

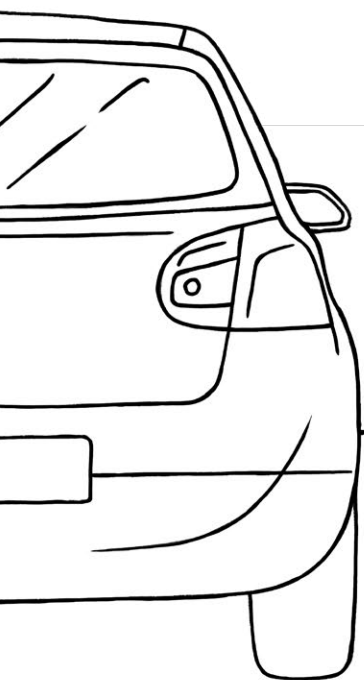
ZPRAVODAJ



OHLEDUPLNĚ A BEZPEČNĚ

05/2022
ZDARMA

www.seniorbeznehod.cz



4

Chodci jsou nejzranitelnější

8

Podaří se snížit počet obětí dopravních nehod?

PROJEKT NA ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI SENIORŮ V DOPRAVĚ

Za účelem zvýšení dopravní bezpečnosti seniorů probíhal v letech 2018 a 2019 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 lécích a dalších rizikových faktorech.

FORMA PROJEKTU - TURNÉ:

Po celé České republice se uskuteční 300 edukativních přednášek formou divadelních scének spojených 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.

CHODCI JSOU NEJZRANITELNĚJŠÍMI ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU

Kdy se stáváme chodcem? Podle pravidel silničního provozu je chodcem každý, kdo vstoupil na chodník nebo na silnici. A je jedno, zda tam stojí, anebo jde. Chodcem je ale i osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 60 cm. Chodec se může pohybovat na lyžích, na kolečkových bruslích, na vozíku pro invalidy, může vést jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, případně může vést třeba psa.

JE CHODEC ÚČASTNÍKEM SILNIČNÍHO PROVOZU?

Samozřejmě. Nejen ti, co řídí motorová vozidla, jsou účastníky silničního provozu, ale i chodec. Ten přitom nemusí jít bezpodmínečně právě jen po silnici, ale může k chůzi využívat chodník. Chodník je totiž součástí pozemní komunikace.

PLATÍ PRO CHODCE PŘI CHŮZI NĚJAKÁ PRAVIDLA?

Pravidla platí pro všechny účastníky silničního provozu. Ti se tak musí chovat navzájem ohleduplně a ukázněně, řídit se pravidly silničního provozu, světelnými signály, dopravními značkami a pokyny policisty.

Chodec musí pro chůzi užít chodník, a tam kde chodník není nebo je neschůdný, může k chůzi využít silnici. Pokud jde chodec po silnici, musí jít po levé

krajnici, a nemá-li silnice krajnici, pak při levém okraji vozovky. Takto mohou jít maximálně dva chodci vedle sebe. Vede-li chodec kolo po chodníku, neměl by jím ohrožovat okolní chodce. Je tedy lépe vést kolo blíž k vozovce. Zároveň chrání i sám sebe. Vede-li chodec kolo po silnici, pak jde po pravé krajnici nebo při pravém okraji vozovky. Kolo je přitom na straně blíže k vozovce. Při chůzi s kolem musí alespoň jedna ruka držet kolo za řídítka. Tímto způsobem je zajištěno přesné vedení kola, které tak nemůže například najetím na nerovnost náhle změnit směr jízdy a zkrřížit tak dráhu jinému chodci nebo dokonce jedoucímu vozidlu.

Tlačí-li nebo táhne-li chodec ruční vozík, jehož šířka není větší jak 60 cm, chodí stejně jako ostatní chodci buď vpravo na chodníku, po levé krajnici, nebo při levém okraji vozovky. Jestliže osoba tlačí nebo táhne ruční vozík, jehož šířka převyšuje 60 cm, pak se už

nejedná o chodce, ale o řidiče nemotorového vozidla. Platí tedy pro něj všechna pravidla, jako pro řidiče! S takovým vozíkem však nesmí jít po chodníku, ale co nejvíce při pravém okraji vozovky a nesmí být například ani pod vlivem alkoholu. Ruční vozík musí být vybaven červenými kulatými odrazkami, vyznačujícími jeho obrysovou šířku. Za snížené viditelnosti je vhodné vozík i osobu doplnit obdobně jako u cyklistů o bílé světlo dopředu a červené světlo dozadu.

