0
spolujezdcí	usmrcení do 24 h	26	18,4	13	11,3	10	7,1
	těžce zranění	92	19,5	57	12,8	73	16,1
cyklisté	usmrcení do 24 h	23	16,3	22	19,1	30	21,4
	těžce zranění	83	17,5	103	23,0	88	19,4
chodci	usmrcení do 24 h	53	37,6	38	33,0	51	36,4
	těžce zranění	201	42,5	187	41,8	193	42,5
CELKEM	usmrcení do 24 h	141	100	115	100	140	100
	těžce zranění	473	100	447	100	454	100

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Z tabulky vyplývá, že počet dopravních nehod osob nad 65 let věku stoupá úměrně ke zvyšujícímu procentuálnímu zastoupení v celé populaci. A tento trend bude stále vzrůstající do roku 2030 (2050), kdy je předpoklad procentuálního zastoupení osob nad 65 let věku 30 % z celkové populace (viz Tab. 5). A obdobná situace je ve všech zemích Evropské unie. Účastníci provozu na pozemních komunikacích stárnou. Je proto nezbytné se intenzivně zabývat, jak tuto část populace udržet bezpečně se pohybovat nejen v roli řidiče, ale také chodce, cyklisty a přibývá i aktivních motocyklistů nad 65 let věku.

Tabulka 5: Obyvatelstvo nad 65 let vs. počet držitelů řidičského oprávnění ve stejné věkové skupině v roce 2015

věk	počet obyvatel celkem*	počet držitelů ŘO**	věk	počet obyvatel celkem*	počet držitelů ŘO**	věk	počet obyvatel celkem*	počet držitelů ŘO**
65	138 122	107 228	75	71 120	51 930	85	35 010	18 066
66	141 149	102 451	76	66 187	46 814	86	30 654	15 272
67	144 653	98 183	77	59 991	38 071	87	25 597	12 435
68	137 836	102 799	78	56 859	35 357	88	21 928	10 419
69	109 291	100 592	79	54 457	31 346	89	18 070	8 536
70	112 426	85 339	80	52 569	28 753	90	14 637	7 035
71	107 148	75 522	81	49 680	26 718	91	11 803	5 786
72	92 820	75 456	82	48 740	24 771	92	8 697	4 846
73	86 731	64 815	83	44 513	22 345	93	6 308	3 873
74	82 918	56 839	84	41 097	20 572	94	3 929	3 258
						95	2 274	2 503
						96	904	2 150
						97	684	1 012
						98	452	885
						99	354	845
						+100	798	

Zdroj: ČSÚ*, MD – CRŘ**

Poznámka:

Všechna data ve sloupcích – držitelé ŘO, pochází z Centrálního registru řidičů vedeného na Ministerstvu dopravy.

Vzhledem k tomu, že se osoby ve sloupcích vyznačených modře nevzdaly řidičského oprávnění, jsou stále vedeny jako „řidiči“ v souladu § 93 odst. 2 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). O tom, zda jsou stále aktivními řidiči, ale můžeme s úspěchem pochybovat. Zvláště u osob nad 85 let věku. Mnoho řidičů neví, že existuje institut vzdání se řidičského oprávnění:

V případě, že již držitel řidičského oprávnění nehodlá řídit motorová vozidla, může se vzdát řidičského oprávnění. Vzdání se řidičského oprávnění musí držitel řidičského oprávnění písemně oznámit příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností. V oznámení musí být uvedeno jméno a příjmení držitele řidičského oprávnění, adresa obvyklého bydliště držitele řidičského oprávnění, datum a místo narození a rodné číslo držitele řidičského oprávnění pokud bylo přiděleno, datum udělení řidičského oprávnění. K oznámení musí být přiložen platný doklad totožnosti držitele řidičského oprávnění. Držitel řidičského průkazu, který se vzdal řidičského oprávnění, je povinen, zároveň s oznámením o vzdání se řidičského oprávnění, řidičský průkaz odevzdat příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.

Zdroj:

http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicске_prukazy_Autoskoly/Ridicске_prukazy/Vzdani+se+ridickeho+opravneni.htm

II. JAK SE SENIOŘI VYROVNÁVAJÍ SE STÁRNUTÍM – PROBLÉMY V DOPRAVĚ/PŘEPRAVĚ

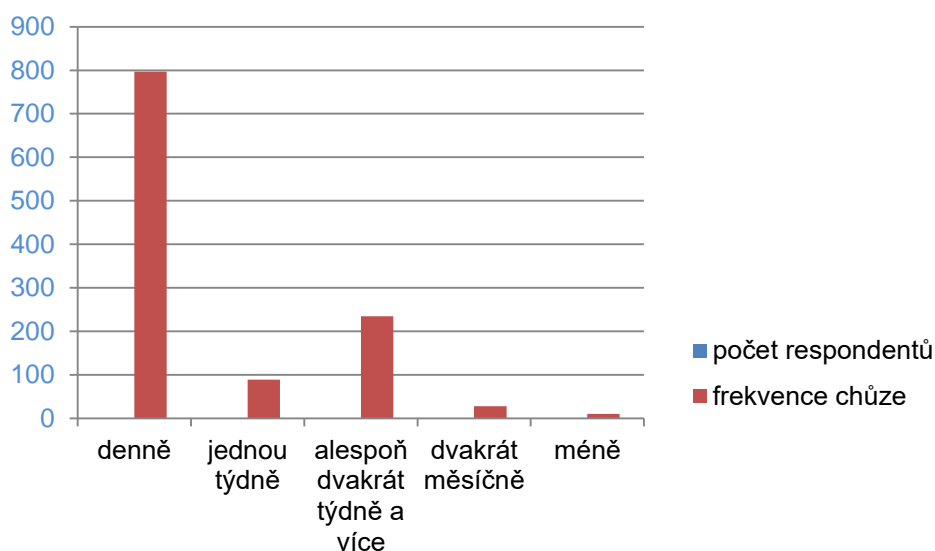
Skupině seniorů byly položeny otázky, formou dotazníkového šetření a rozhovoru, které se týkaly každodenního pohybu – použití dopravního módu – resp. aktivity, kterou provozují denně/týdně, měsíčně:

- chůze
- jízda na kole,
- jízda prostředky městské hromadné dopravy
- individuální doprava
- jízda vlakem.

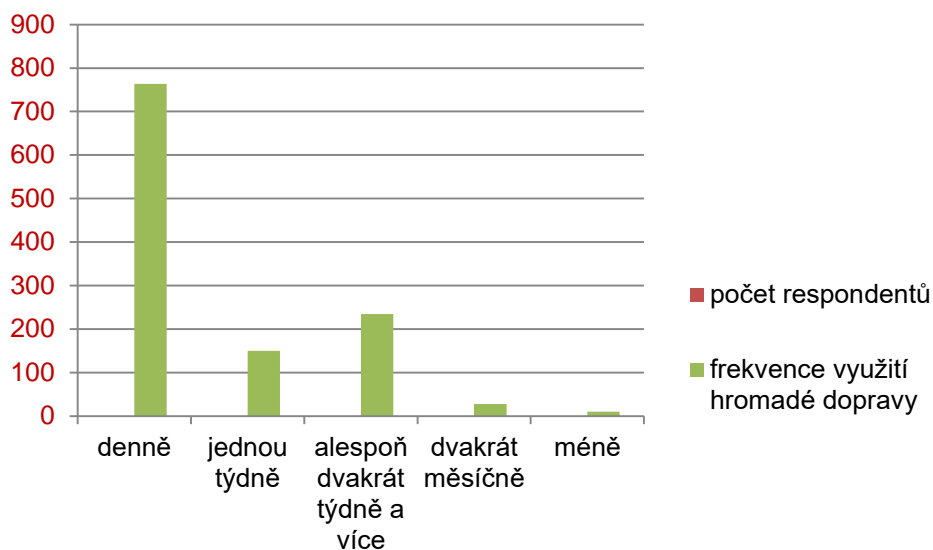
Skupina respondentů – 94 % se skládala ze skupiny seniorů od 65 let do věku 74 let a 6 % seniorů ve věku 74–85 let. Šetření bylo prováděno formou dotazníku a řízeného rozhovoru. Počet respondentů: 1 159 osob.

Problémy identifikované respondenty, které mají v dopravě a při přepravě, se nikterak neliší od kontrolního vzorku skupiny osob mladších 65 let věku, tj. osob ve věku 55–65 let. Kontrolní skupina není rozebrána zvlášť, nebyla předmětem řešení.

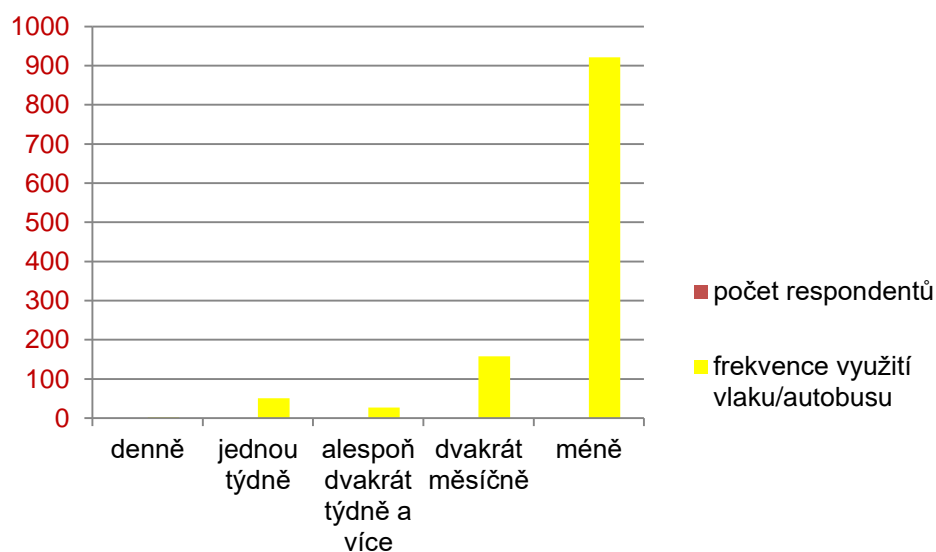
Graf č. 1: Frekvence chůze osob nad 65 let věku



Graf č. 2: Frekvence využití prostředků městské hromadné dopravy osob nad 65 let věku



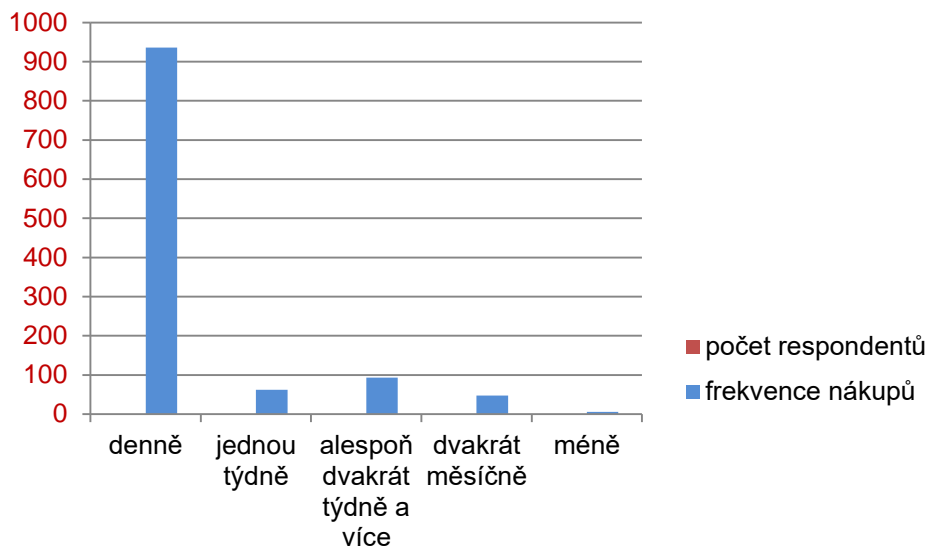
Graf č. 3: Frekvence využití prostředků hromadné dopravy – vlak/autobus osob nad 65 let věku



