

ZPRAVODAJ



**SENIOR BEZ
NEHOD**

OHLEDUPLNĚ A BEZPEČNĚ

02/2025
ZDARMA

www.seniorbeznehod.cz

4 | Správné použití
blinkrů

6 | Řidiči a kruhové
objezdy

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). Usmrčených mužů bylo 96, žen 30. Sami senioři zavinili smrt celkově 87 lidí. Chodců z řad usmrčených 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 usmrčených 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.



PLATFORMA
VIZE
nula

Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP
NADACE

platformavize0.cz



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.



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



Zvýšení bezpečnosti na silnicích díky změnám systému i chování jednotlivce.



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

POUŽÍVÁTE BLINKRY?

Tedy správně bychom měli hovořit o směrových světlech, ale označení blinkry nebo blikače je všeobecně známé. I když, na našich silnicích to dost často vypadá, že právě toto důležité zařízení zapomněli v továrně do vozidel namontovat - nebo že by to bylo v řidičích? Pokud v dávných dobách musel řidič dávat znamení rukou, tak s tím snad mohl mít občas potíže. Ale dnes stačí krátký pohyb prstů jedné ruky a splníte jednu ze základních povinností – dát včas znamení o změně směru jízdy. Navíc špatné používání směrových světel čestí řidiči dlouhodobě označují jako jeden z nejhorších nešvarů na našich silnicích.

KDY SE DÁVÁ BLINKR?

Zákon o silničním provozu ve svých ustanoveních přesně vyjmenovává situace, kdy jsou řidiči povinni blinkr použít. Bohužel řada řidičů jakoby zapomínala na tento velmi jednoduchý úkon, který je jedním ze základních prostředků, jak komunikovat s ostatními účastníky silničního provozu, ať už se jedná o jiné řidiče, chodce nebo cyklisty. Právě blinkry dávají okolí na vědomí, kterým směrem se dále budeme vydávat, stejně tak informují o tom, co se právě chystají dělat ostatní. A své úmysly musíme dávat najevo včas, už v momentě, kdy se rozhodneme začít předjíždět, měnit jízdní pruh, nebo odbočovat, samozřejmě po zhodnocení situace před námi a hlavně za námi. Provoz na komunikacích je tak

plynulejší a také bezpečnější. Rozhodně ale nepostačí jen pouhé bliknutí směrovými světly, potřeba je opravdu blinkry zapnout. V moderních vozech jsou navíc již většinou nainstalovány systémy směrových světel, které již při pouhém krátkém doteku s ovládací páčkou spustí tzv. trojblink.

JÍZDA V PRUZÍCH

Při jízdě v pruzích musíme samozřejmě signalizovat každé přejetí z jednoho pruhu do druhého. I zde platí, že signál musí přijít včas, nikoli až ve chvíli, kdy zahájíme manévr. Potřeba je ohlídat si následné vypnutí blinkru, často se může stát, že pohyb volantem nebude dostačující pro samočinné vypnutí blinkru. Při jízdě v odbočovacím pruhu, kdy se chystáme odbočit, je potřeba blinkr použít vždy, i když máme dojem, že náš záměr je všem úplně jasný.

CHYBUJE SE I NA KŘÍŽOVATKÁCH

Celá řada řidičů chybí i na křižovatkách, například když hlavní silnice vede do zatáčky, zatímco vedlejší pokračuje rovně. Mnozí řidiči se mylně domnívají, že nemusí v takovém případě blikat, když se pořád drží na hlavní silnici. Opak je ale pravdou. Blinkr je potřeba použít vždy, když odbočujeme. Pozor také na situaci, kdy blinkr použijeme příliš brzy a projedeme několik křižovatek se zapnutým blinkrem, a teprve potom odbočíme, snadno tak můžeme způsobit karambol. Řidiči, kteří by chtěli najet na komunika-



ci například zprava, by se v takovém případě mohli domnívat, že budeme odbočovat na nejbližší křižovatce.

PROBLÉMY PŘI PARKOVÁNÍ

Dalším problémovým manévrem je parkování. Zde platí jednoduché pravidlo, které říká, že při parkování je potřeba aktivovat blinkr jen na straně, kam budeme s vozem zajíždět. Rozblikat všechna směrová světla v tomto případě řidičům jedoucím za námi nic moc neřekne. Blinkr tedy použijeme ve směru, kterým budeme chtít parkovat již v okamžiku, kdy parkovací místo hledáme. Při vyjíždění z parkovacího místa pak opět nezapomeneme dát blinkr do směru, kam vyjíždíme. Blinkr spustíme jako první a až pak zahájíme vlastní manévr.

KRUHOVÝ OBJEZD

Při vjezdu na kruhový objezd neblinkáme, protože je jasné, kterým směrem se vydáme, pojedeme totiž vždy doprava. Směrová světla se nepoužívají ani při jízdě po kruhovém objezdu, jízda po něm se považuje za přímou. Blinkry používáme pouze před vjezdem a při výjezdu, aby řidiči, kteří chtějí na objezd vjet, věděli, že je vyjíždějící auto již nemůže ohrozit. Směrová světla použijeme také vždy při přejíždění mezi pruhy na vícepruhovém objezdu. Pokud tedy jedeme ve vnitřním pruhu a chceme vyjet ven z kruhového objezdu, musíme dávat znamení o změně

směru jízdy a současně nesmíme ohrozit ani omezit řidiče, který jede ve vnějším jízdním pruhu.

