

ZPRAVODAJ



OHLEDUPLNĚ A BEZPEČNĚ

09/2022
ZDARMA

www.seniorbeznehod.cz



4

Zvýšení bezpečnosti
silničního provozu

6

Alkohol a drogy
za volantem

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.



Někteří jsme chodci, někdo je řidič, někdo cyklista, každopádně všichni jsme účastníci silničního provozu, a je tedy potřeba dodržovat ustanovení Zákona o provozu na pozemních komunikacích. A protože se v tomto zákoně opět očekávají změny, zeptali jsme se toho nejpovolanějšího - ministra dopravy pana Mgr. Martina Kupky na to, co na nás při těchto změnách čeká.

Pane ministře, co Vás a vaše ministerstvo vedlo k poměrně větší novelizaci zákona, který byl na začátku letošního roku již novelizován?

Dílejší novelizace ze začátku roku 2022 se týkala hlavně bočního odstupu 1,5 m při předjíždění cyklistů, zavedla přísnější sankce za zneužití parkovacího průkazu pro osoby se zdravotním postižením a zavedla stržení dvou bodů za neoprávněné stání na místě vyhrazeném pro osoby s průkazem ZTP. Nově předkládaná novela zjednoduší a zpřehlední celý bodový systém. Místo pěti pásem bodů budou pouze pásma

ÚPRAVY ZÁKONA Povedou KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

tři a kategorie přestupků za 2, 4 a 6 bodů. Je tedy možné zavést pravidlo 2x a dost nebo 3x a dost.

Jedním z bodů navrhované novelizace je také razantní zvýšení pokut. Kterých přestupků by se to mělo týkat?

V novele zvyšujeme pokuty jak na místě, tak ve správním řízení u zvláště závažných přestupků, jako je vjetí na železniční přejezd, když bliká červené výstražné světlo, jízda pod vlivem drog nebo alkoholu, odmítnutí dechové zkoušky, jízda na červenou. Mezi další závažný přestupek patří otáčení se na dálnici nebo couvání, kdy řidiči chtějí vycouvat na nejbližší sjezd z dálnice v případě tvoření kolony. Nechvalně proslulí jsou také „piráti silnic“, kteří překračují rychlost v obci nebo mimo obec o 40 až 50 km/h a za toto jednání budou větší sankce. Všechny tyto přestupky spadají do nej přísněji hodnoceného pásma. Neznamena to pouze zvýšení pokut, ale také zvýšení doby zákazu řízení až na tři roky. Nyní je nejvyšší hranice doba dvou let. Pokuty v návrhu u nej přísnějších přestupků budou v rozmezí 7 000 Kč – 25 000 Kč.

S tím souvisí i úprava bodového systému. Co si slibujete od této úpravy?

Bodový systém neprošel zásadní úpravou od zavedení v roce 2006. Námí předkládaný návrh novely systém zpřehledňuje a zjedno-

dušuje. U méně závažných přestupků se pokuty a body snižují, zato u závažných přestupků se pokuty a sankce výrazně zvyšují. U pokut na místě vznikne pevně daná sazba, nebude tedy možné s policistou „vyjednávat“ o nižší pokutě. Na základě dat BESIPu o příčinách nejzávažnějších nehod jsme vyhodnotili ty přestupky, které se na nehodovosti nejvíce podílejí a ty přísněji postihujeme.

Ale abych nemluvil jen o sankcích, v novele navrhujeme řízení pro mladé lidi už od 17 let a tzv. řidičák na zkoušku. Ten se nebude týkat jen mladých lidí po autošcole, ale všech začínajících řidičů. Pokud během prvních dvou let spáchají závažný přestupek (jízda na červenou, jízda pod vlivem drog, překročení rychlosti o 40 km/h atd.), budou muset absolvovat evaluační jízdu a dopravně psychologickou přednášku. Evaluační jízda je vlastně „výcvik“ v autošcole na 4 hodiny a zahrnuje teorii, jízdu v provozu (2,5 h) a vyhodnocení samotné jízdy. Dopravně psychologická přednáška bude v trvání 4 hodin a povedou ji dopravní psychologové. Zaměřovat se bude na příčiny dopravních nehod, předcházení a řešení mimořádných událostí v provozu. Nechceme tedy řidiče úplně vyloučit z provozu, ale výchovou a osvětou přispět k bezpečnějšímu provozu na silnicích.

Často hovoříte i o digitalizaci státní správy. Mohou v tomto směru očekávat nějaké změny také motoristé?

