

ZPRAVODAJ



12/2024
ZDARMA

www.seniorbeznehod.cz

4 | Nedodržování
rychlosti

10 | Nové standardy
pro koloběžky

SENIOŘI PATŘÍ V DOPRAVĚ K NEJZRANITELNĚJŠÍM

V roce 2023 na českých silnicích zahynulo celkem 455 osob (meziročně o 1 osobu více), z toho 126 ve věku 65 let a více (meziročně o 1 osobu více). Usmrcených mužů bylo 96, žen 30. Sami senioři zavinili smrt celkově 87 lidí. Chodců z řad usmrcených seniorů bylo 24, cyklistů 18, motocyklisté 2, řidičů osobních automobilů 59, spolujezdců v osobních autech 15, řidičů nákladních aut 4. Senioři se dlouhodobě nadprůměrně často podílejí na fatálních nehodách chodců a cyklistů. Podíl seniorů na usmrcených chodcích byl v letech 2021 až 2023 36 %, u cyklistů dokonce 40 %. Řidičů motorových vozidel

v seniorském věku bylo v roce 2023 podle Českého statistického úřadu 1 530 562 osob, což je přibližně čtvrtina jedinců oprávněných řídit motorová vozidla. „Česká populace stárne. Podle ČSÚ v roce 2023 přesáhl počet seniorů v celkové populaci České republiky 20 %. Očekává se, že v roce 2030 bude až 30 % populace starší 65 let. Kromě toho statistiky jasně ukazují, že senioři patří mezi nejzranitelnější účastníky silničního provozu. Proto je nezbytné je vybavit znalostmi a dovednostmi, které jim pomohou bezpečně se pohybovat v silničním provozu,“ říká Roman Budský, dopravní expert z Platformy VIZE 0.

**SENIOR
BEZ
NEHOD**
OHLEDUPLNĚ A BEZPEČNĚ



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.

NEDODRŽOVÁNÍ RYCHLOSTI patří mezi nejčastější prohřešky, které českým řidičům na druhých vadí

Každý druhý řidič se na českých silnicích necítí bezpečně. Důvod? Chování ostatních. Podle průzkumu České asociace pojišťoven ale ti samí Češi přiznávají, že nedodržují pravidla a páchají přestupky. A to i ty, které považují za velmi nebezpečné. Nejčastěji překračují povolenou rychlost.

Padesát jedna procent – tolik českých řidičů se podle výsledků průzkumu České asociace pojišťoven necítí na silnicích bezpečně. Viní z toho ostatní účastníky dopravy, kteří jsou podle nich agresivní, bezohlední a porušují pravidla. „Češi se setkávají s nejrůznějšími projevy agresivity, od vybrždování přes gestikulaci nebo pokřikování a nadávky. Je to dlouhodobý problém,“ vysvětluje výkonný ředitel České asociace pojišťoven Jan Matoušek.

Průzkum České asociace pojišťoven Vnímání dopravní bezpečnosti realizovala nezávislá výzkumná agentura Ipsos. V roce 2022 proběhl sběr dat v září, a to jako on-line dotazníkové šetření na 1 000 respondentech (z toho 790 řidičích) ve věku 18–79 let v kvótním výběru podle pohlaví, věku, vzdělání, regionu a velikosti místa bydliště a skupinové diskuse. Druhá vlna průzkumu proběhla v listopadu 2023 a účastnilo se ho 1 023 respondentů (z toho 819 řidičů).

Nebezpečnost přestupku od páchání neodrazuje

Za nepřípustné považují Češi především řízení pod vlivem alkoholu nebo návykových látek, a to v 96 %. Vadí jim ale také předjíždění v nebezpečném nebo nepřehledném úseku (97 %) či jízda na červenou (96 %). Své vlastní chování ale považují za bezproblémové a 12 % řidičů by dokonce u sebe nemělo podle vlastních slov co změnit.

Při přímé konfrontaci však čeští řidiči připouštějí, že pravidla silničního provozu nedodržují. „Češi velmi dobře vědí, co je nebezpečné chování na silnici a u ostatních řidičů ho kritizují. Pro to samé chování ale u sebe vždy najdou omluvu,“ doplňuje Jan Matoušek. Překročení nařízené rychlosti nebo její nepřízpůsobení všem aktuálním okolnostem bylo od roku 2020 příčinou více než 60 tisíc dopravních nehod.

