

ZPRAVODAJ



02/2022
ZDARMA

www.seniorbeznehod.cz



4

Dobře vidět
a být dobře viděn

8

Nejčastější příčiny
dopravních nehod

PROJEKT NA ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI SENIORŮ V DOPRAVĚ

Za účelem zvýšení dopravní bezpečnosti seniorů probíhal v letech 2018 a 2019 osvětový neziskový projekt s názvem **Senior bez nehod**, jehož cílovou skupinou jsou lidé starší 65 let.

VÝCHOZÍ STAV:

Senioři jsou v silničním provozu ve srovnání s ostatními věkovými skupinami nadprůměrně ohroženi. Představují 18 % z celkové populace České republiky, ale jejich podíl na počtu obětí dopravních nehod je více jak 24 %! Očekává se, že v roce 2030 bude až 24 % populace starší 65 let. Zvláště alarmujícím faktem jsou fatálnější následky nehod seniorů. Dle statistik skončí nehoda jedince ve věku

65 až 74 let s dvakrát vyšší pravděpodobností jako smrtelná než u osob ve věku 30 až 49 let. U osob starších 74 let je tato pravděpodobnost až 16 x vyšší!

HLAVNÍ CÍLE PROJEKTU:

- Snížení nehodovosti seniorů a rozšíření povědomí o této problematice.
- Seznámení se specifiky chování seniorů v provozu a doporučení opatření, jež přispějí ke zvýšení jejich bezpečnosti nejen na silnicích.
- Představení potenciálu moderních asistenčních systémů motorových vozidel.
- Připomenutí pravidel silničního provozu pro řidiče, cyklisty a chodce.
- Upozornění na zdravotní

omezení vyplývající z věku účastníka silničního provozu.

- Informování o vedlejších účincích léků a dalších rizikových faktorech.

FORMA PROJEKTU - TURNÉ:

Po celé České republice se uskuteční 300 edukativních přednášek formou divadelních scének spojených s odborným výkladem a audiovizuální prezentací.

Do měst a obcí, ve kterých se turné přednášek neuskuteční, budou distribuovány vzdělávací balíčky a ty poslouží k edukaci seniorů v režii místních samospráv či klubů seniorů.



MEDIÁLNÍ KAMPAŇ

Součástí projektu je i mediální kampaň (TV, rádio, tisk, internet). Kampaň není zaměřena pouze na seniora v roli řidiče, ale také chodce, cyklisty a cestujícího prostředky hromadné dopravy. Předpokládá se mediální dosah kampaně na většinu ze zhruba 1 900 000 seniorů žijících v ČR.



0 mrtvých a zraněných na silnicích



Platforma VIZE 0 je společenstvím partnerů, jejichž dlouhodobým cílem je 0 mrtvých a těžce zraněných na českých silnicích. Vzděláváme veřejnost, prosazujeme systémové změny, a tím přispíváme ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.



VIZE

Každá ztráta života je nepřipustná. Naší vizí je 0 obětí při dopravních nehodách.



MISE

Zvýšení bezpečnosti na silnicích díky změnám systému i chování jednotlivce.



HODNOTY

Lidský život má nejvyšší hodnotu a naše odpovědnost je udělat maximum pro jeho záchranu.

PŘI SNÍŽENÉ VIDITELNOSTI JE DŮLEŽITÉ BÝT DOBŘE VIDĚN, **ALE TAKÉ DOBŘE VIDĚT**



Každý den dochází na silnicích k vážným dopravním nehodám. Příčinou řady z nich je nedostatečná viditelnost jednotlivých účastníků pohybujících se po komunikaci. Při snížené viditelnosti jsou těmi nezranitelnějšími chodci. Řidiči, kteří zranili chodce, nebo cyklistu, se shodují na tom, že ho neviděli vůbec nebo příliš pozdě. Auta i motocykly, ale i cyklisté mají povinnost svítit, chodci takovou povinnost nemají. Pro svoji větší bezpečnost na komunikaci mohou chodci použít především reflexní materiály, díky kterým jsou viditelní v dostatečném předstihu a ostatní účastníci silničního provozu na ně mohou včas zareagovat. Přestože mají cyklisté, ale třeba i motocyklisté při snížené viditelnosti povinnost mít rozsvícená světla, je i pro ně vhodné doporučení, aby využívali pro zvýšení své bezpečnosti reflexní materiály.

