

ZPRAVODAJ



OHLEDUPLNĚ A BEZPEČNĚ

04/2023
ZDARMA

www.seniorbeznehod.cz



4

Bezdůvodně pomalá jízda
může být nebezpečná

8

Předjíždění a
objíždění tramvaj

PROJEKT NA ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI SENIORŮ V DOPRAVĚ

Za účelem zvýšení dopravní bezpečnosti seniorů probíhá od roku 2018 do současnosti osvětový neziskový projekt s názvem Senior bez nehod, jehož cílovou skupinou jsou lidé starší 65 let.

VÝCHOZÍ STAV:

Senioři jsou v silničním provozu ve srovnání s ostatními věkovými skupinami nadprůměrně ohroženi. Představují 18 % z celkové populace České republiky, ale jejich podíl na počtu obětí dopravních nehod je více jak 24 %! Očekává se, že v roce 2030 bude až 24 % populace starší 65 let. Zvláště alarmujícím faktem jsou fatálnější následky nehod seniorů. Dle statistik skončí nehoda jedince ve věku 65 až 74 let s dvakrát vyšší

pravděpodobností jako smrtelná než u osob ve věku 30 až 49 let. U osob starších 74 let je tato pravděpodobnost až 16 x vyšší!

HLAVNÍ CÍLE PROJEKTU:

- Snížení nehodovosti seniorů a rozšíření povědomí o této problematice.
- Seznámení se specifiky chování seniorů v provozu a doporučení opatření, jež přispějí ke zvýšení jejich bezpečnosti nejen na silnicích.
- Představení potenciálu moderních asistenčních systémů motorových vozidel.
- Připomenutí pravidel silničního provozu pro řidiče, cyklisty a chodce.
- Upozornění na zdravotní omezení vyplývající z věku účastníka silničního provozu.
- Informování o vedlejších

účinných léků a dalších rizikových faktorech.

FORMA PROJEKTU - TURNÉ:

V rámci turné navštívíme vybraná města, kde projekt představíme široké veřejnosti formou edukativních přednášek, doprovázených divadelními scénkami, spojenými s odborným výkladem a audiovizuální prezentací.

Do měst a obcí, ve kterých se turné přednášek neuskuteční, budou distribuovány vzdělávací balíčky a ty poslouží k edukaci seniorů v režii místních samospráv či klubů seniorů.



MEDIÁLNÍ KAMPAŇ

Součástí projektu je i mediální kampaň (TV, rádio, tisk, internet). Kampaň není zaměřena pouze na seniora v roli řidiče, ale také chodce, cyklisty a cestujícího prostředky hromadné dopravy. Předpokládá se mediální dosah kampaně na většinu ze zhruba 1 900 000 seniorů žijících v ČR.





**0 mrtvých
a zraněných
na silnicích**



Platforma VIZE 0 je společenstvím partnerů, jejichž dlouhodobým cílem je 0 mrtvých a těžce zraněných na českých silnicích. Vzděláváme veřejnost, prosazujeme systémové změny, a tím přispíváme ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.



VIZE

Každá ztráta života je nepřijatelná. Naší vizí je 0 obětí při dopravních nehodách.



MISE

Zvýšení bezpečnosti na silnicích díky změnám systému i chování jednotlivce.



HODNOTY

Lidský život má nejvyšší hodnotu a naše odpovědnost je udělat maximum pro jeho záchranu.



Bezdůvodně pomalá jízda může být nebezpečná

Silniční provoz je stále intenzivnější. Jedním z faktorů, který může negativně ovlivnit propustnost pozemních komunikací, je bezdůvodně pomalá jízda. Ta může být dokonce příčinou rizikového chování ostatních řidičů a následně pak i dopravní nehody - v tom případě lze hovořit o nebezpečně pomalé jízdě. Průzkum provedený agenturou STEM/MARK mezi českými řidiči prokázal, že zbytečně pomalá jízda jiných řidičů vyprovokuje k agresivitě 36 % respondentů (u mužů se jedná o 42 procent, u žen o 29 procent). „Tomuto fenoménu je třeba začít věnovat náležitou pozornost. V řadě států tomu tak již je. Bezdůvodně pomalá jízda je nesporně aktuálním tématem i v našich končinách,“ říká Roman Budský z Platormy VIZE 0.

CO ŘÍKÁ ZÁKON

Zákon o silničním provozu stanoví, že „řidič musí přizpůsobit rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat“. Přesto dlouhodobě je právě nepřiměřeně vysoká rychlost jízdy hlavním zabijákem na českých silnicích. Neustále je tedy třeba připomínat, že nepřiměřená rychlost jízdy může zabít. „Může se jednat i o jízdu rychlostí hluboko pod stanoveným maximálním rychlostním limitem, ale například s ohledem na stav silnice, vozidla či nákladu nebo schopnosti řidiče může být taková rychlost nebezpečná,“ upřesňuje Roman Budský.

