

ZPRAVODAJ

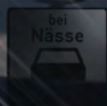


**SENIOR BEZ
NEHOD**

OHLEDUPLNĚ A BEZPEČNĚ

12/2023
ZDARMA

www.seniorbeznehod.cz



4 | Pozor mlha

8 | Máte auto připravené na zimu?

PROJEKT NA ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI SENIORŮ V DOPRAVĚ

Za účelem zvýšení dopravní bezpečnosti seniorů probíhá od roku 2018 do současnosti 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

účinných léků a dalších rizikových faktorech.

FORMA PROJEKTU - TURNÉ:

V rámci turné navštívíme vybraná města, kde projekt představíme široké veřejnosti formou edukativních přednášek, doprovázených divadelními scénkami, spojenými 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 nepřijatelná. 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.

POZOR MLHA

S mlhami se setkáváme nejvíce na podzim, ale překvapit nás může také v jarních měsících nebo i v létě a pro řidiče se jedná o velmi nepříjemný meteorologický jev.

Co to vlastně mlha je?

Podle definice je mlha přízemní mrak, který snižuje viditelnost na vzdálenost kratší než jeden kilometr. Většinou se skládá z vodních kapiček, které velmi malou rychlostí padají k zemi. Dá se říci, že se ve vzduchu vznášejí. Mlha je nepříjemná pro všechny řidiče na silnici bez rozdílu a dokáže pořádně prověřit i profesionály. Což potvrzují i statistiky dopravních nehod. Pro začátečníka je pak jízda v mlze přímo dobrodružstvím.

V mlze klesá viditelnost

Jízda v mlze je nebezpečná zejména z hlediska dopravní nehodovosti. Dochází při ní k častým střetům vozidel, dokonce celých kolon, a to především na rychlostních silnicích a dálnicích. Příčinou těchto nehod většinou není sama mlha, nýbrž neschopnost mnoha řidičů přizpůsobit se dané situaci. Jízda za mlhy má svá specifika. Výrazně klesá viditelnost, a pokud vjedeme do mlhy, musíme dokázat především správně odhadovat vlastní „dohledovou“ vzdálenost, abychom vyloučili jakákoliv překvapení. Mlha navíc zkresluje vnímání rychlosti, jakou se vozidlo pohybuje. Řidiči totiž mohou jen stěží porovnávat rychlost jedoucího vozidla s okolními předměty, které vidí nezřetelně a navíc jen v nejasných obrysech. Pod-

vědomě proto vyhodnocují svou rychlost jako nižší, než tomu ve skutečnosti je. Vzdálenost od okolních předmětů považují za větší, než odpovídá realitě. Spatří-li před sebou stojící vozidlo, často ho v prvních okamžicích považují za jedoucí. Navíc kapičky mlhy na povrchu vozovky kondenzují. Už i při teplotách okolního vzduchu lehce nad nulou může mlha vytvořit na vozovce namrzlou vrstvu. To s sebou nese prodloužení brzdné dráhy a výrazně zhoršenou ovladatelnost vozidla. Pokud jede řidič nepřiměřeně rychle, před překážkou nestačí zastavit a naráží do ní vysokou rychlostí. Také proto nehody, ke kterým dojde za mlhy, mívají horší následky.

Jak jet za mlhy bezpečně

Za mlhy to tak rychle nepojede, proto je dobré vydat se na cestu s dostatečnou časovou rezervou. A pokud ani to nepostačí, je třeba se smířit s tím, že do cíle dojedeme se zpožděním. Především za husté mlhy je dobré pamatovat na literu zákona, že řidič smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit na vzdálenost, na kterou má rozhled. Za mlhy je nutné také dodržovat dostatečný odstup od vpředu jedoucího vozidla. Například na vzdálenost, na kterou vidíme normální koncová světla vozu, jedoucího před námi. Pak si porovnáme jejich vzdálenost se vzdáleností patníků u silnice, které bývají od sebe zhruba 50 metrů. A této vzdálenosti přizpůsobíme i rychlost jízdy. Ta by při dohledu 50 metrů měla být 50 km/h. Samozřejmě i v tomto případě musíme do-



držet bezpečnou vzdálenost za vozidlem před námi. Celé pravidlo by tedy mělo být - na dohled 50 metrů při 50 km/h odstup 50 metrů. Například u našich německých sousedů platí, že při dohlednosti pod 50 metrů je třeba zapnout mlhovky a současně se pohybovat rychlostí do 50 kilometrů v hodině - a to i při jízdě na dálnici.

