

Je starší řidič za volantem rizikovým prvkem silničního provozu?

Publikováno: 7. 3. 2007

V uplynulých deseti letech jsme mohli zaznamenat prudký rozvoj motorizace i nárůst počtu aktivních řidičů motorových vozidel. Převážnou klientelu autoškol dnes tvoří mladí lidé, kteří po získání řidičského oprávnění skutečně začnou jezdit. Silničního provozu se však účastní i osoby starší, i o hodně starší, tím je myšleno osoby v důchodovém věku nad 60 let, bez omezení horní věkové hranice. Jejich zastoupení v celkové řidičské populaci a jejich podíl na celkové nehodovosti v ČR je obtížné přesněji určit, protože nejsou k dispozici údaje např. o jízdách výkonech, o využívání řidičského oprávnění, o typu užívaných vozovek a charakteru lokalit, v nichž starší řidiči odjezdí nejvíce kilometrů. Problém ale lze definovat jako celkové stárnutí řidičské populace, tj. rostoucí podíl osob starších, a to i přes masivní nástup mladé generace řidičů a řidiček. Tento jev je pozorován všeobecně v evropských i zámořských zemích, kde znepokojuje nejen osoby zodpovědné za bezpečnost silničního provozu, ale i konstruktéry a výrobce osobních automobilů i městských autobusů, urbanisty i sociology.

Období stárnutí a stáří je mapováno z různých pohledů - lékařských, psychologických, ekonomických, sociologických. Ve vztahu k bezpečnému řízení motorových vozidel se jako rozhodující jeví celková tělesná i duševní kondice, bez ohledu na skutečný zdravotní stav, chronologický (fyzický) věk, sociální postavení nebo ekonomickou situaci.

Výsledky výzkumného šetření z počátku 90. let provedeného na české řidičské populaci nad 60 let věku přinesly v tomto ohledu řadu zajímavých poznatků:

- Fyzický věk (tj. podle data narození) není spolehlivým kritériem pro posouzení bezpečné účasti starších osob v silničním provozu. Proto nelze zodpovědně stanovit horní věkovou hranici pro držení řidičského oprávnění, naopak je velmi žádoucí provádět častější lékařské, ale i psychologické prohlídky. Současná legislativa ukládá povinnost lékařských periodických prohlídek řidičů starších 60 let, ty však plně neodhalí počínající potíže v oblasti duševní výkonnosti.
- Spolehlivým kritériem není ani předchozí bezproblémová řidičská praxe, vůbec neplatí, že řidič jezdící 40 let bez jediné nehody je i nadále ve vynikající kondici. Zde je nutno posuzovat aktuální stav, případně rizikové změny a jejich vývoj.
- Úbytek duševní výkonnosti, zejména rychlosti řešení problémů (úloh), pohotovosti reakcí, zejména v nové, ne

Období stáří je terénem i pro závažné osobní zvraty a otřesy - ztrátu životního partnera, ztrátu osobního životního rytmu a pracovní výkonnosti odchodem na penzi, ztrátu sociálních i rodinných kontaktů. Proces adaptace na vzniklou situaci může být nebezpečným obdobím zhoršené koncentrace pozornosti k běžnému dění, uzavírání se vůči podnětům z vnějšího okolí, přecitlivělosti k míře náročnosti nepříjemné situace a neschopnosti ji účinně vyřešit.

Držení řidičského oprávnění i nebo zejména ve vyšším věku je výrazným sociálním problémem. Osobní řízení vlastního vozidla umožňuje určitou nezávislost, mobilitu, možnost kontaktů, realizace naplánovaného způsobu života v důchodu. Často také představuje subjektivně poslední pojitko s předchozím aktivním obdobím a příslušností k "normální" populaci. Ztráta způsobilosti k řízení motorových vozidel a následné odebrání řidičského průkazu jsou proto často provázeny dramatickou emoční reakcí, pocity krivdy, vyřazení ze společnosti. Proto rozhodnutí o odebrání řidičského průkazu u staršího řidiče musí být velmi citlivé, individuální a uvážené.

Proti času a negativním průvodním jevům stárnutí je možno aktivně bojovat. Např. zájmová činnost všeho druhu, účast na společenském životě, je výrazným aktivačním prvkem, pracujícím ve prospěch udržení duševní svěžesti a výkonnosti ve vyšším věku. Také osoby žijící s partnerem mají lepší výsledky pokud se týče kvality výkonu, dělají méně chyb, více se snaží. Rovněž tak pravidelná lékařská péče a podpůrná medikace ke zlepšení celkové kondice přispívají ke kvalitnějšímu fungování i v oblasti duševní výkonnosti.

O bezpečné či nebezpečné účasti starších osob v silničním provozu nezanedbatelnou měrou rozhoduje i styl jejich dopravního chování. Jízda starších řidičů je spíše defenzivní, opatrná, pomalejší, někdy až na úkor bezpečnosti. Negativním prvkem jsou již zmíněné projevy tvrdohlavosti, trvání na svých právech, vyučování neukázněných řidičů, přeceňování svých možností až nekritičnost k úbytku potřebných schopností. Nebezpečná je také neochota učit se novým prvkům, snížená schopnost přizpůsobovat se změněné situaci v silničním provozu, zejména výrazně vyšší hustotě a intenzitě, která je ze strany starších řidičů často vnímána jako dravost mládí, bezohlednost, pirátský způsob jízdy. Dopravní prostředí je pak vnímáno jako nepřátelské, zkažené a hodné nápravy. Nepochopení nových technických i lidských rozměrů silniční dopravy může vé