Povinnost ohleduplnosti lze vztáhnout i na takovou poměrně častou činnost seniorů, jako je vedení psa. Vodítko pak nesmí křížit pěší dráhu chodců. Při chůzi se psem na stezce pro chodce a cyklisty je vodítko v jízdní dráze cyklistů předpokladem vzniku nebezpečné nehody.

Je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod vyznačený dopravní značkou „Přechod pro chodce“, „Podchod nebo nadchod“, musí chodec přecházet jen na těchto místech.

Jestliže jede v obci automobil rychlostí 50 km/h, potom je jeho brzdná dráha na suchém povrchu dlouhá přibližně 30 metrů. Na mokřím povrchu, zvláště když jde třeba o dlažební kostky, se brzdná dráha zdvojnásobí, na uježděném sněhu je pětinasobná a na ledě dokonce desetinasobná! Vstoupí-li chodec před takovéto vozidlo ve vzdálenosti kratší, než je těchto 30 metrů, řidič už nemůže vozidlo zastavit. Zákonitě tak musí dojít ke vzájemnému střetu, obvykle končícímu těžkým úrazem nebo usmrcením chodce.

Mimo obec, kde vozidla mohou jezdit rychlostí 90 km/h, je brzdná dráha na suché vozovce 70 metrů. Mokré, zasněžené a zledovatělé vozovky tuto vzdálenost úměrně prodlužují. Slovíčko „bezprostředně“ pak znamená, že chodec nesmí vstoupit do vozovky ve vzdálenosti kratší než 70 metrů před takovéto vozidlo. Avšak ani vzdálenost 30, případně 70 metrů není dostatečně bezpečná vzdálenost. Ze statistik dopravní nehodovosti vyplývá, že nejčastějšími příčinami dopravních nehod je nevěnování se řízení vozidla a nepřiměřená rychlost. Z tohoto důvodu je vhodné ony uvedené vzdálenosti trochu prodloužit. V obci pak „bezprostředně“ bude znamenat vzdálenost alespoň 50 metrů a mimo obec 100 metrů. Uvedené brzdné dráhy předpokládají, že řidič zareaguje brzděním asi za jednu vteřinu od

zpozorování kritické situace. Při 50 km/h za tuto dobu ujede ještě dalších 14 metrů, aniž by vozidlo jakkoliv zpomalilo. Vlivem únavy, nemoci, špatné kondice ale i věkem se tato reakční doba řidiče prodlužuje. Může být dvojnásobná nebo i pětinasobná. Vozidlo tak začíná brzdit nikoliv po 14 metrech, ale po 28 nebo 70 metrech.

JAK SPRÁVNĚ PŘECHÁZET VOZOVKU NA PŘECHODU PRO CHODCE?

- zastavte se na okraji chodníku před přechodem pro chodce;
- rozhlédněte se a posuďte hustotu provozu a rychlost vozidel;
- dejte najevo svou polohou na okraji chodníku a například mávnutím paží, že chcete přejít přes vozovku (doporučuje se předpažit ruku s dlaní směrem k přijíždějícímu automobilu);
- s řidičem vozidla, přibližujícím se k přechodu pro chodce, navažte oční kontakt;
- dívejte se řidiči do očí a zjistěte, zda se i on dívá na vás, řidič, který se na vás nedívá, obvykle před přechodem pro chodce nezastaví;
- jestliže vozidlo před přechodem zastaví nebo je vzdálené více než 50 metrů v obci a 100 metrů mimo obec, vstupte na přechod pro chodce a snažte se jej po pravé straně co nejrychleji, nikoliv však zbrkle přejít na druhou stranu vozovky, (na přechodu pro chodce se opravdu chodí jen vpravo);
- v polovině přechodu pro chodce, než vstoupíte do protisměrného jízdního pruhu, opět zkontrolujte, zda jste přijíždějícími řidiči respektováni a můžete přecházení bezpečně dokončit (pokud si nejste jisti zastavením přijíždějícího vozidla, vyčkejte, ale nesnažte se vrátit nazpět - to je velmi nebezpečné!);
- na širokých a víceproudujících silnicích volte raději přechod, který má světelnou signalizaci nebo je v prostředku vozovky opatřen ochranným ostrůvkem, vhodné je také volit trasu, kde k přejití vozovky můžete využít nadchod nebo podchod.