Řidiči si již přes rok mohou online zažádat o výměnu řidičského průkazu z důvodu vypršení platnosti. Ušetří tak jednu cestu na úřad. Naším cílem je, aby řidič na úřad musel docházet jen v nutných případech a vše ostatní si zařídil online. To se týká jak řidičských průkazů (nově vydávaných, při dosažení další kategorie řidičského oprávnění, při ztrátě atd.), tak agendy související s převodem vozidla a údajů v registru vozidel. Ještě upozorním, že jednou z forem digitalizace dopravy je i možnost koupení elektronické dálniční známky.

Zmínil jste, že navrhované změny se týkají rovněž možnosti získat řidičské oprávnění pro automobily od 17 let. Za jakých podmínek by mohli tito adepti

řidičské oprávnění získat, a co by takováto změna mohla přinést?

Po vzoru Německa a Rakouska umožníme již sedmnáctiletým řidičům jezdit pod dohledem mentora v autě a v ostrém provozu. Nejprve ale musí mladý člověk získat řidičské oprávnění v autoškole, a když dosáhne 17 let, může sednout za volant. Na místě spolujezdce s ním musí být tzv. mentor, tedy řidič, který má řidičský průkaz minimálně 10 let a nemá stržený ani jeden bod. Tento mentor bude zapsán v registru řidičů a musí splňovat to, co učitel autoškoly – sledovat provoz a nebýt pod vlivem alkoholu nebo drog. Od umožnění jízdy sedmnáctiletým řidičům si slibujeme, že mladí lidé získají zkušenosti v provozu již v mladším věku, a budou tak lépe připraveni na nebezpečné situace v silničním provozu. Po dosažení 18 let věku již s mentorem jezdit

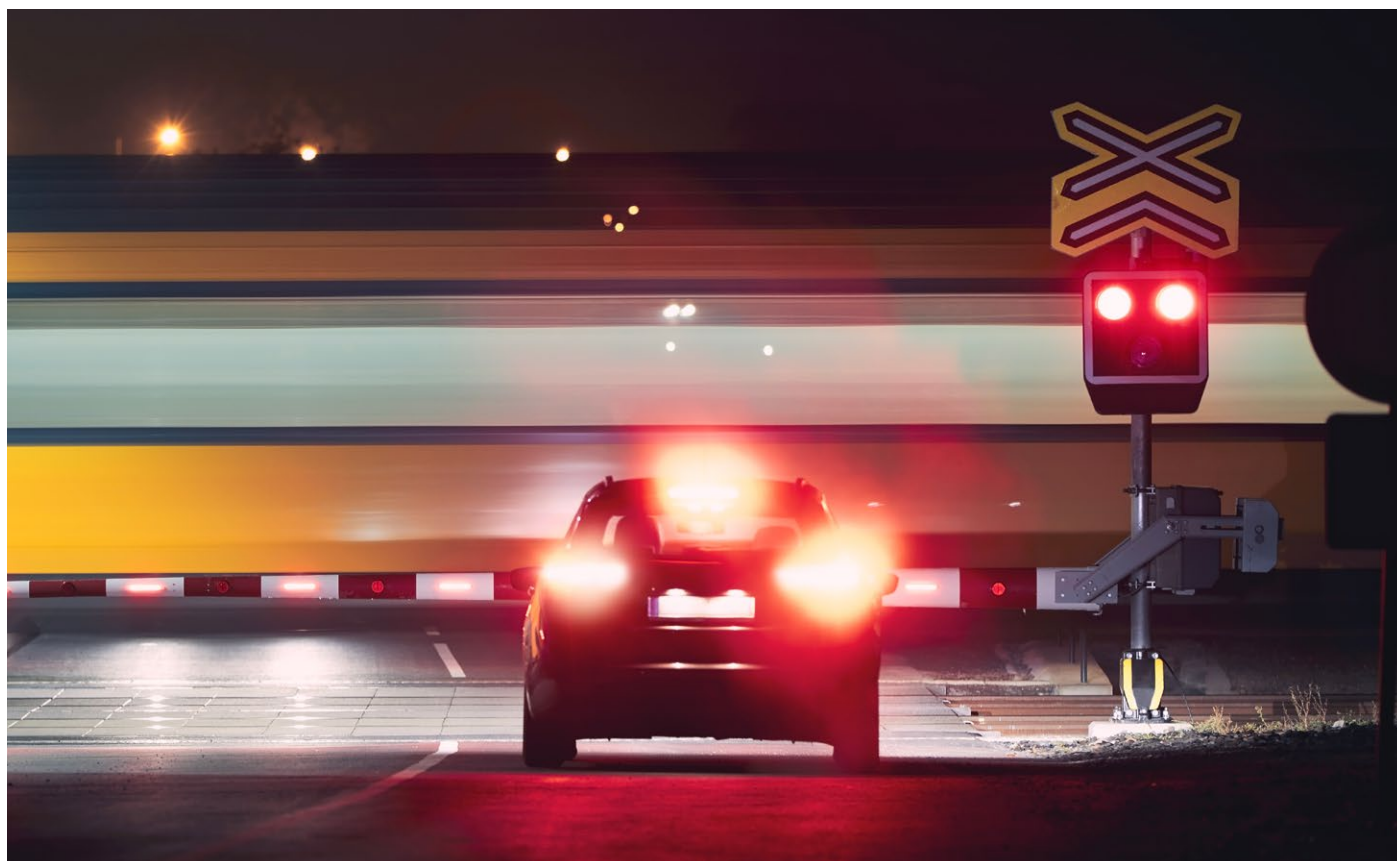
nemusí, ale bude se na ně vztahovat „řidičák na zkoušku“, o kterém jsem již hovořil.