CYKLISTA, CHODEC, PŘEKÁŽKA NA SILNICI

Předjíždění cyklisty nebo objíždění překážky (tou může být třeba stojící auto, ale i chodec) si vždycky žádá použití blinkru. Dokonce i v tom případě, kdy jde chodec po krajnici a není potřeba kvůli němu výrazně vybočovat z jízdního pruhu. Použijeme blinkr, třeba jen proto, že na chodce upozorníme ostatní řidiče.

VAROVNÁ SVĚTLA

Světlé výstražné znamení davané zapnutím výstražného světelného zařízení (takzvané varovné blikače) smí řidič užít jen ve dvou případech. A to při nouzovém stání (závada na vozidle nebo nákladu, náhlá nevolnost, dopravní nehoda), nejméně po dobu, než na vozovku umístí výstražný trojúhelník. Dále je-li nutné upozornit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích na hrozící nebezpečí, zejména v případech, kdy je nutné náhle snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo. Typicky v případě, kdy se provoz na silnici (zvláště na dálnici) začne výrazně zpomalovat nebo zastavovat. Případně, pokud řidič projíždí kolem nějaké překážky a potřebuje varovat protijedoucí řidiče. Populární „stání na blikačkách“ je samozřejmě přestupkem, za který ve správním řízení hrozí pokuta.

Zákon o silničním provozu vyjmenovává situace, kdy jsou řidiči povinni použít blinkr

Při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého

Při přejíždění z vyhrazeného jízdního pruhu do přilehlého jízdního pruhu

Při objíždění stojícího vozidla, překážky nebo chodce

Při předjíždění vozidla a při zařazování zpět před vozidlo po jeho předjetí

Při předjíždění cyklisty

Při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci

Při zajíždění k okraji pozemní komunikace nebo k chodníku za účelem zastavení nebo stání

Při vyjíždění od okraje pozemní komunikace nebo od chodníku

Při vyjíždění z kruhového objezdu

Při změně směru jízdy a vybočování z něho - při objíždění, předjíždění, vyhýbání, otáčení

Jestliže to vyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

ZIMNÍ OBDOBÍ MÁ PRO ŘIDIČE SVÁ ÚSKALÍ



Naše střeoevropská zima v posledních letech připomíná více podzimní nebo jarní období, ale přesto často o sobě dává vědět teplotami pod nulou a také sněžením. Měli bychom proto pamatovat na záludnosti zimního období a tomu také přizpůsobit svou jízdu.

NEOŠETŘENÁ SILNICE

Může se stát, že se budeme pohybovat po silnici, kterou po vydatnější sněhové nadílce silničáři ještě nestihli ošetřit. Je potřeba počítat s tím, že jízda po takovéto neošetřené silnici bude náročná. Čekají na nás sněhové závěje či jazyky a případně i náledí. Velká opatrnost při řízení vozidla je tak namístě. Někdy se může stát, že na neprotážené silnici je

velká vrstva sněhu. Může hrozit riziko, že v takovém úseku uvízneme. Pak budeme dlouhé hodiny čekat na vyproštění, navíc můžeme zkomplikovat práci řidiči pluhem a sypače, který v daném úseku provádí údržbu. „Ostatně k řidičům těchto vozidel budeme maximálně ohleduplní. Jejich práce je skutečně nelehká, při jízdě musí sledovat řadu jiných věcí než jen ostatní motoristy. Při míjení se s protijedoucím pluhem na užších silnicích se snažme včas zajet ke straně a případně i zastavit vozidlo. Určitě si pořádně rozmysleme i to, zda před námi jedoucí vozidlo provádějící zimní údržbu vůbec předjedeme. Vzápětí bychom totiž mohli tohoto manévru litovat,“ říká Roman Budský z Platformy VIZE 0.

PŘIPRAVTE SE I NA KOLONY

Jak se připravit na čas strávený v nehybných kolonách způsobených kalamitní situací? Nejlépe je se podobné situaci vyhnout. Tedy v extrémním počasí raději ani nevyjíždět. V opačném případě vyrazit na cestu s dostatečnou časovou rezervou, počítat s možnými dopravními komplikacemi. Pravidelně sledovat dopravní zpravodajství, pomoci může i tzv. dynamická navigace (např. Waze), která je na rozdíl od tzv. statické navigace schopna přijímat informace o aktuální situaci na silnicích. Včas zaregistruje, že někde začíná provoz váznout či se dokonce tvoří kolony a podle toho ihned přizpůsobí nabídku alternativní trasy, po které bychom měli jet bez větších komplikací. Při jízdě na větší vzdálenost v době, kdy panuje zimní počasí, je dobré s sebou vozit nějaké nápoje a alespoň něco drobného k zakousnutí, rovněž tak nebude od věci mít s sebou i deku. Určitě je dobré mít v nádrži dostatek paliva. Nevyjíždět nádrž až k rezervě. Při případném dlouhém stání a popojíždění v koloně to nepochybně oceníme. Čas ztracený čekáním v koloně rozhodně nedohánějme riskantní a bezohlednou jízdou.