Buďte vidět

Chodec, který si neuvědomí, že mu nestačí pouze vidět příjezdající vozidlo, ale musí hlavně on sám být viděn (v černém oblečení potmě opravdu chodec vidět není), si zahrává s vlastním zdravím, resp. přímo se svým životem. Viditelnost lze zvýšit vhodnou barvou oblečení a doplňky z fluorescenčních a reflexních materiálů, které zvyšují světelný kontrast vůči pozadí, a prodlužují tak vzdálenost, na jakou může řidič chodce nebo cyklistu zaznamenat.

Fluorescenční materiály – zvyšují viditelnost za denního světla a za soumraku, ve tmě však svou funkci ztrácejí. Nejčastěji používanými barvami jsou jasně žlutá, zelená a oranžová.

Reflexní materiály – odrážejí světlo v úzkém kuželu zpět ke zdroji, a to až na vzdálenost kolem 200 metrů. Výrazně zvyšují viditelnost za tmy a za snížené viditelnosti. Reflexní materiál je v noci vidět na 3x větší vzdálenost než bílé oblečení a více než na 10x větší vzdálenost než oblečení modré.

Mimo obec za snížené viditelnosti jen s reflexními prvky

Chodci mají od roku 2016 povinnost, pokud se pohybují mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Podle zkušeností je vhodné využít reflexní prvky i v obci, aby řidiči dokázali na osoby pohybující se po komunikacích dostatečně včas zareagovat, a došlo tak k zajištění jejich bezpečnosti. Pravidla silničního provozu neurčují, jak má reflexní doplněk vypadat a kde má být umístěn. V každém případě by měl mít dostatečnou plochu odpovídající alespoň rozměrům reflexní pásy. Předměty z reflexních materiálů je nejlepší umístit ke konci rukávů, blízko ke kolenům a do úrovně pasu na straně přivrácené ke středu vozovky (cyklisté také například i na přilbu a kolo). Za zhoršené viditelnosti řidiči nejlépe vnímají chodce s reflexními doplňky umístěnými na pohyblivých částech těla. Na pohybující se světélkující body totiž reagují zhruba 3x dříve než na reflexní plošky staticky umístěné na trupu. Chodcům, kteří nedodrží tuto povinnost, hrozí bloková pokuta. Měli by ale pamatovat i na to, že se vystavují nejen hrozbě finančního postihu, ale případně také možné povinnosti uhradit část léčebných či dalších nákladů vzniklých v souvislosti s dopravní nehodou.

Pro řidiče platí vždy vše dobře vidět

Automobily by měly mít pro případ jízdy za snížené viditelnosti především v pořádku osvětlení. Ve vývoji automobilových světel šlo nejprve o to, aby řidič viděl; později, se zvyšující se hustotou provozu a rychlostí cestování, přišla na řadu i nutnost být viděn, a to jak ze strany řidičů, tak i ostatních účastníků silničního provozu.

Při rychlosti 75 km/h potřebuje řidič nejméně 1,5 sekundy na to, aby si uvědomil nebezpečí a odpovídajícím způsobem zareagoval – za tu dobu

ujede 31 metrů. A než začne s vlastním vyhýbacím manévrem, ujede od zpozorování chodce více než 150 metrů. Na dokončení celého manévru pak potřebuje další čas a ujede další metry. Na tento celkem jednoduchý úkon, kterých se na silnicích děje denně celá řada, tak potřebuje řidič zhruba 200 metrů. A právě na takovou vzdálenost může chodce spatřit, jen pokud ten má na sobě reflexní doplňky. To je základní požadavek bezpečnosti, který by měl splnit chodce.

Na druhé straně řidič by se měl řídit rovněž jednoduchým pravidlem - jezdit jen tak rychle, aby zastavil vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Na paměti bychom měli mít, že ve stokilometrové rychlosti náš vůz ujede 28 metrů za sekundu. Mnohdy řidiči až 2,5 sekundy reaguje a pak teprve 40 metrů brzdí. Tato matematická exkurze je potřebná, protože bychom si měli uvědomit, že dosvit potkávacích světel běžných automobilu bývá někde kolem šedesáti metrů. To znamená, že při zapnutých potkávacích světlech můžeme jet rychlostí maximálně zhruba něco málo přes sedmdesát kilometrů v hodině. Při devadesátikilometrové rychlosti musíme počítat s brzdou dráhou přes sedmdesát metrů. O něco příznivější je situace, kdy můžeme mít zapnutá dálková světla. Tehdy zaregistrujeme chodce zhruba na 100 metrů. V případě, že se za tmy míjíme s protijedoucím vozidlem, a tedy přepínáme z dálkových světel na potkávací, pamatujme, že se výrazně snižuje vzdálenost, na kterou máme dohled, a je tedy nutné úměrně snížit rychlost jízdy. Pokud není možné při jízdě svítit dálkovými světly, můžeme například využít kuželu světel vozidla jedoucího před námi. Ukazuje nám, co můžeme na silnici čekat. Nikdy bychom se neměli dívat do světel protijedoucích aut, které nás mohou oslnit. Sledujeme prostor na pravé krajnici. Krátkým probliknutím dálkovými světly si pak můžeme „osahávat“ cestu před sebou. Aniž bychom oslnili protijedoucí, můžeme tak ve tmě snadno odhalit překážku.