Náš projekt je zaměřen na bezpečnost seniorů v dopravním provozu, co byste našim seniorům doporučil, aby byl jejich pohyb, ať již v automobilech, na motocyklech, na jízdních kolech, či při pěší chůzi po našich komunikacích co nejbezpečnější?

Všechny účastníky silničního provozu bych chtěl společně s BESIPem požádat o to, aby byli nejen na silnicích ostražití a chovali se předvídatelně. Nadchází podzim a dny se pomalu zkracují, proto bych chtěl připomenout, aby lidé byli vidět a používali reflexní prvky jak při chůzi, tak při jízdě na kole.

Přeji všem bezpečnou a pohodovou cestu do cíle.

Děkujeme za rozhovor.



ALKOHOL A DROGY ZA VOLANT, ALE ANI ZA ŘÍDÍTKA NEPATŘÍ

Alkohol je lidmi považován za tvůrce dobré nálady číslo jedna, při všech příležitostech je nabízen a společné pití je ve společenském životě tolerováno. Letní teploty navíc přímo vybízejí třeba ke grilování s přáteli, a pak se ani na nějakou tu skleničku nekouká. Na silnici je ovšem s legrací konec. Zde je opilý řidič nebezpečím pro sebe i pro své okolí, a to při řízení jakéhokoliv vozidla, tedy nejen toho motorového. Alkohol a řízení k sobě prostě nepatří.

ALKOHOL ZPOMALUJE REAKCE

Alkohol ovlivňuje schopnost mozku kontrolovat a koordinovat pohyby těla. To pak reaguje na neočekávané situace mnohem pomaleji a mění tak normální situace na silnici, které jsou pod kontrolou, na situace skrytě nebezpečné. Ovlivňuje i schopnost posoudit rychlost a vzdálenost ve vztahu k nehodě. Pod vlivem alkoholu si řidič myslí, že je lepším řidičem, než ve skutečnosti. Přirozené zábrany se s přibývajícím vlivem alkoholu ztrácejí. Alkohol na lidskou psychiku působí ve dvou rozdílných fázích. Lidé, jejichž koncentrace alkoholu v krvi je pod 0,55 ‰ se mohou cítit lépe, psychicky lehčeji, uvolněněji a své okolí mohou vnímat velmi pozitivně. Přestože se člověk s uvedenou koncentrací alkoholu v krvi může cítit výrazně lépe než ve zcela střízlivém stavu, usednout za volant rozhodně nesmí. Pozitivní a zlehčené vnímání je způsobeno utlumením,

narušením vnímání reality a zkreslením aktuální situace. V silničním provozu tento stav způsobí, že i jen lehce podnapilý člověk vznikající rizikové situace sice vnímá, ale neuvědomuje si možná rizika a snadno je podhodnotí. Podhodnocení rizika pak znamená pozdější reakci a delší brzdovou dráhu. Velmi důležitým aspektem, který je potřeba mít na paměti je, že hladina alkoholu v krvi stoupá ještě po určitou dobu od dopití poslední sklenice. Po překročení koncentrace 0,55 ‰ alkoholu v krvi začíná převažovat negativní efekt jeho účinku na lidský organismus – člověk se stává apatickým, snadno upadá do depresí a je celkově v útlumu. amozřejmě. 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.

VLIV NA PERIFERNÍ VIDĚNÍ POZNÁTE OPILÉHO ŘIDIČE?

Pokud uvidíte řidiče, jehož jízda vykazuje níže uvedené znaky, zvyšte svou pozornost. Pokud řidič zastaví, pokuste se zjistit, co se skutečně děje. Nemusí se vždy jednat o řidiče opilého, ale i nemocného (např. náhlá srdeční slabost apod.), který potřebuje vaši pomoc. V každém případě by se takový člověk neměl aktivně účastnit silničního provozu. Rozumné je tak zavolat policii.