NA SNĚHU ČI NÁLEDÍ JE TŘEBA VOZIDLO OVLÁDAT CITLIVĚ A JEZDIT S DOSTATEČNOU REZERVOU

Adekvátně zhoršené přilnavosti pláštů při jízdě po zasněženém či namrzlém povrchu je třeba volit techniku ovládnutí vozidla. Vše je třeba dělat citlivě. Při rozjezdu raději méně plynu a citlivě s pedálem spojky. Pokud se kola automobilu při rozjezdu do kopce i přesto protáčejí, můžeme zkusit rozjezd na druhý převodový stupeň. U vozidel s pohonem předních kol může nastat situace, že se uprostřed stoupání začnou kola beznadějně protáčet a vozidlo zastaví. Zachránit situaci může pokus otočit vůz a pokusit se zdolat kopec na zpátečku. Velmi často tato taktika pomůže, řidič však musí být velmi opatrný. Couvání samo o sobě je rizikový úkon, navíc při této jízdě bude váznout chlazení motoru. Takže raději používat v nouzi nejvyšší a jen v úseku, kde je to nezbytně nutné. Šoféři tzv. zadokolek si ve stejné situaci mohou pomoci chvilkovým zatížením zadku vozidla.

Automobil bude i hůře zatáčet. Takže při jízdě do za-

táčky je třeba náležitě snížit rychlost jízdy a snažit se ji projet po oblouku s konstantním natočením volantu do příslušného směru. Pokud řidič nezvolí správnou stopu, může být uprostřed zatáčky donucen výrazněji stočit volant do oblouku, což ovšem může mít za následek ztrátu přilnavosti kol k povrchu silnice a následný smyk. U tzv. nedotáčivých vozidel se projeví tak, že automobil má snahu vyjíždět předkem mimo vozovku. V této situaci je nejlepší taktikou vyšlápnout pedál spojky, trochu narovnat kola, přibrzdit a opět zatočit. Naopak u přetáčivého automobilu bude mít jeho předek snahu se nadměrně stáčet do zatáčky a jeho zadek nás bude chtít „předběhnout“. Vůz se začíná otáčet kolem své osy a jde do hodin. Je třeba povolit pedál plynu, vyšlápnout spojku a volant stočit proti směru smýkajícího se zadku. (Pracovat s volantem je třeba citlivě, neboť v opačném případě hrozí, že se zadek přesmýkne do opačného směru a vůz se stane neovladatelným.) Jakmile se automobil začne srovnávat, vracíme volant zpět do původního natočení. To by mělo být zárukou bezpečného projetí zatáčkou. Opatrnost je na místě i při jízdě z kopce. „Na kluzkém povrchu se vyplatí udržovat bezpečnou rychlost motorem, brzdu používat uvážlivě a citlivě. Od vpředu jedoucích vozidel zvětšíme odstup,“ upozorňuje Roman Budský.

JÍZDA PO ZASNĚŽENÉ DÁLNICI

Řidiči nejdou řeší dilema, jak předjet pomalejší vozidlo v případě, že je mezi jízdami pruhy vrstva sněhu. Určitě je dobré zvážit, zda se lze zhostit uvedeného manévru bezpečně. Pokud ano, je nutno do sněhového pásu najíždět bez plynu a případně i s vyšlápnutou spojkou. Tento úkon si přirozeně vyžádá delší dobu než za neztížených podmínek. Pamatovat je třeba především na vzdálenost a rychlost vozidel jedoucích v pruhu, do kterého se chystáme přejet. „A na zimních dálnicích je dobré mít na paměti, že kvalita povrchu levého pruhu bývá nejdou výrazně horší než toho pravého. Zahájení předjížděcího manévru je tak třeba pečlivě zvážit,“ upozorňuje Roman Budský z Platformy VIZE 0.



JÍZDA VE VÁNICI

Jízda ve vánici je nejen nepříjemná, ale i nebezpečná. Na silnici se rychle vytváří kluzká vrstva čerstvého sněhu. Při větší sněhové nadílce (především na silnicích nižších tříd) hrozí, že nebude dostatečně zřetelné, kde je vozovka a kde naopak krajnice či dokonce příkop. Silné sněžení unavuje zrak řidiče, což je nepříjemné především za tmy, kdy se od nich odráží světlo reflektorů. Navíc klesá dohlednost. To všechno klade zvýšené nároky na výkon motoristů. Rozhodně je třeba snížit rychlost jízdy, počítat s tím, že silnice klouže, a navíc je špatně rozeznatelný nejen vlastní průběh silnice, ale snadno lze přehlédnout i případné překážky v jízdní dráze. Může se jednat nejen o chodce, ale třeba o odstavený porouchaný či havarovaný automobil. Nepříjemné je, že sníh se může usazovat nejen na předních reflektorech, ale také na zadních světlech. Automobil tedy hůře svítí, i řádně osvětlené vozidlo bude snadno přehlédnutelné. Řidiči rozměrnějších vozidel by měli pamatovat i na to, že poryvy silného větru mohou jejich vůz rozkymáčet. Zvládnutí takové situace na kluzkém povrchu může být nad síly i vyježděného řidiče. Při delší jízdě ve vánici je dobré dělat častější přestávky. Během nich si odpočine zrak řidiče a současně je dobré odstranit vrstvu sněhu z oken a světel vozidla. V každém případě je třeba se smířit s tím, že se cesta protáhne. Spěch se může za těchto extrémních povětrnostních podmínek vymstít.