Přechod pro chodce, nadchod nebo podchod musíte podle pravidel silničního provozu použít, jste-li od něj vzdáleni méně než 50 metrů!

Na přechodech pro chodce, které jsou řízeny dopravními semaforem, je situace mnohem lehčí. I tak se před vstupem do vozovky přesvědčte, že přijíždějící

vozidlo skutečně zastaví. Jestliže po vstoupení na semaforem řízený přechod pro chodce se zeleným světlem začne svítit světlo červené, nevracejte se a dokončete co nejrychleji a bezpečně přecházení vozovky.

Dbejte zvýšené opatrnosti, vstupujete-li na světelně řízené křižovatce na přechod pro chodce až za skupinou již přecházejících chodců. Odbočující řidiči obvykle upírají pozornost na tuto skupinu a vás jako jednotlivce mohou přehlédnout. Opět navažte oční kontakt a zhodnoťte, zda vozidlo zastaví nebo bude pokračovat v jízdě.

Chodník v blízkosti přechodu pro chodce nevyužívejte k debatě. Přibližující se řidiči zpočátku nemohou zjistit, zda chcete přechod použít, a zbytečným brzděním dochází ke zpomalování provozu a vytváření kolizních situací.

V JAKÝCH PŘÍPADECH NESMÍTE VSTOUPIT NA PŘECHOD PRO CHODCE?

Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku, přijíždějí-li vozidla s právem přednostní jízdy vybavená modrými majáky, jako jsou hasiči, sanitka nebo policie. Nachází-li se na přechodu pro chodce nebo na vozovce, musí neprodleně uvolnit prostor pro projetí těchto vozidel.

TRAMVAJ MÁ PŘEDNOST VŽDY!

Chodec musí dát přednost tramvaji. V takovémto případě není vhodné vstupovat na přechod pro chodce, zastavit se na něm a nechat tramvaj projet. Přijíždějící řidič automobilu vás může snadno přehlédnout a srazit. Platí však i opačný příklad. Řidič automobilu vám zastavením umožní přecházet po přechodu pro chodce silnici, vy pokračujete dál přes tramvajový pás, kde vás projíždějící tramvaj zachytí. Řidič tramvaje nejen, že má před chodcem přednost, ale po zpozorování chodce v kolejišti už mu dlouhá brzdná dráha tramvaje neumožní střetu zabránit. Postupujte tedy při přecházení vozovky s tramvajovým pásem zvláště uvážlivě a počítejte s dostatečnou časovou rezervou pro její bezpečné přejítí.

Pro úplnost připomínáme povinnost nevstupovat do vozovky na semaforem řízeném přechodu pro chodce, když svítí červené světlo.

CO KDYŽ NA VOZOVCE PŘECHOD PRO CHODCE NENÍ?

Není-li na vozovce vyznačen přechod pro chodce, neznamená to, že vozovku nelze přejít. V tomto případě si ale sami musíte zvolit vhodné a bezpečné místo, kde tak učiníte. Jakými pravidly se řídit? Mimo přechod pro chodce je dovoleno přecházet vozovku jen kolmo k její ose.

Před vstupem na vozovku se chodec musí přesvědčit, zdali může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na silnici.

Místo pro přejítí vozovky zvolte tak, abyste využili svou znalost o délce brzdné dráhy vozidel. Napravo i nalevo od sebe musíte mít dostatečně dlouhý přehledný úsek, na kterém vidíte a posoudíte situaci na silnici, ale na kterém jste pro řidiče vidět i vy, aby mohli případně snížit rychlost jízdy a umožnili vám dokončit přecházení.

Vstupujte do vozovky jen tehdy, neblíží-li se k vám žádné vozidlo nebo je s ohledem na vaši rychlost chůze dostatečně vzdáleno. Nesmíte donutit řidiče přijíždějících vozidel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy!

Vozovku co nejrychleji (nikoliv zbrkle) přejděte a opět se před vstoupením do její druhé poloviny přesvědčte, že ani vozidla v protisměru vás neohroží.

