

ZPRAVODAJ



07/2025
ZDARMA

www.seniorbeznehod.cz



4 | Noční nehody
s chodci

6 | Nehody
jednostopých

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 usmrčených seniorů bylo 24, cyklistů 18, motocyklistů 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 jim pomohou bezpečně se pohybovat v silničním provozu,“ říká Roman Budský, dopravní expert z Platformy VIZE 0.

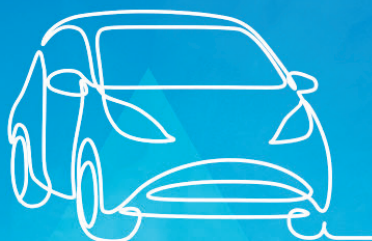
**SENIOR
BEZ
NEHOD**
OHLEDUPNĚ A BEZPEČNĚ



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.

NOČNÍ NEHODY S CHODCI MÍVAJÍ TRAGICKÉ NÁSLEDKY

Noční nehody s chodci patří k nejtragičtějším událostem na českých komunikacích. Téměř čtvrtina všech nehod s chodci se odehrává po setmění. Nejrizikovější jsou nehody mimo obce, kde hraje roli nejen špatná viditelnost, ale i vyšší rychlost vozidel.

Po setmění se zhoršují podmínky pro vnímání okolí. I při zapnutých potkávacích světlech má řidič omezený rozhled — osvětlená oblast před vozidlem je kratší, než je potřebná brzdná dráha při vyšších rychlostech. Chodci v tmavém oblečení bez reflexních prvků se stávají téměř neviditelnými, což výrazně zkracuje dobu, během níž na ně řidič může zareagovat. Například osoba v tmavém oděvu je pro řidiče na silnici viditelná ze vzdálenosti přibližně 20 metrů, zatímco při použití reflexních prvků se tato vzdálenost prodlužuje až na 200 metrů.

POČET NEHOD KLESÁ, ALE TRAGICKÉ DŮSLEDKY ZŮSTÁVAJÍ

Noční nehody s chodci proto představují vážný rizikový problém na českých silnicích. Podle analýzy Portálu nehod se v letech 2010 až 2024 stalo 54 057 nehod s chodci, z toho více než čtvrtina se odehrála v noci. V průběhu posledních let obecně počet chodců, kteří se stali účastníky nehody ve tmě, klesl. „Zatímco na začátku sledovaného období se ročně evidovalo kolem 1 100 takových případů, v posledních třech letech se tento počet ustálil na hodnotě přibližně 800 chodců ročně. Tento pozitivní trend ovšem nemění fakt, že následky těchto nehod jsou často vážné. Podle našeho zjištění přes 90 % chodců, kteří se stali účastníky nehody po setmění, utrpělo nějaké zranění. Nejčastěji šlo o lehká zranění (66,32 % případů), vážná zranění tvořila 16,57 %



a v 6,31 % případů skončila nehoda tragicky," uvedl Jan Chalas ze společnosti DataFriends, která provozuje Portál nehod.

„Analýza Portálu nehod jednoznačně ukazuje, že nejvíce nehod s chodci po setmění se odehrává v zimních měsících, přičemž nejkritičtějším obdobím je prosinec. V tomto měsíci došlo v letech 2010 až 2024 k 2 818 nehodám s chodci ve tmě, což je více než sedminásobek počtu nehod zaznamenaných v letních měsících, například v červnu (391 případů),“ uvedla datová analytička Portálu nehod Petra Marková.

CHODCI MOHOU PRO SVOU BEZPEČNOST UDĚLAT VÍCE

Mnoho chodců však bohužel stále podceňuje význam reflexních prvků, přestože jejich nošení je mimo obec na neosvětlených úsecích povinné. Tmavé oblečení, zejména v kombinaci s kapucí nebo deštníkem, který omezuje periferní vidění, ještě více zvyšuje riziko střetu. Jednou z nejdůležitějších povinností chodců je proto nošení reflexních prvků při pohybu mimo obec za snížené viditelnosti. Tuto povinnost ukládá zákon o silničním provozu (č. 361/2000 Sb.) a její porušení může být nejen pokutováno, ale především může vážně ohrozit bezpečnost samotného chodce.