Překročení povolené rychlosti v obci i mimo ni je přitom nejčastěji přiznávaným přestupkem. Češi se ale dopouští i těch nejzávažnějších přestupků jako je řízení pod vlivem alkoholu nebo návykových látek. K tomu se přiznalo 6 % řídicích respondentů.

Nebezpečnost jednotlivých přestupků ukazují statistiky příčin nehod z posledních let. „Ze zmíněných statistik vyplývá jako nejrizikovější příčina dopravních nehod nepřiměřená rychlost, kde od roku 2020 policie evidovala přes 60 tisíc případů s podílem přítomnosti alkoholu u 11 těchto nehod, přičemž na všech nehodách se alkohol podílí asi v 5 %,“ uvádí Petr Jedlička, pojistný matematik České kanceláře pojistitelů.

Přestupek	Vnímáno jako nebezpečné	Páchání
Řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek	96 %	6 %
Předjíždění v nebezpečném/nepřehledném úseku	97 %	9 %
Jízda na červenou+	96 %	9 %
Nedodržování bezpečné vzdálenosti	93 %	48 %
Překročení rychlosti o 40 km/h v obci nebo o 50 km/h mimo obec	92 %	17 %
Používání telefonu za jízdy	92 %	34 %
Překročení rychlosti o 20 km/h v obci nebo o 30 km/h mimo obec	84 %	34 %
Překročení rychlosti o více než 5 km/h v obci nebo o méně než 30 km/h mimo obec	52 %	72 %

STÁLE VÍCE SE ROZEVÍRAJÍ NŮŽKY MEZI ŠKODAMI A POJISTNÝM Z POVINNÉHO RUČENÍ

Stejně jako v předchozích letech i letos rostou škody v rámci tzv. povinného ručení. Oproti 249 tis. škod v roce 2022 a 259 tis. v roce 2023 se pro letošní rok očekává další nárůst celkových škodních událostí řešených v rámci povinného ručení na 269 tisíc, což představuje nárůst o 4 %. Zvyšuje se i průměrná uhrazená majetková škoda, která se k 30. 9. 2024 navýšila o 9,9 %. Roste i odškodnění za imateriální újmu, meziročně vlivem nárůstu mezd o 7,5 %. Podobně jako v předchozích letech se dále vzdalují hodnoty průměrné škody a průměrného pojistného.



POJIŠTOVNY OČEKÁVAJÍ Z DŮVODU ŠKODNÍ INFLACE VYŠŠÍ PLNĚNÍ

Pro rok 2024 se očekává celkové vyplacené plnění ve výši 17,9 mld. Kč, což hodnotu z roku 2023 ve výši 16,7 mld. Kč překračuje o 1,2 mld. Kč. Vůči plnění roku 2022 ve výši 14,9 mld. Kč se jedná o nárůst o 3 mld. Kč. Navíc závazky spojené s dlouhodobými výplatami zejména ze škod na zdraví se pro rok 2024 očekávají ve výši 2,2 mld. Kč, což také překračuje hodnotu předcovidového ročníku 2019, kdy byla tato hodnota 2 mld. Kč. Důvod navyšujících se škodních závazků spočívá zejména ve škodní inflaci.

CO STOJÍ ZA ŠKODNÍ INFLACÍ?

Mezi hlavní důvody škodní inflace patří navyšující se ceny práce a náhradních dílů v autoservisech. Dalším důvodem je postupná modernizace vozového parku a tím i vyšší technologická i finanční náročnost prováděných oprav vozidel. „Na škodní inflaci měla samozřejmě významný vliv také velmi

vysoká inflace v celé ekonomice, přičemž aktuální snížení škodní inflace neznámá pokles průměrné škody, ale pouze její další mírně nižší nárůst,“ popisuje důvody škodní inflace a její interpretaci Petr Jedlička, pojistný matematik České kanceláře pojistitelů.

MEZIROČNĚ STAGNUJÍ POČTY ŠKOD NA ZDRAVÍ

V případě škod na zdraví aktuálně přibližně 91 % z nich vzniká z lehkého zranění, dále 7,1 % souvisí s těžce zraněným poškozeným účastníkem dopravní nehody a u 1,9 % všech škod na zdraví se jedná o nároky spojené s usmrcením oběti dopravní nehody zahrnující například oprávněné nároky pozůstalých a další. Za posledních pět let představují škody na zdraví spojené s těžkým zraněním a usmrcením cca 9 % až 14 % všech škod na zdraví, nicméně na celkovém závazku škod na zdraví se podílejí z 56 % až 73 %.