Svou bezpečnost při přecházení vozovky zvyšte tím, že nebudete do vozovky vstupovat v nepřehledných místech. Ve městech je takovým místem řada stojících vozidel nebo odpadkových kontejnerů na kraji vozovky u chodníku, rohy ulic a třeba i dav lidí. Pro řidiče je rozpoznání postavy v těchto situacích mnohdy nemožné, a tak bude zajištění si bezpečného přecházení záviset pouze na vás.

Chodec také nesmí překonávat zábradlí nebo jiné zábrany na vozovce.

CHODCEM JE I VOZÍČKÁŘ

A tak se na něj vztahují všechna pravidla jako pro chodce, měli bychom na to tedy pamatovat i v případě, že se pohybujeme po komunikacích přímo na vozíku, případně pokud s někým na vozíku jdeme ať již jen na procházku, za nákupy, či na výlet.

ORGANIZOVANÝ ÚTVAR CHODCŮ

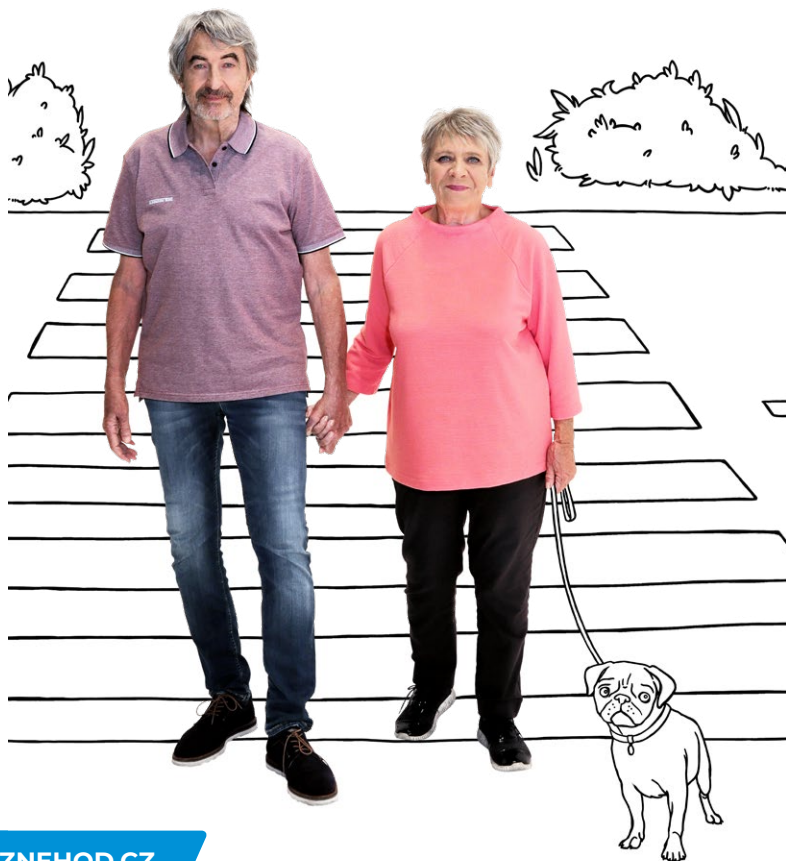
Pokud vyrážíme na výlet ve větší skupině, měli bychom dodržovat pravidla, která se týkají organizovaného útvaru chodců. Organizovaný útvar chodců jdoucí nejvýše ve dvojstupu smí jít po chodníku, a to vpravo. Jestliže šíře chodníků neumožňuje chůzi ve dvojicích, je nezbytné jít za sebou. V okamžiku, kdy situace na chodníku umožňuje opět chůzi ve dvojicích, se útvar opět zformuje – seřadí se a pokračuje v chůzi ve dvojicích. Tam, kde není chodník, se organizovaný útvar chodců pohybuje po pravé straně vozovky a při okraji vozovky a jde tak, aby netvořil zbytečně překážku pro vozidla, která jedou stejným směrem. Útvar jde ve dvojicích s minimálními mezerami tak, aby tvořil kompaktní celek. Útvar má minimální mezery mezi dvojicemi, také dvojice jdou blízko vedle sebe s malým ro-zestupem. Útvar tvoří celek, který je dobře identifikovatelný zejména pro řidiče. Vedoucí útvaru odpovídá za vedení útvaru a bezpečné chování jeho členů.