JÍZDA S ŘETĚZY

Sněhové řetězy mohou být poslední záchranou, jak úspěšně zdolat zasněženou silnici. Především při jízdě do hor se tedy vyplatí vzít si je s sebou. Použití řetězů není obecně povinné, ale pokud je řidiči na své vozidlo nasadí, smí jet rychlostí maximálně 50 km/h. Na dálnicích, silnicích a místních komunikacích je ovšem zakázáno sněhové řetězy používat v úsecích, kde není vozovka dostatečně pokryta sněhovou nebo ledovou vrstvou. Povinnost použít sněhové řetězy může být také stanovena dopravní značkou „Sněhové řetězy“. Řidič motorového vozidla o třech a více kolech může pokračovat v jízdě až po nasazení sněhových řetězů na nejméně dvě hnací kola. Příkaz vyplývající z této značky ukončuje svislá dopravní značka „Sněhové řetězy – konec“. Pokud se

chystáme do zahraničí, je dobré vědět, že nepoužití sněhových řetězů tam, kde je to nařízeno dopravní značkou, se může dost prodražit. „Pokud si pořizujeme sněhové řetězy, vyplatí se sáhnout po prověřené značce. Provedení řetězů musí být takové, aby zabezpečily dostatečný záběr hnacích kol, na která jsou nasazeny. Měly by mít dostatečnou životnost a také musí zajistit dostatečný uživatelský komfort při jejich nasazování. Rozhodně se vyplatí vyzkoušet si manipulaci s nimi někde v poklidu v garáži či na parkovišti, před vyjetím do hor,“ apeluje Roman Budský.

MODRÉ SMĚROVÉ SLOUPKY VÁS UPOZORNÍ NA RIZIKOVÉ ÚSEKY

Právě na rizikové úseky silnic, které mají tendenci namrzat, upozorňují řidiče modré směrové sloupky. Pokud tedy při své jízdě tyto sloupky spatříte, měli byste se mít na pozoru a počítat s tím, že silnice může být v těchto místech namrzlá. Za zmínku stojí i tzv. černý led. Ten vzniká tehdy, když se na povrchu vozovky vytvoří tenká vrstva vody, která následně zmrzne. Přes den se černý led může více lesknout, ovšem za tmy není příliš způsobů, jak jej rozeznat od pouhé mokré silnice. Černý led se přesto dá poznat například dle stříkající vody od pneumatik z vozů jedoucích před vámi.



ŘIDIČI PREFERUJÍ KLASICKÉ KRUHOVÉ OBJEZDY

Většina nehod na kruhových objezdech končí bez zranění, a to až 73 %, což z nich dělá bezpečnější prvek oproti běžným křižovatkám, kde to je jen 65 %. Přesto na nich došlo v letech 2010 až 2023 ke 14 517 nehodám. „Můžeme oprávněně předpokládat, že pokud by se na českých silnicích nestavely kruhové objezdy, nebylo by těžkých zranění, ke kterým dochází na klasických křižovatkách. Potvrzuje se, že kruhové objezdy mohou výrazně zlepšit bezpečnost na silnicích a snižují riziko závažných následků nehod,“ vysvětluje Petr Jedlička, vedoucí oddělení pojistné matematiky a analýz České kanceláře pojistitelů. „Jednou z největších výhod kruhových objezdů je fakt, že řidiči musí před nájezdem zpomalit, čímž se s větší pravděpodobností vyhnou jedné z nejčastějších příčin nehod na křižovatkách, kterou je nedání přednosti v jízdě,“ doplňuje Jedlička.



Ještě více zvýšit jejich bezpečnost mají tzv. vyvýšené kruhové objezdy, tedy takové, kde je vnitřní prostor kruhového objezdu vyšší než silnice křižovatky. To vyplývá i z průzkumu České asociace pojišťoven „Vnímání dopravní bezpečnosti“, který 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). Podle tohoto průzkumu se s vyvýšeným typem kruhového objezdu setkala již 39 % řidičů. Nemají je ale příliš v lásce a oproti těm tradičním je preferuje pouze 8 % z nich. Výrazně více vyhovují mladým lidem do 24 let, kteří je upřednostňují v 16 %. Vyhovuje jim, že je přiměje zpomalit, což vede k větší plynulosti provozu a větší kontrole rychlosti v křižovatce.

Oblíbenější jsou tak tradiční kruhové objezdy. Důvodem je zde podle průzkumu lepší viditelnost skrze objezd, což dle názoru respondentů pomáhá bezpečněji vyhodnotit situaci. Kruhové objezdy mají ale také svá specifická rizika. Nehodovost stoupá během víkendů, a to zejména ve tři hodiny ráno, kdy podíl nehod činí až 16 %. „Tento fenomén se nazývá „diskocrash“ a popisuje situaci, kdy se mladí lidé vrací z nočních akcí. Tito řidiči jsou často pod vlivem návykových látek a celková nepozornost způsobuje vyšší nehodovost. Ukazují to i data, podle nichž až 23 % nehod na kruhových objezdech ve tři hodiny v noci způsobují mladí řidiči do 24 let,“ popisuje Vladimír Krejzar, ředitel Úseku likvidace pojistných událostí ČKP.

