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 jízdních 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, neznámé situaci, je s přibývajícím věkem evidentní. Lze jej však do jisté míry úspěšně kompenzovat příznivými osobnostními rysy jako rozvážností, předvídavostí, zkušenostmi, orientací na trvalejší životní hodnoty než být někde o pět minut dříve, předjet co nejvíce aut, oslnit silou a cenou svého vozu.
- Přehnaná opatrnost, tvrdošíjné lpění na dodržování pravidel v každé situaci, uplatňování svých práv v nebezpečném okamžiku, nedostatek tolerance vůči chybám ostatních účastníků silničního provozu - to jsou bohužel také osobnostní rysy, typičtější spíše pro starší generaci, které se s přibývajícím věkem ještě více prohlubují. Nezřídka se stávají příčinou zbytečné kolize, k jejímuž odvrácení chyběla jen dobrá vůle ustoupit tomu, kdo zrovna nebyl v právu nebo udělal chybu.

S přibývajícím věkem stoupá i podíl osob různě závažně nemocných. Téměř polovina osob z experimentální skupiny trpěla závažnějším somatickým onemocněním, ale pod lékařským dohledem a při důsledném dodržování léčebných pokynů a životosprávy došlo k dobré adaptaci na projevy a ovlivnění nemocí, a to bez výraznějšího negativního dopadu na psychickou kondici. Typickými chorobami vyššího věku, které mohou více či méně ovlivnit celkovou způsobilost k řízení motorových vozidel, patří diabetes, poruchy krevního oběhu, arteroskleróza, stavy krátce po mozkové mrtvici, ale i drastická a razantní léčba, např. nádorových onemocnění.

© *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

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 pojítko 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 křivdy, 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 měně 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 vést k neočekávaným reakcím nebo atypickému jednání a svéráznému řešení problémové situace. Zažité stereotypy a menší pružnost v přizpůsobivost novým podmínkám tak mohou být příčinou vážného selhání např.v neznámé nebo nečekané situaci.

V souhrnu je třeba zdůraznit, že paušální podceňování starších řidičů a despekt k jejich bezpečnému řidičskému chování nemá opodstatnění ani na základě vyjmenovaných úskalí. Při splnění některých zásadních podmínek, jako pravidelné lékařské péče, konzultací s odborníky včetně dopravních psychologů, dodržování životosprávy i doporučení ohledně stylu jízdy, výběru trasy i doby jízdy, se mohou dále bezpečně účastnit silničního provozu. Předcházet musí komplexní posouzení jejich zdravotní a psychické způsobilosti, vedené individuálně, citlivě a s uvážlivými závěry. Důležitou podmínkou je i schopnost reálného, sebekritického náhledu na vlastní možnosti, přizpůsobení se podmínkám i vlastní kondici. V praxi to znamená např. snížení jízdních výkonů, zařazení častějších přestávek, vyhýbání se problémovým místům s vysokou dopravní zátěží nebo komplikovanou organizací dopravy, v případě zhoršení zdravotního stavu dobrovolně se vzdát alespoň na čas řízení vozidla. Pomoci může i informovaná rodina, která nevyžaduje nemožné a riskantní výkony, nepodmiňuje své kladné vztahy schopností řídit a pomůže řešit situaci v případě neschopnosti řídit vozidlo a obstarávat si běžné potřeby.

Podíl těchto osob bude stoupat i v ČR, přestože v celkovém rozvoji motorizace za vyspělými zeměmi ještě zaostává. Problémem je rovněž intolerance řidičské populace, zejména mladších ročníků, a menší ochota akceptovat účast starších osob v silničním provozu jako rovnoprávných partnerů. Naopak respekt a tolerance vůči starším řidičům v silniční dopravě je výrazem kulturní úrovně jednotlivce, ale i řidičské populace jako celku a v konečném důsledku i celé společnosti.