Stejně tak prostředky hromadné dopravy, ať se jedná o MHD ve větších městech nebo autobusová a vlaková doprava, jsou běžně využívány osobami nad 65 let věku. V městských oblastech je bonusem snížené přepravné pro osoby nad 70 let v MHD. Stejně tak lze uplatnit nárok na snížené jízdné u ČD a některých tuzemských

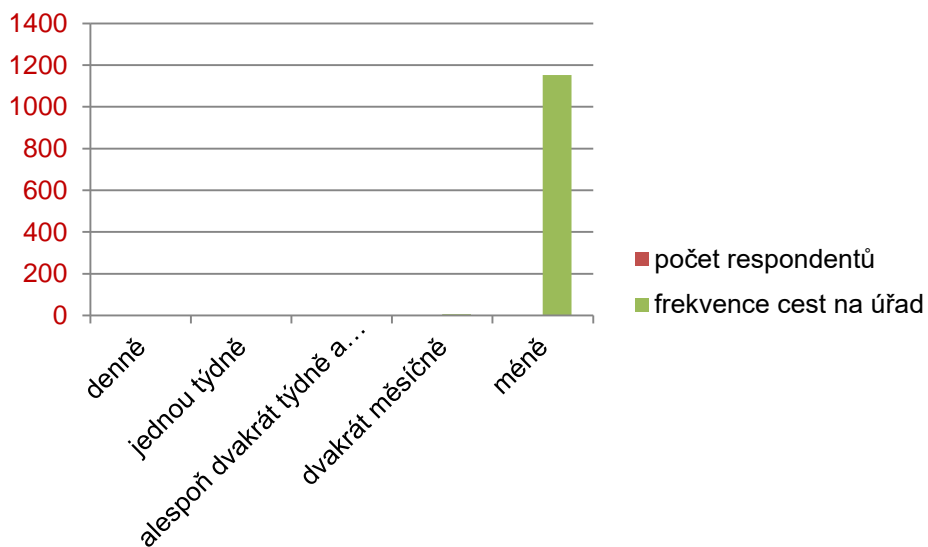
dopravců. U ČD je to pro osoby nad 60 let – pobírající nějakou formu důchodu a od 70 let jen na základě občanského průkazu.

Graf č. 4: Cesty za nákupem osob nad 65 let věku



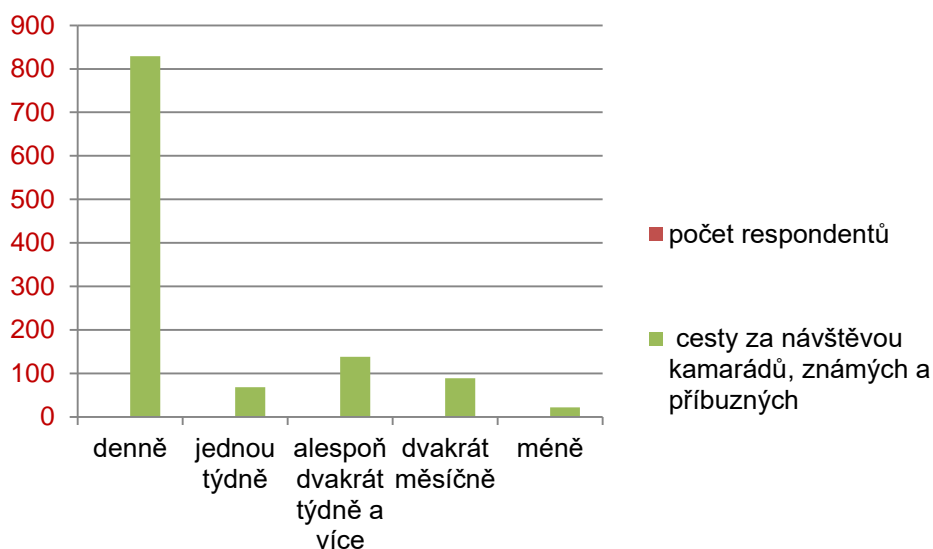
Za nákupem se většina osob nad 65 let vydává denně. Zcela nízké procento jde (jede) nakupovat méně než dvakrát měsíčně.

Graf č. 5: Cesty na úřad osob nad 65 let věku



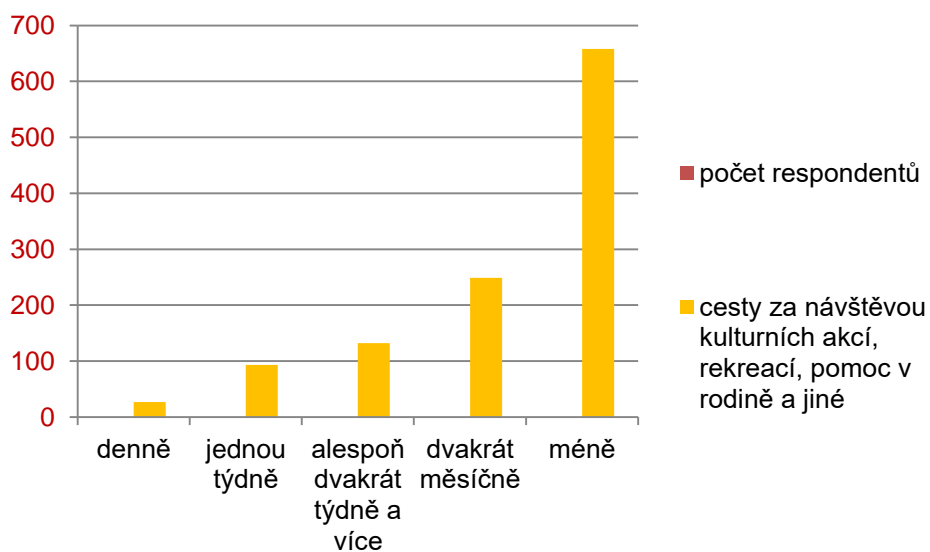
Úřední záležitosti nejsou předmětem cest seniorů. Zda je to zvýšenou možností komunikace s úřady elektronickou formou, se lze jen domnívat.

Graf č. 6: Návštěvy kamarádů, rodiny, známých



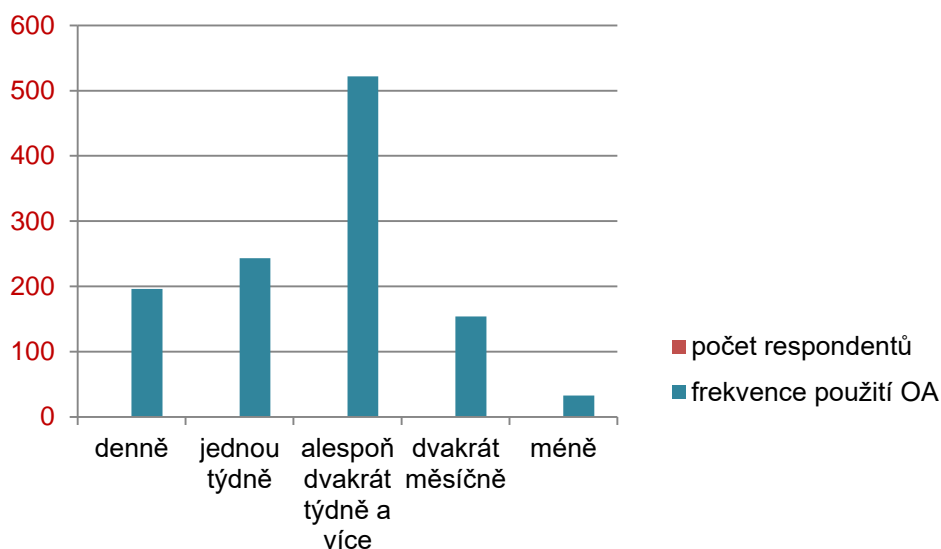
Potřeba sociálních kontaktů je u seniorů vysoká a je to vidět i na počtu cest za návštěvou kamarádů, známých a rodinných příslušníků.

Graf č. 7: Návštěvy kulturních akcí, cest na rekreaci, pomoc v rodině a dalších



Potřeba návštěv kulturních akcí, rekreace a dalších aktivit je srovnatelná s populací nižšího věku a nikterak se neliší.

Graf č. 8: Jízda osobním vozidlem bez rozlišení řidič/spolujezdec



Z grafu je vidět, že osobní vozidlo je nezastupitelným dopravním prostředkem pro osoby nad 65 let věku. V dotazníkovém šetření nebylo rozlišeno, zda se jedná o řidiče či spolujezdce.

II.1 CHŮZE V INTRAVILÁNU

II.1.1 Špatný technický stav chodníku

Senioři identifikovali téměř ve sto procentech problémy při chůzi, kde je vnímáno jako nebezpečí nerovnost na chodníku (špatný technický stav chodníku, výmoly, vytlučení beton nebo asfalt). Senioři mají obavy z úrazu při špatném došlápnutí. Cítí se ohroženi. Další nebezpečné situace nebo místa při chůzi nebyly shledány.

ŘEŠENÍ

Řešením je rekonstrukce chodníku a v případě, že chodník je v nedobré technické stavu a rekonstrukce není v plánu správce chodníku, (většinou městská část, či obec) je zapotřebí hledat trasy, které pomohou eliminovat diskomfort při chůzi, neboť zde hrozí zranění vzniklá při pádu. Trasy je zapotřebí řádně vyznačit a označit, případně s vysvětlením, proč je nutné chodník uzavřít (dopravní značka – dále jen DZ – B 30 Zákaz vstupu chodců). Tato DZ je málo využívaná a ještě méně respektovaná ze strany chodců. Zda chodec zná, jaké chování se u míst touto značkou označených vyžaduje, je na samostatný průzkum. Ne všichni chodci jsou obeznámeni, že i pro ně platí zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních

komunikacích. Z pozorování bylo zjištěno, že chodec dopravní značku nerespektuje a v mnoha případech přechází překážku, obchází místo, kde je zákaz vstupu pro chodce. Při pozorování chování chodců dokonce bylo zaznamenáno přemísťování zábran, jen aby chodec mohl pokračovat ve zvoleném směru. Zajímavým zjištěním je, že pokud chodec překonával zábrany v chůzi a pokračoval, např. po rekonstruovaném chodníku nevadilo mu, že si zde může mnohem snadněji přivodit pád a ev. i úraz. Zda zde dával větší pozor při chůzi, byl opatrnější, je pouze spekulace.

II.1.2 Přechody pro chodce

Problematickým místem jsou přechody pro chodce. A to jak se světelným signalizačním zařízením tak i přechody bez světelné signalizace. Chodci v odpovědích zdůrazňovali, že se na přechodu pro chodce necítí být v bezpečí. Vadí jim nejistota v okamžiku, kdy se k přechodu blíží vozidlo, zda je vidí a včas zastaví. Mnohdy neví jak se zachovat v době, kdy přecházejí přes přechod se SSZ a na semaforu se objeví červená. Přivítali by tříbarevnou soustavu, tak jak je to na SSZ pro motorová a nemotorová vozidla – signál žlutá nebo silný akustický signál odměřující dobu „zelené“, která by umožňovala bezpečné překonání přechodu bez zbytečného stresování se, zda na přechod už nevjede vozidlo, senioři chtějí mít jistotu. Takovýchto zařízení se v České republice již používá na mnoha přechodech, především tam, kde je častý pohyb zrakově postižených osob.

II.2 POZOROVÁNÍ CHOVÁNÍ CHODCŮ NA PŘECHODECH PRO CHODCE SE SSZ I NA PŘECHODECH BEZ SSZ

Na přechodech se SSZ bylo zaznamenáno chybné chování u osob viditelně vyššího věku:

- Vstup do prostoru přechodu ještě před signálem „Volno“.

Chodci se orientují vizuálně a sledují chování vozidel. Zvuk brzdění nebo zpomalení vozidla berou chodci jako výzvu k přecházení silnice. Zvláště nebezpečná situace je na víceproude vozovce, kdy vozidlo jedoucí v levém jízdním pruhu může např. odbočovat vlevo – má na světelném signalizačním zařízení (SSZ) signál „Volno“. Chodec vstupující zprava signál „Volno“ nemusí postřehnout nebo vidět. Zde je vysoké nebezpečí sražení chodce. Řidič sleduje především světelné znamení na semaforu, které se týká jeho směru jízdy a podstatně menší část pozornosti věnuje

chodcům na přechodu, pozornost je rozptýlena na sledování dvou a více sledovaných jevů na křižovatce. Zároveň musí sledovat i vozidla odbočující z protisměru a další neočekávané chování řidičů (chodců) v křižovatce.

