

Minimalizace rizika dopravního úrazu u dětí a dospívajících – možnosti prevence

Zuzana Zvadová



Dopravní úrazy - nejčastější příčina úmrtí dětí a dospívajících

- Na následky dopravních úrazů umírá celosvětově 1,2 miliónů osob. Dalších 50 miliónů je při dopravní nehodě zraněno.
- V zemích EU dopravní úrazy zapříčiňují celou třetinu úmrtí dětí a dospívajících, takže zůstávají nejčastější příčinou úmrtí.
- Přitom 40 % všech obětí dopravních nehod představují osoby do 25 let.
- Odborníci odhadují, že úrazy v brzké době zaujmou páté místo v příčinách smrti či invalidity. Období 2011-2020 bylo vyhlášeno Dekádou bezpečnosti silničního provozu.
- Dopravní nehody jsou nejčastější příčinou dětské úrazové úmrtnosti. Více než 2 000 dětí utrpí v souvislosti s nehodou zranění, cca 200 dětí a dospívajících vážné zranění s trvalými či dlouhodobými následky.

Dopravní úrazy jako preventabilní riziko

- Dopravní úrazy jsou rizikem preventabilním – vznikají na základě vnějších příčin, které lze odstranit, a tak i naprosté většině úrazů předejít.
- Přestože se v posledních letech počet smrtelných dopravních nehod u dětské populace i dospělých významně snižuje, zůstávají stále na prvním místě v příčinách úrazové mortality.
- Přibližně polovina úrazů u dětí do 15 let vzniká v souvislosti s pohybem v dopravním prostředí.
- Procento dopravních úrazů je nejvyšší u dvou věkových kategorií – jednak u dětí na počátku školní docházky a dále u dospívajících, kterým hrozí rovněž vysoké riziko smrtelného dopravního úrazu.

Děti jako nejzranitelnější účastníci silničního provozu

- Děti – zejména předškolního věku - nemají vzhledem k malé výšce dostatečný rozhled a také nejsou dobře vidět za překážkou.
- Vzhledem k nezralosti CNS nejsou děti schopny odhadnout relativitu rychlosti, ani moment střetu dvou vozidel. Ve srovnáním s dospělým lze u dítěte prokázat zhoršenou lokalizaci zvuků v prostoru – vnímání zvuku je o 10 db nižší.
- Integrace zrakového vnímání se teprve vyvíjí. U malých dětí je zorné pole přibližně o 30 % užší.
- Reakční čas je u dítěte prodloužený, takže pětileté dítě potřebuje zhruba dvojnásobek času dospělého.

Bezpečné okolí škol

- Nejvyšší povolená rychlost na komunikaci před školou odpovídající bezpečnosti dětí.
- Včasné a zřetelné upozornění řidiče dopravním značením na přítomnost školy.
- Zabezpečení přechodů pro chodce v blízkosti školy (zajištění dozoru - městskou policií - alespoň v exponovaných hodinách příchodu a odchodu dětí do školy).
- Dostatečný prostor děti před vchodem do školy (shromaždiště)
- Odstranění vzrostlé zeleně, bránící dětem nebo řidičům ve výhledu.
- Vybavení škol odbornými materiály k prevenci dopravních úrazů.