BEZDŮVODNĚ POMALÁ JÍZDA OMEZUJE...

Méně se už zmiňuje, že stejný paragraf zákona o silničním provozu hovoří o tom, že řidič nesmí omezovat plynulost provozu na pozemních komunikacích bezdůvodně pomalou jízdou (a také pomalým předjížděním – jev, se kterým se nezdá setkávat na dálnicích). Jistě si toto zákonné ustanovení nelze vykládat tak, že řidiči vozidel jsou povinni za všech okolností jezdit na samém zákonem povoleném maximálním limitu. Za bezdůvodně pomalou jízdu je naopak třeba považovat takovou jízdu, která není odůvodněna aktuální provozní situací, vlastnostmi řidiče, jeho vozidla či přepravovaného nákladu. Například se rozhlížíme po krajině, telefonujeme, díváme se do mapy. Zvolené tempo jízdy by nemělo omezovat a často dokonce ohrožovat ostatní.

...NEBEZPEČNĚ POMALÁ JÍZDA OHROŽUJE OSTATNÍ

Řidič jedoucí nepřiměřeně rychle může způsobit dopravní nehodu přímo. Nezládne své vozidlo a následně může ublížit nejen sobě, ale i ostatním účastníkům silničního provozu. To řidiči jedoucí nebezpečně pomalu bývá nebezpečím hlavně pro ostatní. V delších úsecích, kde nelze z jakýchkoliv důvodů předjíždět, se za ním hromadí zbytečně pomalu jedoucí vozidla, jejichž řidiči tím mohou být frustrováni. Někteří z nich pomalému kolegovi s gustem projeví svou nelibost – těsnou jízdou za zadkem jeho vozu, problikáváním, troubením, gestikulacemi... a nejednou se dokonce odhodlají k riskantnímu předjetí. Takový manévr pak může vyústit v dopravní nehodu. Průzkum provedený ve

Velké Británii prokázal, že vlečení se za pomalým vozidlem je sedmou nejčastější příčinou klení a nadávání řidičů, kteří jsou nuceni podstatně zpomalit své tempo jízdy.

V ZAHRAŇIČÍ HROZÍ ZA BEZOHLEDNĚ POMALOU JÍZDU PŘÍSNÝ POSTIH

Naše národní statistiky nehod neuvádějí počty nehod vzniklých v přímém důsledku nepřiměřeně pomalé jízdy. Třeba ve Velké Británii to již díky výše zmíněnému průzkumu sledují. Například v roce 2019 měla taková jízda za následek nehody, při kterých 2 lidé zemřeli, dalších 26 osob bylo zraněno těžce a 132 lehce. Taková jízda je proto považována za bezohlednou, za což viníkovi hrozí pokuta 100 liber a 3 trestné body. Pokud se takový případ dostane ke správnímu projednání, pokuta může být až 5 000 liber, počet trestných bodů se zvýší na 9 a bude vysloven zákaz řízení.

Nebezpečně pomalou jízdu řeší i v dalších státech. V Austrálii zákon přímo stanoví, že nepřiměřeně pomalu jedoucí řidič nesmí bránit ostatním vozidlům v jízdě. Ve státě New York (USA) zákon uvádí, že je nezákonné jezdit natolik pomalu, že to narušuje normální a rozumný pohyb ostatních vozidel (samozřejmě s výjimkou situací, kdy snížená rychlost je nutná pro bezpečnou jízdu či je v souladu s příslušnými zákonnými ustanoveními). První narušení tohoto ustanovení vyjde na 150 dolarů a 3

trestné body, bude-li uvedený delikt spáchán podruhé během dalších 18 měsíců, pokuta se zvýší na 300, při třetím spáchání na 450 dolarů. Takové ježdění s sebou může nést i navýšení sazby pojistného – podobně jako u jiných nebezpečných deliktů.

KTEŘÍ Z ŘIDIČŮ JSOU NEJČASTĚJI TĚMI POMALEJI JEDOUcíMI?

Především se jedná o starší osoby a nové – začínající – řidiče. V těchto případech je třeba přihlížet k tomu, že jejich pomalejší tempo jízdy může mít objektivní důvod. Starší osoby bývají nadprůměrně opatrné a zodpovědné, navíc mohou mít i určitá zdravotní omezení. U mladých (tedy těch zodpovědných z jejich řad) se zase bude jednat o nevyježděnost. Těmto řidičům lze doporučit, aby vyjížděli do provozu pokud možno mimo časy dopravní špičky. Dalším pomaleji a váhavěji jedoucím řidičem může být někdo, kdo v místě pro něj neznámém hledá cestu do cíle. Zde je namístě nadhled a ohleduplnost ze strany ostatních. „*Pak jsou ovšem ti, kdo za jízdy telefonují, kochají se okolní přírodou... anebo také čumilové, co výrazně zpomalí, aby mohli pozorovat dění na místě dopravní nehody nebo probíhajících stavebních prací. To už může být vůči ostatním motoristům nejen bezohledné, ale také nebezpečné,*“ dodává Roman Budský. ostatní.