Pozor je potřeba dávat i na to, co se děje uvnitř vozidla. Mlha může způsobovat kondenzaci vlhkosti na oknech, což může dále zhoršovat výhled z vozu. Zapneme vyhřívání čelního a zadního skla, aby se okna odmlžila. Užitečné také může být okna pootevřít. To pomůže nejen s kondenzující vodou, ale také lépe uslyšíme, co se děje kolem vozu. Ze stejného důvodu je dobré vypnout rádio. Mlha také neustále kondenzuje na vnější straně oken. Čas od času je tedy potřeba stěračí setřít čelní a případně i zadní okno.

Za mlhy vždy jen řádně osvětlený

Řada řidičů stále nedoceňuje platnost zásady vidět a být viděn. Světla pro denní svícení v mlze rozhodně nepostačí. Na to je třeba pamatovat především při jízdě za dne v úsecích s lokálními mlhami. Automobil musí být pro ostatní řádně viditelný, je proto třeba rozsvítit potkávací i obrysová světla. Chybou by bylo rozsvícení dálkových světel. Ta se mohou od mlhy odrážet, a místo aby se viditelnost zlepšovala, bude

omezována. Dálková světla také mohou oslňovat protijedoucí řidiče. Zákon o silničním provozu jednoznačně stanoví, že zadní světla do mlhy se musí používat za mlhy, sněžení či hustého deště vždy. Kdy je ale ten správný okamžik pro jejich rozsvícení? Rozhodně se nezapínají již při prvním náznaku mlhy. Doporučuje se mlhovky rozsvítit, pokud viditelnost klesne pod 100 m. Jednoduchým vodítkem může být to, zda vidíme nárazník vozidla před námi. Pokud ano, mlhovky necháme vypnuté. Pokud ne, je na čase mlhovky zapnout. Některá auta mají ve výbavě i přední mlhovky. Pokud se je chystáme použít, platí stejná pravidla jako pro zadní mlhovky. Mějme na paměti, že mlhovky vydávají velmi silné světlo a při nesprávném použití mohou ohrozit ostatní účastníky provozu. Zvláště za tmy dovedou nepříjemně oslňovat vzadu jedoucí řidiče. To je pro ně nejen nepříjemné, ale také nebezpečné. Zvláště opatrně pak je třeba používat zadní mlhovky při delší jízdě v koloně vozidel. Pozorní by měli být řidiči spoléhající na funkci automatického přepnutí světel pro denní svícení na světla potkávací. Před vjetím do mlhového oparu je nutno zkontrolovat, zda se tak skutečně stalo. Především řidičům s delší

praxí je pak dobré připomenout, že přední mlhovky mohou svítit jen tehdy, jsou-li současně rozsvícena potkávací světla. Někdejší kombinace s předními obrysovými světly je dnes již nepřipustná.

Pozor na předjíždění

Dobře je potřeba rozmyslet si i předjetí jiného vozidla. Hustá mlha spolehlivě skryje protijedoucí automobily, které předjíždějící řidič uvidí skutečně až na poslední chvíli. Navíc pro předjíždějícího řidiče vzápětí po úspěšném předjetí zpravidla čeká hořké poznání, že ten před ním nejel pomalu bezdůvodně. Bude to právě on, kdo bude po dlouhé kilometry úporně zírat do mlhového závoje a navíc bude oslňován světly vozidel jedoucích za ním. Při jízdě v mlze si musíme dát také pozor, abychom se vozem před námi nedali zavést někam, kam jsme vůbec nechtěli. Na to už doplatilo mnoho řidičů, kteří se v lepším případě ocitli u někoho na dvorku, když následovali vůz před sebou. V tom horším případě nás může nějaký hazardér zatáhnout do neštěstí, většinou při nepřiměřené rychlosti jízdy. Pokud se vytvoří kolona vozidel, která jede na vzájemný dohled přiměřenou rychlostí, je to ten nejbezpečnější způsob, jak mlhu překonat.

Pozor na lokální mlhy

Zákeřné pak jsou lokální mlhy. Z úseku s dobrou viditelností do mlhového oblaku se řada řidičů vnoří bez snížení rychlosti. Nejednou se spoléhají na to, že silnici dobře znají, a že je tedy nemůže nic překvapit. Stačí, aby byla na silnici neočekávaná překážka, a je zaděláno na tragickou nehodu.

- Zpomalte
- Držte se u kraje
- Pozor na bezpečný odstup
- Neorientujte se bezhlavě podle zadních světel následovaného auta
- Vnímejte provoz za vozidlem
- Vše pozorně sledujte a také poslouchajte
- Používejte správně osvětlení vozidla
- Očistěte okna vozu
- Používejte stěrače a rozmrazování skla
- Nenechte se rozptylovat
- Pozor na chodce i zvěř
- Dejte včas vědět o změně směru jízdy
- Moderní asistenční systémy nejsou neomylné
- Když se na to necítíte, zastavte
- V případě poruchy opusťte vozidlo



**ZVLÁŠTĚ OPATRNĚ
JE POTŘEBA POUŽÍVAT
ZADNÍ MLHOVKY
PŘI JÍZDĚ
V KOLONĚ!**



Parkujeme automobil



Kam s ním? To je otázka, která již zajímala klasika v dobách dávno minulých. Tehdy se jednalo o vysloužilý slavník, dnes si tuto otázku ale klade valná většina majitelů vozidel. Výhrou je, pokud majitel automobilu vlastní garáž. Jinak nezbývá nic jiného, než využít parkování pod širým nebem. Parkování na silnici se navíc řidiči nevyhnou v případě jakékoliv jízdy, například za nákupy, zábavou, prací apod.

