

MINISTERSTVO DOPRAVY



# SENIOŘI V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Pomocník a rádce seniorům

MINISTERSTVO DOPRAVY



# SENIORŮ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Pomocník a rádce seniorům

Vydalo Ministerstvo dopravy v Praze  
© 2009

**Autor textu:** ing. Miroslav Olšan  
**Fotografie:** Martin Hrubý, archiv VH video record  
**Grafická úprava:** Martin Málek  
**Fotografie na obálce:** Martin Hrubý

## BEZPEČNOST SENIORŮ V DOPRAVĚ



### 1. PROČ SE ZABÝVÁME VZTAHEM MEZI SENIORY A DOPRAVOU?

Senioři totiž představují významnou skupinu lidské populace, která se na dopravě účastní. Tato účast, především v roli řidičů motorových nebo nemotorových vozidel, je z části ještě aktivní. Avšak ve větší míře se senioři na dopravě podílejí pasivně. To znamená jako spolujezdcí nebo chodci, kteří dopravní prostor ke svému pohybu cíleně nevyhledávají. Využívají ho z nějaké potřeby. Ať už v jakékoliv roli, jsou vždy účastníky sil-

ničního provozu a významně se podílejí na vytváření jeho bezpečnosti. Právě bezpečnost silničního provozu z hlediska seniorů je ústředním motivem této publikace. Ve stále houstnoucí silniční dopravě se strmě zvyšuje pravděpodobnost kolizí. Roste tak podíl každého jejího účastníka na míře její bezpečnosti, a tedy i úspěšnosti.

#### Kdo je vlastně považován za seniora?

Pro účely této publikace má největší význam hodnotit takto skupinu lidí z hlediska věkového. Přestože naše předpisy stanovují povinnost první lékařské prohlídky už v šedesáti letech, považujeme za seniory oso-



by, jejichž věk je vyšší než 65 let. K tomuto hodnocení se přiklání většina renomovaných psychologů a i významné statistiky často tuto věkovou hranici uvádí. Byť je to velmi individuální, lze u člověka po šedesátce právě vlivem věku zaznamenat významné změny organismu, které mají zásadní vliv na jeho chování v dopravě. Pokusme si některé vlivy krátce připomenout.

Z pozitivních vlastností jsou to jednoznačně bohaté životní zkušenosti, znalosti a praxe, mající vliv na správné hodnocení situace a způsob, jak zareagovat. Vlastnosti vyplývající z věku, které bohužel negativně ovlivňují chování seniorů v dopravě, jsou především způsobeny horším zra-



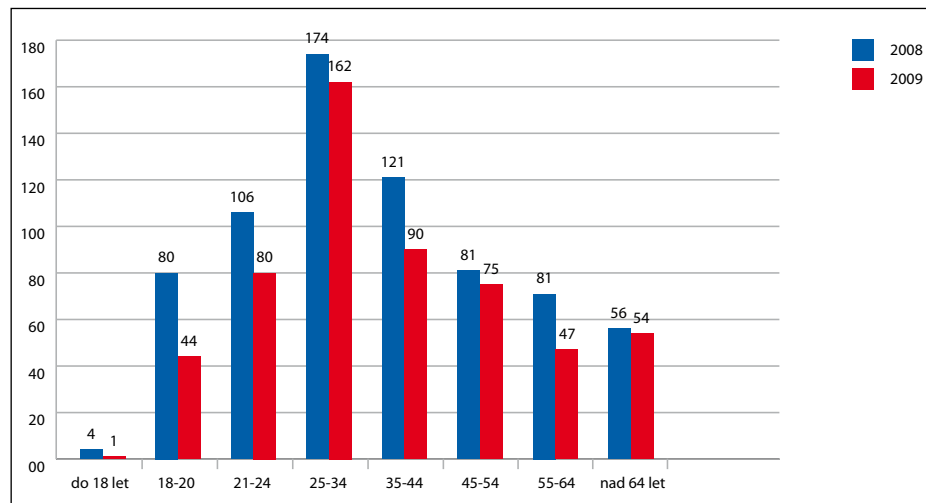
kem, sluchem, sníženou pohyblivostí, bolestmi pohybového aparátu, zvýšenou únavou, sníženou schopností koncentrace, pomalejšími reakcemi a různými nemocemi, charakteristickými pro stáří. Velký význam má i udržování fyzické a duševní kondice. K té duševní kondici jednoznačně řadíme i udržování potřebných aktuálních znalostí měnících se ustanovení pravidel silničního provozu.

#### Proč je vlastně tak důležité nevyklouzat z diskuze o bezpečné dopravě skupinu seniorů?

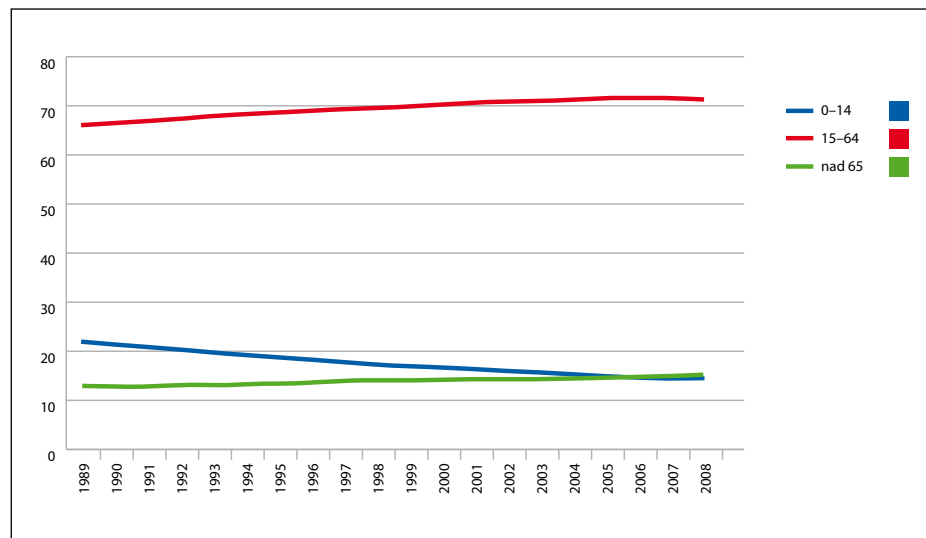
Hned na začátku jsme uvedli, že senioři jsou významnou skupinou lid-

### Procentuální podíl počtu obyvatel podle věku.

Z grafu je patrný klesající počet dětí, zastavení nárůstu obyvatel v produktivním věku a nepřetržitý růst počtu seniorů v České republice.

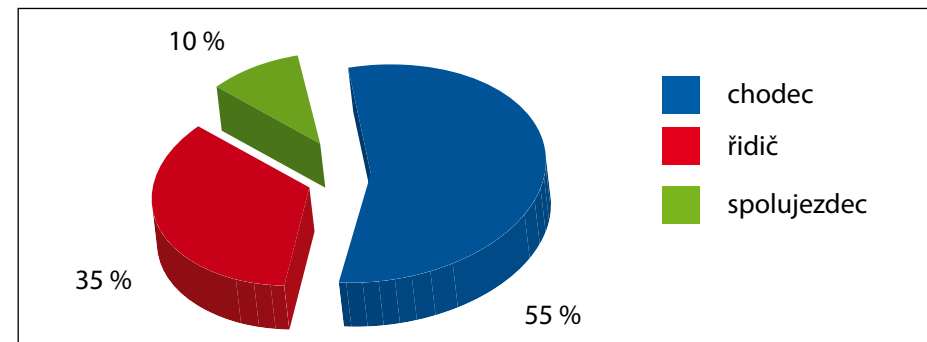


**Přehled o počtu usmrcených osob při dopravních nehodách v letech 1989 až 2008 podle věku.** Počet usmrcených osob ve věku nad 64 let je druhý nejvyšší. To je vcelku alarmující zjištění. Zvláště uvážíme-li, že senioři nejsou tak častými účastníky silničního provozu jako všechny předcházející věkové kategorie.