- Vstup do prostoru přechodu když již svítí signál „Stůj“.

Toto chybné chování je zvláště typické pro osoby vyššího seniorského věku – mají tzv. „na spěch“ a v jejich zájmu je především se rychle dostat na druhou stranu, nebo dosáhnout příjíždějící prostředek hromadné dopravy. Zde se projevuje typická vlastnost pro seniorský věk – netrpělivost. Toto chování je nebezpečím pro řidiče, kteří odbočují na silnici, kde již nepředpokládají pohyb osob – při odbočení vpravo nebo při levém odbočení. Při levém odbočení je nebezpečí srážky s chodcem menší – řidič má alespoň minimální výhled na přechod. Vyžaduje to velkou míru pozornosti ze strany řidiče.

- Vstup do vozovky na signál „Stop“

Častým nesprávným chováním je vstoupení do vozovky, když vozidla ještě stojí na signál „Stůj“, tzv. na červenou a souběžně je na semaforu pro chodce již signál „Stůj“. Chodci kličkují mezi vozidly a mnozí díky snížené schopnosti rychlé chůze zůstávají mezi rozjíždějícími se vozidly. Velkým nebezpečím jsou osoby, které používají pro usnadnění chůze hůl, jsou ohnutí a výškou se blíží postavě dítěte. Nejsou zkrátka mezi vozidly vidět. Ve večerních hodinách pokud jsou oblečeni do tmavého oblečení, nejsou téměř k zaznamenání. Bohužel lidé s přibývajícím věkem mají v oblibě vycházet ven se stmíváním. Zda se jedná o stereotyp z doby aktivního pracovního zapojení – zvyk nakoupit při návratu z práce, je také jen domněnka autorů.

- Nebezpečné stání v blízkosti kraje chodníku

Dalším identifikovaným nesprávným chováním chodce při čekání na přechodu pro chodce je příliš blízké stání u okraje chodníku, resp. téměř ve vozovce. Vzhledem k tomu, že úpravy přechodů jsou bez obrubníků, mnozí chodci stojí špičkami bot na silnici. Mnozí chodci, stojí tak, že mají ve vozovce těsně za okrajem chodníku nachystané opěrné pomůcky (francouzské hole nebo opěrná hůl) a mohou tvořit překážku pro projíždějící vozidla, případně přepadnout do silnice při průjezdu např. nákladního vozidla.

Na přechodech s velkou frekvencí chodců je mnohdy interval pro bezpečné přecházení nastavený na nižší kapacitu chodců. Pokud se signál na SSZ během přecházení změní na signál „Stůj“ velmi často začnou chodci, zvláště vyššího věku, zmatkovat a snaží se, buď vrátit na chodník odkud vyšli, nebo zůstávají stát v silnici, místo aby dokončili chůzi přes přechod. Tato situace je častá právě v místech, kde jsou obchodní centra a chodci jsou obtíženi nákupními taškami.

■ Chůze mimo vyznačený přechod

Zvlášť nebezpečným chováním je vstoupení do silnice mimo přechod pro chodce těsně před vozidlem hromadné dopravy. Řidič i při sebepozornějším chování – pohled pod kola autobusu, chodce nemůže vidět dostatečně brzy, aby mohl bezpečně zastavit. Chodec má pocit, že je chráněný vozidlem hromadné dopravy a může bezpečně přejít. Mnohdy si ani neuvědomuje, že autobus nebo trolejbus, který stojí v zástavce, může předjíždět osobní vozidlo. Řidič pak musí intenzivně brzdit, chodec uskakuje před stojící autobus (pokud se již nerozjíždí ze zastávky) a dochází ke kritickým situacím.

■ Nevhodné umístění přechodu pro chodce

V mnoha případech bylo při pozorování na přechodech pro chodce shledáno zcela nevhodné umístění přechodu hned za zastávkou hromadné dopravy. Řidiči osobního vozidla je vodorovným i svislým dopravním značením sice dána informace, že zde může počítat s chodci, ale je to situace nepřehledná, zvláště pokud je chodec mylně přesvědčený, že má absolutní přednost na přechodu pro chodce. Samozřejmě, že řidič musí tuto situaci předvídat, ale i tak se jedná o zbytečné kolizní situace. Většina chodců na přechodech pro chodce je stále mylně přesvědčena, že zde má absolutní přednost před motorovými vozidly a podle toho se tak i chová.

■ Vstup do vozovky mezi vozidly

Nebezpečím pro chodce je také obdobné chování jako u dětí – vstoupení do silnice mezi stojícími vozidly. Chování je mnohdy pro řidiče zcela nečitelné – chodec vstupuje mezi vozidla, a pokud uvidí příjíždějící auto, couvá zpět mezi zaparkovaná auta. Dalším rizikem je, že řidič mezi zaparkovanými vozidly nemusí chodce vůbec vidět. V současné době má mnoho osobních vozidel typu crossover nebo offroad takovou výšku karoserie, že ani dospělý chodec není mezi vozidly vidět. Tato situace

je nebezpečná nejen pro chodce. Řidič má krátkou dobu na zareagování a v případě, že jede v hustém městském provozu, se může spustit řetězová reakce nárazu dalších vozidel při prudkém brzdění.

II.2 PŘECHÁZENÍ MIMO MÍSTA VYZNAČENÉHO PŘECHODU NEBO MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ

Kritickým místem je zkracování si cesty mimo místa učená pro přecházení/přechody pro chodce. Chodec – senior „šetří“ kroky a místo směřování chůze na přechod, kde je relativně chráněným účastníkem provozu, si zkracuje cestu přímo mezi proudem jedoucích vozidel blížících se ke světelně řízené křižovatce (zpomalují) – ve směru jízdy je signál „Stůj“.

Mnohdy je vidět, že chodec pozoruje pouze vozidla přijíždějící ke křižovatce z levé strany. Jakmile vidí vozidla, že zastavují, začne přecházet. Ovšem ve většině případů si neuvědomuje, že z druhé strany, tj. zprava, přijíždějí vozidla, která mají na křižovatce signál „Volno“. Dochází ke kritickým situacím, prudkému brzdění ze strany řidičů, uhýbání chodců před projíždějícími vozidly a kličkování. Zvláště nebezpečná je tato situace za snížené viditelnosti v podzimních a zimních měsících v kombinaci s nevýrazným oblečením, které splývá s barvou silnice.

II.3 CHŮZE V EXTRAVILÁNU

Při chůzi v extravilánu bylo pozorováno chování chodců především v místech, kde nejsou stezky pro chodce nebo společné stezky pro chodce a cyklisty. V místech, kde není stezka pro chodce nebo stezka pro chodce a cyklisty má chodec pro správnou chůzi používat levou krajnici. Ve většině pozorovaných míst chodci používali pravou krajnici. Jdou ve směru jízdy vozidel. Mnoho chodců při položení dotazu, zda používají správnou stranu pro chůzi, si ani nepřipouštělo nesprávné chování. Chůze dvou či třech osob vedle sebe je považována za samozřejmost.

Nejen za snížené viditelnosti, ale i ve večerních hodinách chodci nepoužívají reflexní prvky. Ve většině případů bylo pozorování prováděno v podvečerních hodinách mezi obcemi, tj. v úseku neosvětleném veřejným osvětlením. Ani jeden chodec nebyl vybaven reflexními prvky pro zvýšení viditelnosti. A navíc se jednalo především o návrat z „občerstvovacích“ míst – restaurací. A dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu jsou u chodců jedním z kritických problémů.

Mezi většinou obcí ležících blízko sebe s předpokladem pohybu pěších či cyklistů, zvláště v odlehlejších částech krajů, nejsou vybudovány společné stezky pro chodce a cyklisty/cyklostezky, které umožňují bezpečný pohyb chodců a cyklistů mezi obcemi.

A proto je nezbytné preventivní působení mezi chodci, s cílem eliminovat negativní chování chodců, především v obcích s nižším počtem obyvatel a v okrajových částech krajů. Zde je velká mezera v edukaci a osvětě občanů. A to nejen pro pohyb chodců, ale obecně pro edukaci v oblasti bezpečnosti starších osob.

III JÍZDA NA KOLE

Ve velkých městských aglomeracích je pohyb cyklistů – seniorů na silnicích poměrně ojedinělý. Větší frekvenci osob dotčeného věku je možno vidět v obcích a městech, které jsou tradičně cyklistická: Obce a města střední a jižní Moravy, Královéhradecký kraj, Pardubicko a další. Na pozorovaných místech bylo konstatováno, že používání cyklistických přileb u dospělých je zcela ojedinělé. Používání přilby končí s cyklovýbavou, tj. cyklistickým dresem, který si pořizují cyklisté mladšího věku, než je věk seniorský. Pokud se nejedná o cyklistu – sportovce, zřídka má také patřičné vybavení – ochranu hlavy před nárazem. A sportovní cyklisté z řad seniorského věku se většinou pohybují na cyklostezkách, tj. mimo pozemní komunikace. Problémem je nepoužívání ochranné přilby jak v městském provozu, tak i v obcích a malých městech ČR. A bohužel se nejedná jen o osoby nad 65 let věku.

Oblast používání cyklistických přileb je zapotřebí stále zdůrazňovat a medializovat následky pádů z kola bez přilby a s ochráněnou hlavou cyklistickou přilbou. Následky pádu z kola bez použití cyklistické přilby nejsou jen závažné pro cyklisty vyššího věku. Pro většinu cyklistů pád z kola znamená náraz hlavou o pevnou překážku (chodník, silnici, obrubník chodníku, apod.). Poranění lebky znamená fatální či vážný následek. Navíc v dotazníkovém šetření byl označen špatný stav komunikací jako jedna z překážek či nebezpečných míst při jízdě na kole.

Pro bezpečný pohyb osob vyššího věku, u kterých se objevuje problém s udržením rovnováhy, např. při vjetí na nerovnost, je vhodnou náhradou za kolo „tříkolka“, která je mnohdy vnímána jako dopravní prostředek pro tělesně postižené. Umožňuje bezpečný pohyb i pro osoby, které by na kole jinak nemohly/nechtěly již jezdit.

A navíc se do těchto tříkolek pro usnadnění pohybu montuje elektromotor a tak je i pohyb cyklisty méně namáhavý.

IV ŘIDIČ OSOBNÍHO VOZIDLA

Zákon č. 361/2000 Sb., ve znění účinném k 20. únoru 2016, obsahuje:

HLAVA II

PROVOZ NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Díl 1

ÚČASTNÍCI PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

§ 3

Základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích

(1) Provozu na pozemních komunikacích se nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost tohoto provozu. To neplatí, pokud osoba sama nebo jiná osoba učinila taková opatření, aby k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nedošlo.

Jistou překážkou bezpečné účasti na provozu na pozemních komunikacích může být věk, a to zvláště u malých dětí a pak také u osob starých. Pokud nejsou tyto osoby ještě nebo již schopny odpovídajícím způsobem posoudit svoji účast v provozu na pozemních komunikacích, je třeba, aby za ně nesla odpovědnost jiná osoba, např. rodiče, ošetřovatel nemocného. Není rozhodující, zda je tělesná nebo duševní indispozice přechodného nebo trvalého rázu. Takovou trvalou vadou může být např. slepota, slabý sluch a přechodnou vadou může být např. krytí oka po ošetření u očního lékaře, kdy se ztrácí tzv. periferní vidění.²

(2) Řídit vozidlo nebo jet na zvířeti může pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla nebo jízdu na zvířeti a předpisy o provozu na pozemních komunikacích.

V dotazníkovém šetření sami respondenti neshledali žádné překážky, které by snižovali jejich schopnost bezpečně řídit. Proto je podrobně věnována část zdravotní způsobilosti řidiče, která je jedním z velmi diskutovaných oblastí při prodloužení platnosti řidičského průkazu.