Za snížené viditelnosti musí být organizovaný útvar chodců označen vpředu po obou stranách neoslňujícím bílým světlem a vzadu po obou stranách neoslňujícím červeným světlem. Označení světly může být nahrazeno oděvními doplňky s označením z retroreflexního materiálu.

V zákoně o silničním provozu jsou vyjmenovány typy komunikací, po kterých se nikdy nesmí útvar chodců pohybovat – dálnice a silnice pro motorová vozidla. Ale i komunikace zařazené do třídy I. nebo II. třídy nejsou z důvodu vysoké intenzity dopravy vhodné pro chůzi. Je doporučeno vybírat raději silnice III. třídy nebo místní komunikace (mimo vybraných lokalit jsou komunikace IV. třídy převážně určeny pro pěší). Nejvhodnější pro pohyb organizovaného útvaru je stezka pro chodce, eventuálně stezka pro cyklisty a chodce, kde se útvar nesetká se silniční motorovou dopravou. Stejně tak vhodné jsou turistické stezky nebo účelové komunikace. Případně je vhodné se seznámit s intenzitami nákladní dopravy na úseku, kde se organizovaný útvar chodců bude pohybovat. Pokud by v úseku byla vysoká intenzita nákladní dopravy, je vhodnější zvolit jinou trasu. Nákladní vozidlo, resp. vzdušný vír, který se vytvoří při jízdě, může způsobit pád osob pod kola vozidla nebo odhození na silnici.

BUĎTE VIDĚT

Chodec, který si neuvědomí, že mu nestačí pouze vidět přijíždějící vozidlo, ale musí hlavně on sám být viděn (v černém oblečení potmě opravdu chodec vidět není), si zahrává s vlastním zdravím, resp. přímo se svým životem. Viditelnost lze zvýšit vhodnou barvou oblečení a doplňky z fluorescenčních a reflexních materiálů, které zvyšují světelný kontrast vůči pozadí a prodlužují tak vzdálenost, na jakou může řidič chodce nebo cyklistu zaznamenat. Fluorescenční materiály – zvyšují viditelnost za denního světla a za soumraku, ve tmě však svou funkci ztrácejí. Nejčastěji používanými barvami jsou jasně žlutá, zelená a oranžová. Reflexní materiály – odrážejí světlo v úzkém kuželu zpět ke zdroji, a to až na vzdálenost kolem 200 metrů. Výrazně zvyšují viditelnost za tmy a za snížené viditelnosti. Reflexní materiál je v noci vidět na 3x větší vzdálenost než bílé oblečení a více než na 10x větší vzdálenost než oblečení modré. Chodci mají od roku 2016 povinnost, pokud se pohybují mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Podle zkušeností je vhodné využít reflexní prvky i v obci, aby řidiči dokázali na osoby pohybující se po komunikacích dostatečně včas zareagovat a došlo tak k zajištění jejich bezpečnosti.



Cílem je v roce 2030 snížit o polovinu počet usmrcených a těžce zraněných na silnicích oproti průměru z let 2017-2019

V květnu letošního roku to bude už 55 let, co vstoupil BESIP nejen do životů celých generací motoristů, ale prakticky veškeré naší veřejnosti. BESIP je od svého počátku pevně spojen se snahou o zvyšování bezpečnosti na našich komunikacích prakticky od nejmenších dětí až po ty, co mají již seniorský věk. O tom, jak BESIP funguje v současnosti, i o plánech do budoucnosti jsme si povídali se současným šéfem samostatného oddělení BESIP Mgr. Tomášem Neřoldem, M.A.

Již jsme zmínili, že BESIP má za sebou dlouhou historii, jakou úlohu hraje v současné překotné době, která je specifická i překotným děním na silnicích?