Výrobci se samozřejmě snaží o produkci čím dál bezpečnějších automobilů. Kromě jiného se to týká i osvětlení vozidel. A tak dnes již u nejmodernějších vozů najdeme systémy, které dokáží co nejvíce a co nejefektivněji osvětlit vozovku do dostatečné vzdálenosti. Přepínají automaticky z dálkových světel na potkávací v případě protijedoucího vozidla, nebo

po dojetí vozu před námi, či vjetí do osvětleného prostoru. Dokáží odstínit chodce, kterého systém zaznamená, tak aby nebyl oslněn. Do světlometů se používají moderní výbojky, nebo LED diody, které i v případě potkávacích světel osvětlí prostor před vozidlem až někde ke sto metrům a u nejnovějších laserových světel je dokonce v případě dálkového světla prostor před automobilem osvětlen až do vzdálenosti někde k šesti stům metrů. Vše tedy směřuje k tomu, aby řidič dokázal včas zaznamenat nebezpečí a také aby je dokázal včas odvrátit.

Před vyjetím je nutná kontrola

Každý řidič, ještě než vyjede na silnici, by měl správně vše překontrolovat, a to včetně osvětlení vozidla. Kontrola se týká veškerých světelných zařízení, tedy: vlastních hlavních světlometů; obrysových (parkovacích) světel; potkávacích (tlumených) světel; dálkových světel; světel pro denní svícení; kontrola by měla proběhnout i u automaticky rozsvěcovaných světlometů; mlhových světel (přední / zadní); světel znamení o změně směru jízdy; osvětlení SPZ / RZ; světel zpětného chodu (zpátečky). Řidič by měl také dbát na správné nastavení sklonu světlometů podle zatížení vozidla a vždy je podle skutečnosti nastavit ovladačem, který najde na přístrojové desce.

Nutný je dokonalý výhled

Řidiči by měli dbát na dokonalý výhled, což zajistí jen dokonalá čistota skel – nejen vnější části, ale i vnitřního povrchu, kde se usazuje mastný film, který se může podepsat na přehlédnutí překážky silničního provozu či dokonce chodce nebo cyklisty. Pamatujme i na stěrače, právě jejich stav rozhodne, zda za deště, sněžení či mlhy budeme či nebudeme schopni dokonale vnímat dění před námi. Ke stěračům patří ostřikovače skel, jejich nádobka by měla být vždy dostatečně naplněná; v zimě samozřejmě nemrznoucí kapalinou, která napomůže odstraňovat nečistoty usazující se na vnější části čelního skla.

I cyklisté mají povinnosti

Cyklisté mají povinnost mít své jízdní kolo řádně vybaveno dle předpisů. Noční nehody jsou pro cyklisty nebezpečné. Pravděpodobnost, že nehoda s jejich účastí skončí fatálně, je o dvě třetiny vyšší než za dne. Za snížené viditelnosti (tedy nejen v noci, ale také například od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení či hustého deště) musí být jízdní kolo vybaveno světlometem svítícím dopředu bílým

světlem. Pokud je vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může být světlomet nahrazen svítilnou bílé barvy s přerušovaným světlem. Vzadu musí být jízdní kolo vybaveno svítilnou červené barvy. Zadní svítilna může být kombinována se zadní odrazkou červené barvy a může být nahrazena svítilnou s přerušovaným světlem červené barvy. Baterie jako zdroj elektrického proudu musí svou kapacitou zajistit svítivost světel po dobu nejméně 1,5 hodiny bez přerušení. Do výbavy patří také odrazky příslušných barev – vpředu bílá odrazka, vzadu červená a na pedálech a v paprscích kol oranžová. Pro zvýšení bezpečnosti je vhodné vše doplnit minimálně reflexními proužky na botách a oděvu, přilbě a případně i na vlastním kole.