Řada řidičů (a především řidiček) považuje parkování za jeden z obtížnějších úkonů řídicího umění. Parkování a couvání při parkování je především o tom, že víte, jak velký je automobil, ve kterém sedíte. Potřebné je naučit se z pohledu řidiče rozpoznat, kam až sahá přední a zadní nárazník. A také to, jak je vůz široký a do jaké mezery se vejde. Dobré je nacvičit si parkování, třeba v případě pořízení nového vozu, někde na volné ploše, například na prázdném parkovišti, kde se můžete řídit i čárami na vozovce. Po pár pokusech řidiči většinou vše dostanou do oka a parkování se pak stává hračkou.

PARKUJTE TAK, ABY VŠICHNI MOHLI BEZPEČNĚ VYSTOUPIT

Parkovat je třeba tak, aby byl schopen řidič a spolucestující bezpečně vystoupit z vozidla a současně je třeba pamatovat i na ponechání prostoru pro nastoupení cestujících do automobilů, vedle nichž stojíme. Vzájemný odstup by měl být alespoň tři čtvrtiny metru. Pozor však na vozidla, na nichž je umístěn „Parkovací průkaz označující vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou“. Může se jednat o automobil přepravující například vozíčkáře či jinou osobu s pohybovým postižením. V těchto případech je potřeba ponechat odstup nejméně 1,2 metru.

PARKUJEME NA ULICI

Při podélném parkování na silnici je v první řadě důležitý výběr parkovacího místa.

Špatně stojící auta snižují výhled řidičům, chodcům, cyklistům, případně přímo překážejí samotnému provozu, a zhoršují tak bezpečnost. Místo, kde se nesmí stát nebo zastavit, je definováno kromě dopravních značek také vodorovným značením, například žlutou plnou a přerušovanou čarou, která je na hranici silnice nebo obrubníku.

Pokud nejsme v jednosměrné ulici, tak můžeme zastavit a parkovat jen na „své“ straně silnice, tedy vpravo ve směru jízdy. Při podélném parkování je potřeba pamatovat na to, že při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně tři metry pro oba směry jízdy. Při stání pak musí zůstat volný jeden jízdní pruh široký nejméně tři metry pro každý směr jízdy. Pokud budeme parkovat, tak bychom nikdy neměli zastavit příliš prudce a vždy bychom měli včas dopředu dávat najevo náš záměr pomocí blinkrů. Příčné parkování kolmo k vozovce je pro řadu řidičů mnohem snazším manévrem, kdy si navíc mohou vybrat, zda na vybrané místo budou najíždět popředu, nebo do něj budou couvat.

ASISTENČNÍ SYSTÉMY POMOHOU S PARKOVÁNÍM

Současné moderní automobily pomáhají řidičům prostřednictvím nejrůznějších asistenčních systémů. Mezi ty patří i systémy usnadňující parkování vozidla. Dnes již je většina nových vozidel vybavena parkovacími senzory, díky kterým je řidič upozorněn na blížící se překážku zvukovým signálem a případně i vizuálním doprovodem na obrazovce. Dalším systémem mohou být parkovací kamery, kdy se po zařazení zpětného chodu aktivuje kamera a na obrazovku infotainmentu přenáší obraz parkovacího místa doplněný o naváděcí linie. Ty ukazují, kam vůz pojedede podle toho, jak je natočený volant. Nejvíce sofistikované systémy pak vůz zaparkují zcela samostatně, od změření potřebné-

ho místa k zaparkování až po vlastní parkovací manévry, a to jak při parkování podélném, kolmém, či příčném. A dokonce to již dokáží i v okamžiku, kdy řidič vystoupí z vozu, například v případě malého místa, kdy by bylo obtížné otevřít dveře pro vystoupení z automobilu.