STABILIZACE RŮSTU POJIŠTĚNÝCH VOZIDEL

Celkový počet pojištěných vozidel všech druhů a kategorií s platnou pojistnou smlouvou POV přesáhl v 2. pololetí 2024 hodnotu 9,57 mil. vozidel. Meziročně růst celého pojištěného portfolia dosahuje úrovně cca 2,9 %, čímž se potvrzuje, že proti předchozím turbulencím v jeho nárůstu dochází ke stabilizaci situace a na růst počtu pojištěných vozidel má částečný vliv i nově pojištěných cca 28 tisíc neregistrovaných vozidel, kam spadají zejména elektrokoloběžky.

ELEKTROKLOBĚŽKY S RIZIKOVOSTÍ VYŠŠÍ KATEGORIE MOTOCYKLŮ

Od 1. dubna 2024 platí povinnost mít uzavřené povinné ručení nově i pro elektrokoloběžky a jiná neregistrovaná vozidla, která mají větší hmotnost než 25 kilogramů a větší konstrukční rychlost než 14 km/h, nebo dosahují rychlosti, která přesahuje 25 km/h. Hned v prvním měsíci bylo uzavřeno téměř patnáct tisíc nových smluv, přičemž v dalších

měsících tento počet razantně klesal. Za sledované období pojišťovny evidují dosud 175 škod v celkové výši devět milionů korun, dalších 16 škod jde na vrub nepojištěných vozidel s celkovou škodou 1,6 mil. Kč, které dopadají nad rámec škod pojištěven do závazků ČKP. „V případě elektrokoloběžek lze konstatovat, že jejich rizikovost zatím odpovídá spíše vyšším a více rizikovým kategoriím motocyklů,“ dodává Petr Jedlička.



POVINNOST POVINNÉHO RUČENÍ SE NOVĚ VZTAHUJE I NA ELEKTROKLOBĚŽKY

- Povinnost mít uzavřené povinné ručení platí od 1. 4. 2024
- Platí pro elektrokoloběžky jejichž hmotnost je větší než 25 kg a rychlost vyšší než 25 km/h

NEVHODNÝ ODĚV STÁLE ZABÍJÍ MNOHO CHODCŮ

V roce 2023 zemřelo 23 chodců mimo obec za snížené viditelnosti. Prokazatelně 20 z nich nemělo stanovené reflexní doplňky! Pokud by byli řádně označeni, mohla polovina z nich žít...

Noční silnice jsou nebezpečné. Zahraniční výzkumy prokazují, že po setmění je riziko vzniku dopravní nehody až 4x vyšší než za dne. Noční silnice jsou nebezpečné i pro chodce. Výzkumy prokazují, že většina z nich si nepřipouští svou neviditelnost pro motorizované kolegy. Přitom čtvrtina řidičů přiznává, že chodce, který jde v tmavém oblečení po okraji silnice, vůbec neregistrují. Ani bílé oblečení nelze považovat za řešení. Řidiči si takto oblečených postav všimnou zhruba dvě vteřiny před možným střetem. To je málo na to, aby se dalo srážce zabránit. Je tak především v zájmu chodců pamatovat na svou dostatečnou viditelnost. Riziko jejich úmrtí v noci je totiž až čtyřikrát vyšší než za denního světla. A řádné osvětlení musí být i cyklisté.

Z údajů poskytnutých Ředitelstvím služby dopravní Policie Policejního prezidia ČR vyplývá, že v roce 2023 zemřelo na silnicích celkově 74 chodců. V obci zahynulo 43 a mimo obec 31 chodců. „Z 31 chodců usmrčených mimo obec zahynulo 23 za snížené viditelnosti. Šokující zjištění je, že prokazatelně 20 z nich nemělo reflexní doplňky. Odborníci z Estonského silničního úřadu udávají, pokud by byli i tito lidé řádně označeni, mohla dobrá polovina z nich žít,“ uvádí Roman Budský z Platformy VIZE 0. „Řada chodců za snížené viditelnosti podléhá klamnému dojmu, že když oni na dálku vidí příjezdějící osvětlený automobil, musí jeho řidič vidět i je. To je ovšem omyl, nejednou