Jejich nošení je povinné, pokud se chodec pohybuje po krajnici nebo po okraji vozovky mimo obec v situaci, kdy je špatná viditelnost (tma, mlha, hustý déšť atd.). Umístěny by měly být na končetinách nebo částech těla, které se při chůzi pohybují, což zvyšuje jejich účinnost. Ideální je kombinace náramků, vest nebo pásků, které odrážejí světlo vozidel.

Reflexní prvky se ukázaly jako účinné řešení – řidič je totiž dokáže spatřit až na vzdálenost 200 metrů, což mu poskytuje dostatek času na bezpečnou reakci. Naopak chodec v tmavém oblečení je za stejných podmínek viditelný pouhých 18 metrů před vozidlem, což při rychlosti 70 km/h znamená necelou sekundu na vyhnutí se kolizi. Tato extrémně krátká doba na reakci výrazně zvyšuje riziko tragických následků.

Negativní roli na straně chodců často hrají i mobilní telefony či sluchátka a s nimi spojené nevěnování se silničnímu provozu. Chodci se totiž až příliš často

spoléhají na to, že je řidiči včas zaregistrují, a přecházejí vozovku bez dostatečné kontroly okolí.

Chodci mají rezervy i ve správném chování na vozovce. Ti, kteří se pohybují po pravé straně vozovky (tedy ve směru jízdy), dávají řidičům jen minimální šanci je spatřit včas. Naopak chůze po levé krajnici, kdy chodec vidí příjezdějící vozidla čelně, mu umožňuje včas zareagovat. Stejně tak přecházení mimo přechod pro chodce nebo vběhnutí do vozovky z neosvětlených míst patří k častým příčinám nehod.

NEHODY MIMO OBEC BÝVAJÍ ČASTĚJI FATÁLNÍ

Mimo obce jsou nehody s chodci mnohem rizikovější a tragické následky jsou zde častější. Důvodem je především vyšší rychlost vozidel a výrazně horší viditelnost na neosvětlených úsecích. Při povolené rychlosti 90 km/h činí brzdná dráha osobního vozu při ideálních podmínkách zhruba 40 metrů, zatímco při mokré nebo zledovatělé vozovce se může prodloužit až na dvojnásobek. Pokud řidič spatří chodce na poslední chvíli, prakticky nemá šanci zastavit. Noční nehody s chodci se odehrávají jak na místních komunikacích ve městech a obcích, tak na silnicích mimo obce, přičemž obě situace mají svá specifika a odlišná rizika. *„Nejvíce nehod s chodci, a tedy i po setmění, se stává na místních komunikacích, kde se nehody po setmění podílejí 23 %. Nicméně podíl nehod ve tmě na celkových nehodách je překvapivě nejvyšší na dálnicích (48,11 %). Zde je však absolutní počet nehod s chodci malý – v letech 2010 až 2024 zde došlo k 264 nehodám s chodci. Vysoký podíl nočních nehod s chodci je i na silnicích první třídy (38,7 %). Na silnicích druhé a třetí třídy je tento podíl shodně kolem 30 %,“* uvádí datová analytička Portálu nehod Petra Marková.

Nehody v obci mívají méně vážné následky především díky nižší rychlosti vozidel. Nicméně i zde může kolize skončit vážným zraněním, zvláště pokud chodec vběhne do vozovky nečekaně. Chodci totiž někdy přebíhají vozovku na nepřehledných místech a spoléhají se na nižší rychlost projíždějících vozidel. Řidič však nemusí mít dostatek času zareagovat. Navíc v husté zástavbě nebo podél silnic často brání řidičům ve výhledu zaparkovaná auta, což může vést k přehlédnutí chodce.

NA SILNICI JSOU KROMĚ AUT I MOTORKY A JÍZDNÍ KOLA

V loňském roce došlo v období od dubna do září k více než 3 996 nehodám s účastí motocyklistů, při kterých jich 80 zemřelo. Cyklisté byli účastníky více než 4 326 nehod, které si vyžádaly 217 těžce zraněných a 38 životů. Tyto údaje podtrhují potřebu obezřetnosti a vzájemného respektu na silnicích.