JAK NA VELKÝCH PARKOVIŠTÍCH

Na parkovištích platí stejně jako na dalších cestách pravidla silničního provozu. Na vjezdu a výjezdu do parkoviště bývá dopravní značení, které určuje přednost jednotlivých vozidel. Uvnitř vlastního parkoviště pak již značení ve většině případů nebývá. V tomto případě zde platí pravidlo pravé ruky. Ten, kdo přijíždí zprava, by měl mít také přednost. I zde především platí, že prvořadým pravidlem by měla být ohleduplnost. Sice to žádný z paragrafů neukládá, ale řidiči by si ve sporných případech měli vyjít vstřícně bez ohledu na přednost – nepřednost. Navíc se na parkovištích pohybují chodci, a tak je obezřetnost vždy na místě. Ohleduplnost je na místě i v případě, že někdo vyjíždí z parkovacího místa. Ten by měl dát přednost tomu, kdo mezi zaparkovanými auty projíždí. Kdo stojí v klidu a chce vyjet z řady zaparkovaných vozidel, měl by počkat, až nebude okolo jedoucí vůz ohrožovat a vyjede v okamžiku, kdy je volno.

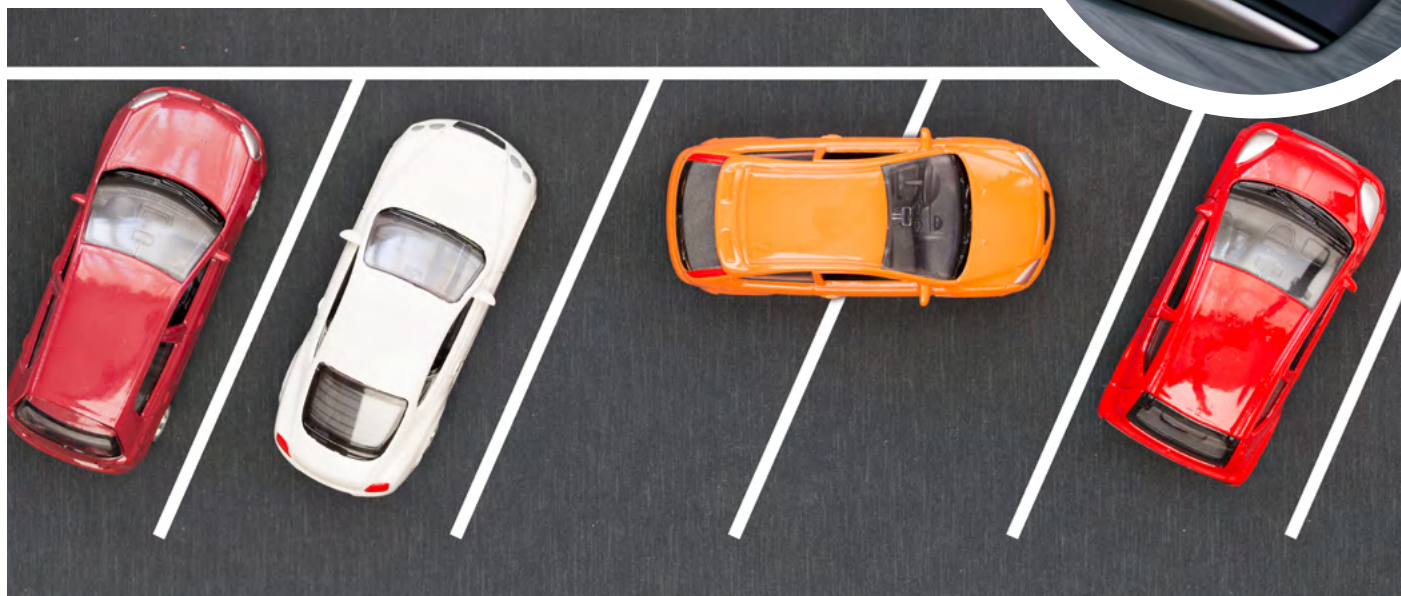
PARKUJEME V ZIMNÍCH PODMÍNKÁCH

Debaty motoristů se často týkají také toho, jak jez-

dit bezpečně na sněhu či náledí. Jak je to ale v zimě s bezpečným parkováním? Samozřejmě obecné zásady pro parkování platí i v zimním období. Vždy je pak potřebné alespoň letmo zkontrolovat, na jakém povrchu parkujeme. Jestliže je vedle vozidla sněhová vrstva (vzniklá například průjezdem sněhového pluhu), určitě se vyplatí sáhnout do zavazadlového prostoru pro lopatku a sníh odházet. V případě, že vyjíždíme z řady podélně parkujících vozidel, mezi nimiž jsou malé odstupy, totiž může namrzlá vrstva sněhu, kterou se budeme snažit pod plynem překonat, způsobit nepříjemné překvapení v podobě odhození našeho vyjíždějícího vozu na vedlejší automobil. Na zasněženém či dokonce namrzlém povrchu v každém případě citlivě s pedálem plynu i spojky. Protáčeující se hnací kola auta výrazně zhoršují jeho říditelnost. Při výběru místa pro parkování je také potřeba pamatovat na sníh a námrazu, které mohou padat ze střechy.