RIZIKOVÉ CHOVÁNÍ S PŘÍMOU SOUVISLOSTÍ NA ALKOHOL NEBO NÁHLOU ZMĚNU ZDRAVOTNÍHO STAVU SE VYZNAČUJE TĚMITO ZNAKY:

- kličkování po silnici,
- jízda se staženým bočním okénkem v chladném počasí,
- nebezpečné míjení ostatních účastníků a překážek v provozu (malý odstup),
- jízda po střední dělicí čáře,
- jízda nepřírozeně velkými oblouky v zatáčkách,
- nepřírozeně pomalá jízda v daném úseku,
- nedodržování bezpečné vzdálenosti od vpředu jedoucího vozidla,
- jízda bez rozsvícených hlavních světel, zapomínání dávání znamení o změně směru jízdy.

ZA JAK DLOUHO VYMIZÍ ALKOHOL Z KRVE?

Mnozí se mylně domnívají, pokud neusednou za volant rovnou po požití alkoholu, že stačí několik hodin spánku k tomu, aby se veškerý alkohol z těla odstranil. Bohužel neexistuje žádný skutečně ověřený recept na to, jak zvýšenou hranici alkoholu v krvi snížit.

Alkohol se po požití nápoje, který jej obsahuje, postupně dostává z trávicího systému do krve. Protože není v organismu ve větším množství běžně přítomen a lze jej tak pokládat za cizorodou látku – drogu –, snaží se jí tělo odbourat. Záleží na mnoha faktorech, které ovlivňují rychlost, s jakou se alkohol z těla vyloučí. Vyloučení části alkoholu probíhá prostřednictvím dechu, potu a moči. Zbytek je zpracován v trávicím systému. Mezi hlavní faktory, které mají na mechanismus odbourávání alkoholu z těla vliv, patří výška, hmotnost a pohlaví, stejně jako

např. rychlost s jakou alkohol přijímáme. Za hodinu se tělo může zbavit zhruba 0,1 promile. Není přitom důležité, zda člověk spí nebo sportuje. Ani černá káva nebo tučná jídla zde nemají potřebný účinek.

A nějaká zázračná pilulka proti opilosti neexistuje.

Dalším nebezpečím, které mnoho řidičů často podceňuje, je záludný „zbytkový“ alkohol a následná „kocovina“ s celkovým útlumem. Výsledky výzkumů jasně ukázaly, že již hodnota kolem 0,2 promile v krvi způsobuje prokazatelné zhoršení schopnosti řídit. Vzrůstá tendence riskovat, nepřiměřeně se zvyšuje sebedůvěra, zhoršuje se schopnost rozeznat pohybující se světla a také se špatně odhadují vzdálenosti.

V tabulce jsou pouze **orientační výpočty** u mužů pro jejich tělesnou hmotnost 75 kg, u žen pak pro 60 kg. Lidé s větší hmotností zpracovávají alkohol rychleji, lidé s nižší hmotností pomaleji. Při výpočtu není brán v úvahu resorpční deficit, který kolísá podle toho, jaká byla požitá potrava. Děti a mládež, lidé s určitými nemocemi a léčení určitými léky mohou odbourávat alkohol mnohem pomaleji, nežli uvádějí jakékoliv tabulky.

Množství piva	Doba, za kterou vymizí alkohol z krve	
	u muže s hmotností 75 kg	u ženy s hmotností 60 kg
0,5 litru „dvanáctky“ nebo 1 litr 8° piva	2 h 03 min	3 h 01 min
0,5 litru „desítky“	1 h 43 min	2 h 32 min
1 litr „dvanáctky“	4 h 07 min	6 h 02 min
1,5 litru „dvanáctky“	6 h 10 min	9 h 04 min
2 litry „dvanáctky“	8 h 13 min	12 h 05 min
2,5 litru „dvanáctky“	10 h 16 min	15 h 06 min
3 litry „dvanáctky“	12 h 18 min	18 h 07 min
3,5 litru „dvanáctky“	14 h 22 min	21 h 08 min
4 litry „dvanáctky“	16 h 26 min	
4,5 litru „dvanáctky“	18 h 29 min	
5 litrů „dvanáctky“	20 h 32 min	

OBSAH ALKOHOLU V JEDNOTLIVÝCH ALKOHOLICKÝCH NÁPOJÍCH:

půl litru 10°piva	15,4 g 100% alkoholu
0,2 l vína	15,8 – 25,2 g 100% alkoholu
0,05 l (půl deci) destilátu	15,8 g 100% alkoholu

Můžeme tak říci, že **půl litru piva, 2 dcl vína a půl dcl destilátu obsahují přibližně stejné množství alkoholu.**