OBUTÍ ŘIDIČE ZÁLEŽITOST NADMÍRU DŮLEŽITÁ

Zákon o silničním provozu přímo nestanoví, jakou konkrétní obuv by měli zvolit řidiči automobilu či motocyklu. Řidiči by však v každém případě měli zvolit takové obutí, které zajistí bezpečné ovládání jejich vozidla a současně se v něm budou cítit příjemně. Nebylo by například od věci nechat se inspirovat ve Velké Británii, kde obecně stanoví, že oblečení a obutí řidiče mu nesmí bránit v náležitém ovládání vozidla. Konkrétní volba je ovšem na něm. Ostatně právě v této zemi došli při provedeném průzkumu k závěru, že nekvalitní obutí může být nebezpečné, neboť 27 % respondentů z řad řidičů přiznalo potíže při řízení z důvodu špatného obutí a dalších 5 % uvedlo, že špatné boty vedly k jejich nebezpečnému řízení či dokonce nehodě.

DŮLEŽITÉ JE, ABY MĚL ŘIDIČ PŘI OVLÁDÁNÍ PEDÁLŮ DOSTATEČNÝ CIT

Vysoká, hrubá podrážka či i drobný podpatek mohou snadno zkomplikovat sešlápnutí pedálu. Rovněž tak vysoké boty budou chodidlo řidiče svazovat, neumožní mu jeho potřebnou ohebnost. Vysoké podpatky či jehly mají za následek vratkost nohy, což se může vymstít při nutnosti náhle zpomalit, a navíc budou způsobovat problémy s citlivým ovládním pedálu spojky, zejména při rozjezdu či popojíždění v koloně. Nevhodné jsou též u nás hlavně v létě

populární volné sandály. Nemluvě o pantoflích či žabkách, které se mohou sesmeknout z nohy a v krajním případě dokonce zaklínit pod pedály. Pokud jste často na služebních cestách či nosíte společenskou obuv, vyplatí se mít v autě k dispozici rezervní lehké tenisky či mokasíny bez podpatku. S dostatečně tenkou podrážkou, aby byla zajištěna vysoká citlivost při ovládním pedálů. Podrážka nesmí být příliš kluzká. V opačném případě může noha neočekávaně sklouznout z pedálu. Boty by měly být perforované či z prodyšného materiálu, aby se

nohy nepotily. Vhodné boty je možné vozit s sebou v zavazadlovém prostoru. Řidič se do nich může přezout v létě, kdy při chůzi nosí volné sandály či zástupkyně něžného pohlaví lodičky na vysokém podpatku. A také v zimě, kdy nosíme vyšší boty s vysokou a hrubou podrážkou. Ani galoše či holínky, ve kterých se často vyráží do lesů houbařit, nebudou tím správným obutím pro bezpečné a pohodlné řízení automobilu.

A CO ŘÍDIT BEZ BOT?

Ani to není to pravé ořechové. Bosá noha a razantní sešlápnutí brzdového pedálu při řešení nouzové situace nejdou moc dohromady. Přece jen silné sešlápnutí pedálu v takovém případě zabolí, řidiči tak budou podvědomě volit slabší stisk. To s sebou ponese o několik cenných metrů delší brzdnou vzdálenost a to může být příčinou vzniku vážné nehody. Nouzové brzdění není zase až tak řídkým jevem. Například automobilka Citroën zveřejnila výsledky průzkumu, ze kterého vyplývá, že průměrný evropský řidič za svou kariéru musí

142x nouzově zabrzdit, aby zabránil srážce. Proto ne náhodou v Německu platí, že řidič musí mít na nohou nazuté boty. V opačném případě nemusí pojišťovna uhradit škodu vzniklou z důvodu dopravní nehody.

I motocyklisté by měli ve vlastním zájmu pamatovat na kvalitní obutí. Žádný zákon to po nich sice nevyžaduje, ale z výzkumu provedeného ve Francii plyne, že cca 30 procent motocyklistů s nekvalitním obutím utrpí zranění nohou a současně že ti, kteří nosí náležité motorkářské boty, se vystavují zhruba o 30 procent nižšímu riziku, že si při nehodě vážně zraní nohy. Zajímavé je, že v řadě států Evropské unie nezahájí zkušební komisař jízdní zkoušku budoucího motocyklisty, pokud není oblečen do kvalitního obleku z pevného materiálu a nemá kvalitní rukavice a boty (jedná se o Rakousko, Belgie, Dánsko, Finsko, Estonsko, Francii, Maďarsko, Nizozemsko, Norsko a Švédsko). Ze strany pojišťovny pak například může vhodnost oblečení hrát roli i při likvidaci škody v případě nehody motorkáře.