Jak zvýšit viditelnost (chodců a cyklistů)

- Používejte reflexní a fluorescenční materiály a kombinujte je, abyste byli dobře vidět za světla i za tmy.
- Reflexní předměty umístěte nejlépe ke konci rukávů, blízko ke kolenům a do úrovně pasu (cyklisté také na přilbu a kolo).
- Dětem pořídte oblečení, školní brašny a doplňky opatřené reflexními a fluorescenčními bezpečnostními prvky.
- Nejrůznější reflexní přívěsky, nášivky, nažehlovací prvky, samolepky, pásky na ruku apod. pořídíte například v galanteriích, v obchodech s jízdními koly, případně v e-shopech.
- Nejenom automobily mají povinnost svítit, cyklista je povinen za snížené viditelnosti mít rovněž za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu a zadní svítilnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy. Varovné blikající koncové světlo lze spatřit až do vzdálenosti 1 000 metrů. Řidič auta tak může cyklistu včas vidět a přizpůsobit rychlost jízdy dané situaci.

Jak dobře vidět (pro řidiče)

- Bezpečná jízda začíná čistými skly auta, dále je třeba mít čisté světlomety a správné brýle pro řidiče s rovněž čistými skly.
- Před jízdou vždy zkontrolujeme funkčnost světlometů, nejen hlavních a směrových, ale i koncových a brzdových.

- Do světlometů kupujeme kvalitní a správné autožárovky a jejich výměnu provádíme vždy v páru, tzn., pokud nám přestane svítit jedna z žárovek, automaticky vyměníme žárovku i ve druhém světlometu. Je potřeba pamatovat i na to, že u současných moderních automobilů bývá výměna žárovek poněkud komplikovanější a někdy je potřeba dokonce využít služeb autoservisu.
- Světlomety necháváme pravidelně, a to minimálně jednou za rok (nejlépe před zimní sezonou) odborně seřídit a zkontrolovat. Jen pokud budeme mít správně seřízené světlomety, můžeme včas zaznamenat případné překážky na cestě, nebezpečí, nebo nestandardní dopravní situace. Správné osvětlení také umožní vidět dobře na dopravní značky, cyklisty i chodce a umožní včas a bezpečně reagovat.
- Pokud máme světlomety vybaveny manuálním regulátorem výšky světlometů, tak ho použijeme před každou jízdou, při které nám náklad nadměrně zatíží zád' vozu. Předejdeme tak nepříjemnému oslňování protijedoucích vozů nebo ostatních účastníků silničního provozu.
- Automobil jen s jedním funkčním světlem může ve tmě působit jako motocykl.
- Svítit za jízdy je povinné. Světlomety se však nerozsvěcí automaticky u všech vozů, proto je vždy před jízdou dobré překontrolovat, zda máme světla opravdu zapnutá. Řadě vozů s automatickým denním svícením navíc svítí světla pouze vpředu, vzadu není vozidlo osvětlené. Vozidlo se tak ze zadního pohledu při některých situacích, např. v hustém dešti stává doslova neviditelným!

**REFLEXNÍ PŘEDMĚTY UMÍSTĚTE
NEJLÉPE KE KONCI RUKÁVŮ, BLÍZKO
KE KOLENŮM A DO ÚROVNĚ PASU**





Nejen o příčinách nehodovosti na našich silnicích si s námi povídal plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý, MBA, ředitel služby dopravní policie.

Ředitelem služby dopravní policie jste od roku 2019, jak hodnotíte uplynulé roky, které jste ve funkci a které navíc poznamenala covidová pandemie?

Skutečně se jedná o specifické období, které však, byť poznamenáno Covid pandemií, s sebou přineslo i něco dobrého. Konkrétně roky 2020 i 2021 přinesly kýžený pokles počtu dopravních nehod, ale především pokles počtu těch nejzávažnějších následků dopravních nehod – tedy počtu usmrcených a těžce zraněných, které byly oba nejnižší od roku 1961, od něhož Policie ČR disponuje souvislou statistikou dopravních nehod. Každý ušetřený život na pozemní komunikaci je pro mne osobně nadmíru důležitý.