ALKOHOL V KRVI – POCITY A CHOVÁNÍ

Promile	Pocity	Chování
0,4 ‰	určitý pocit uvolnění	vyšší riziko úrazů
0,6 ‰	změny nálady (např. zhoršený úsudek, veselost)	ovlivněna schopnost rozhodování
0,8 ‰	pocity tepla, euforie	určitá ztráta zábran, zhoršené sebeovládání, horší postřeh, podstatně vyšší riziko úrazů při řízení
1,2 ‰	vzrušení, emoční projevy	povídavost, možnost projevů nekontrolovatelného impulsivního jednání
1,5 ‰	zmatenost, přehlouplost	setřelá řeč, možnost bezvědomí, agrese
2,0 ‰	výrazná opilost	obtížná řeč, dvojitě vidění, poruchy paměti
3,0 ‰		možnost bezvědomí
4,0 ‰ a více		bezvědomí, možnost smrtelné otravy

Pokud si nejste jisti, zda již můžete usednout za volant, pořídte si detekční trubičky, nebo digitální alkohol-tester. Cena těchto pomůcek je dnes již velmi příznivá. Ve srovnání s lidským životem je pak naprosto bezvýznamná. Pokud se i jen občas napijete, investujte do své budoucnosti.

KOCOVINA ZA VOLANTEM

Po „středním zatížení alkoholem“ trvá podle odborníků zhruba dva až tři dny, nežli se tělo zotaví. To je déle, nežli doba, za kterou vymizí alkohol z krve. Souvislost mezi požitím alkoholu a dopravní nehodou nelze v tomto případě prokázat. Jenže těžší úraz při dopravní nehodě je daleko nepříjemnější, nežli pokuta.

Zkušební jízdy a pokusy na trenažérech v období kocoviny jasně prokázaly zhoršenou schopnost řídit. Větší dávky alkoholu tlumí vylučování hormonu ADH. To vede k větším ztrátám tekutin a minerálních látek z těla. Alkohol narušuje hospodaření s cukry v játrech a krvi. Požití většího množství alkoholu spolu s kratším hladověním může vést k poklesu hladiny krevního cukru a dokonce i ke stavům bezvědomí. Únava a nevyspání po nějaké oslavě samy o sobě zhoršují schopnost řídit. K tomu ještě přistupuje zátěž, kterou pro mozek, játra a další orgány představuje alkohol. Předchozí požití alkoholu může také zhoršit řadu nemocí, které snižují schopnost řídit motorové vozidlo.

NEJEN ALKOHOL, ALE I DROGY

Evropští řidiči přiznávají, že usedají za volant pod vlivem drog či léků negativně ovlivňujících jejich schopnosti. Takové je zjištění projektu SARTRE 4, jehož se zúčastnilo více než 21 tisíc respondentů v 18 evropských státech a Izraeli. Až 5 % evropských řidičů přiznává užívání drog, dalších 5-10 % pak léků, jež negativně ovlivňují řídičské schopnosti.

Jaké jsou konkrétní údaje, nakolik řídí obyvatelé Evropské unie pod vlivem látek negativně ovlivňujících řídičské schopnosti? Roušku tajemství poodhalil evropský projekt DRUID. Ve 13 zemích byl 50 000 řidičů odebrán vzorek krve či slin za účelem následné analýzy na přítomnost alkoholu, návykových látek či nebezpečných medikamentů. Výsledek nebyl příliš povzbuzující. U 3,48 procenta řidičů byla v těle zjištěna přítomnost alkoholu. U 4,02 procenta řidičů byly v těle prokázány zakázané návykové látky či nebezpečné medikamenty, v pětině případů ve vzájemné kombinaci či společně s alkoholem. Celkem tedy 7,5 procenta vyšetřených řidičů mělo v těle látky negativně ovlivňující jejich řídičské schopnosti. Každý 13. řidič představoval zvýšenou hrozbu pro bezpečnost silničního provozu.