Zdravotní způsobilost řidiče k řízení je ošetřena pouze při vstupním vyšetření žadatele o řidičské oprávnění. Na druhé straně vzniká lékaři povinnost oznámit úřadu

² KOPECKÝ, Z.: *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisejí s komentářem*. Praha: 2001, s. 30.

s rozšířenou působností, pokud má podklady pro to, že řidič není dostatečně způsobilý pro výkon řidičské praxe z důvodu zhoršeného zdravotního stavu, resp. onemocnění, které eliminuje je zdravotní způsobilost. Do věku 65 let je pak na zvážení lékaře, zda je řidič způsobilý bezpečně řídit či ne. Směrnice o řidičských průkazech 2006/126/ES, v pozdějším znění taxativně vyjmenovává, omezení, která se zapisují do řidičského průkazu. Vyhláška Ministerstva zdravotnictví určená pro posuzující lékaře specifikuje onemocnění, která mohou omezit bezpečné řízení či jinak omezit řízení motorového vozidla. Záznam o zdravotním omezení, např. brýle, je pak přenesen do řidičského průkazu.

Jiná situace je u řidičů nad 65 let věku (dříve to bylo od 60 let věku řidiče). Zdravotní způsobilost je ošetřena tak, jako v dalších státech Evropské unie, uskutečněním povinné lékařské prohlídky s vystavením dokladu o zdravotní způsobilosti k řízení. Každý stát EU má svobodnou volbu v kolika letech a jakou formu lékařské prohlídky si zvolí.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v pozdějším znění a zákony související

§ 87

Pravidelné lékařské prohlídky

(3) Držitel řidičského oprávnění, který není osobou uvedenou v odstavci 1, je povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku pak každé dva roky

(7) Prováděcí právní předpis upraví rozsah pravidelné lékařské prohlídky. Posuzující lékař, který vystavuje potvrzení o zdravotní způsobilosti řidiče, může v oprávněných případech odeslat povinnou osobu – řidiče, na provedení odborného vyšetření.

Mnozí řidiči si neuvědomují, že tato povinnost je jistou formou ochrany jejich zdraví v okamžiku, kdy dovrší věk – 65 let. Je to preventivní opatření na ochranu zdraví řidiče a také ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích. Proč? Kolik řidičů vůbec netuší, že se jim zhoršuje zrak. A potvrzení od očního lékaře je součástí zdravotního posouzení ke způsobilosti řídit. Nezanedbatelné procento řidičů vůbec nenavštěvuje pravidelně praktického lékaře a neabsolvuje obvyklé preventivní prohlídky. Při zdravotní prohlídce pro posouzení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel tak může být odhalena např. hypertenze, diabetes mellitus, zhoršené zrakové vnímání a další civilizační onemocnění svázané s narůstajícím

věkem. Bohužel někteří senioři tuto povinnost berou jako diskriminační a nevnímají ji jako preventivní opatření k ochraně vlastního zdraví a života.

V rámci legislativy, která je platná pro všechny členské země EU (směrnice 2006/126/ES, o řidičských průkazech, v pozdějším znění), je v současnosti vydáván řidičský průkaz všem řidičům s omezenou platností na 10 let. I v zemích, kde zatím není legislativně ošetřena povinnost absolvovat lékařskou prohlídku osob v seniorském věku, se uvažuje, že tato povinnost bude zavedena v rámci prodloužení platnosti řidičského průkazu. Navíc země jako je Německo, Belgie a Francie předpokládají, i díky systému poskytování zdravotnické péče, resp. zdravotního pojištění, že občané dbají o své zdraví a pravidelně absolvují preventivní lékařské prohlídky. Při prodloužení řidičského oprávnění má povinnost poskytnout informace také dopravní policie zvláště, když řidič je často účastníkem dopravní nehody. I to je vážným varováním pro oprávněnost (ne)prodloužení platnosti řidičského průkazu.

PŘÍLOHA I

USTANOVENÍ O VZORU ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU SPOLEČENSTVÍ

12. Další informace nebo omezení v podobě kódu u dané (pod)skupiny.

Kódy jsou tyto:

Kódy 01 až 99: harmonizované kódy Společenství

ŘIDIČ (zdravotní důvody)

01. Korekce nebo ochrana zraku

01.01 Brýle

01.02 Kontaktní čočky

01.03 Ochranné brýle

01.04 Neprůsvitná čočka

01.05 Oční kryt

01.06 Brýle nebo kontaktní čočky

02. Sluchové pomůcky/komunikační pomůcky

02.01 Sluchové pomůcky pro jedno ucho

02.02 Sluchové pomůcky pro obě uši

03. Protézy/ortézy pro končetiny

03.01 Protéza/ortéza horní končetiny

03.02 Protéza/ortéza dolní končetiny

05. Omezené použití (povinné uvedení podkódu, řízení podléhá omezením ze zdravotních důvodů)

- 05.01 Omezení jízdy podle denní doby (například jedna hodina po východu slunce a jedna hodina před západem slunce)
- 05.02 Omezení jízdy v okruhu ... km od místa bydliště držitele průkazu nebo pouze ve městě/regionu
- 05.03 Řízení bez cestujících
- 05.04 Jízda rychlostí nepřesahující ... km/h
- 05.05 Řízení povoleno výhradně v doprovodu jiného držitele řidičského oprávnění
- 05.06 Bez přívěsu
- 05.07 Zákaz jízdy na dálnici
- 05.08 Zákaz jízdy pod vlivem alkoholu

Následující tabulka popisuje jakou formou je prováděna lékařská kontrola zdravotního stavu v zemích nezbytná pro udržení platnosti řidičského průkazu. Každý stát má možnost si upravit podmínky pro prodloužení platnosti řidičského průkazu sám, podle svého uvážení v souladu s platnou legislativou. Závazná pro všechny státy EU je směrnice o řidičských průkazech 2006/126/ES, v pozdějším znění, kde jsou taxativně vyjmenována omezení při držení řidičského oprávnění na základě onemocnění nebo omezení. Jsou vyznačeny na druhé straně řidičského průkazu číselným kódem. Kód je vyznačen při výrobě řidičského průkazu. Uváděné kódy se vztahují pouze ke zdravotním omezením vyznačených v řidičském průkazu.

Další kódy, které se vztahují k úpravě vozidla, apod. jsou uvedeny např.

http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicске_prukazy_Autoskoly/Ridicске_prukazy/Harm_onizacni_kody.htm

Tab. č. 6: Tabulka s uvedením států Evropské unie o způsobu provádění lékařských posudků u osob nad 65 let věku

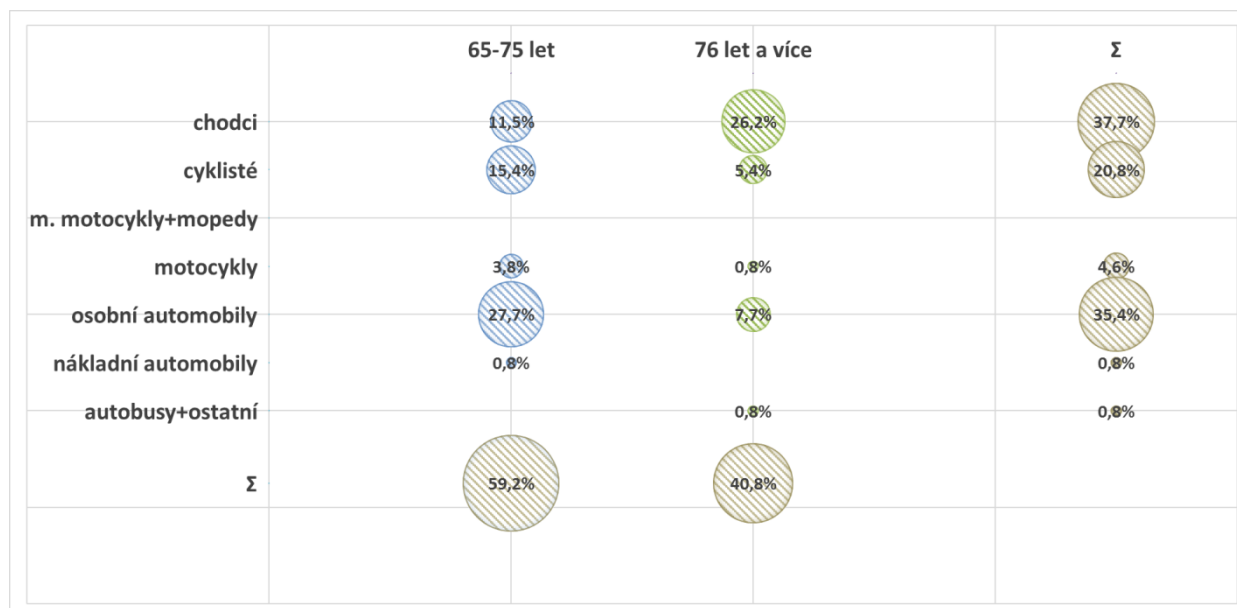
země	doba platnosti potvrzení	věk první zdravotní prohlídky – obnovy ŘO a opakování (po dosažení věku – uveden věk)	lékařský posudek
Rakousko	bez omezení	–	
Belgie	bez omezení	–	
Bulharsko	bez omezení	–	
Kypr	omezena	70	rozhoduje lékař
Dánsko	omezena	70, 74, 76, 78, 80 a pak každý rok	ano, fyzická prohlídka, test kognitivních funkcí a test kreslení hodin
Estonsko	omezena	před 65 každých 10 roků a po 65 každých 5 let	praktický lékař
Finsko	omezena	70 a pak každých 5 let	praktický lékař
Francie	bez omezení	–	
Německo	bez omezení	–	
Řecko	omezena	v 65 a pak každé 3 roky	posouzení dvěma lékaři – internista a oční lékař
Maďarsko	omezena	od 60 každé 3 roky a po 70 každé 2 roky	praktický lékař
Irsko	omezena	před 70 každé 3 roky po 70 – 1–3 roky určuje lékař	lékařský posudek – praktický lékař
Itálie	omezena	od 50 každých 5 roků a po 70 každé 3 roky	praktický lékař
Lotyšsko	omezena	po 60 každé 3 roky	praktický lékař
Litva	omezena	před 55 každých 10 let, po 70 každých 5 let a před 80 každé 2 roky, po 80 každý rok	praktický lékař, případně posudek psychiatra
Lucembursko	omezena	v 60, pak až v 70 a poté každé 3 roky a po 80 každý rok	praktický lékař (včetně vyšetření zraku, sluchu, kardiovaskulární poruch, endokrinní poruch, onemocnění nervového systému, duševní poruchy, alkoholismus, drogy a léky, onemocnění krve a nemoci močového a pohlavního systému)
Malta	omezena	každých 5 let po 70	nespecifikováno
Holandsko	omezena	před 70 každých 10 let a po 70 každých 5 let	praktický lékař, s vyšetřením krevního tlaku, zrakové ostrosti, periferní vidění, vyšetření sluchu, hybnosti krku, páteře a končetin
Polsko	bez omezení		
Portugalsko	omezena	50, 60, 65, 70 a pak každé 2 roky	praktický lékař, je možná i psychologická diagnostika
Rumunsko	omezena	všichni řidiči každých 10 let	psychologické a lékařské vyšetření
Slovensko	omezena	nad 65 let každé 2 roky	psychologické a lékařské vyšetření
Slovinsko	omezena	každých 10 let	lékařské potvrzení o zdravotní a psychické způsobilosti k řízení
Španělsko	omezena	před 65 lety každých 10 let, pak každých 5 let	psychologické a lékařské vyšetření
Švédsko	omezena	každých 10 let	ne
Velká Británie	omezena	70 a každé 3 roky	potvrzení o zdravotní způsobilosti je požadováno od 70 let a každé 3 roky musí řidič absolvovat test pro obnovení řidičského oprávnění. Pokud je shledáno nějaké postižení, je zapotřebí postoupit kontrolu způsobilosti k řízení.