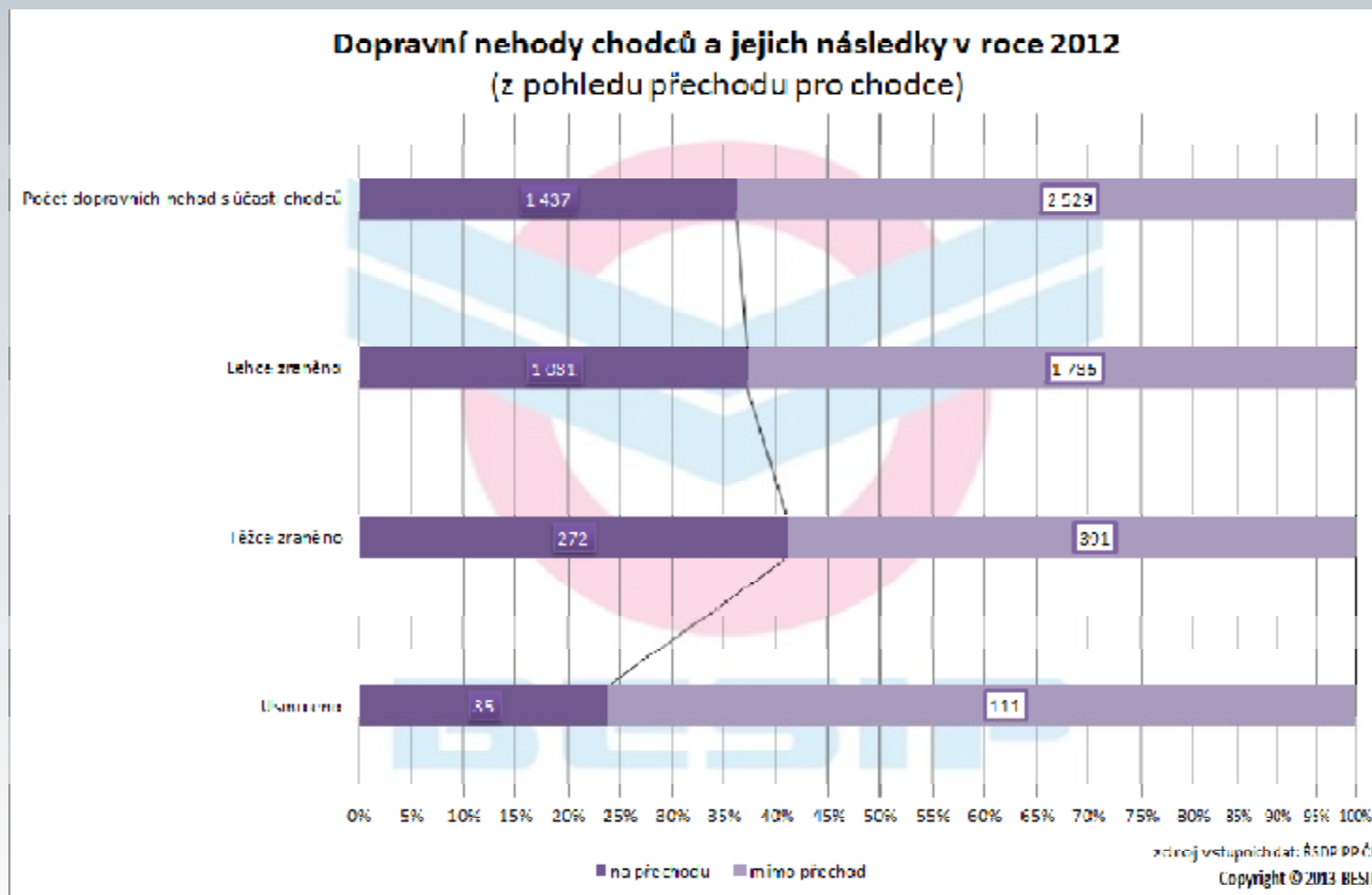
Způsoby účinné prevence u dětí školního věku

- K neúčinnějším patří legislativní opatření týkající se silniční dopravy. Od 1.7.2006 platí novela zákona vyžadující povinné používání bezpečnostních pásů v autech, přileb pro cyklisty mladší 18 let a autosedaček pro děti mladší 12 let a lehčí 36 kg, a to na všech typech komunikací.
- Omezení rychlosti ve vymezených lokalitách. Snížení max. povolené rychlosti na 30 km/hod v blízkosti škol, hřišť, sportovišť a v obytných zónách.
- Optimalizace dopravního prostředí - zpomalovací pásy, světelné křižovatky v blízkosti škol, ostrůvky na přechodech pro chodce, cyklistické stezky.
- Dopravní výchova směřující ke zlepšení znalostí a způsobů chování v rizikových dopravních situacích a k osvojení modelů bezpečného dopravního chování!

Efektivita dopravní výchovy

- O efektivitě dopravní výchovy rozhoduje především vhodné načasování a vhodná forma edukace odpovídající věku dítěte a jeho mentální úrovni.
- Osvojení vzorců bezpečného chování – vhodné načasování
- Naučit dítě rizika znát a uvědomovat se je
- Naučit rizikové situace včas předvídat a optimálně řešit.
- Cestu do školy s prvňáčky několikrát projít a upozornit na hrozící rizika!
- Zvláštní pozornost je nutno věnovat přecházení na značených přechodech!

Dopravní nehody chodců a jejich následky



Dopravní úrazy – současná situace

- V poslední době počet smrtelných dopravních nehod u dětí klesá, a to zejména díky používání dětských zádržných systémů, které je od 1.7.2006 povinné na všech typech dopravních komunikací.
- Nejčastější obětí dopravních nehod se stávají děti-spolujezdci a děti chodci. Počet úmrtí u dětských cyklistů se díky používání ochranných přileb v posledních letech podařilo snížit na minimum.
- Z hlediska incidence dopravních úrazů i jejich závažnosti jsou úrazy významně ohroženi kromě žáků mladšího školního věku i dospívající.
- Dopravní výchova směřující ke zlepšení znalostí a způsobů chování v rizikových dopravních situacích a k osvojení modelů bezpečného dopravního chování by měla proto být zaměřena právě na tyto věkové kategorie.

Používání dětských autosedaček

- Používání autosedaček snižuje riziko úmrtí dítěte o více než 70 %. Náraz v rychlosti 50 km/hod. je pro nepřipoutané dítě stejný jako pád z výšky 10 m.
- Dětské autosedačky nesmějí být nikdy instalovány na místech vybavených aktivním airbagem? Airbagy jsou konstruovány pro osoby vyšší než 150 cm.
- Od 1.7. 2006 je dle novely zákona 361/2000 Sb. povinné používání autosedaček pro děti menší 150 cm a lehčí 36 kg nejenom na dálnici, ale na všech typech komunikací!
- Děti od výšky 150 cm chrání účinně bezpečnostní pás – rovněž u těhotných žen je použití pásů velmi důležité! Snižuje až trojnásobně riziko poškození plodu !