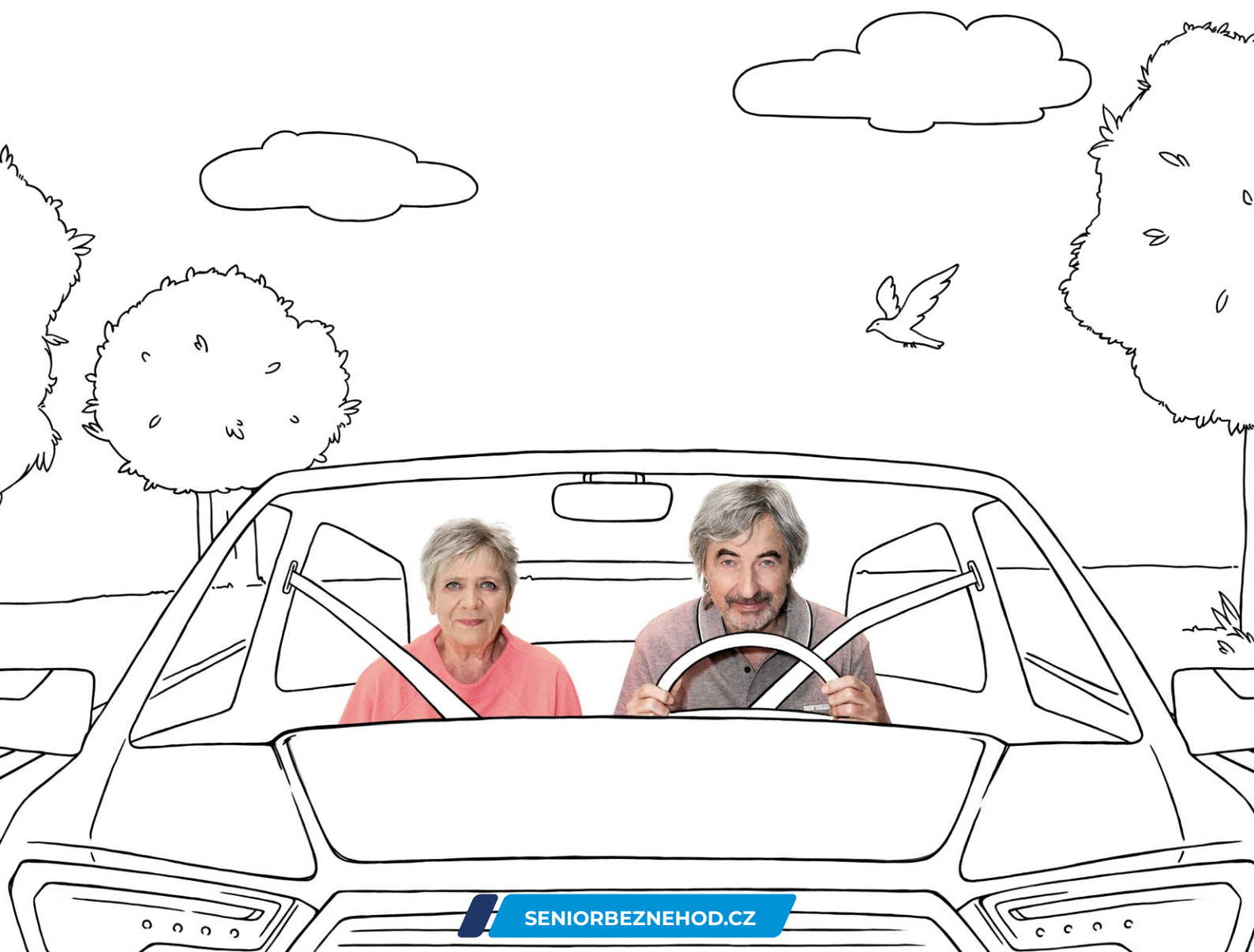
Šetření proběhlo před časem rovněž v České republice. Pracovníci Centra dopravního výzkumu, v. v. i., požádali v rámci celé ČR celkem 2 648 řidičů o vzorek slin. Většina z nich (77 %) vzorek poskytla. Nicméně 23 % odmítlo, v 84 % se jednalo o muže. Odebráno tak bylo 2 039 vzorků slin, z nichž 108 bylo pozitivních. Nacházelo se v nich 83 zakázaných látek a dále pak 55 látek, které sice nejsou zakázány, ale negativně ovlivňují schopnost bezpečně řídit motorová vozidla.

Situace v České republice je příznivější, pokud se

obecně jedná o poměr řidičů, kteří jezdí pod vlivem psychoaktivních látek. Prokázaný podíl uživatelů kokainu je nulový oproti průměru EU, kde se jedná o téměř půl procenta. Dvou třetin dosahuje poměr řidičů pod vlivem benzodiazepinů (látek používaných proti nespavosti či úzkostným stavům), jedné třetiny pak u motoristů jezdících pod vlivem THC či kombinujících několik drog současně. Řidičů kombinujících alkohol a drogy je u nás oproti průměru EU sedmina a konečně přibližně třicetiprocentní je podíl řidičů s prokázanou přítomností alkoholu v těle. Nicméně zjištění, že jedno procento řidičů u nás sedá za volantem po požití alkoholických nápojů, ačkoliv je v naší zemi nulová tolerance, nevznívá nijak optimisticky. Na druhou stranu alarmujícím zjištěním je, že naši řidiči jednoznačně vedou, pokud se jedná o podíl jedinců s prokázanou přítomností amfetaminů v těle (0,36 vs. 0,08 %). Mimo jiné proto, že amfetaminy se jednoznačně řadí k nejnebezpečnějším látkám, pokud se jedná o riziko vzniku nehody s těžkým zraněním či usmrcením.