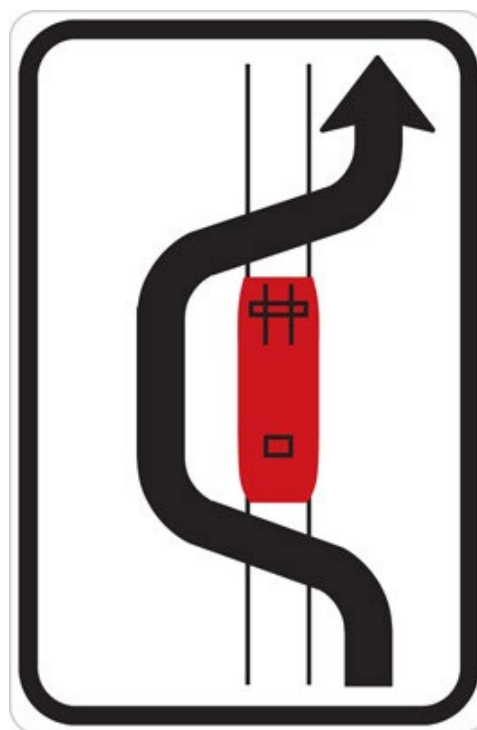
PŘEDJÍŽDĚNÍ A OBJÍŽDĚNÍ TRAMVAJÍ -

pravidla, se kterými si doposud řada řidičů motorových vozidel nerozumí

Pravidla silničního provozu jasně stanoví, jak se mají řidiči vozidel – motorových i nemotorových – chovat při jízdě okolo tramvajových zastávek. Rovněž tak definují, za jakých podmínek lze případně stojící či jedoucí tramvaj objet. Praxe ovšem naznačuje, že je stále mnoho řidičů, kteří mají s některými z uvedených pravidel problémy. Často se jedná o motoristy, kteří žijí v místech, kde tramvaje nejezdí. Pokud přijedou do města, kde je potkají, řada z nich si není s aplikací příslušných zásad jistá. Proto určitě nezaškodí zopakovat si základní pravidla, jak se mají řidiči motorových i nemotorových vozidel k tramvajím v silničním provozu chovat.

JAK SE CHOVAT K TRAMVAJI JEDOUcí STEJNÝM SMĚREM

V zásadě jsou možné dva případy. Pokud tramvaj jede na tramvajovém pásu, který je v úrovni vozovky, tak na takový pás smí řidič motorového i nemotorového vozidla vjet jen při objíždění, předjíždění, odbočování, otáčení, vjíždění na pozemní komunikaci... a také pokud to vyžadují zvláštní okolnosti, například není-li mezi tramvajovým pásem a okrajem vozovky dostatek místa. V žádném z těchto případů nesmí řidič vjíždějící na tramvajový pás ohrozit, ale ani omezit jedoucí tramvaj. Nesmí zkrátka řidiči tramvaje sebemeně překážet v jízdě. Nejedna řidiči jedoucí za tramvajím na pásu v úrovni vozovky může pocítit



pokoušení pomaleji jedoucí tramvaj předjet. To ale obecně pravidla silničního provozu nepovolují. Platí, že podél tramvaje se jezdí vpravo. Jedinou výjimkou je situace, kdy je osazena dopravní značka IP 23 b (Objíždění tramvaje – jízda podél tramvaje vlevo).

Pokud jede tramvaj na tramvajovém pásu zvýšeném nebo sníženém pod úroveň vozovky nebo od vozovky jinak odděleném (například obrubníkem), smí se tento pás přejíždět jen příčně, a to zásadně jen na místě k tomu přizpůsobeném. A také zde platí, že řidič tramvaje nesmí být nejen ohrožen, ale ani omezen. Řidiči ostatních vozidel musí být opravdu obezřetní. Tramvajová souprava plná cestujících totiž váží několik desítek tun. Její brzdná dráha je mnohonásobně delší než u osobního vozidla, brzdí i hůře než autobus. Navíc řidič tramvaje jakožto kolejového vozidla se případné překážce nevyhne. V obou uvedených případech platí, že jede-li tramvaj jinou rychlostí než vozidla jedoucí stejným směrem, nejde o vzájemné předjíždění. Tedy pokud je vedle jedoucí tramvaje dostatek místa vpravo, mohou například rychleji jedoucí vozidla tramvaj minout zprava. Může nastat situace, kdy řidič vozidla nemůže

nebo nechce projet kolem jedoucí tramvaje vpravo. Pak je povinen jet za ní v takové vzdálenosti, aby umožnil projetí podél tramvaje ostatním řidičům. Pro úplnost dodejme, že není-li možné vyhnout se protijedoucí tramvaji vpravo, vyhne se jí řidič motorového či nemotorového vozidla vlevo (jedná se o situace, kdy jezdí tramvaje při jednom okraji silnice).