„Kruhové objezdy mohou výrazně zlepšit bezpečnost“

ZAMRZLÝ ZÁMEK ZNAMENÁ NEDOBYTNÉ AUTO

Zamrzlému zámku se dá velmi dobře předejít

Nedobytná garáž, zaseknutý nebo zamrzlý zámek či dveře u auta. V zimě jsou situace, které by si každý motorista radši odpustil. Případné rozmrazování má svá pravidla, kterými byste se měli řídit.

CHCE TO KLID

Nechce vás auto v zimě pustit dovnitř? První rada zní – nesnažte se to v náporu vzteku či paniky řešit silou a s dveřmi nelomcujte, abyste je spolu s těsněním nepoškodili. Než se začnete dobývat zamrzlými dveřmi u řidiče, vyzkoušejte, zda se dovnitř nedostanete třeba těmi vzadu. Někdy je to nejjednodušší řešení.

NAMAŽETE, NEZAMRZNE

Také u zamrzlého zámku či dveří u auta platí, že je dobré být připraven. V zimě použijte na venku stojící auto plachtu nebo fólii, která zabrání většímu namrznutí. Skvělou prevencí je ošetření gumového těsnění dveří – použít můžete silikonový olej nebo mazivo na bázi glycerinu, které těsnění ošetří. Aplikujte ho i na veškeré panty a zámky u auta.

ROZMRAZOVAT JEN POMALU

Co dělat v případě, že zámek zamrzl? Rozmrazovat je vždy třeba pomalu, protože prudká změna teplot může poškodit mechanismus zámku i samotný vůz.

Na auto nikdy nelijte horkou vodu, která by způsobila prasknutí skla, poškození laku i zámku. Do otvoru zámku nastříkejte mazivo na rozmrazení, nechte chvíli působit a pak můžete zámek odemknout. „Pozor na agresivní rozpouštědla nebo přípravky, které nejsou určené na zámky. Hrozí, že zámek ucpou, případně poškodí okolní lak,“ upozorňuje Petr Neuvirt, obchodní ředitel společnosti Tokoz, která je známým výrobcem zámků a kování.

Jednou z častých rad je také nahřátí klíče od auta. Tento postup však není ideální, protože klíč se může vlivem vysoké teploty nenávratně poškodit. Pokud se tedy rozhodnete zahřívát – třeba pomocí fény – vždy musíte postupovat pomalu a obezřetně.

MĚJTE JEJ PO RUCI

Zamrzlé auto je nedobytnou tvrzí a veškerá výbava ukrytá uvnitř je vám v tom okamžiku nanic. Kromě škrabky na sklo je tak vhodné mít mimo auto také balení rozmrazovacího maziva. Pomůže vám tak v zimě rychle vyřešit ranní kritické situace. A ještě jedna rada na závěr. Pokud se vám auto nedaří otevřít, může být jednou z možností i využití asistenční služby vaší pojišťovny. Zkuste se podívat do pojistných podmínek a ověřte si, zda vám pojišťovna třeba nenabízí i takovou možnost.



ČEŠI NAJEDOU 76 MILIARD KILO- METRŮ ROČNĚ

Češi za rok najedou téměř 76 miliard kilometrů. Ukázala to analýza, kterou pomoci dat z STK zpracoval odborný datový tým společnosti Cebia, která je známá především tím, že pomáhá motoristům bojovat proti podvodům při prodeji ojetin prostřednictvím kontroly jejich historie. S analýzou seznamuje ředitel společnosti Cebia Martin Pajer.

Hypoteticky se Češi ročně dostanou 515krát ke Slunci, 197 tisíc krát k Měsíci či téměř 1,9 milionkrát kolem Země. „Pro mladá auta, která ještě nebyla na STK, jsme použili interní data z profesionálního systému CebiCat GT, který používá i spousta pojišťoven. Celkově jsme došli k číslu 75 799 467 489 km,“ upřesňuje Martin Pajer, s tím, že se jedná o dosud nejpřesnější číslo, které kdy bylo uveřejněno. V průměru ročně ujede vozidlo registrované v Česku 11 828 km.