BESIP je v současnosti samostatným oddělením Ministerstva dopravy ČR a působí jako hlavní koordinační subjekt bezpečnosti silničního provozu u nás. Současně je také expertním orgánem v oblasti působení na lidského činitele. BESIP je rovněž garantem realizace a naplnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, v tuto chvíli pro období 2021 – 2030, která si stanovila za cíl snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích v roce 2030 o polovinu oproti výchozímu stavu, kterým je průměr za léta 2017-2019. V regionech pak působí 14 krajských koordinátorů, tedy v každém kraji máme svého člověka, a ti mají ve svých působitích kromě jiné-

ho na starosti také akce pro veřejnost, semináře, besedy apod. Klíčová témata pak komunikujeme a přenášíme na veřejnost také prostřednictvím cílených kampaní na celostátní úrovni. A nesmím samozřejmě zapomenout ani na dopravní výchovu, kde se snažíme působit již na ty nejmenší od útlého věku. Jak vidíte, tak za těch padesát pět let se naše působení na zvýšení bezpečnosti na našich komunikacích až tak úplně nemění, snažíme se jen stále více využívat moderních prostředků a forem.

Počet obětí dopravních nehod v posledních letech víceméně klesá, případně mírně kolísá. Cíle strategie BESIP 2021-2030 se mohou zdát jako poměrně ambiciózní, co je vše potřeba udělat, aby bylo těchto cílů dosaženo?

Nad každou statistikou obětí dopravních nehod bychom si měli připomínat, že jde o zbytečně zmařené lidské životy. Každé číslo představuje ztrátu někoho blízkého a dramatický zásah do života rodin obětí. Celoživotní břemeno si ze smrtelných nehod nesou i jejich viníci. Podle statistik počet obětí dopravních nehod v loňském roce mírně narostl oproti roku 2020. I přesto se jednalo o druhý nejnižší počet usmrcených v historii. Dobrou zprávou je další pokles počtu těžkých zranění v silničním provozu na historické minimum. Na loňské bilanci nehod je ale patrné, že počet úmrtí na silnicích byl ve

srovnání s předchozími lety nízký především v době zpřísněných opatření a omezené mobility. Od léta se již doprava vracela do vysokých intenzit, a bohužel se to projevilo i na statistice vážných nehod. Příznivá není bilance ani v prvním čtvrtletí letošního roku. Oproti loňsku narostl za první tři měsíce počet obětí právě ve věkové kategorii seniorů, nejčastěji mezi chodci a řidiči. Jen zhruba třetinu těchto tragických nehod přitom zavinili senioři.

Ke zvýšení bezpečnosti na silnicích potřebujeme důsledně naplňovat celou škálu opatření, a to ve všech oblastech – prevence, dopravní výchova, autoškolení, odstraňování nehodových lokalit, výstavba dálnic a obchvatů, zpřísnění sankcí za nejnebezpečnější přestupky a jejich důsledné vymáhání apod. Vedle toho je třeba posílit ohleduplné chování a odpovědnost účastníků silničního provozu, tak aby vnímali smysl pravidel silničního provozu a brali je za své.

Jaké vidíte nejčastější příčiny nejzávažnějších dopravních nehod na našich silnicích?

Z hlediska příčin nejzávažnějších dopravních nehod stále figurují na předních místech nepřiměřená rychlost, nepozornost za volantem (nevěnování se řízení) a nedání přednosti. Zhruba 30 procent obětí nehod v osobních a nákladních vozidlech nebylo připoutáno bezpečnostním pásem. Někteří čeští řidiči a spolujezdcí tak bohužel stále opomí-

její tento základní bezpečnostní prvek a doplácí na to.

Náš projekt je zaměřen na bezpečnost seniorů v dopravním provozu, jak často se senioři stávají účastníkem dopravní nehody a jaké jsou nejčastější příčiny nehod právě u seniorů?

Stárnutí je proces z hlediska času, rozsahu a závažnosti projevů velmi individuální. Nelze paušálně tvrdit, že starší řidiči jsou něčím výrazně limitováni. Senioři ale trpí větším počtem různých, zpravidla chronických onemocnění. Vzhledem k věku jsou také zranitelnější, a závažné nehody tak mají na jejich organismus těžší a dlouhodobější následky, než u mladších lidí. Musíme si také uvědomit, že kontinuálně vzrůstá počet motoristů v seniorském věku. To není negativní,