Pro výkon dopravní služby se jednalo a jedná o velmi náročnou dobu, která nemá v dosavadní historii precedens. Řekl bych, že jen málokdo, možná nikdo, si před vznikem pandemie dokázal představit, co vše to pro Policii

Nejčastějšími příčinami nehod zaviněných řidiči motorových vozidel je **nevěnování se plně řízení vozidla**

České republiky přinese a jaké množství dalších a netradičních úkolů bude plnit naše služba dopravní policie. Střežení hranic České republiky, uzávěry okresů a krajů a výpomoc kolegům v těch nejpostiženějších krajích. To vše mnohdy za cenu odloučení od svých rodin a blízkých, za cenu desítek či stovek hodin práce přesčas a mnohdy také na úkor vlastního zdraví. Nelze ani opomenout přírodní katastrofu, která postihla jižní Moravu na počátku letošního léta a která už do tak složité situace přinesla plnění dalších obtížných úkolů pro Policii České republiky.

Nadále však také zůstalo, že jednou z priorit vedení služby dopravní policie a vedení Policie České republiky je zviditelnění služby dopravní policie na našich komunikacích. Tento cíl se snažíme společně podpořit vytvářením podmínek pro efektivní a viditelný výkon služby.

Mohu říci, že jsem na dopravní policistky a policisty hrdý, jelikož se s komplikacemi a ztíženými podmínkami výkonu služby porovnávají téměř bez výjimky skvěle a jsem rád, že mohu stát v čele právě této služby.

Jaké jsou nejčastější příčiny dopravních nehod na našich silnicích?

Nejčastějšími příčinami nehod zaviněných řidiči motorových vo-

zidel je nevěnování se plně řízení vozidla (tvoří pětinu nehod zaviněných řidiči), nesprávné otáčení nebo couvání a tzv. jiný druh nesprávné jízdy.

Náš projekt je zaměřen na bezpečnost seniorů v dopravním provozu, jak často se senioři stávají účastníkem dopravní nehody a jaké jsou nejčastější příčiny nehod právě za strany seniorů?

Od počátku roku (za období leden – říjen) bylo usmrceno 28 seniorů – chodců, ve vozidlech zahynulo 102 seniorů.

Za toto období senioři coby řidiči motorového i nemotorového vozidla zavinili 10 265 dopravních nehod, tj. 15,1 % všech těchto nehod.

Nejčastějšími příčinami nehod zaviněných řidiči – seniory jsou nevěnování se plně řízení vozidla, nesprávné otáčení nebo couvání a neovládání řízení vozidla.

Dost často se v médiích můžeme dozvědět, že senioři jsou na našich silnicích nebezpeční, podle nás ale patří především k nejohroženější skupině, jak se na to díváte z pohledu Policie ČR?

Všichni účastníci silničního provozu, nejen senioři, si musí uvědomit, že na silnici se mohou cítit bezpečně, pokud i oni sami

budou dodržovat základní pravidla silničního provozu a budou se chovat ohleduplně vůči ostatním. Každý si přece přeje přijet či přijít ze své cesty do svého cíle ve zdraví. Možná si někdy právě senioři neuvědomují, že intenzita silničního provozu je zcela odlišná od té, kdy oni byli mladí, ale právě proto by si měli uvědomit, že oni sami svým chováním v silničním provozu mohou také přispět k jeho zlepšení a ke zvýšení obecné bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.

Čísla, jak jsem již jednou poznamenal, hovoří tak, že za prvních deset měsíců letošního roku řidiči motorových a nemotorových vozidel nad 64 let zavini-li 15,1 % těchto nehod. Přičemž nejčastějšími příčinami těchto dopravních nehod je nevěnování se plně řízení vozidla (17,3 %), nesprávné otáčení nebo couvání (9,7 %) a nezvládnutí řízení vozidla (8,13 %).

Občas se objeví i titulky, jako například, „Zmatená seniorečka vjela do protisměru na dálnici.“, pomohla v těchto případech značka „Pozor protisměr“, která je již několik let k dispozici a došlo ke snížení těchto incidentů, kdy řidič najede na dálnici nesprávným směrem?

Jakékoliv opatření, které směřuje ke zvyšování bezpečnosti dopravního prostoru má svůj smysl a význam. Vždy ovšem závisí na lidském faktoru – řidiči a na jeho bdělosti a pozornosti za volantem.

Podle statistik je seniorská skupina našich obyvatel ohrožena především v roli chodců, co můžete chodcům

doporučit, aby zvýšili svou bezpečnost, především v tomto podzimním a zimním období?