POLOVINU KM NA SILNICÍCH NAJEDOU AUTA DO 8 LET

„Díky této rozsáhlé analýze jsme také zjistili, jak je to s nájezdem aut podle jejich stáří. Je jasné, že ve všechna auta jsou provozována stejně, a proto nás zajímalo, jaký je průměrný nájezd podle stáří vozidla. Tedy kolik najedou vozy v jednotlivých letech jejich věku,“ vysvětluje dále Martin Pajer. A co tedy Cebia ještě objevila? Že nejvíce kilometrů najedou roční a dvouletá auta, pak už jejich průměrný nájezd většinou každým rokem klesá. Největší poklesy jsou pak u vozidel do šesti let stáří, poté pokles o něco zpomaluje. V praxi to znamená, že první dva roky najedou auta ročně více než 20 000 km. Od třetího roku dochází k poklesu, a to zhruba až do věku šesti

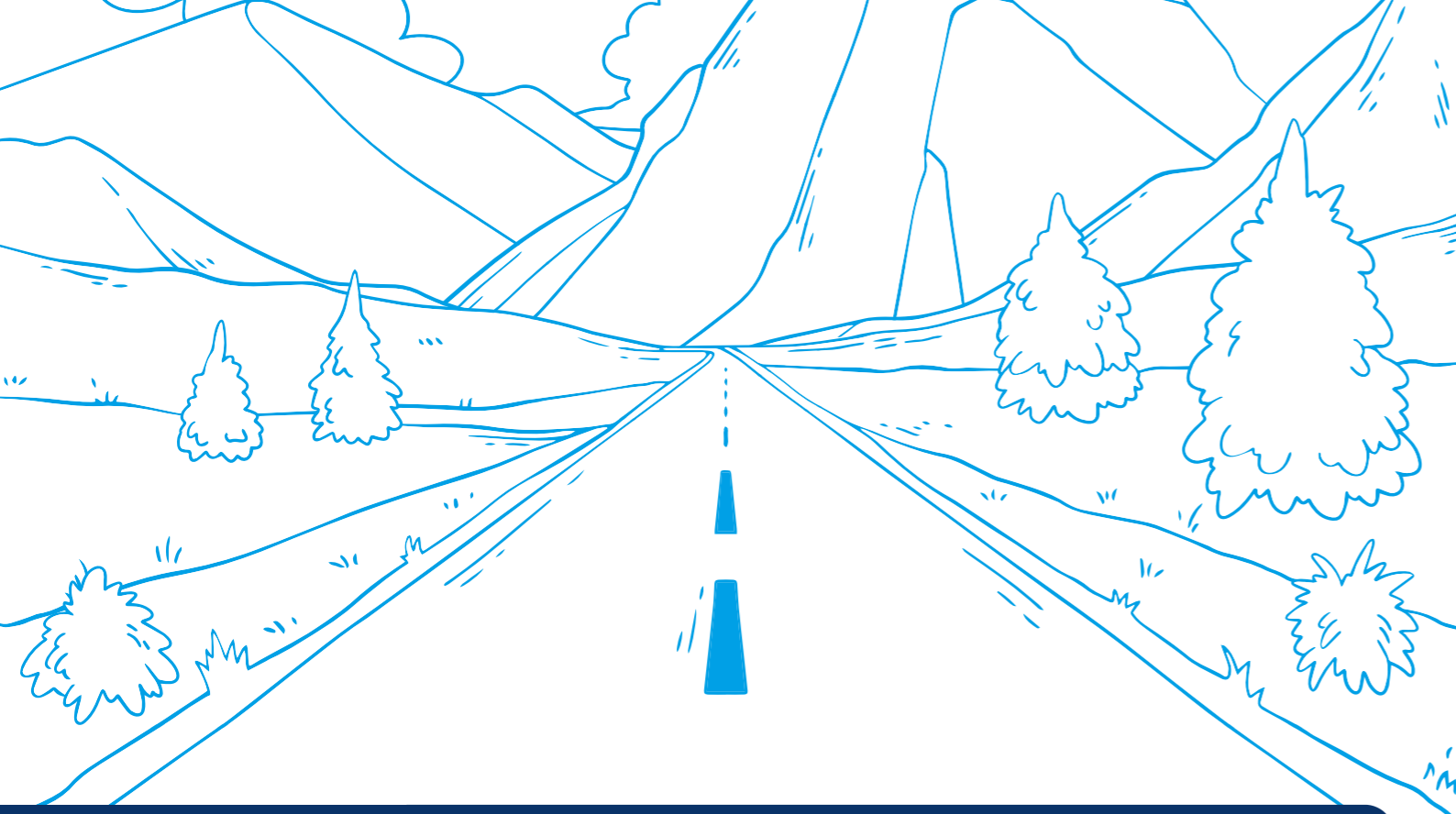


let vozidla. Například desetiletá auta ujedou ročně necelých 13 000 km. „Podle počtu aut v jednotlivých věkových kategoriích a počtu průměrně najetých kilometrů vychází, že polovinu kilometrů ujedou v Česku auta do osmi let stáří,“ zdůrazňuje Martin Pajer.

DESETILETÉ AUTO NAJEDE ZA CELOU DOBU PROVOZU PRŮMĚRNĚ NECELÝCH 170 000 KM

Z analýzy také vyplynulo, že po pěti letech mají vozidla za sebou v průměru téměř 100 000 km, desetileté vozy pak zhruba o 70 000 kilometrů více. Po 20 letech hodnota ujetých kilometrů přesáhne 270 000 km.

„Češi sami najezdí poměrně hodně kilometrů, ale ve chvíli, kdy si kupují ojeté auto, požadují co nejmenší nájezd. Platí to nejen o starších vozech, ale také o mladých ojetinách. Proto je bohužel stáčení tachometru v Česku častou nekalou praktikou,“ dodává Martin Pajer s tím, že zkontrolovat si najeté kilometry by mělo být před koupí ojetého vozu samozřejmostí. Lze to udělat rychle a jednoduše například na webových stránkách společnosti Cebia. Po zadání VIN kódu vozidla jsou informace z historie vozidla dostupné během několika minut.