i smrtelně nebezpečný,“ varuje Budský. Francouzská společnost la Sécurité routière uvádí, že za tmy řidič automobilu spatří chodce v černém oblečení ze vzdálenosti pouhých 28 metrů. Při rychlosti 50 km/h potřebuje vozidlo k zastavení 31 metrů. Provedený praktický test prokázal, že řidič před figurínou chodce nejen nestačil zastavit, ale naopak do něho narazil rychlostí 32 km/h. Experiment se zopakoval, tentokrát byla figurína oblečena do reflexního oblečení. Řidič jej spatřil ze vzdálenosti 44 metrů – stačil bezpečně zastavit 13 metrů před chodcem.

OHROŽENÍ JSOU I CYKLISTÉ

A potenciálně ohroženi jsou za tmy i cyklisté. Pro automobilistu je cyklista v tmavém oblečení a s odpovídajícím osvětlením na kole viditelný na 35 metrů. Při rychlosti 80 km/h potřebuje vozidlo k zastavení 60 metrů. S reflexní vestou je cyklista viditelný na 63 metrech, což umožňuje vozidlu zastavit 3 metry před cyklistou, pokud stojí, nebo 22 metrů před ním, pokud jede stejným směrem rychlostí 20 km/h. „Experiment francouzských specialistů nepočítal s českou specialitou, totiž cyklisty neosvětlenými za tmy. Pokud by byl proveden, spatřil by motorista neosvětleného cyklistu – podobně jako tomu bylo v případě chodce – na vzdálenost cca 28 metrů. Při reakční době šoféra dlouhé zhruba 1 vteřinu by nekompromisně do cyklisty narazil prakticky nesníženou rychlostí.



Pro cyklistu by se téměř jistě jednalo o smrtelnou záležitost," doplňuje Roman Budský. Je dobré dodat, že moderní ledkové červené blikačky mohou cyklisty zviditelnit na mnohonásobně větší vzdálenost, než je tomu v případě mnohdy ne příliš kvalitně svítícího standardního koncového světla. A určitě lze cyklistům doporučit, aby vždy – nejen za snížené viditelnosti - byli oblečeni do kvalitní výrazně zbarvené reflexní vesty.

CO NA TO POJIŠŤOVNY

Na dodržování zákonných povinností upozorňují i pojišťovny. „Pokud se prokáže, že chodec měl mít reflexní prvky a neměl, můžeme to zohlednit v rámci míry účasti na škodě, lidově za to dáme spoluvinu, což může vést i ke krácení pojistného plnění. Obdobně to platí i u cyklistů, kteří mají povinnost být řádně osvětleni. A doporučujeme i používání přileb, i když to u dospělých není povinné. Na případech, které jsme řešili, se jasně prokázalo, že by jejich použití výrazně zmírnilo následky nehody,“ vysvětluje Milan Káňa z pojišťovny Kooperativa.

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 komunikaci. Prvky z retroreflexního materiálu musí být umístěny 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 považují rozměry kvalitního reflexního pásku, ten je třeba umístit nad zápěstí, případně i nad kotník na straně přivrácené ke středu vozovky. Reflexní páska 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,“ uvádí 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. Za nejlepší barvu reflexních doplňků lze považovat zářivě žlutou se zelenkavým odstínem, případně jasně červenou, červenooranžovou nebo oranžovou. Zákon ukládá chodcům povinnost používat reflexní doplňky jen mimo obec. Určitě by je však měli používat za snížené viditelnosti i v obci.

Reflexní prvky u chodce – snížená i nesnížená viditelnost, (rok 2023)	místo	počet usmrcených chodců
ANO	obec	2
ANO	mimo obec	5
NE	obec	40
NE	mimo obec	25
nezjištěno	obec	1
nezjištěno	mimo obec	1
Reflexní prvky u chodce - snížená viditelnost* (rok 2023)	místo	počet usmrcených chodců
nezjištěno	mimo obec	1
ANO	mimo obec	2
NE	v obci	8
NE	mimo obec	20

* - snížená viditelnost - svítání, soumrak, noc (s veřejným osvětlením i bez veřejného osvětlení)

Obě tabulky zdroj: Ředitelství služby dopravní Policie Policejního prezidia ČR

NEVIDITELNÝ CYKLISTA

Za snížené viditelnosti 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 svítlna může být kombinována se zadní odrazkou červené barvy a může být nahrazena svítilnou s přerušovaným