Od počátku roku zahynulo následkem dopravních nehod již 28 chodců starších 64 let. Chodci jsou ohroženou skupinou obecně, u seniorů to platí dvojnásob. Mé doporučení lze shrnout do dvou základních bodů. V první řadě je nutné pamatovat na svou vlastní bezpečnost a hned v řadě druhé na bezpečí svého okolí. Do prvního bodu spadá například vyvarování se nepozornosti při přecházení vozovky, a to ať už na přechodech pro chodce, tak i mimo něj. Starší lidé nežádka kdy dokáží obtížně odhadnout rychlost blížícího se vozidla a zejména také odhadnout schopnost řidiče dle aktuálních povětrnostních podmínek zabrzdit vozidlo. Celkově pak hovoříme o vzájemné ohleduplnosti všech účastníků silničního provozu a jejich pozornosti, tedy věnování se, ať už pohybu – chůzi či řízení a sledování provozu.

V podzimním a zimním období chodcům, nejen seniorům, pak doporučuji především myslet na svou viditelnost – a řídit se jedním z našich preventivních hesel „Vidět a být viděn!“ A v návaznosti na uvedené mít na mysli, že povětrnostní podmínky – brzké stmívání a pozdní rozednívání, déšť a mlhy, sníh a náledí – mají významný vliv na veškerou dopravu a pohyb všech účastníků silničního provozu.

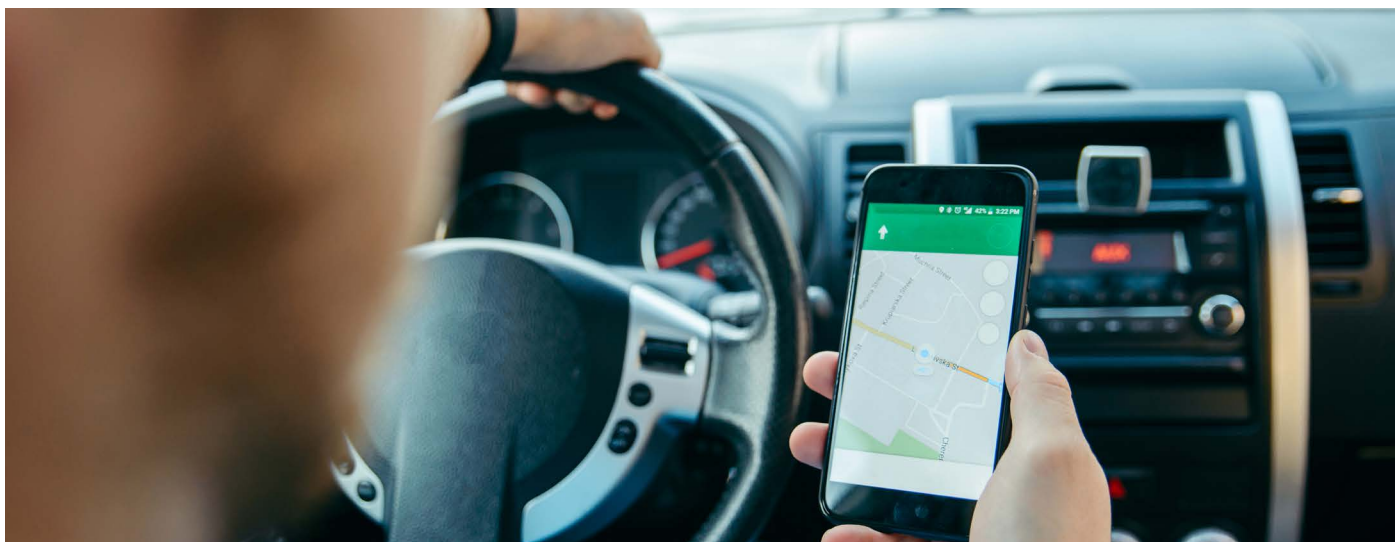
Chystaná novela Zákona o provozu na pozemních komunikacích prozatím skončila s ukončením funkčního období bývalého parlamentu. Lze předpokládat, že i nový parlament by se měl

novelizací zákona zabývat. Na co se, podle předpokladů, budou muset připravit všichni účastníci silničního provozu?

K dané otázce se v současné době nelze seriózně vyjádřit a cokoliv předjímat, jelikož mi nejsou známy priority budoucího ministra dopravy ČR. V dané věci jsem připraven na jakákoliv budoucí jednání.

Co říkáte na jednu z posledních legislativních iniciativ, aby došlo na některých úsecích dálnic ke zvýšení nejvyšší povolené rychlosti na 150 km/h?

