

Starší řidiči

Publikováno: 7. 3. 2007

Na otázku, která je položena v názvu této práce odpovídáme **ANO**, a k tomu dodáváme **objektivně a zodpovědně**.

Když stárneme, náš zraz a sluch často slábnou, reflexy se zpomalují. Revmatismus nebo potíže s páteří mohou bolestivostí omezovat pohyby hlavy, rukou a nohou. Roste počet zdravotních potíží, nemocí ale také léků. Výsledek může být osudný. Seniori, tedy lidé důchodového věku tvoří v současné době 15% populace ČR, ale počet nehod zaviněných řidiči ve věku nad 65 let není vysoký. V roce 2003 zavinili řidiči této kategorie celkem 5 678 dopravních nehod, což je pouze 3,09% všech nehod zaviněných řidičem motorového vozidla a našich silnicích. Pro srovnání uvádíme, že u nás mladí řidiči ve věku 18-20 zavinili 5,35%, řidiči ve věku 21-24 let 11,20%, řidiči ve věku 25-29 let 16,63% všech nehod zaviněných řidičem motorového vozidla.

Někdy se ve sdělov

letech změni a to tak, že se na této změně budou podílet zejména soudy a pojišťovny. Tak jak je to běžné v jiných vyspělých státech, v případě dopravní nehody se zkoumá způsobilost jejich účastníků k řízení. Pokud se zde objeví problémy, na scénu vstupují pojišťovny nebo právníci postižených osob nebo pozůstalých po obětech této nehody. Podrobné zkoumání a závěry znalců jsou pak materiálem k jednání a rozhodnutí soudu. Trest v podobě vysokých částek náhrad škod, bolestného a částek za zabití např. živitele rodiny mohou takového lékaře, který umožnil řídit zdravotně nezpůsobilému nebo osobě s omezenou způsobilostí, finančně zruinovat a na dlouhá léta zadlužit. Navíc může být odsouzen i k trestu odnětí svobody. Toto reálné nebezpečí hrozí v příštích letech i našim lékařům.

2. Prováděcí předpis pro lékaře upravující posuzování zdravotní způsobilosti pro řízení motorových vozidel, který měl být vydán již v roce 2000 spolu se zákonem č. 361/2000 Sb. byl vydán až v roce 2004. Tímto byl nahrazen dosud platný předpis – Směrnice ministerstva zdravotnictví České socialistické republiky pro posuzování zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, trolejbusů a tram

psychologů. Za svoji práci ručí svou odborností a své posudky nejen podepisuje ale také opatřuje razítkem, které mu přidělila asociace.

4. Nezodpovědnost samotných řidičů seniorů nebo jejich rodinných příslušníků, v oblasti jejich posouzení způsobilosti sebe (staršího řidiče – příbuzného) k řízení motorových vozidel. Vzdát se ve vyšším věku řízení automobilu může být pro někoho skutečně těžké rozhodnutí. Musí si přiznat svá omezení, řízení přenechat někomu jinému nebo vozidlo prodat. Zde někdy řidiči sami nebo jejich rodinní příslušníci „nevidí“ nebo spíše nechtějí vidět nebo si přiznat objektivní snížení způsobilosti k řízení. V našem vzorku respondentů v jednom případě byla iniciátorkou takového postupu manželka řidiče seniora, která nechtěla přiznat sobě, svému manželovi ani ošetřujícímu lékaři skutečný zdravotní stav svého manžela. Ten ve svých 77 letech onemocněl Alzheimerovou chorobou. Léky, hlavně zahraniční, mu manželka – lékařka, která byla také ve starobním důchodu, zajišťovala sama. Také mu zajistila u obvodního lékaře kladný výsledek lékařské prohlídky, aniž by ho tento lékař vyšetřil. Řidičská kariéra tohoto seniora skončila naštěstí bez nehody. Ze své chaty u

V USA a ve vyspělých státech jsou zavedena omezení založená na věku. Když starší řidiči dosáhnou určitého věku (často 70 nebo 75 let) musí se podrobit častěji různým provedením řidičských zkoušek. Takové přístupy nejsou stálé a jednotné ani na území USA, ale mají jasný politický význam. Mnoho zemí světa a několik států USA opouští od zkoušek odborné způsobilosti v souvislosti s vyšším věkem řidičů a přiklání se ke zkouškám založeným na zkouškách založených na chování. To znamená, spíše než zkoušení všech řidičů starších 70 let, mnoho jurisdikcí (soudních pravomocí) začalo zkoušet jen ty řidiče - bez ohledu na věk - kteří zavinili vážné dopravní nehody nebo se dopustili většího počtu dopravních přestupků nebo jejich přátelé či rodinní příslušníci oznámili policii jejich problematické chování, které je z hlediska bezpečnosti silničního provozu nebezpečné. Například v Německu existuje politika „řízení po celý život“ a přehodnocuje kompetence k řízení jen tehdy, pokud se řidič dopustí více přestupků. V roce 2000 stát USA Indiana opustil přezkušování odborné způsobilosti pro prodloužení platnosti ŘP protože větší počet zkušebních organizací shledalo jako nepro

a/nebo testů znalostí pravidel silničního provozu. A tak zde existuje široká variabilita druhů vyžadovaných dodatečných zkoušek. Kdo je absolvuje úspěšně a kdo neuspěje může být také otázkou náhody. Studie v roce 1988 úřady zabývající se registrací a vydáváním ŘP ve Vermontu a Maine si všimly, že ve venkovských oblastech byli zkušební komisaři nakloněni tomu, aby si starší řidiči ponechali své řidičské průkazy, dokonce i když tito neřídili bezpečně, protože examinační věděli, že tito řidiči neměli jinou alternativu dopravy.

Zatřetí, nemáme přesné testy bezpečného řízení, ačkoliv výzkum v této oblasti probíhá a je zaměřen na vývoj lepších opatření. Studie trvající několik desetiletí důsledně ukázaly, že ani věk ani účast mnoha zdravotních podmínek nebo zhoršení nemá významný vztah k míře dopravní nehodovosti. Dokonce špatný zrak – nejčastější potíže starších řidičů se promítl do závěru – má jen nevýznamný vztah k nehodovosti starších řidičů.