### Struktura usmrcených osob ve věku nad 65 let v letech 2000-2008.

Z grafu je zřejmý nadpoloviční podíl „chodců/seniorů“ na úmrtnosti seniorů při dopravních nehodách.



ské populace. Jen v Evropě tvoří osoby ve věku nad 65 let 13 % obyvatelstva a všechny seriózní studie předpokládají, že v následujících padesáti letech se podíl seniorů v populaci zvýší na 30 %. To souvisí se zvyšujícím se věkem, kterého se senioři dožívají. V České republice dosahují muži v průměru 74 let a ženy 80 let života. Za posledních dvacet let je to nárůst o pět let. Tomu odpovídá i posouvání hranice věku odchodu do důchodu.

Podívejme se na tyto věkové údaje do české statistiky. Bez pochyb lze přijmout závěr, že při zvyšujícím se podílu počtu seniorů v populaci dojde i ke zvětšení podílu seniorů při účasti v dopravě. Procesy v dopravě se ale stále vyvíjejí, a co platilo před lety, dnes neplatí. Jestliže ve druhé polovině minulého století bylo využívání auta senio-

ry spíše sporadické, v první polovině tohoto století se jeho využívání stává denní potřebou. Počet aktivních řidičů-seniorů strmě roste. Neexistuje tedy okamžik, kdy by si člověk v určitém věku mohl říci, teď už se nemám čemu učit, všechno znám a nic mě nepřekvapí.

Pro zvyšování bezpečnosti dopravy a zlepšování dopravních statistik nehodovosti musí preventivně pracovat se všemi účastníky silničního provozu, a tedy i se seniory. Přirozeně, že způsob jejich výchovy a obsah jim předávaných informací se bude lišit např. od dětí, které svět teprve poznávají. Cílem je vytvořit bezpečné a nekonfliktní dopravní prostředí s účinnou ochranou jeho nejvíce zranitelných účastníků, kterými jsou především děti a senioři. Proto autoři této publikace chtějí vám seniorům předložit jednoduchý popis některých důležitých si-





tuací v dopravě a způsob, jak se s nimi správně vypořádat nebo jak jejich nebezpečím předejít. Protože nepovažujeme pro vaši věkovou kategorii za účelné sáhodlouhé popisování, upřednostnili jsme spíš grafickou, snad lépe přijatelnou podobu předání informací.

Chtěli bychom tedy, aby vám publikace pomohla lépe se orientovat a předcházet tak číhajícím nebezpečím při vašem pohybu v dopravě. Z celkového počtu úrazů seniorů jich je skoro 10 % způsobeno právě dopravními nehodami. A podívejte se ještě na několik statistik, které objasňují podíl seniorů na dopravní nehodovosti.

Z dalšího grafu vyplývá, že nejčastěji dochází k usmrcení seniorů v dopravě, jsou-li v pozici chodců.

Seniori se nejen stále podílejí na dopravě, ale významným způsobem i na jejich nehodovostních statistikách. To je také pádný důvod k tomu, aby se

s touto kategorií občanů o problematice bezpečnosti silničního provozu stále komunikovalo.

### Jsou ještě nějaké vlivy kromě věku, které ovlivňují bezpečnost seniorů v dopravě?

Dala by se jistě najít řada kategorií, kam by se mohly různé vlivy zařadit. Demografické hledisko bylo již zmíněno, zkusme se zabývat ještě alespoň dvěma velmi obecnými hledisky.

**Ekonomické hledisko.** Nejspíš naprostá většina osob v seniorském věku bude ekonomicky závislá na důchodových dávkách, o nichž je známo, že pokryjí náklady velmi strízlivého života. To má vliv například na koupi nového vozidla, jehož bezpečnostní prvky a pohodlí odpovídají současnosti. Starší vozidla, byť sebesto lépe opečovávaná, mohou postrádat



i tak samozřejmou výbavu, jako jsou opěrky hlavy a samonavíjecí bezpečnostní pásy. O tuhosti karoserie a deformačních zónách, jejichž vliv má na přežití při dopravní nehodě velmi zásadní význam, se snad ani nemá smysl rozepisovat. Takto by se dalo pokračovat v řadě dalších technických vymožeností současných automobilů, které dovedou například držet kontrolu nad automobilem při prudkém brzdění nebo zabránit jeho smyku. Zcela jistě tak lze říci, že právě k seniorskému věku by z hlediska

bezpečné jízdy patřil moderní automobil, z ekonomického hlediska ale často nedostupný.

Poměrně vysoké náklady na provoz automobilu jsou pro seniory rovněž důvodem, proč řídí mnohem méně než řidič v produktivním věku. Tato skutečnost má negativní vliv na řidičskou kondici seniorů. Jde tedy o kategorii tzv. „svátečních řidičů“, kteří vyjíždějí v době svátků, jako jsou Velikonoce, Dušičky, Vánoce apod. Bohužel, právě v těchto dnech je na silnicích i nejhustší provoz.

**Sociologické hledisko.** Všichni známe častý obrázek z našich chodníků nebo návsí, kde si dvě starší osoby potřebují zrovna u přechodu pro chodce sdělit všechny dojmy ze včerejšího dne. Děj na přilehlé silnici a reakce řidičů na jejich nevhodné a matoucí postavení u přechodu je však vůbec nezajímá. Častá osamocenenost seniorů samozřejmě vede k nutnosti vypovídat se při setkání na ulici. Jenže to, že nevěnují dostatečnou pozornost prostředí, ve kterém se momentálně pohybují, může vést ke vzniku řady nebezpečných situací.

Ať vezmeme jakákoliv hlediska, bude v nich věk seniorů hrát na bezpečnost dopravy vždy zásadní roli. To je však typické pro každý věk a nemusí to být vždy jen vlivy negativní.

# SENIORI V DOPRAVĚ

## 2. SENIOR-CHODEC

### 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 cm<sup>3</sup> nebo vede 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. Chodcům pravidla například stanovují tyto povinnosti:

Chodec musí pro chůzi užít chodník, a tam kde chodník není nebo je neschůdný, může k chůzi využít silnici. Po chodníku se chodí vpravo, stejně jako po přechodu pro chodce. Na-



opak, jde-li chodec po silnici, musí jít výhradně 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 jednou ruka držet kolo za řídítka. Tímto







způsobem je zajištěno přesné vedení kola, které tak nemůže například najetím na nerovnost náhle změnit směr jízdy a zkřížit 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 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 psa nesmí křížit pěší dráhu chodců. Při chůzi se psem na stezce pro chodce a cyklisty je vodítko



v jízdě dráze cyklistů předpokladem vzniku nebezpečné nehody.