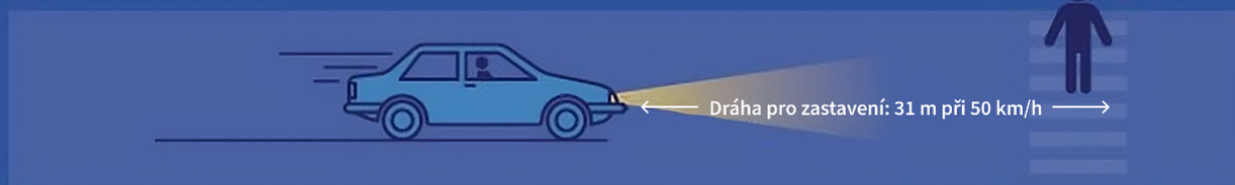
světlem červené barvy. Baterie jako zdroj elektrického proudu musí svou kapacitou zajistit svítivost světel po dobu nejméně 1,5 hodiny bez přerušení. „Cyklistům lze doporučit nosit vestu ve výrazných barvách doplněných reflexními materiály. To zajistí jejich vysokou viditelnost pro ostatní nejen za dne, ale také v noci. Takto oblečeného cyklistu spatří automobilista na pětkrát větší vzdálenost než jeho nevýrazně oblečeného kolegu,“ uzavírá Roman Budský.

ŘIDIČI, ZPOMALTE, ABYSTE LÉPE ZAZNAMENALI OSTATNÍ ÚČASTNÍKY PROVOZU. CYKLISTÉ, CHODCI, BUĎTE VÍCE VIDITELNÍ.

CHODCI

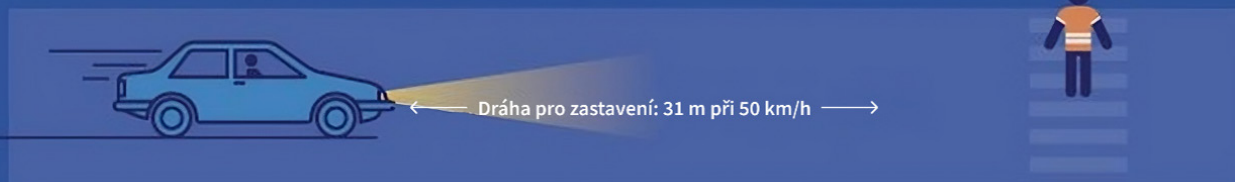
SITUACE 1: CHODEC MÁ NA SOBĚ TMAVÉ OBLEČENÍ

CHODEC JE VIDITELNÝ NA VZDÁLENOST 28 M



SITUACE 2: CHODEC MÁ NA SOBĚ REFLEXNÍ OBLEČENÍ

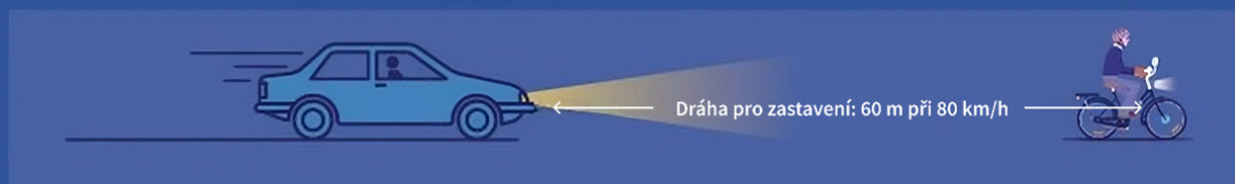
CHODEC JE VIDITELNÝ NA VZDÁLENOST 44 M



CYKLISTÉ

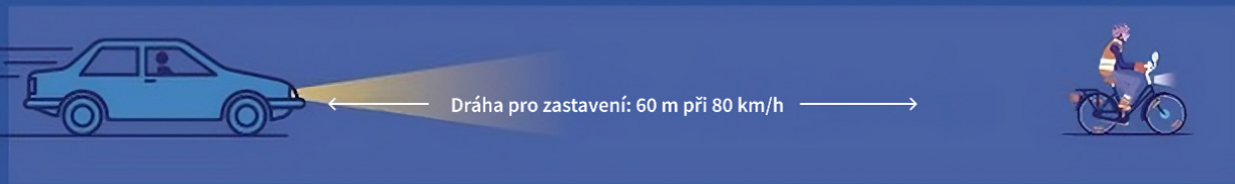
SITUACE 1: CYKLISTA MÁ NA SOBĚ TMAVÉ OBLEČENÍ