DO ALP DOJEDEME I BEZ ZELÉNÉ KARTY

Nejen naše hory, ale také tradiční zimní destinace v zahraničí bývají plné českých turistů. A valná většina z nich cestuje za lyžováním i poznáním cizích krajů automobily.

ZELENÁ KARTA V MOBILU

Od letošního nového roku se motoristům zjednodušily jejich cesty. Na cestách po českých silnicích už není potřeba mít tzv. zelenou kartu. A to ani v digitální podobě. „Pojišťovny i nadále vystavují klientům zelené karty, i když u nás není potřeba ji mít u sebe fyzicky ani digitálně. V zahraničí však stále přetrvává povinnost prokázat platné povinné ručení. I v zahraničí už nyní ale stačí mít dokument elektronicky v PDF formátu, a to je také forma, kterou pojišťovny klientům primárně poskytují,“ vysvětluje Vladimír Krejzar, ředitel úseku likvidace pojistných událostí ČKP. V případě potřeby mohou klienti o vystavení zelené karty pojišťovnu požádat, Vladimír Krejzar

ale doporučuje, aby tak udělali ještě před cestou. „V případě, že ji bude řidič potřebovat akutně v zahraničí, může se na pojišťovnu obrátit také, ale bude již komplikovanější ji tak rychle obdržet,“ doplňuje.

NEHODOVOST V ZAHRA NIČÍ

A jak je to s nehodovostí českých řidičů během zimy na cestách do zahraničí? „Naše data o zaviněných nehodách ze strany českých motoristů v zimním období podle státu nehody nám opakovaně ukazují na míru rizika spojenou s nečekanou událostí během dovolené,“ upozorňuje na riziko nehody v zahraničí Petr Jedlička, pojistný matematik ČKP. Je proto velmi důležité mít zelenou kartu v digitální podobě k dispozici, a tím předejít zbytečným komplikacím.

POJIŠTĚNÍ ZDRAVÍ I ODPOVĚDNOSTI

Na co by ale cestovatelé, kteří se vydávají (nejen) za zimními sporty, neměli zapomenout, je určité cestovní pojištění. A i zde platí několik důležitých upozornění. Evropský průkaz zdravotního pojištění zajistí v rámci EU jen lékařsky nezbytnou zdravotní péči, a to bezplatně jen ve zdravotnických zařízeních financovaných státem. „Ovšem nesmíme zapomenout, že v těchto zemích i v rámci EU existují vysoké doplatky na léky, zdravotní pomůcky i samotná lékařská ošetření včetně hospitalizace, na což se naše zdravotní pojištění nevztahuje. K tomu rovněž cestovatel nemůže v nouzi využít neocenitelnou službu, kterou je asistenční služba. Ta mu usnadní komunikaci v komplikované a často vypjaté situaci a zajistí organizaci zdravotní péče včetně případného návratu do ČR,“ uvádí Petr Koblížek, gestor sekce neživotního pojištění ČAP. Důležité je podle něj také dávat si pozor na to, že v případě ošetření na soukromé klinice i v jiných situacích, které mohou na cestách cestovatele potkat, není možné se na kartičku pojištěnce zdravotní pojišťovny automaticky spoléhat. „Rovněž doporučuji nespoléhat se ani na to, že

mám cestovní pojištění zahrnuto v platební kartě a před cestou si překontroluji, jestli tomu tak opravdu je a co toto pojištění zahrnuje a jaké limity pojistného plnění tam mám,“ doplňuje Petr Koblížek.

Další důležitou věcí před cestou je myslet na to, jaké aktivity budu na horách provozovat a jsou-li rizikové, jako je například lyžování ve volných terénech mimo vyznačenou sjezdovku nebo skialpinismus. Dle toho potom zvolit tomu odpovídající variantu pojištění zahrnující i připojištění rizikových sportů. Takové pojištění pak nabízí dostatečné limity a pokrytí zásahu horské služby.

Pojišťovny navíc zpravidla poskytují svým klientům zmiňované asistenční služby, které jim pomohou řešit jejich situaci v zahraničí. „Cestovní pojištění se vztahuje kromě zdravotních rizik i na další velmi důležité riziko, kterým je odpovědnost za škodu vůči třetím osobám. To je nutné v případě, kdy na sjezdovce dojde například k neúmyslnému ublížení na zdraví,“ dodává Petr Koblížek. Některé státy, např. Itálie, toto pojištění po návštěvnicích dokonce vyžadují povinně.

NEZAPOMÍNEJTE NA SVÉ POJIŠTĚNÍ



JAK BEZPEČNĚ SE CÍTÍ ČEŠI NA KOMUNIKACÍCH



Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. zveřejnilo koncem roku 2024 výsledky třetí vlny mezinárodního projektu ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes), který se zaměřuje zejména na postoje účastníků silničního provozu i jejich subjektivní vnímání bezpečnosti, rizik a přijatelnost rizikového chování v dopravě. Součástí je také subjektivní vnímání bezpečnosti pozemních komunikací.