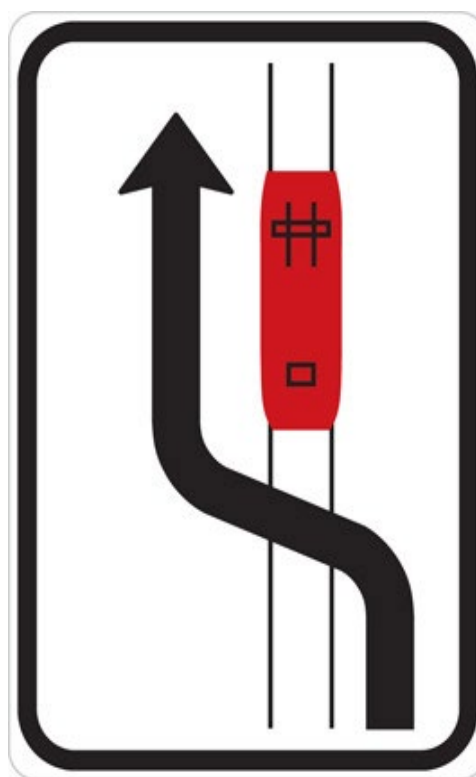
JAK SE MAJÍ ŘIDIČI VOZIDEL (MOTOROVÝCH I NEMOTOROVÝCH) CHOVAT V PROSTORU TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVEK

Pokud jezdí tramvaj po zvýšeném (resp. sníženém) pásu a v daném místě se nachází nástupní ostrůvek, jezdí se kolem tohoto ostrůvku vpravo. Výjimečně vlevo se smí jet jen tehdy, pokud brání jízdě vpravo překážka nebo jestliže je to bezpečnější s ohledem na rozměry vozidla nebo nákladu. Ve všech případech pak platí, že při jízdě podél nástupního ostrůvku je nutno dbát zvýšené opatrnosti. Pamatovat je potřeba především na bezpečnost chodců přebíhajících mezi nástupním ostrůvkem a chodníkem a také na bezpečnost osob stojících na tomto ostrůvku. Často tam bývá málo místa a současně hodně lidí, stačí málo a některá z osob může nechtěně vstoupit do jízdni dráhy projíždějících vozidel.

Tramvaj (ale vlastně každé vozidlo hromadné dopravy – tedy i autobus nebo trolejbus) jedoucí po zvýšeném středovém pásu může zastavit v zastávce, kde není nástupní ostrůvek. Nastupující i vystupující cestující jsou tak nuceni bezprostředně vstupovat na vozovku. A to je nebezpečné. Proto pravidla silničního provozu jednoznačně stanoví, že řidič jiného vozidla musí zastavit vozidlo. Pokud je v zastávce více vozidel hromadné dopravy osob, musí zastavit za druhým z nich. V případě tramvají je nutné pamatovat na to, že jedním vozidlem je i souprava tramvají. Pokud se tedy bude například jednat o dvě soupravy po dvou spřažených tramvajích, zastaví řidič jiného vozidla už za v pořadí čtvrtým tramvajovým vozem. V jízdě smí pokračovat teprve tehdy, neohrozí-li cestující,

kteří nastupují nebo vystupují. Už při příjezdu k prostoru takové zastávky je třeba pamatovat na to, že ještě před zastavením tramvaje mohou cestující vstupovat na vozovku. Pokud se dveře tramvaje po odbavení cestujících zavřou, bude nejlépe počkat, až se tramvaj dá do pohybu. Může se totiž stát, že mezi zavírajícími se dveřmi uvízne nějaký cestující a řidič tramvaje je ještě jednou před rozjetím otevře. Pokud by se v této chvíli netrpělivý řidič jiného vozidla rozjel, mohlo by snadno dojít ke srážce s vystupujícím cestujícím.

Řidič musí zastavit vozidlo i za tramvají, která zastavila u okraje vozovky. Cestující zpravidla vystupují přímo na chodník a z něho také nastupují. V žádném případě řidič nesmí podlehnout pokušení tramvaj ve stanici objet (zleva). Jednak to zakazuje zákon o silničním provozu, jednak by to bylo velmi nebezpečné. Přece jen osoby vystupující z tramvaje s objíždějícím vozidlem vůbec nepočítají, mohli by tak vběhnou přímo pod kola netrpělivého motoristy. Je tu ovšem jedna výjimka – tou je dopravní značka IP 23a „Objíždění tramvaje“, která označuje místo, kde je možné tramvaje stojící v zastávce objíždět zleva.