CYKLISTA JE VIDITELNÝ NA VZDÁLENOST 35 M



SITUACE 2: CYKLISTA MÁ NA SOBĚ REFLEXNÍ OBLEČENÍ

CYKLISTA JE VIDITELNÝ NA VZDÁLENOST 63 M



EU by měla stanovit nové standardy pro elektrokloběžky

Zpráva, kterou zveřejnila Evropská rada pro bezpečnost dopravy (ETSC), vyzývá k vypracování povinných technických požadavků pro všechny elektrokloběžky prodávané v Evropské unii, které by nahradily současnou směť vnitrostátních požadavků a dobrovolných norem.

Maximální rychlost 20 km/h, věkový limit 16 let a další

Tyto normy by podle ETSC měly zahrnovat omezení rychlosti na 20 km/h a požadavky na stabilitu, minimální brzdění a maximální zrychlení. V období od ledna 2023 do října 2024 bylo v Česku zraněno 721 jezdců na elektrokloběžkách, z toho 5 smrtelně.

Dopravní nehody elektrokloběžek

Zvyšující se penetrace elektrokloběžek se promítá již také v evidenci dopravních nehod. Od ledna 2023 začala Policie ČR u šetřených dopravních nehod s účastí cyklistů nově rozlišovat jízdní kola a kloběžky také v detailu s/bez elektropohonu. V období uplynulých 22 měsíců (od ledna 2023 do října 2024) bylo evidováno 857 nehod s účastí elektrokloběžek, při kterých bylo 5 osob usmrceno, 54 osob těžce a 662 osob lehce zraněno. „Socioekonomické ztráty z nehod s účastí jezdců na elektrokloběžkách překročily ve sledovaném období 2,9 mld. Kč. Uvedené ztráty dělíme na ty z osobních následků, což jsou náklady související se zraněním osob (vč. smrtelných), a na ztráty z dopravních nehod, což jsou primárně hmotné škody, důsledky kongescí a náklady související například se zásahem u dopravní nehody, kde jsou započteny náklady na hasiče a policii,“ uvádí Alena Daňková z oblasti Hodnocení dopadů dopravy, strategií a vzdělávání Centra dopravního výzkumu.

Ve sledovaném období bylo evidováno 721 zraněných osob na elektrokloběžkách, 566 z nich (78,5 %) pak bylo Policií ČR shledáno za viníky těchto nehod. U 247 z nich byla zjištěna přítomnost alkoholu, tj. 44 % osob na elektrokloběžkách, které zavinily dopravní nehodu a byly zraněny, byly pod vlivem alkoholu. Znepokojujícím faktem je, že ve 169 z 247

případů byla zjištěna přítomnost alkoholu nad 1,5 ‰. „Alkohol z hlediska lidského selhání přispívá ke vzniku dopravních nehod se zraněním cyklistů (7,0 %), nejčastěji je zastoupena nepozornost (46,1 %), nesprávné vyhodnocení situace (13,9 %), vysoká rychlost (a nepřizpůsobení jízdy 11,3 %) a vědomé nerespektování pravidel silničního provozu (8,7 %). Alarmující je skutečnost, že i přes nulovou toleranci alkoholu za volantem a řídítky v České republice je u téměř poloviny jezdců na elektrokloběžkách, kteří zavinili dopravní nehodu, zjištěna přítomnost alkoholu – často dokonce s hladinou nad 1,5 ‰,“ doplňuje nehodová data Kateřina Bucsuházy z oblasti Hlubkové analýzy dopravních nehod. Hlubková analýza dopravních nehod (HADN), je unikátní výzkumnou činností Centra dopravního výzkumu. Podrobně analyzuje vybrané dopravní nehody se zraněním v Jihomoravském kraji, a to jak z hlediska dopravní infrastruktury, tak vozidlové techniky i lidského faktoru. Jestliže Policie ČR eviduje u dopravní nehody nižší desítky informací, HADN několik tisíc.