Zdroj: <http://consolproject.eu/index.php/publications>

V. DOPRAVNÍ NEHODY SENIORŮ – ŘIDIČŮ DRŽITELŮ ŘIDIČSKÉHO OPRAVNĚNÍ PRO SKUPINU B

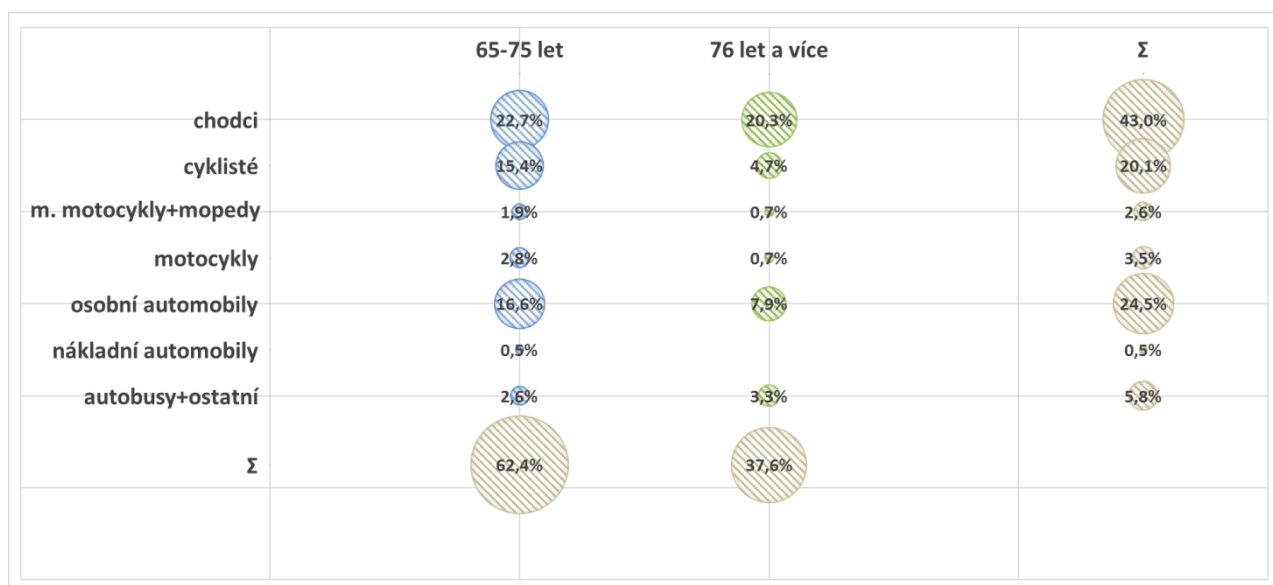
Dopravní nehodovost řidičů nad 65 let věku je v České republice a nejen v České republice, problematika, kterou se musí zabývat celá společnost. Je to nejen v okamžitém následku spojeném s dopravní nehodou – úmrtí, zranění těžké nebo lehké, ale je to i o souvislostech, a dopadech na rodinu, které nehodu provázejí a to jak v sociální oblasti, ekonomické a dalších souvisejících problémech spojených s léčením, atd. A zde je znovu třeba podtrhnout úlohu posuzujícího lékaře při vystavení posudku o zdravotní způsobilosti – viz kapitola řidič vozidla. Prevence je jednou z možností jak předcházet nehodám. Mj. je i preventivním opatřením posouzení zdravotního stavu řidiče posuzujícím lékařem.

Obr. 1: Dopravní nehody s usmrcením osob nad 65 let



Zdroj: Hlubková analýza dopravních nehod, CDV

Obr. 2: Dopravní nehody osob nad 65 let věku s těžkým zraněním



Zdroj: Hlubková analýza dopravních nehod, CDV

Tabulka č. 7: Následky dopravních nehod osob nad 65 let v letech 2009-2015 v ČR

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
řidiči	usmrcení	39	27,7	42	36,5	49	35,0
	TZ	97	20,5	100	22,4	100	22,0
spolujezdci	usmrcení	26	18,4	13	11,3	10	7,1
	TZ	92	19,5	57	12,8	73	16,1
cyklisté	usmrcení	23	16,3	22	19,1	30	21,4
	TZ	83	17,5	103	23,0	88	19,4
chodci	usmrcení	53	37,6	38	33,0	51	36,4
	TZ	201	42,5	187	41,8	193	42,5

Zdroj: ŘSDP ČR, CDV

Dopravní nehody s vážnými následky osob nad 65 let v posledních letech mají vzestupný trend. Proto je zapotřebí této věkové kategorii věnovat zvýšenou pozornost.

Prevence začíná vzděláváním. A to ne jen vzděláváním jednorázovým, ale systematickým osvojováním si nových vědomostí a dovedností. Generace občanů starších 65 let bude postupně narůstat. V roce 2030 se bude jedna cca o 1/3 celkového počtu obyvatel České republiky. Je to již za poměrně krátkou dobu – 14 let. Je zapotřebí urychleně vypracovat systém práce s řidiči a dalšími účastníky provozu na pozemních komunikacích a intenzivně edukovat cílovou skupinu v oblasti znalostí a dovedností bezpečného pohybu v dopravním prostředí. Jen tak je možné snížit počet dopravních nehod seniorů a dalších skupin účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Na příkladu řidiče, který získal řidičské oprávnění v rámci studia na střední škole, ev. si „řidičák“ udělal ve věku 18 let (skupina B) a dnes je už ve věku 68 let, lze téměř s určitostí říct, že neprošel žádným systémem vzdělávání v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Nepočítáme-li školení řidičů – referentů, které je formální záležitostí ve všech firmách. Proč také by se měl řidič vzdělávat? Řidičské oprávnění má prodloužené – absolvoval posouzení lékařem s kladným výsledkem a další lékařské posouzení ho čeká za 2 roky. Nemusí nikde dokazovat, že ovládá změny v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu..., nemusí dokazovat svoje schopnosti k řešení dopravních situací a posouzení odborníky na autoškolení, zda ovládá vozidlo natolik, že není nebezpečím pro provoz, atd. Ovšem neplatí to pouze pro řidiče nad 65 let věku, ale pro všechny ty, kteří mají absolutorium autoškoly nejméně 15 let za sebou. Zákony se mění rychle, stejně tak dochází ke změnám dopravního značení a kdo nechce, nebo ani neví, že změna nastala, nemusí vůbec tušit, že je svojí neznalostí nebezpečím pro další účastníky provozu na silnicích.

DOPORUČENÍ:

Velký prostor je pro prostředky hromadné komunikace – vynecháme záměrně internet, ne proto, že se traduje, že starší lidé neumí s novými technologiemi pracovat. Není to tak zcela pravda. Nastupující generace seniorů (s výhledem do roku 2013) práci s počítačem ovládají a ovládat budou, protože s novými technologiemi jsou každodenně konfrontováni, ale protože sdělení v papírové podobě (noviny, časopisy atd), lze používat opakovaně. Pozornost lze přilákat dalším atraktivním obsahem – např. zájmové aktivity, který bude blízký cílové skupině. Lze nenásilnou formou opakovat a rozšiřovat znalosti v oblasti nejen o změnách zákona

č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a zákonů souvisejících, ale také formou řešení kvízů, řešení nejrůznějších drobných úkolů, apod. si ověřovat, zda znalosti umí uplatnit v praxi a ve správné podobě.

Úloha autoškol se jeví jako téměř vyloučená z této části vzdělávání řidičů s dlouhodobou praxí. Ne proto, že by nezvládly řidiče odborně školit, ale z důvodu finančních požadavků na poskytování lekcí. Je na zvážení, zda v rámci legislativních úprav by nebylo vhodné do zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, zařadit povinnost poskytnout další vzdělávání pro držitele řidičského oprávnění s praxí nad – např. 30 let, za předem stanovenou cenu, s možností zakoupení praktických jízd, apod. Vše by mohlo probíhat v rámci prodloužení platnosti řidičského průkazu v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu... A pro řidiče nad 65 let věku by byla povinnost absolvovat další vzdělávání v bezplatných kurzech – viz kurzy sebeobrany pro seniory pořádané Policií ČR.

V.1 DOPRAVNÍ NEHODOVOST OSOB NAD 65 LET VĚKU

Tab. č. 8: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku dle kategorií účastníků

		2009	2014	2015
		počet	počet	počet
řidiči	usmrcení do 24 h	39	42	49
	těžce zranění	97	100	100
spolujezdci	usmrcení do 24 h	26	13	10
	těžce zranění	92	57	73
cyklisté	usmrcení do 24 h	23	22	30
	těžce zranění	83	103	88
chodci	usmrcení do 24 h	53	38	51
	těžce zranění	201	187	193

Zdroj: Informace o plnění NSBSP za rok 2015

Z tabulky č. 8 vyplývá, že skupina „senioři“ je nejproblematictější skupinou v roli chodce. V kapitole, která se věnuje problematice chodců a jejich vnímání nebezpečí a výsledkům

pozorování chování chodců odpovídá i vývoj nehodovosti a jejich následků u této skupiny.
Dále následují senioři v roli řidiče.

Souhrn chybového jednání řidičů při dopravních nehodách

Tab. č. 9: Příčiny dopravních nehod se zraněním (usmrcením) dle klasifikace Policie ČR pro hloubkovou analýzu dopravních nehod

Nedání přednosti protijedoucím vozidlům s předností v jízdě.

Nedostatečná bezpečná vzdálenost.

Chybné jednání řidiče vůči chodcům na jiných místech.

Nedání přednosti vozidlu jedoucímu v průběžném jízdním pruhu.

Chyba při odbočování.

Chyba při otáčení nebo couvání.

Chybná změna jízdního pruhu při jízdě vedle sebe nebo nerespektování systému zipu.

Chybné chování chodce v případech provozu řízeného světly nebo policistou.

Nedodržení přednosti zprava.

Ostatní chyby při předjíždění na přechodech pro chodce. (např. bez dostatečné postranní vzdálenosti atd.)

Jízda pod vlivem alkoholu.

Jiné chybné chování chodce.

Chybné jednání vůči chodcům u zastávek.

Nadměrná únava.

Zdroj: Hloubková analýza dopravních nehod, CDV

Tabulka č. 10: Dopravních nehod seniorů a jejich příčina

účastník DN	zavinění	následek DN	pohlaví zraněného	popis chybného chování
chodec		těžké zranění	žena	použití chybného jízdního pásu (rovněž jednosměrný jízdní pás) nebo použití jiné části silnici v rozporu se zákonem
chodec		těžké zranění	žena	chybné jednání vůči chodcům na jiných místech
chodec		lehké zranění	žena	chybné jednání vůči chodcům na jiných místech
chodec		lehké zranění	žena	jiné chyby u řidiče vozidla
chodec	viník	lehké zranění	muž	chybné chování chodce, nerespektování silničního provozu
chodec	viník	zraněn, ale bližší údaje neznámé	muž	chybné chování chodce v případech provozu řízeného světly nebo policistou
chodec	viník	těžké zranění	žena	jiné chybné chování chodce
chodec	viník	těžké zranění	muž	chybné chování chodce, nerespektování pravidel silničního provozu
chodec	viník	těžké zranění	muž	chybné jednání vůči chodcům při odbočování
řidič OA	viník	nezraněn	muž	nedání přednosti protijedoucím vozidlům s předností v jízdě
řidič OA	viník	nezraněn	muž	nedání přednosti protijedoucím vozidlům s předností v jízdě
řidič OA	viník	lehké zranění	muž	nedodržení příkazů dopravních značek, které upravují přednost
řidič OA	viník	nezraněn	muž	nedání přednosti vozidlu jedoucímu v průběžném jízdním pruhu
řidič OA	viník	nezraněn	muž	chybné jednání vůči chodcům na přechodech pro chodce
řidič OA	viník	nezraněn	muž	chybné jednání vůči chodcům na přechodech pro chodce
řidič OA	viník	nezraněn	muž	ostatní tělesné nebo duševní vady
řidič OA	viník	lehké zranění	žena	nedání přednosti vozidlu jedoucímu v průběžném jízdním pruhu
řidič OA	viník	zraněn, ale bližší údaje neznámé	muž	předjíždění bez respektování další dopravy a/nebo bez včasného a jasného oznámení vybočení z pruhu
řidič OA	viník	nezraněn	muž	chyba při otáčení nebo couvání
řidič OA	viník	nezraněn	muž	nedodržení příkazů dopravních značek, které upravují přednost
řidič OA	viník	nezraněn	muž	nedodržení příkazů dopravních značek, které upravují přednost
řidič OA	viník	lehké zranění	muž	vliv alkoholu
řidič OA	viník	těžké zranění	muž	nepřízpůsobení rychlosti (bez překročení rychlostního limitu)
řidič OA	viník	smrtelné zranění	muž	ostatní tělesné nebo duševní vady