### Přecházení vozovky je nebezpečný manévr

Při přecházení silnice se kříží pěší dráha chodce s jízdě dráhou vozi-

dla. Vzhledem k hmotnosti a rychlosti vozidla je však při střetu jednoznačná nevýhoda na straně chodce. Obecně platí, že vozovku je třeba přecházet kolmo a co nejrychleji. Avšak v případě seniorů je rychlost přecházení vozovky tím zásadním





kamenem úrazu. Pro zajímavost si uvedme názorný příklad. Třicetiletý člověk přechází silnici širokou 6,5 m krokem dlouhým zhruba 65 cm. Tyto kroky udělá dva za vteřinu. K přejítí takovéto silnice tedy potřebuje čas pět vteřin. Průměrná délka kroku seniora je 35 cm a za vteřinu udělá asi jeden a půl kroku. Jeho čas pro přejítí uvažované vozovky je téměř 12,5 vteřiny, tedy dvouapůlnásobný. Tato nevýhoda musí být tedy vyvážená promyšlenějším způsobem provedení celého přecházení přes silnici. V první řadě se nenechte zmást tvrzením, že chodec má na přechodu pro chodce absolutní přednost. **ŽÁDNÉ TAKOVÉTO PRAVIDLO NEEXISTUJE!** Řidiči vozidel sice musí umožnit chodci bezpečné přecházení, ale chodec **NESMÍ** vstu-

povat do vozovky „bezprostředně“ před jedoucím vozidlo.

### Co se skrývá za slovíčkem „bezprostředně“?

Jestliže jede v obci automobil rychlostí 50 km/h, potom je jeho brzdná dráha na suchém povrchu dlouhá přibližně 30 metrů. Na mokřem 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.

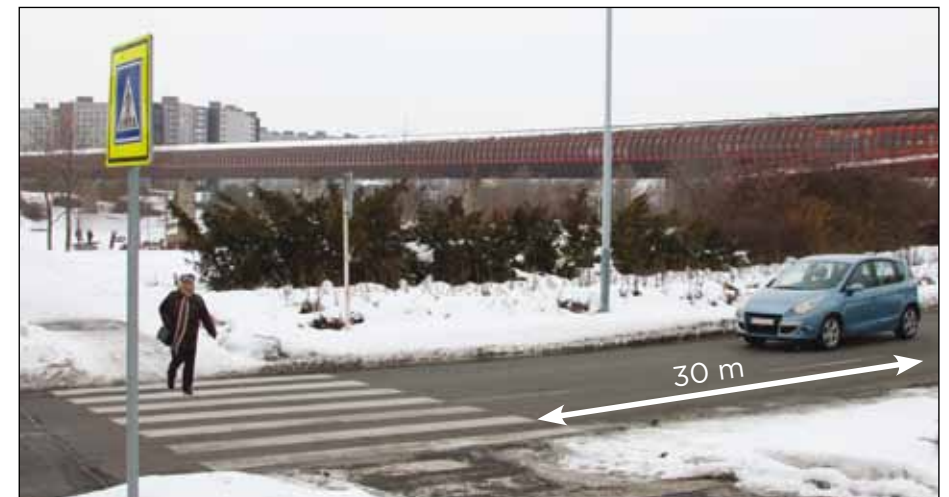
Mimo obec, kde vozidla mohou jezdit rychlostí 90 km/h, je brzdná dráha na suché vozovce 70 metrů. Mokřé, zasněžené a zledovatělé vozovky tuto vzdálenost úměrně prodlužují. Slovíčko „bezprostředně“ pak znamená, že chodec nesmí vstoupit do vozovky ve vzdálenosti kratší, než 70 metrů před takovéto vozidlo. 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 předpokládá-

jí, 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 tedy správně přecházet vozovku na přechodu pro chodce?

Pro bezpečné přecházení vozovky zkuste využít tyto zásady:

- 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 příjezděcímu automobilu);
- s řidičem vozidla, přibližujícím se k přechodu pro chodce, navažte oční

- kontakt. Dívejte se mu 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 chod-



ce a snažte se jej po pravé straně co nejrychleji, nikoliv však zbrkle přejít na druhou stranu vozovky,

- v polovině přechodu pro chodce, než vstoupíte do protisměrného jízdního pruhu, opět zkontrol-

ujte, zda jste příjezděcími řidiči respektováni a můžete přecházení bezpečně dokončit (pokud si nejste jisti zastavením příjezděcího vozidla, vyčkejte, ale nesnažte se vrátit nazpět – to je velmi nebezpečné!);

- na širokých a vícepruhých silnicích volte raději přechod, který má světelnou signalizaci nebo je v prostředku vozovky opatřen ochranným ostrůvkem. Vhodné je taky 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 semafori,







máte situaci mnohem lehčí. I tak se před vstupem do vozovky přesvědčte, že příjezdějící 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 navážte 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?

Jestliže jsme si uvedli povinnost řidičů umožnit chodci na přechodu pro chodce bezpečné přecházení, potom pravidla uvádějí dvě výjimky, kdy naopak chodec nesmí na přechod pro chodce vstoupit.

Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku, příjezdějí-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.



Chodec musí dát přednost tramvaji. V takovémto případě není vhodné vstupovat na přechod pro chodce, zastavit se na něm a nechat tramvaj projet. Příjezdějící 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 zvlášť uvážlivě a počítejte s dostatečnou časovou rezervou pro její bezpečné přejetí.

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 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 přejití 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 vstupením 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 mís-



tem 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.

Na stezce pro chodce a cyklisty nesmíte vstupovat na tu část stezky, která je určena cyklistům. Tato část je dostatečně označena symbolem jízdního kola svislým i vodorovným dopravním značením.

## Jak lze dosáhnout větší bezpečnosti chodců?

V hustém silničním provozu je chodec jen nepatrným bodem, který řidiči rozeznají až z menší vzdálenosti. Obzvláště za situace, kdy platí povinnost mít za jízdy rozsvícená světla, se pozornost řidičů soustřeďu-

je většinou na světla jedoucích vozidel spíše než na tmavé objekty chodců, splývající s prostředím. Chodec je tak velmi snadno přehlédnutelný. To potvrzují i statistiky, z nichž vyplývá, že ke dvěma třetinám usmrcení chodců na našich silnicích dochází za snížené viditelnosti. Řidiči, kteří srazili chodce za snížené viditelnosti, se shodují na tom, že chodce vůbec neviděli.

Před tímto nebezpečím se může chránit především chodec. Jak? Tím, že zvýší svou viditelnost při pohybu na silnici i chodníku vhodným oblečením a reflexními doplňky.

Toto vhodné oblečení je vyrobeno z pestrobarevných (zářících) materiálů, případně doplněno odraznými reflexními pruhy a nášivkami, které používají záchranáři, policisté nebo silničáři. Všimli jste si, že pro seniory je typické převážně tmavé a nevýrazné oblečení?





Ale i běžný oděv lze doplnit celou škálou reflexních doplňků, jako jsou flexibilní pásy, vesty, odrazky nebo nášivky, které dovedou odrazit světlo zpět k řidiči až na vzdálenost 200 metrů. To je vzdálenost, která dostatečně zaručuje, že řidič bude mít čas zareagovat a zabránit střetu s chodcem. Používáte-li k chůzi hůl, opatřete ji reflexními prvky. Pro vedení psa na vodítku si opatřete reflexní obojek i vodítko. Výrazně zvýšíte svou viditelnost.

Výborná volba pro „zviditelnění se“ za snížené viditelnosti je i použití neoslňujícího světla například z výbavy jízdního kola. Červenou svítilnu

lze připevnit na paži a baterkou si lze osvětlovat cestu. Řidiči vozidel mohou na vaši přítomnost na okraji vozovky reagovat mnohem dříve. V případě momentální nouze dokáže vaši viditelnost zvýšit i obyčejná bílá igelitová taška v ruce.