ale pozitivní trend, je to výrazem aktivního životního stylu starší populace. Nicméně musíme se soustředit na to, abychom senioři v silničním provozu co nejlépe chránili a zajistili, že budou řídit v dobré kondici. Častou příčinou dopravních nehod řidičů v seniorském věku je přetížení pozornosti v komplikovaných dopravních situacích, například v křižovatkách z důvodu nedání přednosti. Významnou příčinou nepozornosti seniorů jsou také zdravotní indispozice, vliv užívaných léků či únava. Z hloubkové analýzy příčin nehod je naopak patrné, že oproti mladším věkovým kategoriím jezdí senioři defenzivněji, obezřetněji a více v klidu. Mají výrazně méně nehod v důsledku nepřiměřené rychlosti nebo nehod vzniklých v důsledku nebezpečného předjíždě-

ní. Mezi jednu z nejhroženějších skupin účastníků silničního provozu na našich komunikacích pak patří senioři v rolích chodců. Nejčastějšími chybami chodců obecně jsou nepozornost a vědomé nerespektování pravidel silničního provozu. S ohledem na snížení psychomotorického tempa může být pro seniory náročnější vyhodnotit dobu nezbytnou pro přecházení vozovky, a to především v závislosti na charakteru provozu (například rychlost a vzdálenost vozidel). A ještě bych rád zmínil, že nám bohužel senioři zaplňují statistiku fatálních nehod také v rolích cyklistů. Nejčastější příčinou usmrcení cyklistů – seniorů v uplynulém období bylo především nedání přednosti v jízdě, následuje pak nesprávný způsob jízdy. Je tedy potřeba působit na naše senio-



Pouze 28 % lidí s vadou zraku má správnou zrakovou korekci.
DODRŽUJTE PRAVIDELNÉ KONTROLY ZRAKU!

ry i v tomto směru. Nejlepší je se vážným kolizím či pádům na kole úplně vyhnout, když už k nim ale dojde, hraje zásadní roli přilba, která může zachránit život. Moc bych proto na seniory apeloval, aby na přilbu na kole nikdy nezapomínali.

Jedna z kampaní, na kterou se BESIP zaměřuje, se týká kontroly zraku u řidičů. Jaké jsou výsledky těchto kontrol?

Měření zraku během října loňského roku ukázalo, že čtvrtina řidičů jezdí s výraznou oční vadou. Při naší poslední kampani využilo možnost nechat si zdarma zkontrolovat zrak více než osm tisíc lidí. Z výsledků měření vyplynulo, že správnou korekci zraku má jen 28 % lidí. Zbýlých 72 % má jinou korekci, než by měli správně mít, případně o své vadě vůbec neví. Varující je stav zhruba u čtvrtiny testovaných, kde byl rozdíl nad 0,75 dioptrie,

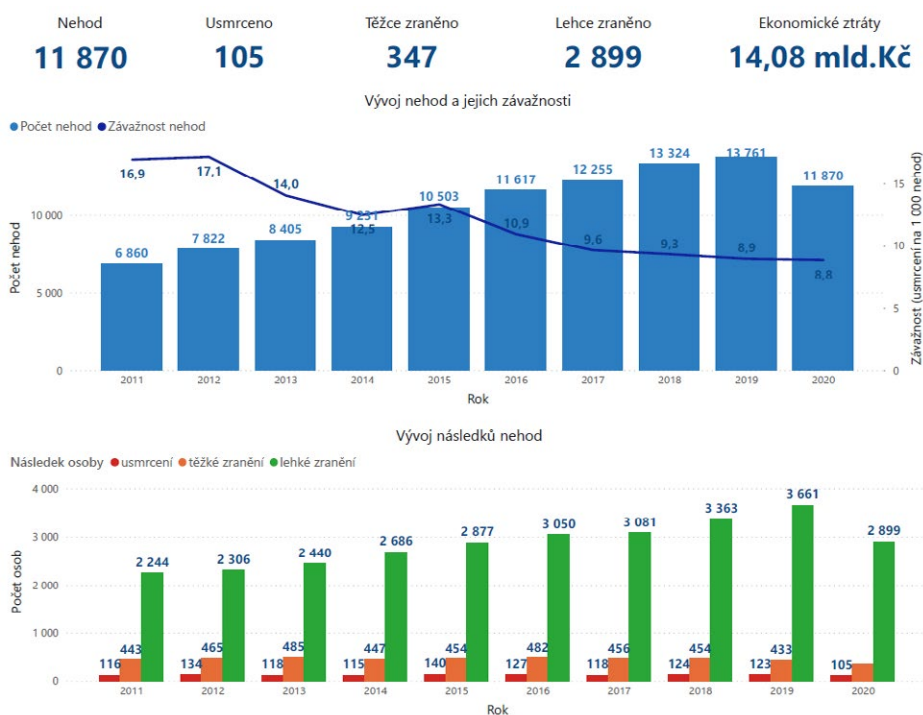
což už velmi negativně ovlivňuje reakce za volantem. Téměř 60 % lidí navíc uvedlo, že v posledních třech letech na kontrole zraku nebyli. Mezi testovanými bylo celkem 87 % lidí, kteří řídí alespoň dvakrát týdně nebo častěji, přičemž drtivá většina řídila denně. Vliv zraku na bezpečné řízení je značný, zvláště při horší viditelnosti a vyšších rychlostech. S dobrým zrakem člověk registruje chodce na 100 i více metrů, krátkozraký člověk ho uvidí až na posledních cca 30 metrech. Při rychlosti 100 km/h tuhle vzdálenost auto ujede za sekundu, při městské padesátce pak za dvě sekundy. Jednu vteřinu přitom běžný řidič potřebuje jen na reakci, pak teprve začne brzdit. To snad jako ilustrace stačí k tomu, že se nám na silnicích pohybuje celkem významné procento lidí, kteří jsou vlastně nebezpeční. Nekorigované oční vady pak hrají roli i v dalších činnostech, jako