POZOR NA SAMOVOLNÉ ROZJETÍ VOZU

Nejen nepříjemná, ale především velmi nebezpečná je situace, kdy automobil na kluzké vozovce samovolně ujíždí. Proto je třeba udělat vše pro to, aby k něčemu podobnému nedošlo. Dříve než



se rozhodne řidič vystoupit, musí mít naprostou jistotu, že jeho vůz je dostatečně zabezpečen proti samovolnému rozjetí. Pokud by se totiž zaparkovaný vůz na kluzké silnici v kopci samovolně rozjel, všechny pokusy o zachránění situace budou spíše hrou na náhodu. Například zda se řidiči podaří bezpečně naskočit za volant a vůz zastavit, zda se mu v opačném případě podaří alespoň stočit přední kola ke straně, aby se vůz zastavil o sněhovou bariéru či zakotvil v příkopu. Je tedy potřeba řádně zajistit automobil parkovací brzdou, při stání předkem směrem do kopce zařadit první rychlostní stupeň, v opačném případě zpátečku. Parkujeme-li ve strmém kopci a chceme-li mít jistotu, že vozidlo v případě samovolného rozjetí nezpůsobí žádný karambol, můžeme stočit přední kola směrem k okraji silnice. Pokud je automobil v řádném technickém stavu, mělo by stačit zabezpečení parkovací brzdou, případně doplněné zařazením příslušného převodového stupně. Pokud však parkujeme v opravdu strmém kopci, podložení jednoho z kol klínem či cihlou nemusí být na škodu.

ROZDÍL MEZI STÁNÍM A ZASTAVENÍM

STÁT – znamená uvést vozidlo do klidu nad dobu dovolenou pro zastavení.

ZASTAVIT – znamená uvést vozidlo do klidu na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob anebo k neprodlenému naložení nebo složení nákladu.

ZASTAVIT VOZIDLO – znamená přerušit jízdu z důvodu nezávislého na vůli řidiče (např. v koloně).



Zákaz zastavení



Zákaz stání

ZASTAVIT A STÁT SE NESMÍ ZEJMÉNA:

- v nepřehledné zatáčce,
- na horizontu,
- na přechodu pro chodce a 5 m před ním,
- na křižovatce a blíže než 5 m před a za ní (vyjma v obci na křižovatce tvaru „T“ na protější straně),
- na zastávce a 30 m před a 5 m za ní, případně od značky „Zastávka autobusu“ apod. až 5 m za označníkem zastávky,
- na železničním přejezdu, v podjezdu a v tunelu a blíže než 15 m před nimi a za nimi,
- na mostě,
- na tramvajovém pásu,
- v připojovacím, odbočovacím a vyhrazeném pruhu,
- na dopravním okruhu,
- na dálnici,
- v jiném než pravém jízdním pruhu,
- na místech označených žlutou plnou (zákaz zastavení) nebo přerušovanou čarou (zákaz stání) na kraji silnice.
- V době od 5.00 do 19.00 hodin je zakázáno stání tam, kde by nezůstal mezi vozidlem a nejbližší tramvajovou kolejnicí volný jízdní pruh široký nejméně 3,5 m.
- Na silnicích I. třídy a za snížené viditelnosti i na silnicích II. a III. třídy je mimo obec zakázáno zastavení a stání jinde než na místech označených dopravní značkou jako parkoviště.



STÁLE MNOHO CHODCŮ ZBYTEČNĚ UMÍRÁ ZA TMY

Chodci jsou za snížené viditelnosti opravdu ohrožení. Nadprůměrně nebezpečné jsou pro ně tmavé měsíce roku, tedy listopad až březen. A chodci umírají na komunikacích za zhoršené viditelnosti i ve dne. Měli by se proto snažit být co nejvíce viditelní, a to především pro řidiče vozidel.

Kdy a kde je chodec povinen používat reflexní doplňky

Vždy za snížené viditelnosti, když se mimo obec pohybuje po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením. „Snížená viditelnost, to není jen tma, ale také například za svítání, soumraku, ve dne za deště, mlhy, sněžení... Zkrátka vždy, kdy účastníci silničního provozu dostatečně zřetelně nerozeznají jiná vozidla, osoby, zvířata nebo předměty na silnici,“ vysvětluje Roman Budský z Platformy Víze 0.