Průzkum, který proběhl v roce 2023, zahrnoval hodnocení různých typů komunikací a poskytuje informace o vnímání bezpečnosti mezi českými řidiči, cyklisty, chodci a motocyklisty, a také informace o tom, jak se naše hodnocení liší od ostatních evropských zemí.

V České republice se průzkumu ESRA3 účastnilo celkem 965 respondentů. Z výsledků vyplývá, že v dopravě se velká většina z nich alespoň občas pohybuje v roli chodce nebo spolujezdce ve vozidle, 66,5 % také jako řidič vozidla, 62,6 % respondentů se označilo za cyklisty a 16,6 % řídí motocykl. Hodnocení jednotlivých typů komunikací pak prováděli pouze respondenti, kteří uvedli, že daný typ skutečně využívají.

ČEŠTÍ ŘIDIČI HODNOTÍ BEZPEČNOST SILNIC HŮŘE NEŽ V EVROPĚ

Dálnice v ČR vnímá bezpečně pouze 58,6 % českých uživatelů (řidičů), oproti evropskému průměru 66,1 %. Silnice mimo obec považuje za bezpečné 38,6 % respondentů z ČR, zatímco evropský průměr činí 50,8 %. Největší rozdíl je u místních komunikací, které za bezpečné považuje pouze 34,3 % českých řidičů, zatímco v Evropě tento podíl dosahuje 51,4 %.

SUBJEKTIVNÍ HODNOCENÍ INFRASTRUKTURY V ČR REFLEKTUJE REGIONÁLNÍ ROZDÍLY

Hodnocení bezpečnosti silnic se výrazně liší i mezi jednotlivými kraji. Například silnice mimo obec hodnotili řidiči jako bezpečné nejčastěji ve Zlínském kraji (48,1 %), avšak v Karlovarském kraji to bylo pouze 22,3 %. Podobně místní komunikace byly nejlépe hodnoceny v Královéhradeckém kraji (50,0 %), nejhůře pak ve Středočeském kraji (25,1 %).

ZRANITELNÍ ÚČASTNÍCI

U cyklistů a chodců je vnímání bezpečnosti blíže evropskému průměru. Cyklisté hodnotí nejlépe místní komunikace s cyklopruhy (65,5 % bezpečně), zatímco silnice mimo obec bez cyklopruhů považuje za bezpečné pouze 21,7 % respondentů. Chodci se nejbezpečněji cítí na komunikacích s chodníky, které bezpečně hodnotí 76,1 % českých respondentů, což je nad evropským průměrem 71,9 %.

„Analýza výsledků ukázala, že čeští řidiči motorových vozidel ve srovnání s evropským průměrem vnímají všechny využívané typy komunikací jako méně bezpečné. Hodnocení ze strany chodců a cyklistů sice odpovídá evropskému průměru, výsledků vyspělejších států však u nás nedosahujeme. V rámci České republiky jsou pak patrné značné rozdíly mezi jednotlivými kraji. Výsledky mezinárodního srovnání jasně ukazují, že účastníci silničního provozu hodnotí komunikace jako bezpečné právě v zemích, které dlouhodobě vykazují nižší míru závažných dopravních nehod a mají moderní přístup k utváření komunikací,“ uvádí Pavlína Skládáná z Centra dopravního výzkumu.

NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ – MODERNIZACE A OSVĚTA

„I přes dílčí zlepšení v oblasti bezpečnosti silničního provozu vyžaduje tato oblast stále úsilí. Kromě bezpečného utváření komunikací je nezbytné věnovat trvalou pozornost edukaci, která cílí na chování účastníků silničního provozu nejen ve smyslu prevence, ale i zmírňování následků případných nehod,“ říká Kateřina Bucsuházy z oblasti Hloubkové analýzy dopravních nehod, která je unikátní výzkumnou činností Centra dopravního výzkumu.

„Soustředíme-li se na zranitelné účastníky provozu, setkáváme se zejména s častou absencí přileb u cyklistů, které v řadě případů mohou zachránit život. V souvislosti s cyklisty je nutné zmínit také zvyšující se počty elektrokol, což se, bohužel, v čím dál větší míře podepisuje nejen na nehodovosti, ale také na jejich následcích – mnohdy těch nejzávažnějších. Cyklisté jsou dlouhodobě také kategorií účastníků silničního provozu, která vykazuje vysoký podíl viníků nehod pod vlivem alkoholu, a to jak na běžných jízdních kolech, tak na elektrokolech a také

elektrokoloběžkách. U chodců může leckdy vážným nehodám zabránit použití retroreflexních prvků. I tyto zdánlivě banální věci mohou v řadě případů předejít těžkým či dokonce smrtelným zraněním v důsledku dopravních nehod,“ dodává Lukáš Kaduła z Centra dopravního výzkumu.



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.



PROJEKT NA ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI SENIORŮ V DOPRAVĚ



**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
ckp
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
zapsaný svaz spolků

SMO
SVAZ MĚST A OBCÍ ČESKÉ REPUBLIKY

VIZE
0
Kooperativa
ČESKÝ ÚSTŘEDNÍ ÚSTAV
NÁDACE

FOKUS

deník

e
echopix