MOTOCYKLISTÉ POZOR NA TECHNIKU I VLASTNÍ SCHOPNOSTI

Motorkáři by měli před jízdou důkladně zkontrolovat svůj stroj. Klíčový je stav pneumatik, brzdového systému, osvětlení a elektroniky. Zapomenout se nesmí ani na správně seřízená zrcátka a doplnění provozních kapalin. Samozřejmostí by měla být kvalitní přilba, správný oděv, rukavice i pevná obuv. Tyto prvky neslouží jen pro komfort, ale především pro ochranu života při případné kolizi. A přestože řada motorkářů vnímá ochranné prvky jako zbytečnou zátěž, statistiky dokazují, že správná výbava může významně zmírnit následky nehody.

CYKLISTÉ BEZ PŘILBY NEVYJÍŽDĚT

Podobná pravidla platí i pro cyklisty. Technický stav kola by měl být samozřejmostí – funkční brzdy, správně nafouknuté pneumatiky, dobře seřízené řazení a osvětlení jsou základem bezpečné jízdy. Cyklista je navíc z pohledu zákona považován za řidiče motorového vozidla, a musí tedy dodržovat pravidla silničního provozu stejně jako motoristé. Zcela zásadní je i viditelnost. Cyklista by měl nosit světlé oblečení doplněné o reflexní prvky, zejména při zhoršené viditelnosti. Reflexní vesta, pásky umístěné na rukou a kotnících nebo reflexní přilba mohou rozhodnout o tom, zda ho řidič včas zahlédne. Důležitá je také

přilba – u dětí povinná, u dospělých sice ne, ale je rozhodně doporučena.

ŘIDIČI AUTOMOBILŮ DBEJTE NA TRPĚLIVOST A BEZPEČNÝ ODSUP

Řidiči osobních vozidel by si měli uvědomit, že cyklisty i motocyklisty je třeba míjet s dostatečným bočním odstupem – ideálně 1,5 metru – a měli by být připraveni také na jejich nečekané manévry, například objíždění výmolů, kanálů nebo zaparkovaných aut. Obzvláště nebezpečné jsou situace, kdy řidič při odbočování přehlédne cyklistu jedoucího po pravé straně. K častým chybám dochází i při otevírání dveří po zaparkování, kdy může dojít k ohrožení projíždějícího cyklisty. Zde pomáhá jednoduchý návyk – tzv. „holandské otevírání dveří“ – tedy otevření dveří pravou rukou, čímž je řidič nucen se podívat přes rameno dozadu.

VZÁJEMNÝ RESPEKT JAKO KLÍČ K BEZPEČNOSTI

Ať už se jedná o cyklistu, motocyklistu nebo řidiče automobilu, klíčem ke snížení počtu nehod je vzájemný respekt, ohleduplnost a předvídavost. Každý účastník silničního provozu má právo cítit se bezpečně, ale zároveň má také povinnost přispět k bezpečnosti ostatních.

NEHODY NA ELEKTROKOLOBĚŽKÁCH VZROSTLY O ČTVRTINU

V roce 2024 došlo v České republice k 529 nehodám s účastí elektrokoloběžek, což je o 25,7 % více než v předchozím roce. Tyto nehody si vyžádaly dva lidské životy, 36 těžce zraněných a 402 lehce zraněných.

Rostoucí popularita elektrokoloběžek se odráží i v počtu nehod. Je však důležité zmínit, že ne všechny nehody jsou hlášeny policii. Mnohé z nich se odehrávají mimo veřejné komunikace nebo mají méně závažné následky.

Za poslední dva roky bylo v Česku zraněno 799 osob na elektrokoloběžkách, z toho 5 smrtelně.

Z výše uvedeného počtu zraněných osob na elektrokoloběžkách bylo 626 (78 %) shledáno viníky nehod. U 279 z nich byla zjištěna přítomnost alkoholu, což představuje 45 % z těch, kteří zavinili nehodu a byli zraněni. Alarmující je, že ve 189 případech byla hladina alkoholu nad 1,5 ‰.