Používání ochranné přilby

- Úrazy hlavy jsou u dětských cyklistů nejčastější příčinou úmrtí. Až tři čtvrtiny úmrtí cyklistů je způsobeno úrazem hlavy.
- Přibližně při polovině pádů dochází k poranění hlavy – přičemž desetina je tak vážná, že může ohrozit život dítěte.
- Nošení přilby zabrání 85 % poranění hlavy a 88 % případů poranění mozku. Cyklisté bez přilby podstupují téměř 20 x vyšší riziko smrti.
- Cyklista mladší 18 let je povinen použít při jízdě na kole cyklistickou přilbu! Její užívání znamená nejenom nižší riziko úmrtí, ale též nižší četnost dalších zranění- fraktur lebky je jenom pětina, měkkých částí hlavy polovina.

Zvýšené riziko nehody u dospívajících

- **Nízký věk, nedostatek řidičských zkušeností**
- **Sociální a emoční nezralost**
- **Snížená schopnost vnímat riziko (zdravotní i sociální)**
- **Rizikový způsob jízdy jako důsledek hledání vlastní identity, sebedůvěry a sebepoznání**
- **Rychlý, agresivní způsob jízdy jako prostředek získání vzrušujících zážitků (sensation seekers)**
- **Řízení jako způsob získání prestiže, vlivu a uznání**
- **Vyšší náchylnost k překročení rychlosti i k užití alkoholu či omamných látek.**

Negativní trend – nehody motocyklistů

- Vysoké procento nehod způsobených mladými řidiči – každá sedmá nehoda zaviněna mladým řidičem.
- Mladí řidiči do 24 let představují téměř 30 % usmrcených
- U dospívajících (15-19 let) je smrt v důsledku nehody nejčastější příčinou úmrtí – cca 47 % úmrtí adolescentů
- Alarmující je počet i závažnost nehod motocyklistů – v r. 2012 počet usmrcených činil 30,3 na 1000 nehod.
- V r. 2012 zahynulo na silnicích 90 motocyklistů – 48 % těchto nehod bylo spácháno pod vlivem alkoholu!
- Nárůst incidence i závažnosti dopravních nehod je často způsoben rostoucí agresivitou a bezohledností a zejména vysokou rychlostí, s níž se setkáváme často u mladých řidičů.

Faktor rychlosti

- ***Být nepřipoutaný a havarovat má pro organismus stejné následky jako :***
 - V rychlosti 30 km/hod – pád z 1. poschodí
 - V rychlosti 50 km/hod - pád ze 3. poschodí
 - V rychlosti 70 km/hod - pád ze 6. poschodí
 - V rychlosti 90 km/ hod - pád z 10. poschodí
- Nepřiměřená rychlost je nejčastější příčinou těžkého zranění dítěte – častá jsou zejména zranění na přechodech
- Nepřiměřená rychlost je nejčastější příčinou usmrcení - zejména u dospívajících!

Modely přizpůsobeného a nepřizpůsobeného chování

- Agresivita za volantem je psychology označována jako nepřizpůsobené chování
- Nepřizpůsobené chování znamená i značné riziko dopravní kolize. Lze se s ním setkat zejména u řidičů začátečníků.
- Toto chování může vyvolávat panická reakce, zkraty, únava, telefonování a posílání sms za jízdy, které značně zvyšuje riziko dopravní nehody!
- Přizpůsobené chování respektuje hustotu provozu, stav komunikace i klimatické podmínky.
- Navíc zohledňuje dosavadní zkušenosti řidiče, jeho zdravotní stav i aktuální kondici i jeho sociální a emoční zralost.
- Reaktivita se snižuje v důsledku zhoršeného zdravotního stavu (deprese), užívání léků, alkoholu, ale též únavy.
- Po čtyřhodinové jízdě reaguje řidič jen s poloviční rychlostí než na začátku jízdy.

Prevence rizikového dopravního chování na silnicích

- Vyvarujte se spěchu na cestách – trasu si předem naplánujte!
- Buďte tolerantní a předvídaví - nenechte se zbytečně vyprovokovat agresivními řidiči!
- Při přejíždění mezi jízdními pruhy dávejte důsledně ukazatele o změně směru jízdy.
- Dodržujte bezpečné odstupy mezi vozidly – umožněte rychlejším vozidlům předjíždění – neblokujte jízdni pruhy.
- Nekličkujte mezi jízdními pruhy – vyvarujte se náhlého zabrzdění.
- Nepoužívejte nadbytečně zvuková či světelná znamení!
- Nepřekračujte předepsanou rychlost
- **Nikdy nesedejte za volant po požití alkoholu, léků či omamných látek!**

Děkuji Vám za pozornost a přeji
příjemný den