### 3. SENIOR-CYKLISTA

#### Platí pro cyklisty také pravidla silničního provozu?

Cyklista je rovněž účastníkem silničního provozu, a to jako **řidič nemo-torového vozidla**. Přestože nemusí vlastnit na jízdní kolo žádný řidičský průkaz, musí znát v potřebné míře pravidla silničního provozu a při jízdě po silnici nebo po stezce pro cyklisty se jimi řídit. Rovněž pro něj platí základní pravidla pro pohyb v dopravě, a sice ohleduplnost a opatrnost. Jízda pod vlivem alkoholu je stejně nepřípustná jako u řidičů motorových vozidel. Při jízdě na kole nesmí cyklista vést ruční vozík ani psa na vodítku.



#### Jsou nějaké speciální povinnosti přímo pro cyklisty?

Obecně platí, že cyklisté jezdí po silnici vpravo, co nejbližže pravému okraji vozovky, a to pouze v řadě za sebou.

Jestliže neohrozí chodce, mohou k jízdě rovněž použít pravou krajnici. Je-li ovšem na silnici zřízen zvláštní jízdní pruh pro cyklisty nebo je v blízkosti silnice stezka pro cyklisty, pak je cyklista musí použít.

Jestliže jede cyklista po společné stezce pro chodce a cyklisty, pak musí jet pouze v pruhu určeném pro cyklisty a nesmí ohrozit chodce jdoucí po stezce.



## Jaká je povinná výbava kola?

Používáme sice termín „povinná výbava“, ale tato povinnost má zajistit cyklistovi bezpečnou jízdu a viditelnost na silnici.

*Za snížené viditelnosti musí mít cyklista za jízdy rozsvícen dopředu bílý světlomet a dozadu červené světlo. Červené světlo může svítit přerušovaně. Je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může být i vpředu použito místo světlometu bílé přerušované světlo.*



- Povinné vybavení ▲ Vybavení pro jízdu za snížené viditelnosti ★ Doporučené vybavení



V provozu na silnicích jsou cyklisté spolu s chodci nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu. Dobrý technický stav kola a jeho výbavu musí splňovat nejen jízdní kolo pro turistickou jízdu za krásami přírody, ale i kolo používané při cestě v obci na nákup.

- riziko úmrtí je při pádu z kola bez přilby na hlavě 19 x vyšší,
- pád z kola při rychlosti 15 km/h je tvrdý jako skok po hlavě na beton z jednoho metru,
- téměř v polovině případů je při pádu z kola poraněna právě hlava.

## Co lze udělat pro zlepšení vlastní bezpečnosti na jízdním kole?

### Cyklistické přilby

Pravidla silničního provozu sice po osobách starších než 18 let nevyžadují používat při jízdě na kole ochrannou cyklistickou přilbu, ale zvažte sami, zda má své opodstatnění:







Cyklistická přilba účinně chrání vaši hlavu.

**Náš závěr: Cyklistická přilba je nejdůležitějším ochranným doplňkem cyklisty!**

A jaký je váš závěr?



### Viditelnost

Mají-li vás řidiči ostatních vozidel vnímat a respektovat, musí vás nejdříve vidět. Při jízdě na kole to platí obzvláště za snížené viditelnosti. Tou je šero, tma, déšť nebo mlha.

Pro zlepšení své viditelnosti použijte ve dne pestrobarevné oblečení, doplněné o různé kontrastní, barevně zářivé, pruhy. Nestydte se obléci reflexní vestu.

Za snížené viditelnosti zajistí vaši viditelnost předepsané osvětlení jízdního kola. To lze ještě doplnit reflexními doplňky odrážejícími světlo podobně jako odrazová skla. Různé reflexní pruhy na oděvu, cyklistické přilbě, obuvi nebo na jízdním kole odrážejí světlo ve tmě až na vzdálenost 200 metrů. V porovnání s bílým oblečením je to o 150 metrů dál.

### Cyklistický oděv a obuv

Vhodný cyklistický oděv a obuv vám má umožnit kromě již zmiňované viditelnosti pohodlný pohyb na kole, ochranu proti povětrnostním vlivům, ale i proti pocení a samozřejmě jistou ochranu proti odřeninám kůže při případném pádu. Je pochopitelné, že takovou výstroj si nepořídíte, jedete-li pouze přes náves do obchodu pro mléko.

**Vyvarujme se nešvarů a chraňme své zdraví.**



### Nákupní tašky zavěšené na řídítkách

Kdo z vás si někdy zavěsil těžké nákupní tašky na řídítka a pokusil se za jízdy udělat rychlejší manévr, dobře ví, před čím chceme varovat. Rozhoupaná nákupní taška dovedla na chvíli nekompromisně převzít řízení kola a jen tak tak nedošlo ke ztrátě rovnováhy.

Pro tyto účely lze opatřit jízdní kolo nosiči s koši, ve kterých lze bezpečně převážet mnohdy i větší nákup, než jaký si zavěsíte na řídítka. S nákupem na řídítkách kolo pouze vedte.



## Převážení objemných předmětů

Pro venkov bývá poměrně běžné převážení větších předmětů na kole. Jde například o kosu, hrábě, dříví z lesa, balík sena, různý stavební materiál, úrodu z pole nebo domácí zvířata. Je-



nomže tento letitý zvyk z kdysi lidu prázdných silnic se v současnosti dostává do přímého konfliktu s prudce houstnoucí dopravou i mimo města. Pravidla zakazují převážet předměty, které by znesnadňovaly řízení jízdního kola nebo ohrožovaly jiné účast-

níky silničního provozu. Zkuste se přizpůsobit době třeba tím, že si necháte ke kolu řádně připojit přívesný vozík, na kterém budete velké předměty převážet. Přívesný vozík nesmí být širší než 80 cm a na zádi musí mít dvě kulaté červené odrazky. Za snížené viditelnosti je vhodné na jeho levou stranu připevnit červené neoslňující světlo.

## Po přechodu pro chodce pouze jako chodec

Jedete na kole a chcete využít přechodu pro chodce, abyste se dostali na protější stranu ulice? Potom po přechodu pro chodce musíte vždy jízdní kolo vést vedle sebe. Pokud možno po své pravé straně blíž k okraji přechodu, abyste neohrozili ostatní chodce. Je to ohleduplné.



## Pozor na konec obytné zóny nebo cyklostezky

Na konci silnice ústící z označené obytné zóny na jinou silnici, se vždy přesvědčte, zda po silnici, na kterou vjíždíte, nejede jiné vozidlo. Musíte mu totiž dát přednost v jízdě.

Povinnost dát přednost v jízdě platí i v případě, že cyklostezka, po které jedete, končí a vy vjíždíte na silnici.

## Přejezd pro cyklisty je obdoba přechodu pro chodce

Stezky pro cyklisty a silnice se mohou křížit. Takové místo, kde stezka pro cyklisty protíná silnici, se nazývá „přejezd pro cyklisty“. Obdob-



ně jako přechod pro chodce, slouží přejezd pro cyklisty k přejetí cyklistů na druhou stranu silnice. Na silnici je takovéto místo vyznačeno vodorovnou dopravní značkou. Ta má podobu čtverců nastříkaných bílou barvou na silnici, vyznačují na ní jízdní pruh pro jízdu cyklistů. Na přejezdu pro cyklisty se stejně jako na cyklostezce jezdí vpravo.