Zpráva ETSC

Výzkumníci, kteří se na zprávě ETSC podíleli, doporučují, aby vlády jednotlivých zemí stanovily minimální věk 16 let pro řidiče elektrokloběžek, povinnost používat ochranné přilby a zakázaly jízdy po požití alkoholu nebo drog nebo jízdy se spolujezdcí. Jenny Carsonová, spoluautorka zprávy, uvedla: „Elektrokloběžky jsou nyní zavedeným a oblíbeným způsobem dopravy v městských oblastech v EU. Jsou však také spojeny s určitým rizikem, které je třeba řešit účinněji než dnes. Správnou kombinací bezpečnějšího dopravního prostředí ve městech, bezpečnějších vozidel a bezpečnějšího chování jezdců můžeme zajistit, aby byly silnice bezpečnější jak pro jezdce na elektrokloběžkách, tak pro cyklisty a chodce.“

V národních údajích z evropských zemí výzkumníci zjistili 119 úmrtí na silnicích v roce 2022 při srážkách s „motorovými mikromobilními zařízeními“ – kategorií osobních lehkých elektrických vozidel, které dominují elektrokloběžky, ale zahrnuje i vzácnější

vozidla, jako jsou elektrické jednokolky. Ačkoli toto číslo představuje nárůst oproti předchozím letům, může to být způsobeno jednoduše zvýšeným počtem jezdců na elektrokoloběžkách. Výzkumníci požadují více údajů o používání elektrokoloběžek, aby lépe pochopili míru rizika, která je podle některých předchozích analýz vyšší než u cyklistiky.

Při mnoha nehodách a zraněních na elektrokoloběžkách je zraněn pouze jezdec, nikoliv ostatní účastníci silničního provozu. V takových případech nemusí být na místo nehody přivolána policie, což vede k tomu, že srážka není v národních údajích zaznamenána. Na národní úrovni je třeba více pracovat na propojení nemocničních údajů s policejními záznamy, aby bylo možné získat úplnější obraz o míře zranění. Hlášená úmrtí související s jízdou na elektrokoloběžkách často zahrnují alkohol, přičemž z omezených dostupných údajů vyplývá, že polovina až dvě třetiny usmrčených osob před jízdou požíly alkohol. Opatření proti jízdě pod vlivem alkoholu by měla zahrnovat zákonné limity s odpovídající úrovní vymáhání. Ve Finsku a Norsku městské orgány požadovaly po poskytovatelích sdílených elektrokoloběžek, aby omezili rychlost v noci, nebo sdílené elektrokoloběžky v nočních hodinách zcela zakázaly – tato opatření vedla ke snížení počtu zranění.

Jednotná norma pro elektrokoloběžky

Na elektrokoloběžky se vztahují některé stávající předpisy EU o výrobcích, například předpisy týkající se strojních zařízení a baterií, neexistuje však žádná povinná jednotná norma pro elektrokoloběžky, která by se vztahovala na faktory, jako je

stabilita, maximální rychlost a brzdový výkon. Vzhledem k neexistenci nařízení EU vypracovalo několik členských států EU, včetně Německa a Španělska, pro tato vozidla vlastní vnitrostátní normy. ETSC doporučuje, aby EU vypracovala jednotný soubor povinných technických požadavků, včetně povinného omezení maximální rychlosti na 20 km/h, které by bylo nastaveno z výroby. Maximální rychlost 20 km/h pro elektrokoloběžky již na národní úrovni vyžaduje 11 evropských zemí. Nové normy by podle ETSC měly rovněž vyžadovat minimální úroveň brzdového výkonu, omezení maximální akcelerace, přední a zadní brzdy, zvukové výstražné zařízení (např. zvonek) a také přední a zadní světla. EU má povinné bezpečnostní normy pro nové osobní automobily, dodávky a nákladní automobily, které zahrnují vybavení automatickými systémy nouzového brzdění, jež mohou pomoci zabránit srážkám s chodci a cyklisty. Takové systémy však v současné době nejsou vyžadovány pro rozpoznání jezdců na elektrokoloběžkách. Podle ETSC je třeba normu brzy aktualizovat, protože trvá roky, než se nové bezpečnostní technologie dostanou do většiny vozidel na silnicích.