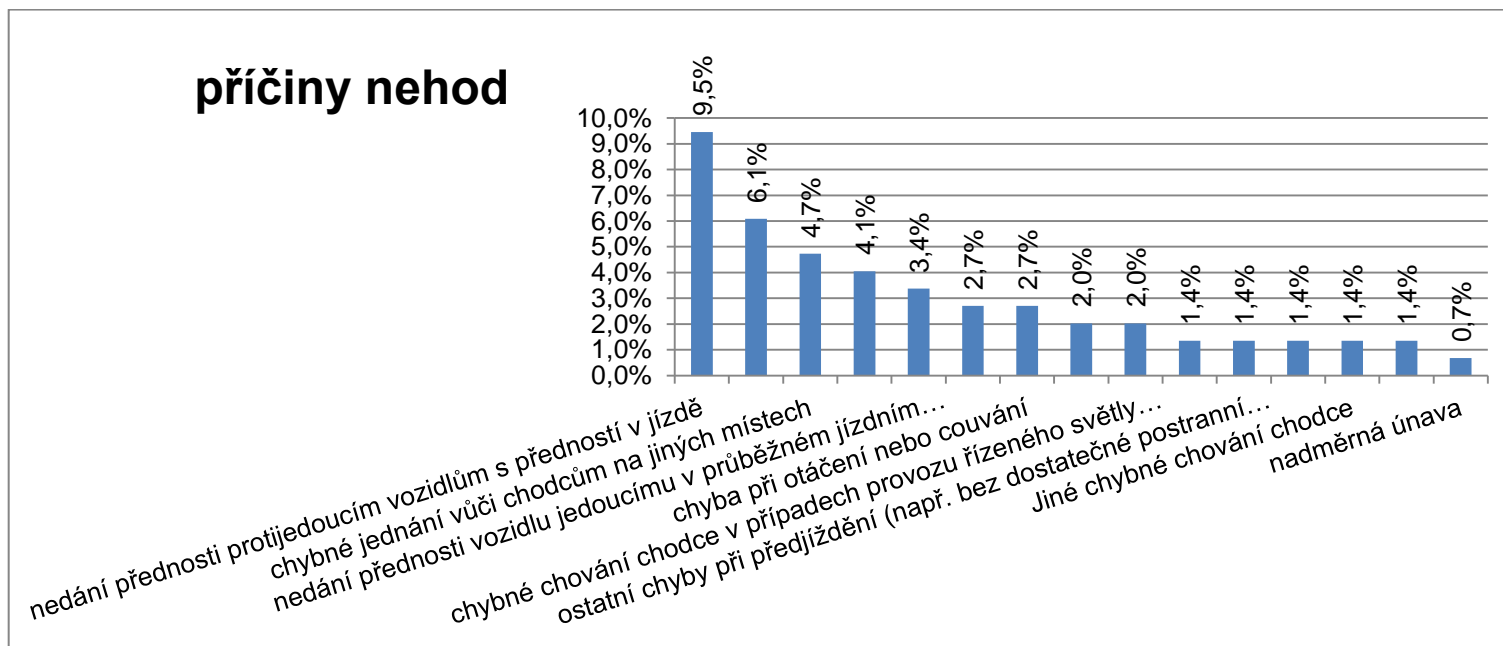
řidič OA	viník	zraněn, ale bližší údaje neznámé	muž	nedodržení příkazů dopravních značek, které upravují přednost
řidič OA	viník	nezraněn	žena	chybné jednání vůči chodcům při odbočování
řidič OA	viník	nezraněn	žena	nedodržení příkazů dopravních značek, které upravují přednost
řidič OA	viník	nezraněn	muž	nerespektování následujících vozidel při míjení zastavených vozidel, uzavírek nebo překážek, nebo bez včasného oznámení vybočení z pruhu
řidič OA	viník	lehké zranění	muž	nepřizpůsobení rychlosti (bez překročení rychlostního limitu)
řidič OA	viník	nezraněn	muž	nepřizpůsobení rychlosti (bez překročení rychlostního limitu)
řidič OA	viník	nezraněn	muž	ostatní tělesné nebo duševní vady
řidič OA	viník	nezraněn	muž	nedodržení příkazů dopravních značek, které upravují přednost
řidič OA	viník	nezraněn	muž	chybné jednání vůči chodcům na přechodech pro chodce
řidič OA	viník	nezraněn	žena	chybné jednání vůči chodcům na přechodech pro chodce
řidič OA	viník	nezraněn	muž	nedostatečná bezpečná vzdálenost
řidič OA	viník	lehké zranění	muž	nedodržení příkazů dopravních značek, které upravují přednost
řidič OA	viník	nezraněn	muž	nedání přednosti protijedoucím vozidlům s předností v jízdě
řidič OA	viník	smrtelné zranění	muž	ostatní tělesné nebo duševní vady
řidič OA	viník	nezraněn	žena	nedání přednosti protijedoucím vozidlům s předností v jízdě
řidič OA	viník	nezraněn	muž	chyba při odbočování
řidič OA	viník	zraněn, ale bližší údaje neznámé	muž	jiné chyby u řidiče vozidla
řidič OA	viník	nezraněn	muž	nedání přednosti vozidlu jedoucímu v průběžném jízdním pruhu
řidič OA	viník	těžké zranění	muž	nedání přednosti protijedoucím vozidlům s předností v jízdě
řidič OA	viník	těžké zranění	muž	nepřizpůsobení se rychlosti (bez překročení rychlostního limitu)
řidič OA	viník	lehké zranění	muž	porušení nařízení jízdy vpravo
řidič OA	viník	těžké zranění	žena	jiné chyby řidiče vozidla
řidič OA	viník	nezraněn	muž	chybné jednání vůči chodcům na přechodech pro chodce
řidič OA	viník	nezraněn	muž	nedání přednosti protijedoucím vozidlům s předností v jízdě
řidič OA	viník	nezraněn	muž	chybné jednání vůči chodcům na přechodech pro chodce
řidič OA	viník	nezraněn	muž	nedání přednosti protijedoucím vozidlům s předností v jízdě
řidič OA	viník	nezraněn	muž	nedodržení příkazů dopravních značek, které upravují přednost

motocyklista	viník	zraněn, ale bližší údaje neznámé	muž	předjíždění bez respektování další dopravy a/nebo bez včasného a jasného oznámení vybočení z pruhu
motocyklista	viník	zraněn, ale bližší údaje neznámé	muž	ostatní tělesné nebo duševní vady
motocyklista	viník	lehké zranění	muž	nedodržení příkazů dopravních značek, které upravují přednost
motocyklista	viník	těžké zranění	muž	jiné chyby řidiče vozidla
motocyklista	viník	zraněn, ale bližší údaje neznámé	žena	chyba při odbočování
spolujezdec OA		nezraněn	žena	použití chybného jízdního pásu (rovněž jednosměrný jízdní pás) nebo použití jiné části silnice v rozporu se zákonem
spolujezdec OA		lehké zranění	muž	ostatní tělesné nebo duševní vady
spolujezdec OA		lehké zranění	muž	nedodržení příkazů dopravních značek, které upravují přednost
spolujezdec OA		nezraněn	žena	nedodržení příkazů dopravních značek, které upravují přednost
motocyklista		těžké zranění	žena	nedodržení příkazů dopravních značek, které upravují přednost
motocyklista		těžké zranění	muž	ostatní chyby při předjíždění (např. bez dostatečné postranní vzdálenosti atd., na přechodech pro chodce
motocyklista		těžké zranění	muž	nepřízpůsobení rychlosti (bez překročení rychlostního limitu)

Zdroj dat: Hlubková analýza dopravních nehod, CDV

Pozn.: Příčiny nehod – chybné chování jsou vzaty z jednotného názvosloví UniDATO – GIDAS

Graf č. 9: Grafické zpracování nejčastějších příčin DN osob nad 65 let věku



Zdroj dat: Hlubková analýza dopravních nehod, CDV

CHYBNÉ JEDNÁNÍ ÚČASTNÍKŮ PROVOZU NA PK nad 65 let z dat Hloubkové analýzy dopravních nehod zpracované CDV – přiřazení k zákonu č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích:

Nedání přednosti protijedoucím vozidlům při odbočování vlevo (nedání předností v jízdě)	9,5 %
zákon č. 361/2000 Sb. – § 22 Jízda křižovatkou	
Nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly (nedostatečná bezpečná vzdálenost)	6,1 %
zákon č. 361/2000 Sb. – § 19 Vzdálenost mezi vozidly	
Chybné jednání řidiče vůči chodcům mimo přechod pro chodce (na jiných místech)	4,7 %
zákon č. 361/2000 Sb. – § 5 a § 54	
Ostatní tělesné nebo duševní vady	4,1 %
zákon č. 361/2000 Sb. – § 3 Základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích	
Změna jízdního pruhu – nedání přednosti vozidlu jedoucímu v průběžném jízdním pruhu	3,4 %
zákon č. 361/2000 Sb. – § 12 Jízda v jízdních pruzích	
Chyba při odbočování	2,7 %
zákon č. 361/2000 Sb. – § 17 Předjíždění	
Chybné chování při otáčení nebo couvání	2,7 %
zákon č. 361/2000 Sb. – § 24 Otáčení a couvání	
Připojovací pruh – chybné jednání při změně jízdního pruhu při jízdě vedle sebe nebo nerespektování systému zipu	2,0 %
zákon č. 361/2000 Sb. – § 12 Jízda v pruzích	
Chybné chování chodce v případech provozu řízeného světly nebo policistou	2,0 %
zákon č. 361/2000 Sb. – § 75 Řízení provozu pokyny policisty	

Nedodržení přednosti zprava	1,4 %
zákon č. 361/2000 Sb. – § 22 Jízda křižovatkou	
Ostatní chyby při předjíždění (např. bez dostatečné postranní vzdálenosti atd., na přechodech pro chodce	1,4%
zákon č. 361/2000 Sb. – § 19 Vzdálenost mezi vozidly	
Vliv alkoholu	1,4 %
zákon č. 361/2000 Sb. – § 5 Povinnosti řidiče	
Jiné chybné chování chodce	1,4 %
Chybné jednání vůči chodcům u zastávek (rovněž zastavující školní autobusy se zapnutým výstražným blinkrem)	1,4 %
zákon č. 361/2000 Sb. – § 15	
Nadměrná únava	0,7 %
zákon č. 361/2000 Sb. – § 3 Základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích	

Tabulka č. 11: Nejčastější příčiny dopravních nehod bez přihlédnutí na typ účastníka a jeho věk v roce 2015

1. nepřiměřená rychlost jízdy
2. nesprávné předjíždění
3. nedání přednosti v jízdě
4. nesprávný způsob jízdy
5. technická závada vozidla

Zdroj: Informace o plnění NSBSP v roce 2015

Tabulka č. 12: Chybné jednání řidičů osobních vozidel nad 65 let věku, které bylo příčinou dopravní nehody s následkem (zranění nebo úmrtí) získané z dat Hloubkové analýzy dopravních nehod, CDV

Nedání přednosti protijedoucím vozidlům při odbočování vlevo (nedání předností v jízdě)	9,5 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly (nedostatečná bezpečná vzdálenost)	6,1 %
Chybné jednání vůči chodcům mimo přechodu pro chodce (na jiných místech)	4,7 %
Ostatní tělesné nebo duševní vady	4,1 %
Změna jízdního pruhu – nedání přednosti vozidlu jedoucímu v průběžném jízdním pruhu	3,4 %
Chyba při odbočování	2,7 %
Chyba při otáčení nebo couvání	2,7 %
Připojovací pruh – chybné jednání při změně jízdního pruhu při jízdě vedle sebe nebo nerespektování systému zipu	2,0 %
Chybné chování chodce v případech provozu řízeného světly nebo policistou	2,0 %
Nedodržení přednosti zprava	1,4 %
Ostatní chyby při předjíždění (např. bez dostatečné postranní vzdálenosti atd., na přechodech pro chodce	1,4%
Vliv alkoholu	1,4 %
Jiné chybné chování chodce	1,4 %
Chybné jednání vůči chodcům u zastávek (rovněž zastavující školní autobusy se zapnutým výstražným blinkrem)	1,4 %
Nadměrná únava	0,7 %

Souhrnný komentář k tabulkám č. 9-12 a grafu č. 9:

V.1.1 PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY

Popis problémového chování řidiče – odbočení na křižovatce vlevo

Pro seniory bývá často označován jako jeden z nejtěžších jízdních úkonů odbočení vlevo. V tabulce nesprávného jednání s následkem dopravní nehody se zraněním/úmrtím je v celé ČR umístěn na 3. místě – nedání přednosti v jízdě.