POSLECH HUDBY PŘI ŘÍZENÍ MŮŽE ZLEPŠIT KONDICI ŘIDIČE, ALE NĚKTERÉ HUDEBNÍ ŽÁNRY MŮŽOU BÝT PRO ŘIDIČE NEBEZPEČNÉ

Většina řidičů při jízdě – alespoň tu a tam – poslouchá hudbu. Podle kanadské Newfoundland's Memorial University se jedná o minimálně 90 procent z nich. Provedené výzkumy prokazují, že poslech hudby může být prospěšný v době, kdy řidiči musí řešit náročnější dopravní situace, kdy je hustý provoz či dokonce dochází k dopravním zácpám. Hudba totiž může snižovat stres, napětí a také pocit nudy. Poslech hudby také může zlepšovat koncentraci řidičů na řízení a řešení dopravních situací.

NĚKTERÉ SKLADBY ALE MOHOU BÝT PRO ŘIDIČE NEBEZPEČNÉ

Ovšem zdaleka ne každá skladba přispívá ke zlepšení řidičské kondice. Nejbezpečnější jsou skladby, jejichž tempo odpovídá srdečnímu tepu, tedy 60-80 za minutu. Skladby rychlejší – s rytmem nad 120 za minutu – naopak nutí řidiče, aby jim věnovali pozornost. To ovšem odpoutává jejich pozornost od dění na silnici. Řidiči poslouchající rychlou hudbu mají sklon podhodnocovat rychlost

jízdy, a to až o nemalých 45 km/h. Jejich chování pak může snadno být rizikové – jezdí nepřiměřeně rychle, dělají myšky, častěji projíždějí červenou... To vše zvyšuje pravděpodobnost, že způsobí dopravní nehodu. Řidiči poslouchající rychlé skladby mění jízdní pruhy 2x častěji než řidiči poslouchající klidnou hudbu či preferující vypnuté rádio při řízení. Také jezdí o bezmála 10 km/h rychleji. Rychlá hudba tak může zvýšit tempo konání za volantem, současně však zvyšuje pravděpodobnost chybového jednání. Nebezpečný pro řidiče může rovněž být poslech jeho oblíbeného hudebního žánru. Rád se do takové skladby zaposlouchá, což ovšem odpoutává jeho pozornost od dění na silnici a to může snadno vyústit do nebezpečné situace. To například prokazují výsledky průzkumu izraelské Ben-Gurion University. Testovaní řidiči řídili svůj vůz pod dohledem zkušených instruktorů, přičemž poslouchali svou oblíbenou hudbu. Celých 98 procent z nich se dopustilo řidičských chyb, v 17 případech dokonce museli instruktoři zasáhnout

HUDBA MŮŽE SNIŽOVAT STRES, NAPĚTÍ A TAKÉ POCIT NUDY.





do řízení. Druhá skupina řidičů poslouchala „řidičsky bezpečnou“ hudbu (soft rock, či lehký jazz), řidičská pochybení byla deklarována u 77 procent z nich, přičemž ani jednou nemusel být proveden zásah do řízení.

POTENCIÁLNĚ NEBEZPEČNÉ HUDEBNÍ ŽÁNRY

Různé žánry působí na muže a ženy odlišně. Nebezpečný je hip-hop, u obou pohlaví jednoznačně zvyšuje úroveň agresivity. Citlivěji na něj reagují ženy, které ve srovnání s mužskými protějšky při jeho poslechu častěji prudce brzdí či akcelerují. Ženy ve srovnání s muži jezdí rychleji při poslechu taneční hudby, naopak muži oproti ženám významněji zrychlují při poslechu heavy metalu. Ostatně poslech heavy metalu obecně zvyšuje pravděpodobnost bezohledného chování za volantem, stejně je tomu i při poslechu hard rocku. Zajímavé je zjištění, že při poslechu vážné hudby projevují obě pohlaví sklon k nevyzpytatelnému chování za volantem. Techno je nebezpečné hlavně pro mladé řidiče, zvyšuje úroveň

jejich agresivity.

BEZ NEBEZPEČÍ NENÍ ANI POSLECH HLASITÉ HUDBY

Negativní vliv má také poslech hlasité hudby. V takovém případě se reakční doba řidiče prodlužuje o celou pětinu. Referenční hranicí pro definici hlučného poslechu je 95 decibelů, což odpovídá hluku výkonnější sekačky na trávu. Velký problém s poslechem hlasité hudby mívají mladí začínající řidiči, a to až 93 procent z nich. Do poslechu oblíbené skladby se může řidič snadno zaposlouchat, což odpoutává jeho pozornost od dění na silnici. Pokud navíc preferuje hlasitý poslech, může snadno přeslechnout výstražnou policejní sirénu či klakson jiného řidiče varující před nebezpečím. Průzkum prokázal, že poslech tiché hudby na úrovni cca 55 decibelů zlepšuje bezpečnost jízdy – ve srovnání s hlasitým poslechem na úrovni cca 85 decibelů, ale také ve srovnání s tím, že řidič žádnou hudbu neposlouchá. Hlavně tichý poslech rockových skladeb může zkracovat reakční dobu řidičů.