KAŽDÝ PÁTÝ ŘIDIČ RISKUJE

Nevhodné pneumatiky ohrožují bezpečnost na silnicích



Podzimní a zimní měsíce přinášejí motoristům náročné podmínky – sníženou viditelnost, kluzké a namrzlé vozovky a teploty pod bodem mrazu. Tato období často provází problémy spojené s nevhodnými, opotřebovanými nebo nedostatečně nafouknutými pneumatikami. Podle členů České asociace asistenčních společností (ČAAS) každoročně na začátku zimní sezóny riskuje až 20 % řidičů jízdu na nevhodných pneumatikách. I přes zákonnou povinnost používat zimní pneumatiky s minimální hloubkou dezénu 4 mm od 1. listopadu, mnoho řidičů přezutí stále podceňuje.

Asistenční společnosti se právě na začátku zimy často setkávají s případy, kdy je nutné vyprošťovat vozidla, která skončila mimo silnici. Kromě nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky je častou příčinou těchto nehod nevhodné obutí, tedy použití letních pneumatik nebo pneumatik s nadměrně sjetým vzorkem. „Problémy s pneumatikami jsou ročně důvodem přibližně 20 tisíc výjezdů našich asistenčních techniků. Zatímco menší defekty dokážeme řešit přímo na místě, u vážnějších problémů je nutný odtah do servisu,“ říká Aleš Povr, tiskový mluvčí České asociace asistenčních společností.

Pneumatiky hrají klíčovou roli v krizových situacích, například při náhlém vběhnutí zvěře na silnici. Sražení srnky nebo zajíce bývá podle statistik ČAAS každý rok příčinou více než 4 000 výjezdů. Ke kolizím se zvěří často dochází v podzimních a zimních měsících, kdy řidiči jezdí častěji za zhoršené viditelnosti nebo za šera.

Povinnost přezout na zimní pneumatiky

Podle §40a zákona 361/2000 Sb. mají řidiči povinnost používat zimní pneumatiky v období od 1. listopadu do 31. března, pokud se na vozovce nachází souvislá vrstva sněhu, led či námraza, nebo pokud hrozí, že by se mohly vyskytnout. Na úsecích označených značkou „zimní výbava“ je toto obutí povinné bez výjimky. Řidiči, kteří na tuto povinnost nezareagují včas, riskují nejen pokuty při silničních kontrolách, ale mohou mít problémy i při technické kontrole nebo při řešení pojistné události v případě nehody.

Nedodržení povinnosti zimních pneumatik? Hrozí až 100% krácení plnění

Pojišťovny mají právo krátit pojistné plnění, pokud se prokáže, že nehoda byla způsobena špatným stavem vozidla či nevhodným obutím. Nedodržení povinnosti může nejen zhoršit bezpečnost, ale také vést k výraznému krácení plnění, a to třeba až o 100 %. „Každý případ posuzujeme individuálně a zaměřujeme se na příčinu nehody,“ uvádí Martin Procházka, který má v Direct pojišťovně na starosti týmy likvidace s tím, že pojišťovny využívají odborné analýzy a posudky k určení, zda nepoužití zimních pneumatik přispělo k nehodě. Krácení plnění se netýká pouze havarijního pojištění, ale také povinného ručení. U povinného ručení sice pojišťovna škodu způsobenou třetím osobám uhradí, ale hrozí, že tyto náklady bude následně vymáhat po klientovi, který škodu zavinil porušením zákona.





WWW.FOKUSOPTIK.CZ

**KOMPLETNÍ
BRÝLE**
již od 799 Kč

FOKUS

SENIOR BEZ NEHOD

OHLEDUPLNĚ A BEZPEČNĚ



**PROJEKT NA ZVÝŠENÍ
BEZPEČNOSTI SENIORŮ
V DOPRAVĚ**

KONTAKTY

Tel.: +420 725 429 796

E-mail: 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**. Mediálním partnerem projektu je **Deník**.
Záštitu nad akcí převzali **Ministerstvo zdravotnictví ČR, BESIP, Ministerstvo práce a sociálních věcí,
Svaz měst a obcí České republiky a Rada seniorů ČR**.

Partneři projektu jsou **FOKUS optik, a.s.** a **Vize 0**.

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



**RS
ČR**
Rada seniorů
České republiky
zápasný svaz spojitelů

SMO
SVAZ MĚST A OBČÍ ČESKÉ REPUBLIKY

VIZE
0
KOOPERATIVA
VIENNA INSURANCE GROUP
NADACE

FOKUS

deník

e
echopix