Kdo má ale přednost? Ti, co jedou po silnici, nebo cyklista na cyklostezce? Pamatujte si, že na přejezdu pro cyklisty nemáte žádná zvýhodnění a musíte dát vždy přednost v jízdě všem,





co jedou po silnici. Je-li takový přejezd vybaven semaforem, potom se řídíte svítící barvou na semaforu.

### Výběr vhodné trasy

Pěstujete cykloturistiku nebo jezdíte na kole v obci pro nákup? Ať už je váš důvod, proč usedáte na kolo jakýkoliv, zvýšíte svou bezpečnost vhodnou volbou trasy, po které se budete pohybovat. Rušná silnice

se silným provozem a množstvím kamionů vás požitkem z jízdy rozhodně neuchvátí. Navíc na ní tvoříte určitou překážku pro jedoucí motorová vozidla a kolem vás vzniká větší pravděpodobnost kolize, ze které nemůžete vyjít vítězně. Kromě toho, tlaková vlna od předjíždějícího kamionu dovede rozkolísat i ne jeden osobní automobil.

### Nepodceňujte jízdu na jízdním kole

Z příčin řady dopravních nehod vyplývá, že cyklisté mnohdy podceňují jízdu na jízdním kole. Kolo není o nic méněcennější dopravní prostředek než třeba automobil. Naopak, jízda na kole vyžaduje obzvláště v seniorském věku mnohem více fyzických sil. Nepodceňujte tak možnost náhlé



únavy, fyzické indispozice nebo nenačalého projevu nějaké nemoci a zajištěte si schopnost přivolat pomoc tím, že s sebou budete vozit mobilní telefon. Dodržujte rovněž pitný režim. Jestliže jste nuceni z podobných důvodů nebo pro poruchu kola přerušit jízdu, vždy co nejrychleji opusťte vozovku!

**Nepodceňujte ani tisíckrát projetou a dokonale známou trasu. Vždy na ní může vzniknout nečekaná dopravní situace a dodržování uvedených zásad bezpečné jízdy vám může zachránit život.**

## DESATERO BEZPEČNÉ JÍZDY NA KOLE

1. dodržujte pravidla silničního provozu.
2. buďte ohleduplní a opatrní.
3. mějte jízdní kolo v řádném technickém stavu.
4. buďte viditelní.
5. buďte v dobré fyzické kondici a nepřeceňujte své zdraví.
6. používejte ochrannou cyklistickou přilbu.
7. používejte vhodný oděv a obuv.
8. volte vhodnou trasu a dobu.
9. nákup nebo zavazadla převázejte na nosičích.
10. nepodceňujte jízdu na kole.



## 4. SENIOR-ŘIDIČ MOTOROVÉHO VOZIDLA, SPOLUJEZDEC

### V čem se liší senioři jako řidiči?

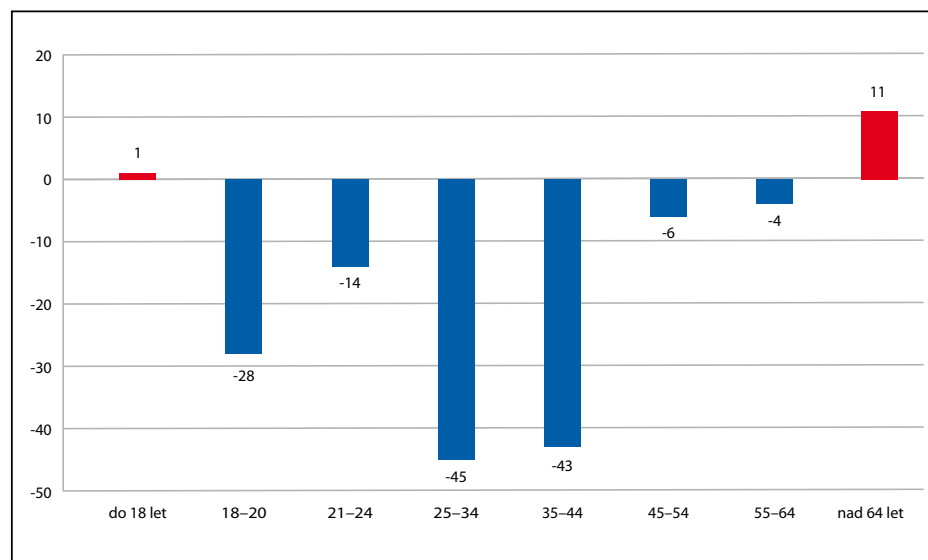
Vliv věku a jeho negativních důsledků na kondici seniorů v dopravě byl popsán v úvodu této publikace. Podívejme se ale na to, jak se tyto důsledky promítají do řízení vozidla. Nejvíce řidičů-viníků dopravních nehod je ve věku do 25 let, dále jejich počet klesá na minimum a po šedesátém roku věku opět stoupá. Podíl

seniorů na počtu řidičů usmrcených při dopravních nehodách představuje 8–10 % z celkového počtu. To je vzhledem k přibližně stejnému počtu řidičů jako v kategorii „začátečnicků“, 18–20 let, poměrně vysoké číslo. Nasvědčuje to tomu, že seniorské neduhy mohou mít na dopravní nehodovost stejný negativní vliv jako začátečnická nezkušenost.

Senioři-řidiči zaviní více havárií na křižovatkách, při změně směru jízdy a při vjezdu na silnici, kde mají dát přednost. To jsou typické nehody, kde selhalo rychlé prostorové vnímání a rychlá reakce.

### Rozdíl počtu usmrcených osob (2008/2009)

V roce 2009 došlo k nárůstu usmrcených osob ve věku nad 64 let.



Senioři za volantem mnohem důsledněji dodržují dopravní předpisy. Jezdí však často nižší rychlostí, než je dovolená, a blíží ke středu vozovky, což má za následek vznik kolon a kolizních situací při jejich předjíždění. Jen minimálně jezdí v noci a vyhýbají se dopravním špičkám.

Problémem je konzervatismus seniorů. Menší ochota přijímat a akceptovat změny má za následek neznalost nových opatření v dopravních

předpisech, navyklý způsob jízdy a strach z moderních vozidel vybavených počítačovou technikou. To se projevuje někdy až zmateným nebo konfliktním jednáním řidiče seniora.

### Jak snížit rizika z pokročilého věku?

Věk s sebou prostě zhoršení kondice k řízení vozidel přináší. Zdravotní potíže nepřicházejí skokově, ale plíživě. Jsou postřehnutelné, až když





se skutečně stávají překážkou. Mají za následek rychlejší nástup únavy a nervozity. Důležité je tuto skutečnost znát, mít o svém zdravotním stavu přehled a přizpůsobit mu svůj vztah k řízení. Například vhodnou volbou času jízdy, denní dobou, délkou plánované trasy, častějšími přestávkami.

### Pravidelné lékařské prohlídky

Zdrojem znalostí o zdravotním stavu je lékařská prohlídka. Naše předpisy stanovují, že pravidelným lékařským prohlídkám se musí podrobit řidič nejdříve šest měsíců před dovršením 60, 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení tohoto věku. Po dovršení 68 let pak už musí řidič chodit na

pravidelnou lékařskou prohlídku každé dva roky.

Lékař vám může na základě vašeho aktuálního zdravotního stavu určit termín další lékařské prohlídky, který může být i kratší než předepsaný. Po lékařské prohlídce obdržíte od lékaře doklad o své zdravotní způsobilosti, který musíte vozit s sebou. Policisté ho po vás při silniční kontrole budou požadovat.