Jak se správně zviditelnit

Zákon o silničním provozu stanoví, že chodec na sobě musí mít prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky silničního provozu. Není ovšem uvedeno, jak přesně má reflexní doplněk vypadat a kde má být umístěn. Rozhodně je třeba pamatovat na jeho dostatečnou plochu. „Za minimum považuji rozměry kvalitního reflexního pásku, ten je třeba umístit nad zápěstí, případně i nad kotník na straně přivrácené ke středu vozovky. Reflexní pásy ovšem musí být opravdu kvalitní. To, že jsou v zářivé barvě, ještě neznamená, že budou viditelné i za tmy. Také je třeba upozornit,

že reflexní páska smotaná do ruličky a umístěná například na držadle kabelky či tašky, nemá dostatečnou plochu, aby byla pro řidiče viditelná,“ říká Roman Budský. Za snížené viditelnosti totiž řidiči nejlépe vnímají chodce s reflexními doplňky umístěnými na pohyblivých částech těla – ideálně právě nad zápěstím a nad kotníkem. Na pohybující se světélkující body reagují zhruba 3x dříve než na reflexní plošky staticky umístěné na trupu. Reflexní pásy lze doplnit i kvalitními reflexními přívěsky. „Za nejlepší barvu reflexních doplňků lze považovat zářivě žlutou se zelenkavým odstínem, případně jasně červenou, červenooranžovou nebo oranžovou,“ doplňuje Roman Budský.

Neviditelnost se může chodci citelně prodražit

Chodcům, kteří nedodrží výše uvedenou povinnost, hrozí pokuta. Chodci by ale měli pamatovat na to, že se vystavují nejen hrozbě finančního postihu, ale případně také potenciálnímu nebezpečí v podobě povinnosti uhradit část léčebných či dalších nákladů vzniklých v souvislosti s dopravní nehodou.

Raději i v obci

Zákon ukládá chodcům povinnost používat reflexní doplňky jen mimo obec. Určitě by je však měli používat za snížené viditelnosti i v obci. Zkušenosti totiž prokazují, že značná část chodců, kteří zemřeli za tmy, mohla žít, pokud by byla označena kvalitními reflexy.



ČEKAJÍ NÁS ZMĚNY V POVINNÉM RUČENÍ

Pojišťovny ročně vyřídí zhruba 260 tisíc škodních událostí z tzv. povinného ručení. Po covidovém období dochází v současné době k dalšímu nárůstu počtu i objemu škod z provozu vozidel.

„Škody v rámci povinného ručení dále významně rostou i v roce 2023. Meziročně se průměrná majetková škoda k 30. 9. 2023 navýšila o 13 %. Růst byl ovlivněn vyššími cenami práce a náhradních dílů v auto-servisech a postupnou modernizací vozového parku. Na škodní inflaci měla vliv také velmi vysoká inflace v celé ekonomice. Růst zdravotních škod je pak dlouhodobě ovlivněn novým občanským zákoníkem a s ním spojenou pravidelnou valorizací částek za odškodnění bolestného a ztížení společenského uplatnění,“ říká Petr Jedlička, pojistný matematik České kanceláře pojistitelů.

Čekají nás změny i digitální revoluce

Od druhé poloviny roku 2024 by měla začít naplno fungovat online výměna dat týkajících se pojištění, a to mezi všemi zainteresovanými subjekty. V databázi České kanceláře pojistitelů tak bude muset být informace o pojištění nejpozději k počátku účinnosti pojistné smlouvy. Odpadne také nutnost mít u sebe na území České republiky tzv. zelenou kartu (a to jak v papírové, tak i digitální podobě), neboť ověřit platnost povinného ručení bude možné v databázi na základě registrační značky vozidla.

„Povinnost uzavřít pojistnou smlouvu také bude mít namísto vlastníka provozovatel vozidla. To neznámá, že by povinné ručení přecházelo na řidiče. Provozovatel je osoba, která se „stará o vozidlo“, ve většině případů je shodná s vlastníkem. Například u finančního leasingu se pak jedná o nájemce vozidla,“ uvádí Vladimír Krejzar, ředitel Úseku likvidace pojistných událostí České kanceláře pojistitelů.

Další novinkou u povinného ručení bude navýšení minimálních limitů pojistného plnění na 50 milionů Kč ze současného minimálního limitu 35 milionů Kč,

a to jak u škody na majetku, tak i u škody na zdraví pro každého zraněného. Pravdou je, že většina vozidel je již dnes dobrovolně pojištěna na vyšší minimální vyžadované limity, takže se v tomto případě pro majitele vozidel nic moc nezmění.

Povinné ručení bude pro elektrokoloběžky i malé traktůrky

Povinnost sjednat povinné ručení se rozšíří na všechna vozidla s konstrukční rychlostí nad 25 km/h, nebo vozidla s rychlostí nad 14 km/h, pokud jejich hmotnost přesáhne 25 kilogramů. Typicky se tak bude tato povinnost vztahovat na „rychlé“ koloběžky a třeba i na zahradní techniku. U zahradní techniky a malotraktorů se tato povinnost bude vztahovat na taková vozidla, která se budou pohybovat po veřejných komunikacích.