K tomu, aby mohla být zvýšena rychlost na dálnici, je potřeba kvalitní a „bezpečná“ dálnice. Před tím, než by na některém úseku dálnice mohla být zvýšena rychlost nad 130 km/h, musela by být nejprve provedena bezpečnostní inspekce daného úseku dálnice s ohledem na navrhovanou rychlost. V případě výstavby nových úseků dálnic je potom třeba již při vlastním návrhu stavby provést audit bezpečnosti pozemních komunikací, který zohlední navrhovanou rychlost. Z hlediska bezpečnosti je třeba vzít v úvahu nejen vlastní komunikaci, ale také ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Při zvýšení nejvyšší dovolené rychlosti dojde ke zvětšení rozdílu mezi nejrychlejšími vozidly a těmi nejpomalejšími vozidly. Rozdíl v rychlosti se tak zvýší z 50 km/h na 70 km/h za běžných podmínek a při dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích. Kromě toho je na našich dálnicích mnohde vysoká intenzita provozu, kdy právě tato intenzita a propustnost navazujících komunikací znamená v ur-



čitých situacích a v určité době tvorbu kolon a snížení rychlosti dopravního proudu pod nejvyšší dovolenou rychlost. Tyto faktory znamenají zvýšené riziko dopravních nehod v provozu na dálnici, což zvýšení nejvyšší dovolené rychlosti ještě umocní.

Novější vozidla jsou sice bezpečnější a i ve vyšších rychlostech mohou posádku vozidla za určitých okolností ochránit. Člověk však není od přírody stvořen pro vysoké rychlosti, přetížení plynoucí z nárazu ve vysoké rychlosti může znamenat velmi vážné následky na zdraví. Tyto následky spočívají ve vnitřních zraněních, byť by prvky pasivní bezpečnosti dokázaly posádku vozidla ochránit před vnějším zraněním.

O zvýšení rychlosti by tedy bylo možné uvažovat na stávajících dálnicích především v případech úseků o 3 jízdních pruzích v jednom směru jízdy, a za předpokladu provedení bezpečnostní inspekce, včetně posouzení vlivu intenzit provozu na bezpečnost provozu. Z uvedeného je zřejmé, že lze jen stěží odhadovat, o jakém procentu dálnic by bylo možné uvažovat se zvýšením

nejvyšší dovolené rychlosti.

Na vzdálenosti 200 km je rozdíl v čase za ideálních podmínek cca 13 minut. Otázka tedy zní. Má toto zvýšení rychlosti s ohledem na rizika a další negativní vlivy smysl?

Na jaké priority se dopravní policie zaměří v roce 2022? Budete se zaměřovat raději na restriktci, nebo na prevenci? A jaké kampaně na zvýšení bezpečnosti na našich komunikacích, na kterých se dopravní policie bude podílet, se připravují na nejbližší období?

Dopravní služba je obecně vnímána jako jeden z hlavních nástrojů k zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Přisuzována je jí především represivní úloha v této oblasti. Jsem však přesvědčen o tom, že služba dopravní policie má svou roli nejen z pozice represivního orgánu, který dohlíží nad dodržováním stanovených zákonných norem na pozemních komunikacích, ale také jako služba, která slouží všem účastníkům silničního provozu na úrovni prevence. Vývoj dopravně bezpečnostní situace na našich silnicích v posledních

letech je toho také důkazem, avšak před námi zůstává stále velký kus, mnohdy nelehké práce. Nadále se tedy budeme prioritně zaměřovat na kontrolu dodržování rychlostních limitů či věnování se řízení a dodržování zákazu držení hovorového zařízení během jízdy. Nedílnou součástí výkonu služby dopravní policie je také viditelný dohled na dálnicích, zejména v rizikových úsecích. V této souvislosti je potřeba také zmínit postupné doplňování a obměnu techniky, kterou služba dopravní policie používá, kde lze uvést jako příklad umístování technických prostředků k měření rychlosti jízdy i do vozidel ve služebním provedení Policie ČR. Nelze tedy v žádném případě hovořit jen o represii, ale rovněž také o prevenci při zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

V neposlední řadě lze v oblasti priorit jak z hlediska prevence, tak i z hlediska represe zmínit kategorie zranitelných účastníků silničního provozu, tedy chodců, cyklistů a motorkářů a to s ohledem ke zvyšování jejich bezpečnosti a vzájemnému dodržování pravidel silničního provozu všech účastníků navzájem mezi sebou.