Rozhovor s dopravním psychologem PhDr. Michalem Walterem, předsedou Unie psychologických asociací ČR

Pane doktore, co si mají naši čtenáři představit pod Vaší profesí – tedy, kdo to vlastně je dopravní psycholog?

Dopravní psycholog je vysokoškolsky vzdělaný odborník v oboru psychologie, který je odborně zaměřen na právě tuto specializaci, má k tomu příslušné vzdělání a akreditaci Ministerstva dopravy ČR.

Náš projekt je zaměřen na naše seniory, a to nejen v rolích řidičů, ale i chodců a také cyklistů, kterých na komunikacích stále přibývá. Jaké jsou z Vašeho pohledu nejčastější problémy při jejich pohybu v silničním provozu, co byste jim případně mohl doporučit pro zvýšení jejich bezpečnosti?

Velmi doporučuji sledovat veškerý silniční provoz kolem sebe, vnímat a identifikovat případná rizika a včas na ně reagovat.

KDO JE TO VLASTNĚ DOPRAVNÍ PSYCHOLOG?

K tomu je potřeba se nejen plně soustředit, ale znát i pravidla silničního provozu tak, jak je určuje zákon č.361/2000 Sb., včetně všech novinek a změn, které každoročně přináší.

Při našich přednáškách se nám již několikrát stalo, že za námi přišel účastník, resp. účastnice s tím, že zapoměli na pravidelnou lékařskou prohlídku. Proč by se na tyto prohlídky, obzvláště v seniorském věku, nemělo zapomínat?

Pravidelné lékařské prohlídky jsou určeny ve věku 65, 68 a pak dále po dvou letech (70, 72 atd.). Tyto prohlídky mají mj. preventivní význam, mohou sloužit ke včasnému zachycení a řešení různých obtíží, jak zdravotních, tak i psychických (např. kognitivní poruchy).

Při pravidelné prohlídce může lékař také řidiče seniora poslat na vyšetření k dopravnímu psychologovi. Jak takové vyšetření probíhá?

Vyšetření se skládá z pohovoru, zjišťování kognitivních funkcí a osobností struktury řidiče, je prováděno většinou formou testů, které jsou připraveny v počítačové podobě.

Senioři také častěji berou nejrozličnější léky. Jak může být řidič, ať již motorového nebo nemotorového vozidla, ale třeba i chodec léky ovlivněn?

Tohle je dotaz na lékaře, každopádně je nezbytné vždy po kon-

zultaci s lékařem zvážit vliv konkrétního léku na řízení vozidla. Některé léky ovlivňují např. pozornost nebo reakční čas řidiče.

Ve společnosti se stále vede jakýsi „souboj“ mladší a starší generace. Jak Vy vidíte tuto problematiku? Opravdu jsou senioři o tolik horší za volantem (nebo řídítky), než ti mladší?

Mladší by měli mít vždy starší v úctě, měli by je respektovat a empaticky chápat. Určitě také mají starší rodiče či prarodiče. Pokud jde o řízení vozidla, tak se zvyšujícím se věkem může u některých řidičů docházet k úbytku kognitivních schopností (paměť, schopnost včas a adekvátně reagovat, postřeh, senzomotorická koordinace, logické uvažování apod.), což může mít negativní vliv na jejich schopnost bezpečně řídit vozidlo.

Ve Vaší praxi se setkáváte i s „vybodovanými“ řidiči, kteří žádají o navrácení řidičského oprávnění, jaký je mezi nimi podíl řidičů seniorů?

Podíl seniorů mezi těmito řidiči je podle mých zkušeností naprosto minimální, starší řidiči jsou většinou velmi rozvážní a opatrní, využívají svoje bohaté zkušenosti z řízení vozidla. Nemají tendenci riskovat a vyhledávat nebezpečné situace. Důvodem odebrání řidičského oprávnění bývá zanedbání zákonných povinností, o kterých se zmiňuji výše.

Velkým problémem na našich silnicích je agresivita některých jedinců. Co se s tím dá v jejich případě dělat?

Po českých silnicích opravdu jezdí skupinka řidičů, jejichž způsob jízdy lze označit jako agresivní. Většina z nich nedodrží rychlostní omezení, jejich způsob jízdy je bezohledný a právě pomaleji jedoucí řidiči se mohou stát terčem jejich agresivity. Doporučuji nereagovat na jejich projevy, umožnit jim podle možností předjetí, nekonfrontovat se s nimi a v případě reálného nebezpečí se zamknout v autě a přivolat Policii ČR. V tomto případě se mohou jako důkaz hodit i záběry z palubní kamery.

Jste také certifikovaný lektor rehabilitace řidičů. Co si pod tím máme představit, pro jaké řidiče je rehabilitace určena a v čem spočívá?