Toto nesprávné jednání není dané jezdeckou nezkušeností seniorů, ale především proto, že je to manévr, který se především odehrává v městském prostředí, kdy je zapotřebí velmi rychle reagovat na složitou dopravní situaci. Je nutné sledovat mnoho proměnných v křižovatce:

Vozidla jedoucí v protisměru,

sledovat cyklisty jedoucí ve vyhrazeném nebo společném jízdním pruhu,

sledovat chování chodců, kteří jdou po přechodu ve směru, kam bude řidič odbočovat,

sledovat vozidla jedoucí stejným směrem – odbočující vlevo,

sledovat ve zpětných zrcátkách vozidla jedoucí stejným směrem ve vedlejším pruhu (někteří řidiči mají ve zvyku se do odbočení vlevo doslova nacpat z průběžného pruhu) – souběžná jízda, i když odbočující komunikace má jen jeden pruh v každém směru,

sledovat na světelném signalizačním zařízení, zda již není signál „Stůj“ ve směru, odkud řidič přijíždí – nesmí již pokračovat v odbočení,

sledovat vozidla ve směru, kam řidič odbočuje, tzn. z levé strany.

Na frekventovaných křižovatkách bývá instalována tzv. vyklízecí šipka – „signál pro opuštění křižovatky“, která umožňuje pohodlné odbočení i v okamžiku, kdy na průběžném směru je signál „Stůj“ nebo „Pozor“.

DOPORUČENÍ

Na křižovatkách s vyšší intenzitou dopravy umísťovat „Signál pro opuštění křižovatky“ DZ S 6 na SSZ – viz TP 81. Umístit je v souladu s navrhováním SSZ a užití světelných signálů v souladu s právními předpisy. Pro odbočování vlevo pak neplatí povinnost dát přednost protijedoucím motorovým a nemotorovým vozidlům, tramvajím jedoucím v obou směrech a vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu. Tato skutečnost by mohla napomoci zvládat bezchybně jízdu křižovatkou s odbočením vlevo. A to nejen seniorům. I pro věkové skupiny mladších řidičů se jedná o velmi náročný manévr a to nejen z hlediska možnosti vzniku DN, ale také z důvodu kladení vysoké zátěže celého výkonného systému kognitivních funkcí.

V.1.2 PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY

Popis problémového chování řidiče – nedodržení bezpečné vzdálenosti

Nedodržení bezpečné vzdálenosti je jednou z nejčastějších příčin dopravních nehod se vznikem pouze hmotné škody, především i v městském provozu – tzv. nedobrzdní. Nedobrzdní, resp. nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly v extravilánu je příčinou dopravních nehod s vážnými následky. Zvláště při vyšších rychlostech je nebezpečí vzniku dopravní nehody s vážnými následky velmi vysoké. A to nejen pro viníka, ale i ve vozidle, do kterého viník DN narazil. Příčinou nedodržení bezpečné vzdálenosti bývá nepřiměřená rychlost vozidla, neodhadnutí rychlosti jízdy vozidel vpředu jedoucích a také nepozornost řidiče vozidla. Rozptýlení pozornosti není jen výhradním problémem stárnoucí populace, ale také všech věkových skupin. Ale u starších osob nad 65 let věku je předpoklad neudržení stabilní vysoké pozornosti nutné pro bezpečné řízení mnohem vyšší, než u mladších osob. Zvláště za ztížených podnebních podmínek (nadměrné teplo, déšť, mlha, sněžení, atd.) je udržení pozornosti a s tím spojenou i bezpečnou vzdálenost mezi vozidly je velmi náročné.

Problematiku udržení bezpečné vzdálenosti dnes řeší vozidla vybavená asistenčními systémy řidiče, mezi které je zahrnutý i adaptivní tempomat. Omezuje možnost střetu s vozidlem jedoucím vpředu. Udržuje bezpečnou vzdálenost od vozidel jedoucích vpředu. Vozidla identifikuje a počítačový systém vozidla vypočte rychlost vozidla jedoucího vpředu a přizpůsobuje rychlost jízdy tak, aby nedošlo k nárazu. Jen je zapotřebí mít na zřeteli, že ne všechny osoby nad 65 let věku si budou moci dovolit zakoupit nový vůz vybavený moderními vozidlovými systémy.

DOPORUČENÍ

Při jízdě mimo město dělat bezpečnostní přestávky. Stačí pár minut doslova vypnout a odreagovat se od řízení, např. krátkým zastavením vozidla na bezpečném místě, vystoupením ven a chvíli se protáhnout. Mozek řidiče se pohybem okysličí a další jízda bude bezpečnější. Přestávky je zapotřebí dělat pravidelně, samozřejmě s ohledem na délku (dobu) jízdy. Při pocitu blížící se únavy zastavit co nejrychleji. Pokud je únava řidiče vyvolána následkem vysokých teplot, je zapotřebí bezpečnostní přestávku si udělat tam, kde nebude přímý sluneční svit. V případě

pocítění únavy nepomůže ani káva nebo další osvědčené prostředky pro zmírnění únavy, ale naopak únava se ještě může prohloubit. Mnoho řidičů podceňuje i na kratších cestách dodržování pitného režimu. Neuvědomují si, že člověk nezbytně potřebuje mít dostatek tekutin pro správnou funkci organismu a pozornosti zvláště. I krátkodobý nedostatek tekutin je nebezpečný pro snížení pozornosti a nástup únavy.

V.1.3 PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY

Popis problémového chování řidiče – chybné jednání vůči chodcům mimo přechodu pro chodce (na jiných místech)

Chování chodců mimo přechodů pro chodce je uvedeno v kapitole „Chodci“. Kolize mimo přechody je většinou zapříčiněna samotným nesprávným chováním chodce:

Nenadálé vstoupení do vozovky a to jak za vozidlem hromadné dopravy nebo mezi vozidly. K této kolizní situaci dochází v městské zástavbě a je zapotřebí s tímto nežádoucím chováním vždy počítat. Řidič nemusí chodce vůbec vidět ani mezi zaparkovanými vozidly. Zvláště nebezpečná situace je v místech, kde se pohybují děti – u školních budov, v místech kde jsou dětská hřiště nebo sportoviště vyhledávaná dětmi. Proto je zapotřebí v městské zástavbě vždy dodržovat nejvyšší rychlost jízdy – 50 km.hod^{-1} . Je to rychlost, při které je předpoklad zastavení vozidla před nenadálou překážkou a minimálními následky zranění pro chodce. U starších řidičů je zapotřebí si uvědomovat, že reakční doba, tj. doba kdy proběhnou všechny funkce potřebné k zareagování na podnět – chodce, se s přibývajícím věkem zvyšuje. Jedná se o zrakový vjem řidiče, jeho rozpoznání (chodec v oblasti kam jedu) a zpětné odezvy organismu (reakce svalů řidiče) – brzdění vozidla. Je to jen zjednodušeně popsáno na to, jak mnoho faktorů reakční dobu ovlivňuje. Není to jen výše zmíněný věk řidiče, ale také zraková ostrost vidění, úhel zaznamenání překážky, ale také v jaké duševní kondici se řidič právě nachází, zda se jedná o dobu nastavení biologických hodin na optimum atd. Je to velmi složitá problematika, která není předmětem řešení.

DOPORUČENÍ

Doporučení pro řešení problematiky nenadálého vstoupení chodce před vozidlo není jednoduché. Je to záležitost řidičské předvídavosti a řidičského citu. U řidičů je součástí prevence dopravních nehod i pravidelná péče o zrak a návštěva očního

lékaře i v případě, že ještě nenosí brýle. Oční lékař zachytí při vyšetření oka mj. i první příznaky zhoršeného periferního vidění, které se s přibývajícím věkem snižuje a je velmi důležité pro vnímání zrakových podnětů v okolí vozidla, mj. například chodce. Při jízdě ve městě se nerozptylovat jinou činností, která bude vytěžovat mozkovou kapacitu – např. řešení domácích problémů se spolujezdcem, apod. Pokud řidič nosí brýle, měly by být vždy dokonale čisté, aby vidění bylo co nejjasnější. A to, co se týká brýlí, je nezbytností i pro čelní a boční skla vozidla. Pokud řidič nemá dokonalý výhled z vozidla, je riziko přehlédnutí chodce ještě znásobeno. A co je samozřejmostí – dodržovat maximální dovolenou rychlost jízdy v obci. Jen tak se může řidič vyhnout nárazu a zavčas zabrzdit před chodcem nebo alespoň zmírnit následky nárazu do chodce, který vstoupí do jízdní dráhy vozidla.

V.1.4 PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY

Popis problémového chování řidiče – Změna jízdního pruhu – nedání přednosti vozidlu jedoucímu v průběžném jízdním pruhu a chyba při odbočování

Nedání přednosti v jízdě je záležitostí nerespektování základních pravidel chování v provozu. Nedání přednosti v jízdě je jednou z častých příčin dopravních nehod. Každý řidič by měl mít toto, jedno ze základních pravidel natolik zažité, že by nemělo dojít k dopravní nehodě na silnicích označených dopravními značkami, nebo v případě nerozlišení komunikací by měl mít na paměti pravidlo pravé ruky – tj. přednost vozidel přijíždějících zprava. Při změně jízdního pruhu je možno uvažovat i špatném používání zpětných zrcátek a to jak středového, tak i obou bočních, ev. zhoršeném periferním vidění řidiče. Příčinou nedání přednosti může být také křižovatka s nevhodnými rozhledovými poměry. Je povinností správců pozemních komunikací, aby si hlídali a odstraňovali překážky ve výhledu křižovatky. Ale to je již záležitost komunikací a ne účastníka silničního provozu. Řidič se může také setkat s nevhodně technicky realizovanou křižovatkou. Zde platí pravidlo: Kam nevidím, nejedu = vjíždím se zvýšenou opatrností. Pro průběžný pruh, resp. pro přejíždění do průběžného pruhu platí obdobně, jako pro jízdu křižovatkou.

DOPORUČENÍ

Používat zpětná zrcátka, s případným využitím spolujezdce jako pomocníka řidiče, který hlídá jízdní pruh, kam řidič chce přejet. Pokud řidič/ka nemá jistotu používání zpětných zrcátek při jízdě, lze cvičením na místě, tzn. mimo silnici na bezpečném místě nacvičovat pohled do zpětných zrcátek i formou hry.

Zvlášť je tento úkon důležitý, pokud řidič jezdil ve vozidle starší výrobní značky, které má v rozporu s vyhláškou jen jedno vnější zpětné zrcátko (občas je k vidění v okrajových místech republiky = neprošlo STK) a začíná jezdit vozidlem vybaveným v souladu s vyhláškou.

V.1.5 PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY

POPIS PROBLÉMOVÉHO CHOVÁNÍ ŘIDIČE – CHYBNÉ CHOVÁNÍ CHODCE V PŘÍPADECH PROVOZU ŘÍZENÉHO SVĚTLY NEBO POLICISTOU

Zákon, který je určen pro úpravu provozu na pozemních komunikacích, se týká všech účastníků provozu na pozemních komunikacích, tedy i chodců a cyklistů. Specifikuje požadavky na chování, dodržování zákona, aby i chodci a další účastníci provozu byli pokud možno co nejbezpečnějšími. A zákon ale požaduje i dodržování pravidel bezpečného chování. Je zapotřebí říct, že i mnoho řidičů, pokud vidí na křižovatce řízení provozu pokyny policisty, bývají bezradní. Novela zákona navíc pokyny policisty zpřesnila a ve vyhlášce č. 294/2015 Sb. jsou nově vyobrazené pokyny „Zpomalit jízdu!“ a „Zrychlit jízdu!“ – týkají se řidičů.