### Nemoci a léky

Od lékaře víte, jaký je váš dlouhodobý zdravotní stav. Pro řízení je ale důležitý i momentální zdravotní stav a fyzická kondice. Obvyklé nemoci stáří s sebou nesou nutnost pravidelného užívání různých léků. Řada léků však otupuje pozor-



nost nebo prodlužuje reakci řidiče. Při jejich užívání nesmíte řídit vozidlo. Tyto léky bývají na krabičce označeny výstražným trojúhelníkem a varování před řízením vozidla pod jejich vlivem je uvedeno i v příbalovém letáku. Na nevhodnost užívání některých léků a řízení vozidla by vás měli upozornit i při výdeji léků v lékárnách. Každopádně konzultujte tyto vlastnosti s předepisujícím lékařem, který může zvolit třeba i ne-

ovlivňující léky. Nejrozšířenějšími prostředky, které snižují pozornost při řízení, jsou například léky a spreje proti alergickým reakcím organismu a na tláčení bolestí.

Mnohdy však může být důvodem pro neusednutí za volant i banální nachlazení nebo chřipka. Rozhodnutí o schopnosti řídit vozidlo a odpovědnost zůstává jen na vás. Takové obyčejné kýchnutí vás vyřadí téměř na tři vteřiny z řízení vozidla a ještě potom musíte chvíli koncentrovat rozmazaný zrak. Při rychlosti 60 km/h se stává z vozidla na 50 metrů „neřízená střela“.

### Zrakové vnímání se mění

Nejčastější a nejdříve postřehnutelná změna organismu vlivem věku je kvalita zraku. Vyšetření očí už jen





upřesní, do jaké míry je zrak oslaben. Pokud vám tedy lékař doporučí používat při řízení vozidla dioptrické brýle, uposlechněte ho. Zrak je nejdůležitějším orgánem při získávání informací při pohybu v dopravě. Stárnoucí zrak bývá mnohem náchylnější na oslnění. K tomu dochází obvykle v noci od reflektorů protijedoucího vozidla, od některých druhů pouličních lamp, při jízdě proti slunci nebo od jeho odlesků. Zatímco proti slunečnímu oslnění se lze bránit vhodnými slunečními brýlemi, proti oslnění reflektory v noci žádný prostředek není. Tady lze doporučit pouze jedno: auto v noci nerídit. Každopádně, jste-li na brýlích

závislí, mějte v automobilu vždy ještě jedny náhradní, včetně slunečních.

Vlivem věku se zmenšuje úhel periferního vidění, které je důležité pro vnímání pohybu. Může tak snadno dojít k přehlédnutí předjíždějícího řidiče nebo chodce vstupujícího do vozovky. Jak se zmenšuje úhel vnímání periferním viděním, je znázorněno na obrázku.

### Jak na auto?

Nová vozidla jsou vybavena moderními systémy, které mají ulehčit řídicí práci, pomáhají mu získat co nejvíce informací k rozhodování a eliminují jeho řídicí chyby. To vše předsta-



vuje určité nároky na technické znalosti a nutnost naučit se je ovládat a používat. Zjednodušeně řečeno, neustále se něčemu novému učít.

### Ovládací prvky

V moderním automobilu naleznete mnoho nových funkcí. Než s takovým vozidlem vyjedete, věnujte skutečně dostatek času přečtení příručky s návody, jak jednotlivé funkce ovládat. Současně si jednotlivé funkce vyzkoušejte, dokud je vozidlo v klidu a omyl v ovládní nebude příčinou žádné kolize.

Velkou pozornost věnujte seřízení sedadel, opěrek hlavy, volantu

a zpětných zrcátek. Starší lidé se dříve unaví a při jízdě v autě může únavu uspišit špatné držení těla na nešřízené sedačce nebo třeba zbytečně vysoko nastavený volant. U dřívějších vozidel šlo obvykle seřídit sedadlo jen podélně a volant vůbec. Dnešní vozidla umožňují seřídit u sedadla navíc výšku a náklon, u volantu sklon a vzdálenost od řidiče. Sedadlo lze dokonce doplnit o anatomickou podložku. Tělo tak může být dobře podepíráno a to přispívá k menší únavě za jízdy. Jízda se tak stává bezpečnější.

Se seřízením těchto prvků dbejte i na vlastní pohodlí. Nevhodná obuv,





klobouk na hlavě a tlustý kabát nevytvářejí pro bezpečné řízení vhodné prostředí.

Nezapomínejte na řádné seřízení bezpečnostních pásů. Rozhodně nepoužívejte žádné neschválené doplňky, které zabraňují po zapnutí přilehnutí pásu na tělo. Takto „zajištěný“ bezpečnostní pás vás může v případě havárie těžce poškodit. Při aktivaci airbagu dokonce může zapříčinit usmrcení člověka už při nízkých rychlostech.

Zadní sedadla jsou rovněž vybavována bezpečnostními pásy a jejich používání je povinné. Nepřipoutaná osoba na zadním sedadle může při havárii usmrtit osobu na předním sedadle.



Pro přepravu dítěte, jehož hmotnost nepřevyšuje 36 kg a výška nepřevyšuje 150 cm, musíte použít dětskou sedačku schváleného typu a dítě v ní upevnit podle návodu výrobce této sedačky.

Na tuto povinnost nezapomeňte, i když náhodně vezete vaše vnouče jednou za čas třeba do školy. Velká řada nehod s těžkými poraněními dětí se stává právě při takovýchto „náhodných“ a krátkých přepravách.

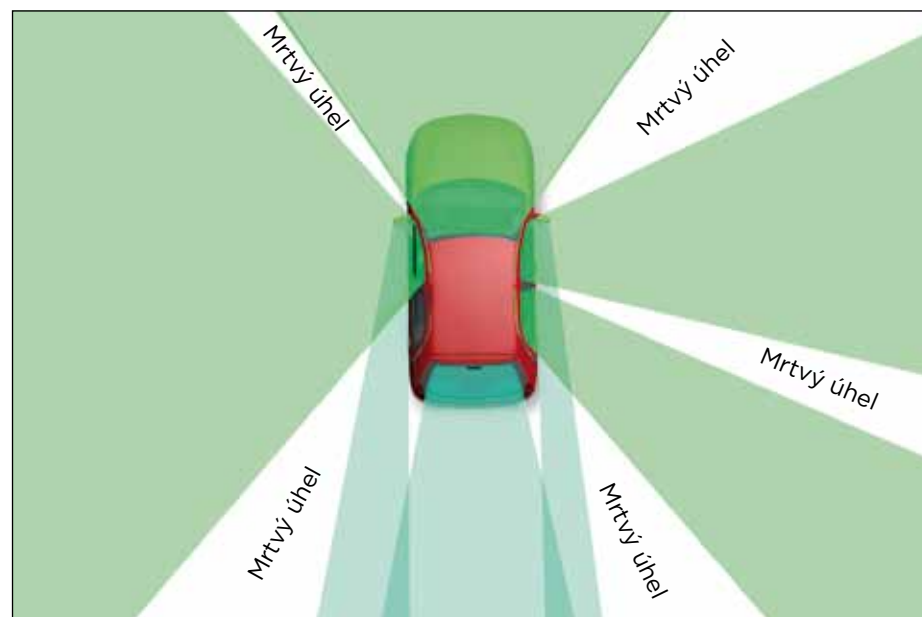


Převážíte-li svého domácího mazlíčka, psa nebo kočku, berte v úvahu, že i zvíře musíte chránit před zraněním v případě havárie. Při ní však může dojít nejen k jeho zranění, ale nárazem vržené tělo zvířete může dokonce usmrtit i vás.