„V případě elektrokoloběžek bude při „přečipování“ původní podlimitní rychlosti rozhodující „konstrukční rychlost“ stanovená výrobcem. Nelegální „přečipování“ znamená, že vozidlo není technicky způsobilé provozu a v případě škod hrozí regres ze strany pojišťovny vůči viníkovi. Povinnosti uzavření pojištění odpovědnosti z provozu vozidla pak nepodléhají elektrokola, a to taková, kde motor slouží pouze jako pomoc při šlapání,“ dodává Vladimír Krejzar.



MÁTE AUTO PŘIPRAVENÉ NA ZIMU?

Prakticky se to opakuje každým rokem a letos je to ještě markantnější. Krásné počasí babího léta řidiče a majitele automobilů nijak nenutí k tomu, aby se zamysleli nad tím, jestli je jejich vůz připravený na nadcházející zimní období. A tak až první podzimní mrazíky a také blížící se první listopadový den vyženou tisíce řidičů především do pneuservisů.



PŘEZOUVEJTE

Kvalitní obutí nejen řidiče, ale i automobilu je základ bezpečné jízdy. A v zimním období to platí dvojnásob. Kvalitu pneumatik bychom neměli nikdy podceňovat a šetřit na nich není úplně rozumné. Zákon navíc ukládá povinnost přezout letní pneumatiky na zimní v období mezi 1. listopadem a 31. březnem, a to když na silnici leží souvislá vrstva sněhu, led či námraza, nebo lze předpokládat, že se sníh, led či námraza na vozovce objeví. Zimní pneumatiky musí být u osobních automobilů na všech čtyřech kolech a hloubka jejich dezénu nesmí být nižší než 4 mm. A zapomínat bychom také neměli na to, že pneumatiky by měly být nahuštěny na předepsaný tlak. V zimním období musíme také počítat s tím, že povětrnostní podmínky se mohou velice rychle

měnit, a tak je vhodné mít zimní pneumatiky namontované na vozidle po celou zimní sezonu. Obecně pak platí, že letní pneumatiky ztrácejí své správné vlastnosti při teplotách klesajících pod 7 °C.

ZKONTROLUJTE CELÉ AUTO

Většina majitelů automobilů se při přípravě na zimní období zaměřuje jen na výše uvedenou výměnu pneumatik. Před zimou je však vhodné zkontrolovat, případně nechat zkontrolovat, celý vůz. Začneme pečlivou očištěnou karoserií. Protikorozní ochrana současných vozidel je samozřejmě na zcela jiné úrovni, než tomu bylo dříve. Přesto zima dokáže nadělat škody i na nových autech a i ty nejlepší laky nemusí odolat kamínkům a dalším agresivním nečistotám.

Zaměřit bychom se tak měli na vyčištění vozidla, opravu všech i drobných poškození, kde by mohla voda se solí korozi významně urychlit. Po těchto opravách je vhodné celou karoserii ošetřit některým z ochranných prostředků, například voskem apod. Před zimou bychom také měli ošetřit některým z přípravků všechna těsnění, abychom předešli třeba nechtěnému přimrznutí dveří.

AKUMULÁTOR DOSTANE V ZIMĚ ZABRAT

Současné moderní automobily jsou doslova prošívané elektrickými a elektronickými systémy a zařízeními. Všechny tyto systémy jsou závislé na spolehlivých dodávkách elektrické energie. Jednou z důležitých součástí automobilu tak nesporně jsou i spolehlivé akumulátory. Chladná rána a studené zimní starty dokáží potrápiti akumulátory všech aut, bez rozdílu, zda jsou nová nebo staršího data výroby. Akumulátor by tak měl být ve výborné kondici. Nejlepší je nechat jej zkontrolovat v odborném servisu, případně bude potřeba akumulátor vyměnit. Abychom se nedostali do problémů, mělo by kontrolou projít i dobíjení.



DO SERVISU, NEBO SVĚPOMOCÍ

Některé úkony samozřejmě můžeme zvládnout svépomocí, jiné bude nutné přenechat odborným servisům. Sami se můžeme pustit například do kontroly a dolití nemrznoucí směsi do ostřikovačů, do kontroly stěračů a trysek ostřikovačů, zkontrolovat můžeme i hladinu motorového oleje apod. Další úkony

je však lepší svěřit autoservisu. Sem patří například již výše uvedená kontrola akumulátoru a jeho dobíjení, v servisu ale zkontrolují také topení a klimatizaci, vyčistí, případně vymění potřebné filtry, zkontrolují stav brzdových destiček a brzdových kotoučů, změří stav nemrznoucí směsi v chladicím systému a také kompletně zkontrolují podvozek vozidla.