DOPORUČENÍ

Kampaň pro seznámení se s pokyny policistů prostřednictvím TV spotů, v tištěných periodikách, apod. Světelné signalizační zařízení (SSZ) by mělo být jasné pro všechny věkové skupiny, co barvy na SSZ znamenají. Problém je v tom, že chodci mnohdy SSZ nerespektují (viz kapitola chodci) a jejich nesprávné chování je příčinou DN. Pro řidiče to znamená, že na SSZ, kdy mají signál volno, musí sledovat chování chodců v blízkosti přechodu. Pokud se jedná o skupinu seniorů, která je předmětem sledování, je doporučeno, pokud je ve vozidle způsobilý spolujezdec, požádat jej, aby pomohl sledovat chování chodce na přechodu. Je to jedna z možností, jak předejít/zamezit střetu s chodcem, který vstoupil na přechod i když nesměl.

V.1.6 PŘÍČINA DOPRAVNÍ NEHODY

POPIS PROBLÉMOVÉHO CHOVÁNÍ ŘIDIČE – CHYBNÉ JEDNÁNÍ VŮČI CHODCŮM U ZASTÁVEK (ROVNĚŽ ZASTAVUJÍCÍ ŠKOLNÍ AUTOBUSY SE ZAPNUTÝM VÝSTRAŽNÝM BLINKREM)

Zastávky hromadné dopravy jsou pro řidiče vždy problémem, ne proto, že by řidič neznal jak se chovat v případě zastavení/odjezdu ze zastávky vozidla hromadné dopravy. Je to problematika, která se více týká nevyzpytatelného chování chodců po vystoupení z vozidla. Každý se chce dostat co nejrychleji na místo např. dalšího spojení hromadné dopravy. V případě dětí se jedná o spatření kamaráda/kamarádky na druhé straně silnice a vběhnutí před příjíždějící vozidlo. Chodci si většinou v tomto okamžiku neuvědomují, že jejich pozornost je zaměřena jen na cíl, kterého chtějí dosáhnout a zcela zapomenou sledovat dění na silnici, tj. příjíždějící vozidla. Zvláště nebezpečná je situace v extravilánu, kde vozidla jedou vyšší rychlostí, než v obci.

DOPORUČENÍ

Pro řidiče platí jen jedno pravidlo: Sledovat dopravní značení nejen v obci, ale hlavně v extravilánu a věnovat zvýšenou pozornost pokud vidí vozidlo hromadné dopravy stát nebo se rozjíždět ze zastávky. Nebezpečí, že chodec vejde do vozovky, je zde vysoké.

Poznámka:

V identifikaci dopravních nehod bylo přihlédnuto ke statistice dopravních nehod získaných z hloubkové analýzy dopravních nehod CDV. Data o nehodách byla získána jak ze statistiky UniDATO tak i z databáze GIDAS: *Hloubková analýza dopravních nehod CDV.*

SHRNUTÍ

Řešení úkolu se zabývalo osobami nad 65 let věku, které jsou jednou ze skupin, které pozorně sleduje i Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v dílčím cíli, který je zaměřený mj. na sledování a vývoj dopravní nehodovosti seniorů. Jedná se o skupinu tzv. zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích. Čím je člověk starší, tím je jeho tělesná schránka náchylnější ke zraněním, která souvisejí se stárnutím organismu jako nezvratného děje.

Pokud se se skupinou seniorů bude pracovat v oblasti prevence, zvláště se zaměřením na skupinu aktivních seniorů, případně osob, které ještě nedosáhly seniorského věku, je předpoklad, že by bylo možné zastavit negativní trend ve vývoji nehodovosti u této skupiny. Jen je zapotřebí najít vhodné prostředky k oslovení cílové skupiny.

Literatura

[1] *Road safety in The Ageing Societies*. 2013 [online].

Dostupné z: <http://consolproject.eu/index.php/deliverables>

[2] *Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění* [online].

Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/301E7345-8D6C-418E-B385-377AFAA02B93/0/361_2000Sb.pdf

[3] *Metodika sledování a vyhodnocování dopravních konfliktů v českém prostředí*

[online]. Dostupné z: <http://konflikt.cdvinfo.cz/vystupy-projektu/>

[4] *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na roky 2011-2020* [online].

Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>

[5] Evelien Polders, Tom Brijs, Eleni Vlahogianni, Eleonora Papadimitriou, George Yannis, Franck Leopold, Konstandinos Diamandouros, *ElderSafe. Risks and countermeasures for road traffic of elderly in Europe. N° MOVE/C4/2014-244. European Commission. 2015* [online].

Dostupné z:

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf

OPONENTNÍ POSUDEK

Metodika: (název metodiky): Senioři v silniční dopravě
 (Autor a předkládající organizace): Mgr. Zuzana Strnadová, Ing. Jiří Ambros, Ph.D., Ing Richard Turek, Ph.D., Mgr. et Mgr. Petr Zámečník, Mgr. Aleš Zaoral (Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.)

1) Splňuje metodika požadavky na strukturu certifikované metodiky?	
I) Cíl metodiky	(ANO)
Cílem metodiky je upozornit na palčivé téma seniorů v dopravě se snahou zvýšit nejen jejich bezpečnost, ale současně bezpečnost dalších účastníků silničního provozu. Současně se metodika také nepřímým způsobem dotýká oblasti případného vyloučení seniorů z běžných činností (s ohledem na věk a individuální schopnosti každého seniora) v souvislosti se zapojením se jakožto účastníků silničního provozu. Cíl je z podoby a struktury textu zcela patrný. Celá metodika se tak těmto cílům věnuje.	
II) Vlastní popis metodiky	(ANO)
Autoři se v rámci metodiky věnují různým dopravním módům (pěší, kolo, řidič motorových vozidel skupiny B, užití městské hromadné dopravy apod.) u skupiny seniorů. Upozorňují na problémové situace v dopravě (což podkládají přehlednými statistikami dopravních nehod této cílové skupiny). Současně je v rámci metodiky prezentována data z provedeného výzkumu na poměrně velkém souboru respondentů. Jak jsem již výše uvedla, autoři se zabývají také oblastí potřeb samotných seniorů. Z výzkumu např. vyplývají důvody zapojení se do přepravy (zajištění nákupů, doprava na úřady, doprava za známými a rodinou...). Tyto výsledky by bylo možné použít např. také pro plánování úpravy infrastruktury v místech s vyšším procentem zastoupení seniorů. V další části metodiky autoři zohledňují také typické způsoby přepravy v lokalitách (intravilán, extravilán) se zohledněním konkrétních rizik. Tato rizika plynule přecházejí do části, která se věnuje dopravní nehodovosti seniorů. Autoři v přehledných tabulkách a grafech předkládají nejčastější příčiny dopravních nehod seniorů (viz. Tabulka č. 10 a dále). V další části formulují konkrétní doporučení, které by vedlo ke snížení popsanych nehod. Tuto část vnímám v celé metodice jako nejvíce expertní a současně přínosnou. Bylo by vhodné tuto část využít při koncepčních změnách.	
III) Vyjádření k „novosti postupů“	(ANO –jsou nové)
Komentář: Za největší přínos celé metodiky vnímám právě onu návrhovou část, kde jsou prezentována doporučení pro snížení počtu dopravních nehod. Autoři vycházejí nejen ze svého výzkumu, ale také legislativního rámce a současně také z dalších odborných pramenů. Postup, který zvolili, vnímám jako jedinečný.	
IV) Popis uplatnění metodiky (pro koho je určena, jakým způsobem bude uplatněna)	(ANO)
Metodika je z mého pohledu uplatnitelná zejména jako výchozí materiál pro BESIP, tak pro další úředníky z Ministerstva dopravy. Současně může tvořit podklad pro případné legislativní úpravy a systémová opatření na poli bezpečnosti dopravy.	
V) Seznam použité související literatury	(ANO)
Je uveden na konci celé metodiky. Jako vhodné vnímám propojení s národní strategií bezpečnosti silničního provozu na roky 2011 – 2020.	
VI) Seznam publikací, které předcházely metodice/Výstupy z originální práce	(ANO)
Metodika vychází v originální práci řešitelů projektu.	

2) Dedikace = uvedení odkazu na příslušný projekt VaV, výzkumný záměr nebo dotační program	(ANO)
Uvedeno na začátku metodiky.	

3) SOUHRNNÉ VYJÁDŘENÍ (odpovídá požadavkům na certifikovanou metodiku)	(ANO)
Vzhledem k výše uvedenému se domnívám, že předložená metodika je velmi přínosná. Jsou v ní obsaženy nové poznatky s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu se zohledněním kategorie seniorů. Doporučuji metodiku k certifikaci.	

* Při vyjádření NE - komentář

POSUDEK ZPRACOVAL:

Titul, jméno, příjmení, titul: Mgr. Kateřina Janasová

Pracoviště: Psycholog FN Brno Bohunice, Jihlavská 20, 625 00 Brno

Ulice: Jihlavská 20

PSČ, Obec: 625 00, Brno

Telefon: 532 232 339

E-mail: katerina.janasova@fnbrno.cz

Prohlašuji, že nejsem v zaměstnaneckém či obdobném vztahu k subjektům, které předložily metodiky, nemám osobní ani obdobný vztah k žádnému z předkladatelů a není mi známa žádná skutečnost, která by mohla ovlivnit moji nepodjatost.

Datum: 17.10.2016

Podpis:



OPONENTNÍ POSUDEK

Metodika: (název metodiky): *Senioři v silniční dopravě*

(Autoři a předkládající organizace): Mgr. Zuzana Strnadová, Ing. Jiří Ambros, Ph.D., Ing. Richard Turek, Ph.D., Mgr. et Mgr. Petr Zámečník, Mgr. Aleš Zaoral – Centrum dopravního výzkumu Brno, v.v.i.

1) Splňuje metodika požadavky na strukturu certifikované metodiky?	
I) Cíl metodiky	<i>ANO</i>
<i>Cíl metodiky je stanoven v úvodní části</i>	
II) Vlastní popis metodiky	<i>ANO</i>
<i>Je k dispozici, je přehledný a logicky utříděný</i>	
III) Vyjádření k „novosti postupů“	<i>ANO – jsou nové</i>
<i>Uplatněné postupy jsou nové, dříve nepoužité</i>	
IV) Popis uplatnění metodiky (pro koho je určena, jakým způsobem bude uplatněna)	<i>ANO</i>
<i>Metodika je určena pro konkrétnímu zadavateli</i>	
V) Seznam použité související literatury	<i>ANO</i>
<i>Uvedené zdroje informací jsou relevantní a současné</i>	
VI) Seznam publikací, které předcházely metodice/Výstupy z originální práce	<i>ANO</i>

2) Dedikace = uvedení odkazu na příslušný projekt VaV, výzkumný záměr nebo dotační program	<i>ANO</i>
---	------------

3) SOUHRNNÉ VYJÁDŘENÍ (odpovídá požadavkům na certifikovanou metodiku)	<i>ANO</i>
(Při vyjádření NE – povinně komentář)	

* Při vyjádření NE - komentář

POSUDEK ZPRACOVAL:

Titul, jméno, příjmení, titul: PhDr. Mgr. Michal Walter

Pracoviště: OSVČ - Psychologické poradenství a diagnostika, předseda České asociace psychologů práce a organizace, dopravní psycholog akreditovaný Ministerstvem dopravy České republiky

Ulice: Malá Štěpánská 1930/7

PSČ, Obec: 120 00 Praha 2

Telefon: +420 603 546 594

E-mail: michal.walter@centrum.cz

PhDr. Michal Walter
Psychologické poradenství a diagnostika
dopravní psycholog akreditovaný MDČR
IČ: 67185029, tel.: +420 603 546 594
www.rehabilitaceridicu.cz
www.dopravnipsychologie.net

Prohlašuji, že nejsem v zaměstnaneckém či obdobném vztahu k subjektům, které předložily metodiky, nemám osobní ani obdobný vztah k žádnému z předkladatelů a není mi známa žádná skutečnost, která by mohla ovlivnit moji nepodjatost.

Datum: 17.10. 2016

Podpis: 