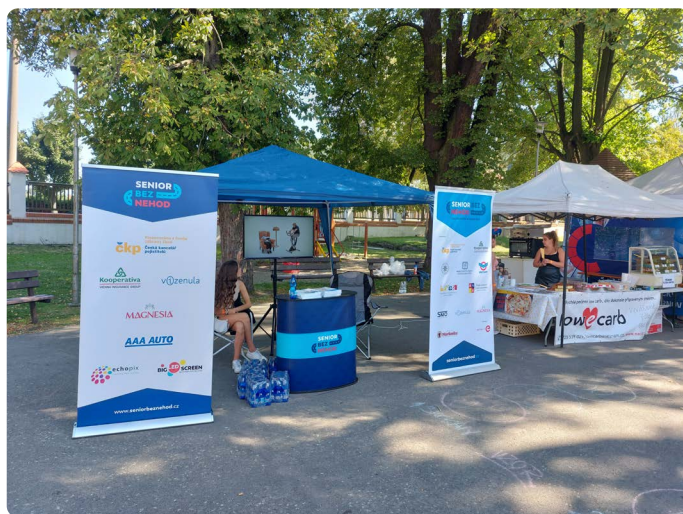
MAGNESIA®

SÍLA PŘÍRODNÍHO HOŘČÍKU

Hořčík přispívá ke
snížení míry únavy
a vyčerpání



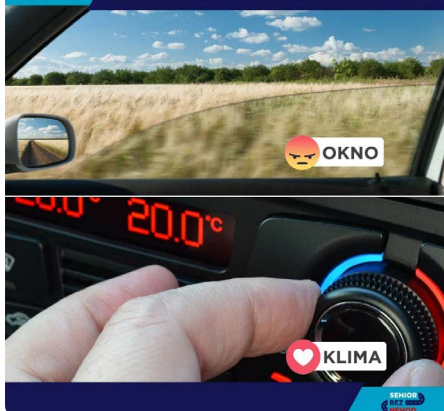
SBN NA KULTURNÍCH AKCÍCH



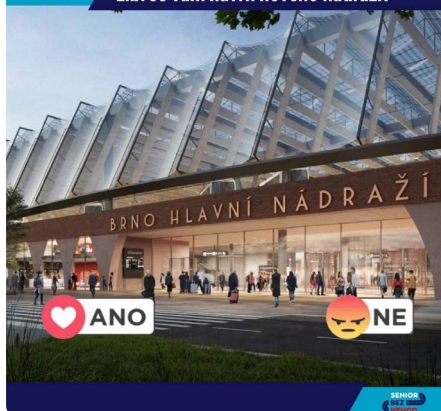
SBN NA SOCIÁLNÍCH SÍTÍCH

Jsme rádi, že i o prázdninách sledujete náš projekt na sociálních sítích jako je Facebook a Instagram. Děkujeme vám za vaše reakce a budeme vás i nadále informovat o aktuálním dění v našem projektu.

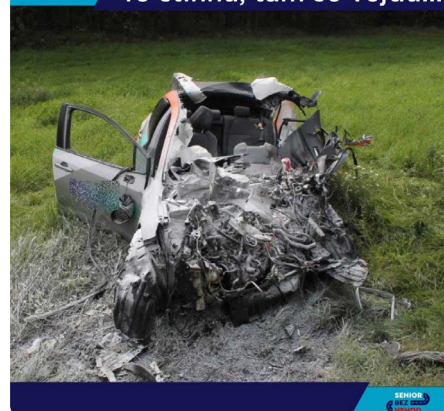
Klimatizace nebo otevřené okno?



Líbí se vám návrh nového nádraží?



To stihnu, tam se vejdu...



SENIOR BEZ NEHOD

OHLEDUPLNĚ A BEZPEČNĚ

PÁR FOTOGAFIÍ Z NAŠEHO DIVADELNÍHO PŘEDSTAVENÍ.



SENIOR BEZ NEHOD

OHLEDUPLNĚ A BEZPEČNĚ



**PROJEKT NA ZVÝŠENÍ
BEZPEČNOSTI SENIORŮ
V DOPRAVĚ**

KONTAKTY

Tel.: +420 725 429 796

Email: info@seniorbeznehod.cz

www.seniorbeznehod.cz

Projekt **SENIOR BEZ NEHOD** je financován z **fondů zábran škod České kanceláře pojistitelů**. Generálním partnerem projektu je **Pojišťovna Kooperativa**. Záštitu nad akcí převzali **Ministerstvo zdravotnictví ČR, Policie ČR, BESIP, Ministerstvo práce a sociálních věcí, Svaz měst a obcí České republiky**.
Partneři projektu jsou **společnost Marlenka, Magnesia, Víze 0 a BigLedScreen**.
Pořadatelem je společnost **ECHOpix**.