NEZAPOMÍNEJTE NA STĚRAČE

Při jízdě nejen v zimním období je důležité, abychom za každých podmínek z vozidla dobře viděli a také abychom byli dostatečně vidět. Kontrolou by proto mělo projít kompletní osvětlení vozidla, a pokud to bude potřeba, měli bychom vyměnit žárovky, které mohou časem ztrácet svou svítivost. Dobrý výhled by pak měly zajistit především kvalitní stěrače, které musí vodu, sníh a nečistoty stírat a ne je jen rozmazávat. Pryžové lišty ve stírátkách dostanou v zimě zabrat mnohem víc než v letním provozu, a tak je právě před zimou vhodná doba na jejich kontrolu, případně výměnu. Většinou se doporučuje výměna celé stírací lišty. Nemrznoucí kapalina do ostřikovačů by pak měla odpovídat teplotě, kterou můžeme očekávat, v našich podmínkách je to obvykle do mínus dvaceti stupňů. Zimní kapalina do ostřikovačů je navíc koncipována tak, aby odstraňovala kromě jiného soli či vrstvy nečistot, na rozdíl od letní směsi, která pomáhá ze skla odstraňovat hmyz apod. Při zimních jízdách je dobré mít ve vozidle vždy pár litrů nemrznoucí směsi na dolití do nádrží ostřikovačů.





VHODNÉ JSOU I GUMOVÉ KOBEREČKY

Látkové koberečky ve vozidle sice zútulní interiér, v zimě však mohou absorbovat vlhkost, která se pak vypařuje a může dojít i k namrzání skel zevnitř vozu. Lepší je tak v zimním období využívat gumové nebo plastové koberečky, ze kterých se kromě jiného také budou lépe odstraňovat nečistoty.

DO VOZU PATŘÍ ROZŠÍŘENÁ ZIMNÍ VÝBAVA

Pozornost bychom měli věnovat také rozšíření zimní výbavy. Nejde například jen o sněhové řetězy, ale součástí této výbavy by se měla stát například skládací lopatka, nějaká pevná podložka, která pomůže v případě, pokud vůz zapadne do závěje, písek nebo sůl, ale i startovací kabely. Vyplatí se mít s sebou škrabku na led, odmrzovací kapalinu, rozmrazovač zámků, smetáček, nebo i tažné lano. Vhodná je i baterka, deka, případně rovněž další potřebné věci pro „přežití v zimě“, pokud se dostaneme například do zácpy, jako jsou silné ponožky, čepice, teplé rukavice, dostatek jídla a pití, potřebné léky apod. A samozřejmě vhodné je vždy vyjíždět s plnou nádrží.

DOPORUČENÉ VYBAVENÍ VOZIDLA V ZIMNÍM OBDOBÍ:

- zimní pneumatiky se vzorkem hlubokým alespoň 4 mm;
- celoobvodové řetězy určené pro pneumatiky našeho vozu;
- nemrznoucí kapalina do ostřikovačů alespoň do -20 °C;
- zapalovací svíčky, které nemají za sebou více, než je doporučeno;
- doplněný a plně dobitý akumulátor s čistými kontakty;
- překontrolovaná elektrická instalace;
- škrabka na led;
- smetáček a lopata na sníh;
- pomocné startovací kabely;
- rozmrazovač na zámky (ten by měl být v kapse, ne zavřený uvnitř ve voze);
- rozmrazovač na skla a stírače přimrzlé k oknu (nikdy je neodtrhávejte násilím);
- gumové podlážky, které mohou posloužit i pro nouzový rozjezd;
- gumová těsnění dveří a kapoty preventivně ošetřená příslušným přípravkem - půjdou pak snadněji otevřít.

SBN NA SOCIÁLNÍCH SÍTÍCH

Jsme rádi, že zájem o projekt neustále roste a děkujeme vám za vaše reakce na sociálních sítích. I nadále vás budeme informovat o aktuálním dění v našem projektu.



ULIČKA PRO ŽIVOT



besip



ibesip



**KDYŽ NA DÁLNICI
VZNIKÁ KOLONA, JE VAŠÍ
POVINNOSTÍ VYTVOŘIT
PRŮJEZDNOU ULIČKU
PRO SANITKY, HASIČE ČI
POLICII.**





MAGNESIA®

SÍLA PŘÍRODNÍHO HOŘČÍKU

Hořčík přispívá ke
snížení míry únavy
a vyčerpání



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 **Fondu zábrany 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**.

Financováno z fondu
zábrany škod
**Česká kancelář
pojistitelů**

Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

**MP
SV**
MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ
ČESKÉ REPUBLIKY

**MP
SV**
MINISTERSTVO PRÁCE
A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ

BESIP

**POLICIE
ČESKÉ
REPUBLIKY**

**RS
ČR**
Rada seniorů
České republiky
společný svaz spolků

SMO
SVAZ MĚST A OBCÍ ČESKÉ REPUBLIKY

PLATEBNA
VÍZE
nula

MAGNESIA

Marlenka
PŘÍLIŠNĚ VĚKOVÉ ÚSEKOVÉ

**BIG LED
SCREEN**

e
echopix