Zvolte tedy podle jeho velikosti odpovídající způsob přepravy, nejlé-

pe ve speciálních zvířecích boxech, upevněných buď na zadních sedadlech, nebo v zavazadlovém prostoru. Specializované prodejny nabízejí k připoutání na zadní sedadla automobilu i řadu speciálních bezpečnostních pásů pro zvířata.

Zrcátka moderních vozidel dovedou zachytit prostor za vozidlem v mnohem širším spektru, než jste byli kdysi zvyklí. Couvací asistent vás dokáže velmi přesně navést při zacouvání do řady stojících aut. Přesto věnujte seřízení zrcátek a prostoru, který vám zprostředkovávají, dostatečnou pozornost. Vždy bude existovat mrtvý úhel, ve kterém se může schovat předjíždějící vozidlo nebo cho-



dec při couvání. Špatný zrak a zmenšený úhel periferního vidění mohou problém neseřazených zrcátek ještě zhoršit.

### Palubní počítač je váš kamarád

Z palubního počítače nemusíte mít žádné obavy. Konstrukteři vozidel vám chtějí usnadnit ovládání vozidla a přinést vám co nejvíce informa-



ci. Můžete se tak dovědět, že všechny systémy vozidla jsou funkční, kolik kilometrů ještě ujedete na zbývajícím palivu v nádrži, jaká je venkovní nebo vnitřní teplota, jakou máte okamžitou nebo průměrnou spotřebu paliva, že byste měli navštívit servis pro kontrolu vašeho vozidla a podobně. Jen se v klidu podle návodu se všemi těmito vymoženostmi moderní techniky seznamte a uvidíte, jak jsou praktické.

Při jízdě sledujte údaje přístrojové desky jen ve chvíli, kdy máte od vozidla před sebou dostatečnou vzdálenost. Oko staršího člověka potřebuje více času na přeostržení mezi různými vzdálenostmi a tento čas pak může chybět třeba při náhlém brzdění.

### Bezpečný způsob jízdy znamená přizpůsobit jízdu svým schopnostem

Je-li řeč o bezpečné jízdě, pak musí být jako její první podmínka vyřčena znalost pravidel silničního provozu. V průběhu vašeho života, od doby, kdy jste získali své řidičské oprávnění, platily alespoň čtyři podoby dopravních předpisů. V nich se řešení různých dopravních situací a povinnosti řidičů měnily. Průběžně tedy jejich znalost obnovujte. Aktualizovaná vydání zakoupíte v knihkupectvích, jsou k zapůjčení v knihovnách, autoškoly pořádají zdokonalovací kurzy. Rovněž si ověřte, zda je váš řidičský průkaz platný, nebo měl být vyměněn za nový.

Druhou podmínkou bezpečné jízdy je **bezvadný stav vašeho automobilu.**



Nebyla by platná sebelepší znalost předpisů, kdyby vašemu automobilu nesvítla všechna světla, řízení šlo ztuha a brzdy by měly jen minimální účinek. Omluvou nemůže být ani sebelépe míněný postesk nad tím, kolik to všechno stojí. Život má větší hodnotu.

Stav automobilu přímo ovlivňuje vaši řidičskou kondici. Například slabý světelný tok reflektorů starších vozidel má za následek ne-

úměrné zatěžování vašeho zraku a dřívější nástup únavy.

Starší vozidla nemají posilovač řízení, který podstatně snižuje námahu při ovládání volantu. Především při jízdě ve městě nebo při parkování je vyžadováno mnohem více energie, které se v seniorském věku nemusí dostávat. Zdlouhavé parkování a překážení na frekventované ulici pak vyvolává u ostatních řidičů emoce a nervozitu.





ta se přenáší i na parkujícího řidiče-seniora. Dochází k hromadění chyb a situace může skončit nepříjemnou kolizí.

Největší význam pro bezpečnou jízdu s automobilem mají bezesporu

brzdy. Jenže brzdové soustavy starších vozidel se nemohou s těmi moderními, opatřenými různými brzdovými asistenty, vůbec srovnávat. A to především v krizových situacích a na kluzkém povrchu. To,

co tedy hravě ubrdí vozidlo jedoucí před vámi, vám nemusí stačit ani na významnější zpomalení. Jezdíte-li starším vozidlem, uvědomte si tuto nevýhodu a přizpůsobte se důsledným dodržováním bezpečné vzdálenosti. Ta by na suché vozovce měla odpovídat dráze, kterou ujedete za dvě vteřiny. Nebojte se, nemusíte nijak složitě vypočítávat metry z aktuální rychlosti vašeho vozidla. Jestliže vozidlo před vámi mine například dopravní značku, vy na úrovni této značky dojedete nejdříve za dvě vteřiny po něm. Na mokré nebo zasněžené vozovce se ze dvou vteřin stanou čtyři nebo i deset vteřin. Vyzkoušejte si to, je to jednoduché a stačí při tom jen počítat „jedenadvacet, jedenadvacet“.

Vyberte si k jízdě takovou **trasu**, kterou dobře zvládáte, a vhodnou **dobu** jízdy, abyste se vyhnuli dopravní špičce. Vaše jízda je z pochopitelných důvodů pomalejší. Nestávejte se příčinou napětí a nervozity pro uspěchané řidiče. Emoce nejsou dobrými řidiči. Pro vás je volba doby mnohem přijatelnější.

### Jeden častý nešvar za všechny

Všimli jste si někdy, jak nebezpečné může být nastupování a vystupování z vozidla? Obzvláště na frekventované ulici. Vozidlo zastaví u chodníku, otevřou se dveře směrem do silnice a z nich se neuvěřitelně dlouhou dobu „souká“ starší člověk. To, že tento úkon bude seniorům trvat mnohem déle než mladému člověku, je pochopitelné. Není ale pochopitelné, proč nešlo k vystupování z vozidla použít dveře u chodníku. Víte, jakému nebezpečí vystavujete sebe a třeba motocyklisty?

### Apel na závěr

Jste protřelí životem, máte zkušenosti, byť s neuhy, které s sebou věk přináší. Buďte svému okolí vzorem ohleduplnosti. Tato vlastnost jako by byla vymýcena z našeho života, a tím i z našich silnic. Seniori požívají ve společnosti jisté úcty a uznání. Očekává se od nich tedy určitá učitelská příkladnost. Zkuste svým jednáním v silničním provozu a v situacích, na které se obtížně hledají odpovědi v předpisech, být tak nějak nad věcí. Příkladní, galantní, ohleduplní, prostě seniori.

## 5. SENIOR V HROMADNÉ DOPRAVĚ OSOB

Prostředky hromadné dopravy osob jsou nejčastějším používaným způsobem dopravy seniorů. Vzhledem k opakovaným a typickým nešvarům, které jsou příčinou řady zranění v tomto druhu dopravy, jsme je soustředili do následujícího přehledu:

### Metro

Vyznačená bílá čára na nástupišti má svůj význam. Stačí malé zavrávorání, způsobené tlakem vzduchu od přijíždějící soupravy nebo strčením v davu čekajících pasažérů a nedostatečný odstup může znamenat třeba i pád do kolejiště.



### Zastávka tramvaje

Na zastávce tramvaje obvykle žádná oddělovací čára není vyznačena. Šířku tramvaje určuje buď obrubník chodníku, nebo nástupního ostrůvku.



ku. Od něj by vaše bezpečná vzdálenost měla být alespoň půl metru. Zvláště opatrní buďte při přecházení vozovky mezi chodníkem a nástupním ostrůvkem! Přehlédnutí projíždějícího vozidla je jednou z nejčastějších nehod chodců-seniorů při používání městské hromadné dopravy.