je odhad vzdáleností při předjíždění, sledování dopravních značek nebo třeba parkování.

Na jaké priority se bude BESIP zaměřovat v následujících obdobích, jaké kampaně pro zvýšení bezpečnosti na našich komunikacích připravujete?

Naše priority jsem již zmínil výše a vše vychází ze Strategie BESIP pro stávající dekádu. BESIP loni ve spolupráci s Českou asociací pojišťoven a Policií ČR vedl největší preventivní kampaň posledních let pod heslem „Zpomal, dokud není skutečně pozdě“, jejíž součástí byl i dokument Víta Klusáka „13 minut“ o vinících vážných dopravních nehod. Samotný celovečerní dokument zhlédl nejméně milion lidí. Pracovníci BESIP v krajích uspořádali zhruba 300 kontaktních akcí ke kampani a její zážitkovou zónu v rámci roadshow kampaně navštívily tisíce lidí napříč Českou republikou. Kampaň přispěla ke změně postojů části veřejnosti k rychlé jízdě a pomáhá vytvářet bezpečnější dopravní prostředí. Tato kampaň má i návaznou fázi, kdy bude BESIP prvky kampaně a dokument „13 minut“ dále využívat na kontaktních akcích, středoškolských besedách a podobně. BESIP připravuje s dalšími partnery celou řadu dalších kampaní, se kterými se veřejnost bude moci postupně seznamovat, patří sem rovněž i preventivní kampaň pro letní sezonu, která je věnovaná bezpečnosti cyklistů, vzájemnému respektu mezi cyklisty a motoristy a dodržování pravidel silničního provozu ze strany obou těchto skupin.

Dopravní nehody s účastí osob starších 65 let a jejich následky



Děkujeme za rozhovor.



MAGNESIA®

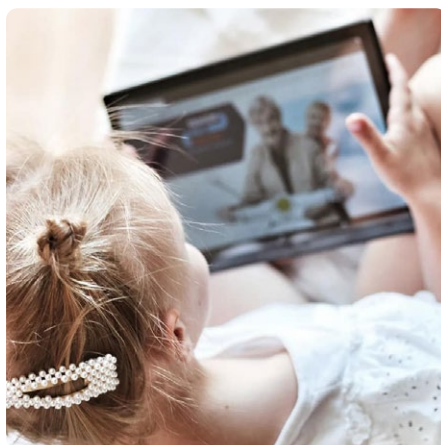
SÍLA PŘÍRODNÍHO HOŘČÍKU

Hořčík přispívá ke
snížení míry únavy
a vyčerpání



SBN NA SOCIÁLNÍCH SÍTÍCH

Jsme 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.



ULIČKA PRO ŽIVOT



besip



ibesip



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



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
PŘÍLIŠNĚ VĚKOVÉ ÚSPĚŠNOSTI

**BIG LED
SCREEN**

e
echopix