NAKOLIK JE ŘÍZENÍ POD VLIVEM NÁVYKOVÝCH LÁTEK NEBEZPEČNÉ?

- Až 3x větší riziko vzniku nehody s vážným či smrtelným zraněním hrozí v případě hladiny alkoholu v krvi do výše 0,5 promile a rovněž tak po požití konopí
- 2-10x nebezpečnější jsou řidiči, kteří za volant usednou s hladinou alkoholu ve výši 0,5-0,8 promile, po aplikaci kokainu, opiátů či benzodiazepinů
- Riziko se zvyšuje na 5-30násobek při hladině alkoholu 0,8-1,2 promile, po požití amfetaminů či vzájemné kombinaci různých drog
- Nejnebezpečnější je hladina alkoholu ve výši nad 1,2 promile či alkohol v kombinaci s drogami. Riziko vzniku nehody s těžkým zraněním či smrtí se zvyšuje 20-200násobně.



UMÍTE SE SPRÁVNĚ POSADIT?

Samozřejmě máme na mysli za volant automobilu. Správná pozice řidiče za volantem je základem pro bezpečné a pohodlné řízení vozidla. Především při delší cestě se musíme cítit pohodlně, ale měli bychom také pamatovat na správné usazení vzhledem k bezpečnosti. Správné sezení v sedačce, správný úhel nastavení sklonu opěradla, výška a správná vzdálenost sedáku od pedálů má velký význam pro bezpečné, pohodlné, a hlavně přesné ovládní automobilu.

SEĎTE VZPŘÍMENĚ

Ve vozidle je potřeba sedět vzpřímeně, aby byl co nejrychlejší přenos informací od sedáku a pánve řidiče přes záda do středního ucha, centra rovnováhy, a řidič mohl co nejdříve reagovat na změnu chování vozidla. V případě, že opěradlo více položíte, může dojít k brzké únavě organismu a třeba i k mikrospánku. Vzdálenost sedáku od pedálů by měla být taková, aby při maximálním sešlápnutí brzdového pedálu a úplném sešlápnutí spojivového pedálu byly nohy ještě mírně pokrčené. Důvodem je síla, kterou je třeba vyvinout při krizovém brzdění. Tu lze vyvinout

jen zapřením do sedačky. Sedět příliš blízko je velmi nepohodlné, opačný extrém může být především v krizových situacích nebezpečný. Je třeba pamatovat na to, že pedály ovládáme chodidlem, nikoliv pohybem celé dolní končetiny. U celé řady automobilů je také možné nastavit sedadlo i výškově. U osobních vozidel by měla být výška sedadla seřízena tak, aby mezi střechem a hlavou řidiče bylo možné prostrčit sevřenou pěst na výšku. Tedy zhruba prostor o výšce 7 cm. Tento prostor je zcela zásadní při dopravní nehodě, kdy se připoutané tělo může nerušeně zachytit v pásech a pohybovat zpět do opěradla sedačky bez kolize hlavy se stropem.

Správné sezení a správná vzdálenost od volantu je také velmi důležitá kvůli airbagům. Při nedodržení správné vzdálenosti těla od volantu může dojít k vážnému zranění airbagem, protože v případě vystřelení airbagu se vak proti řidiči nafukuje rychlostí cca 300 km/h. Za minimální vzdálenost hrudního koše od volantu se považuje 25 cm. Jednodušším způsobem, jak stanovit vhodnou vzdálenost od volantu,

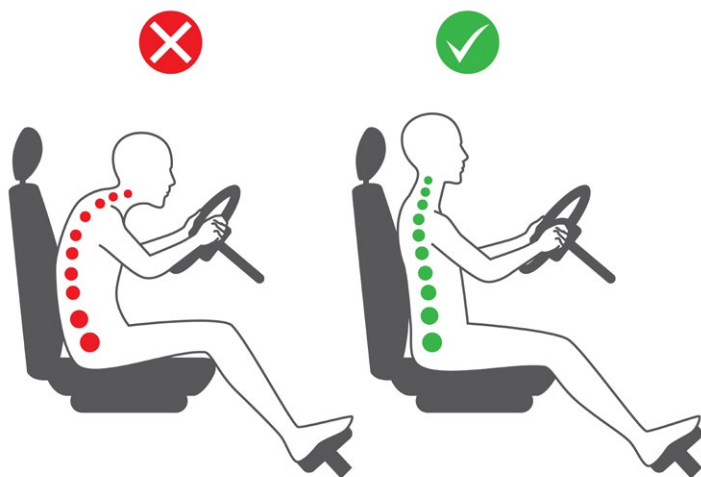
je natáhnout ruku a položit ji na volant. Záda zůstávají opřená do opěradla a ruka by se měla volantu dotýkat zápěstím.