### Zastávka autobusu

Pro zastávku autobusu při okraji chodníku lze použít doporučenou půlmetrovou vzdálenost od okraje obrubníku. Je-li však zastávka tvořena tzv. zastávkovým zálivem, musí autobus ze silnice do tohoto zastávkového zálivu odbočit a jeho přední převis může přesáhnout až nad



chodník. V takovémto případě je nutné stát alespoň jeden metr od okraje obrubníku, abyste nebyli autobusem zachyceni.





Větší nebezpečí však číhá na zastávkách autobusů, které jsou přímo na krajnicích. Tam si čekající sami musí zvolit vhodné místo tak, aby nezasažovali do jízdního pruhu projíždějících vozidel. Tlaková vlna od kamionu má rozhodně sílu k povalení drobnější postavy.

### Nástup a výstup

Po příjezdu vozidla do zastávky a otevření dveří je vždy nutné nechat nejdříve cestující vystoupit. Zúžením vystupovacího prostoru a tlačáním se do otevřených dveří se nástup a výstup prodlužuje, dochází ke strkanici, která může skončit dokonce pádem pod vozidlo.

Řidič pozoruje nástup a výstup cestujících ve zpětných zrcátkách nebo na monitoru. U tramvají a autobusů, které nemají sníženou podlahu, dochází k přehlédnutí drobné postavy na schůdcích nástupního otvoru. Při dlouhotrvajícím nástupu, ale i výstupu, se řidič může domnívat, že v prostoru dveří již nikdo není, zapne zvukový signál a dveře uzavře. U osoby v tomto prostoru tak může dojít ke ztrátě rovnováhy nebo přiskřípnutí do dveří. Jsou známy případy, kdy dveře sevřely ruku vystupující osoby a tramvaj vlekla cestujícího několik desítek metrů. Jste-li snadno přehlédnutelní, volte pro nástup a výstup dveře co nejbližší k řidiči vozi-



dla nebo se nebojte požádat o pomoc a urychlení nastupování jinou osobu.

### Jízda prostředkem hromadné dopravy

Při jízdě v prostředku hromadné dopravy osob se vždy snažte co nejvíce zajistit si stabilitu. Vzhledem ke svému věku máte mnohem větší šanci při jízdě sedět. Nebojte se o místo požádat výrazně mladšího cestu-

jícího. Málodko by vás nepustil sednout. Využívejte především místa určená k sezení starších a invalidních osob.

Před vystupováním požádejte stojícího cestujícího, zda by za vás mohl dát k tomu určeným tlačítkem znamení řidiči. V řadě měst toto znamená dané např. dvakrát za sebou označuje řidiči právě vystupování starší osoby, invalidy nebo osoby s kočárkem.



Pro snadnější přehled řidiče o vašem vystupování, používejte dveře v jeho blízkosti, a při přepravě využijte tedy sedadla poblíž těchto dveří.

Jste-li přece jen nuceni za jízdy stát, zajistěte si stabilitu celého těla následovně: vyhledejte pevnou tyč k držení nebo pevné madlo u oken, postavte se k nim bokem ke směru jízdy a trochu rozkročte nohy, nakonec uchopte tyč nebo madlo oběma rukama.

### Přecházení silnice v místě zastávky

Zkuste po vystoupení z tramvaje nebo autobusu nespěchat a nechat je ze zastávky odjet. Otevře se vám prostor v okolí zastávky a poskytnete tak dostatečný přehled o dopravní situaci v jejím okolí. Pak si najděte vhodné místo, kde přejdete silnici. Dnes jsou již běžně v blízkosti frekventovaných zastávek vyznačeny přechody pro chodce. Nezapomeňte, že i na přechodu pro chodce má tramvaj přednost!





# OBSAH

## BEZPEČNOST SENIORŮ V DOPRAVĚ

### 1. Proč se zabýváme vztahem mezi seniory a dopravou?

Kdo je vlastně považován za seniora? . . . . .	4
Proč je vlastně tak důležité nevyklouzat z diskuze o bezpečné dopravní skupinu seniorů? . . . . .	5
Jsou ještě nějaké vlivy kromě věku, které ovlivňují bezpečnost seniorů v dopravě? . . . . .	8

## SENIORI V DOPRAVĚ

### 2. Senior-chodec

Kdy se stáváme chodcem? . . . . .	10
Je chodec účastníkem silničního provozu? . . . . .	10
Platí pro chodce při chůzi nějaká pravidla? . . . . .	11
Přecházení vozovky je nebezpečný manévr . . . . .	13
Co se skrývá za slovíčkem „bezprostředně“? . . . . .	14
Jak tedy správně přecházet vozovku na přechodu pro chodce? . . . . .	15
V jakých případech nesmíte vstoupit na přechod pro chodce? . . . . .	19
Co když na vozovce přechod pro chodce není? . . . . .	20
Jak lze dosáhnout větší bezpečnosti chodců? . . . . .	21

### 3. Senior-cyklista

Platí pro cyklisty také pravidla silničního provozu? . . . . .	23
Jsou nějaké speciální povinnosti přímo pro cyklisty? . . . . .	23
Jaká je povinná výbava kola? . . . . .	24
Co lze udělat pro zlepšení vlastní bezpečnosti na jízdním kole? . . . . .	25
Cyklistické přílby . . . . .	25
Viditelnost. . . . .	26

Cyklistický oděv a obuv. . . . .	27
Nákupní tašky zavěšené na řídítkách. . . . .	27
Převážení objemných předmětů . . . . .	28
Po přechodu pro chodce pouze jako chodec . . . . .	28
Pozor na konec obytné zóny nebo cyklostezky . . . . .	29
Přejezd pro cyklisty je obdoba přechodu pro chodce. . . . .	29
Výběr vhodné trasy . . . . .	30
Nepodceňujte jízdu na jízdním kole. . . . .	30

### 4. Senior-řidič motorového vozidla, spolujezdec

V čem se liší senioři jako řidiči? . . . . .	32
Jak snížit rizika . . . . .	33
Pravidelné lékařské prohlídky pokročilého věku? . . . . .	34
Nemoci a léky . . . . .	34
Zrakové vnímání se mění. . . . .	35
Jak na auto? . . . . .	36
Ovládací prvky. . . . .	37
Palubní počítač je váš kamarád . . . . .	40
Bezpečný způsob jízdy znamená přizpůsobit jízdu svým schopnostem . . . . .	40
Jeden častý nešvar za všechny . . . . .	43
Apel na závěr . . . . .	43

### 5. Senior v hromadné dopravě osob

Metro . . . . .	44
Zastávka tramvaje. . . . .	44
Zastávka autobusu . . . . .	45
Nástup a výstup. . . . .	46
Jízda prostředkem hromadné dopravy . . . . .	48
Přecházení silnice v místě zastávky. . . . .	49

## KOMU JE PUBLIKACE URČENA?

Publikace je určena seniorům a výchovně vzdělávacím subjektům působícím na tuto věkovou skupinu. Komunikuje populární formou základní okruhy problémů seniorů v dopravním prostředí, včetně témat – starší chodec, starší řidič, rizika dopravních nehod v závislosti na věku řidiče, starší cestující v prostředí osobní hromadné dopravy, konstrukce vozidel a starší řidič.





MINISTERSTVO DOPRAVY



[www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)