Aktualizovaný název je terapie pro řidiče. Novela trestního zákona, který definuje tento způsob působení na řidiče, není ještě v účinnosti. Mělo by se jednat o nástroj, který by byl určen pro řidiče, kteří se dopouštějí trestných činů v dopravě a činí tak opakovaně, je tedy na ně pohlíženo jako na recidivisty. V zahraničí patří tento nástroj ke standardu.

Dalším problémem mohou být také alkohol a drogy při řízení. Stále se opakují tendence k povolání určitého množství alko-

holu při usednutí za volant, případně říditka, a to i jízdních kol. Jak se k těmto snahám stavíte Vy jako dopravní psycholog?

Alkohol ani jiné psychotropní či návykové látky za volant ani za říditka podle mého názoru jednoznačně nepatří v jakémkoliv množství. Výrazným způsobem ovlivňují chování řidiče a jeho způsob řízení vozidla. Jsem zásadně proti jakékoliv toleranci, naše kultura je s tím neslučitelná. Nechtěl bych být součástí tohoto experimentu. Evropské tendence směřují právě k našemu modelu nulové tolerance.

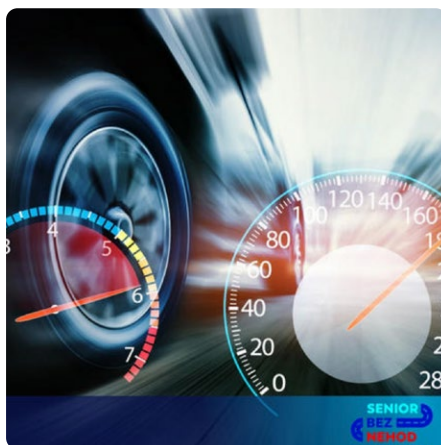
Děkujeme za rozhovor.



Foto: archiv Michala Waltera

SBN NA SOCIÁLNÍCH SÍTÍCH

Jsm rádi, že zájem o projekt neustále roste a děkujeme vám za vaše reakce na sociálních sítích. I nadále vás budeme informovat o aktuálním dění v našem projektu.



SENIOR BEZ NEHOD
OHLEDUPNĚ A BEZPEČNĚ

TURNÉ
Senior bez nehod
Březen 2023

OSTRAVA-PORUBA
13. 3. 2023 - U Oblouku 501/5,
708 00 Ostrava-Poruba
13.30 hod.

ČERVENKA
14. 3. 2023 - Nádražní 105, Červenka
09.00 hod.

VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ
16. 3. 2023 - Tolstého 1138,
757 01 Valašské Meziříčí
14.30 hod.

Srděčně Vás zveme na divadelní přednášky projektu Senior bez nehod

ULIČKA PRO ŽIVOT



besip



ibesip



**KDYŽ NA DÁLNICI
VZNIKÁ KOLONA, JE VAŠÍ
POVINNOSTÍ VYTVOŘIT
PRŮJEZDNOU ULIČKU
PRO SANITKY, HASIČE ČI
POLICII.**





MAGNESIA®

SÍLA PŘÍRODNÍHO HOŘČÍKU

Hořčík přispívá ke
snížení míry únavy
a vyčerpání



SENIOR BEZ NEHOD

OHLEDUPLNĚ A BEZPEČNĚ



**PROJEKT NA ZVÝŠENÍ
BEZPEČNOSTI SENIORŮ
V DOPRAVĚ**

KONTAKTY

Tel.: +420 725 429 796

Email: info@seniorbeznehod.cz

www.seniorbeznehod.cz

Projekt **SENIOR BEZ NEHOD** je financován z **fondů zábran škod České kanceláře pojistitelů**. Generálním partnerem projektu je **Pojišťovna Kooperativa**. Záštitu nad akcí převzali **Ministerstvo zdravotnictví ČR, Policie ČR, BESIP, Ministerstvo práce a sociálních věcí, Svaz měst a obcí České republiky**.

Partneři projektu jsou **společnost Marlenka, Magnesia, Víze 0 a BigLedScreen**.

Pořadatelem je společnost **ECHOpix**.

Financováno z fondu
zábrany škod
**Česká kancelář
pojistitelů**

Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

**MP
SV**
MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ
ČESKÉ REPUBLIKY

**MP
SV**
MINISTERSTVO PRÁCE
A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ

BESIP

**POLICIE
ČESKÉ
REPUBLIKY**

**RS
ČR**
Rada seniorů
České republiky
společný svaz spolků

SMO
SVAZ MĚST A OBCÍ ČESKÉ REPUBLIKY

PLATEBNA
**VÍZE
nula**

MAGNESIA

Marlenka
PŘÍLIŠOVNĚVĚŘNĚ BEZPEČNĚ

**BIG LED
SCREEN**

e
echopix