PŘIPOUTEJTE SE

Když už za volantem správně sedíte, je třeba zajistit tělo proti pohybu. Připoutejte se, a to i při jízdě na kratší vzdálenosti. Vždy zkontrolujte, zda jsou připoutáni i všichni další členové posádky. V případě, že je vozidlo vybaveno airbagy, je bezpodmínečně nutné používat bezpečnostní pásy. Správná funkce airbagu je totiž zaručena jen při součinnosti se zapnutými pásy. Výšku pásu nastavte tak, aby co nejvíce obepínal vaše tělo, neškrtil a nedřel.

VÍTE CO JE OPĚRKOVÝ SYNDROM?

Dalším a často opomíjeným krokem je seřízení opěrky hlavy. To je velmi důležité, neboť zhruba polovina zranění při nehodách se týká krční páteře. Většinou je na vině špatně nastavená opěrka hlavy v autě. Správné nastavení opěrky je takové, že její vršek by měl být minimálně souběžně nebo optimálně o 3 až 5 cm výš, než je temeno hlavy řidiče. Totéž platí i pro spolujezdce, včetně těch na zadních sedadlech. Opěrka nesmí být od hlavy ani příliš daleko. Optimálně ve vzdálenosti max. 5 až 7 centimetrů. V případě, že je opěrka příliš nízko, dochází při kolizi k nebezpečnému průhybu krční páteře směrem dozadu, kdy může dojít k destrukci až prvních čtyř obratlů. V případě, že opěrka je příliš vzdálena, zachycuje hlavu později, o to je náraz i zachycení tvrdší.



Termín Whiplash Injury může být přeložen jako „bičové trauma“. Jedná se o poranění vzniklé na základě prudkého a nečekaného pohybu hlavy, a to vlivem působení velké síly při vnějším nárazu. Hlava a krk při něm vykonají prudké ohnutí vpřed nebo vzad, které je okamžitě následováno prudkým pohybem hlavy a krku opačným směrem. Uvedený pohyb tak připomíná pohyb vlnícího se biče při šlehnutí. Bičové trauma se může dlouhodobě pojit s bolestivými a vysilujícími příznaky. Nejčastěji se s ním setkáváme při nárazech zezadu, a to i při malých rychlostech okolo 15 až 20 km/h, může se ale vyskytnout i při kolizích čelních a bočních. Tomuto poškození se říká také opěrkové trauma, a že se nejedná o malý problém, hovoří i statistiky. Evropská komise odhaduje, že opěrkové trauma každoročně utrpí při nehodách

až 800 000 osob. Z nich cca 40 000 má dlouhodobé potíže, což s sebou nese nemalé socioekonomické náklady v řádu miliard eur. U většiny osob s příslušnými příznaky potíže pominou během jednoho týdne, nicméně až 10 procent osob trpí trvalými následky. „V případě, že poranění nejsou včas zjištěna a léčena, mohou se po několika měsících objevit velmi pestré příznaky, jako jsou bolesti hlavy, dvojitě vidění, závratě, nitroušní šelesty, poruchy spánku, mravenčení v končetinách, poruchy hybnosti,“ upozorňuje MUDr. Jan Paska, primář ORL oddělení pražské Thomayerovy nemocnice a přední odborník na problematiku opěrkového traumatu.

NASTAVTE SI ZPĚTNÁ ZRCÁTKA

Posledním úkonem před vyjetím, co se správné pozice za vo-

lantem týče, je správné nastavení zpětných zrcátek. Špatný zrak řidiče a zmenšený úhel periferního vidění mohou problém neseřízených zrcátek ještě zhoršit. Pohled do zrcátka by měl vycházet jen z pootočení hlavy či očí, nikoli z naklánění se. Ve středovém zrcátku je vhodné vidět celé zadní sklo vozidla pro přímý výhled za sebe. Vnější zpětná zrcátka by měla být nastavena tak, aby pokud možno co nejlépe vykrývala mrtvé úhly. K tomu je zapotřebí, aby v nich řidič viděl jen velmi malou část boku vozidla, která slouží pro rychlou orientaci v prostoru, a co největší část prostoru za sebou a vedle sebe. Mějte na paměti, že potřebujete vidět za sebe a vedle sebe. Podle toho také nastavte všechna zrcátka.



**VŽDY JE NUTNÉ SE PŘIPOUTAT.
I PŘI JÍZDĚ NA KRATŠÍ VZDÁLENOSTI.**

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.**





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
PŘÍLIŠNĚ VĚKOVÉ ÚSEKOVÉ

**BIG LED
SCREEN**

echopix