Od ledna 2023 začala Policie ČR rozlišovat nehody

cyklistů a koloběžkářů s/bez elektropohonu. „V tomto období bylo zaznamenáno 950 nehod s účastí elektrokoloběžek. Tyto nehody si vyžádaly 5 lidských životů, 60 těžce zraněných a 734 lehce zraněných. Zajímavé je, že ve většině případů byli zraněni muži (72 %). Navíc 78 % jezdců na elektrokoloběžce nemělo přilbu, což výrazně zvyšuje riziko vážných zranění. Většina nehod (68 %) se stala na místních komunikacích. Elektrokoloběžky nejsou jen dopravním prostředkem pro mladé. Data ukazují, že mezi zraněnými bylo i 5 osob starších 85 let. Nejčastěji však byli zraněni lidé v produktivním věku od 25 do 54 let,“ shrnuje Lukáš Kadula z Centra dopravního výzkumu.

DESATERO PRO BEZPEČNOU JÍZDU NA ELEKTROKOLOBĚŽCE:

1. Noste přilbu

Přilba je jedním z nejdůležitějších bezpečnostních prvků, chrání hlavu v případě pádu nebo kolize.

2. Nejezděte pod vlivem alkoholu nebo návykových látek

Alkohol a návykové látky snižují schopnost reagovat a mohou vést k nebezpečným situacím. Nulová tolerance alkoholu a návykových látek platí nejen pro řízení motorových, ale také nemotorových vozidel – tedy i elektrokoloběžek.

3. Nejezděte ve dvou

Nepřekračujte maximální nosnost koloběžky, na jednomístné koloběžce není dovoleno jezdit ve dvou.

4. Nepoužívejte telefon.

Při jízdě se plně soustředte na cestu a okolí.

5. Bud'te vidět

Především za snížené viditelnosti a v noci noste reflexní prvky, ať jste viditelní. Používejte osvětlení.

6. Bud'te ohleduplní

Respektujte chodce, jezděte pomalu a opatrně v místech, kde se pohybují chodci. Neohrožujte svou jízdou ani ostatní účastníky provozu.

7. Jezděte opatrně a předvídatelně

Vyhýbejte se rychlé jízdě a prudkým manévřům, jezděte plynule a dávejte včas znamení o změně směru jízdy.

8. Plánujte vhodnou trasu

Vyberte si bezpečné a vhodné trasy pro jízdu. Vyhýbejte se nerovným cestám, výmolům a jiným překážkám, které by mohly způsobit pád.

9. Kontrolujte technický stav

Před každou jízdou se ujistěte, že jsou brzdy v pořádku, pneumatiky správně nahuštěné, že funguje osvětlení a je nabitá baterie.

10. Dodržujte pravidla silničního provozu

Respektujte pravidla, značky a semaforey. Nejezděte po chodníku a po přechodech. Používejte výhradně elektrokoloběžky, které splňují podmínky provozu na pozemních komunikacích.

NOVELA VYHLÁŠKY UPRAVUJÍCÍ PRAVIDLA PROVOZU

Náhradní trasy dálnic budou nově označené a přehlednější, zjednoduší se také značení slepých ulic či jednosměrek s povoleným protisměrným provozem cyklistů. Novela vyhlášky upravující pravidla provozu na pozemních komunikacích také snižuje počty směrových dopravních značek a upravuje značení nízkoemisních zón. Vyhláška je účinná k 1. červenci 2025.

„Po vzoru německého dopravního značení má vzniknout kolem frekventovaných českých dálnic nové vyznačení alternativních tras pro mimořádné události. Tyto objízdky budou předem stanoveny a vyznačeny, a to umožní rychlejší a efektivnější odklon dopravy v případě uzavírek. Vyhláška navrhuje použití označení „náhradní trasa“, aby bylo zřejmé odlišení od klasických objízdných tras, které se stanoví v případě plánované uzavírky,“ říká ministr dopravy Martin Kupka.

Nově zaváděné značení náhradních tras bude určeno primárně pro osobní automobily.

MÉNĚ ZNAČEK NA SILNICÍCH

Ministerstvo dopravy také snižuje počet směrových značek v případech, pokud lze umístit takovou dopravní značku i jinak než po pravé straně silnice každé větve křižovatky, jako je to doposud. To zlepší přehlednost a uživatelskou přívětivost, protože například na krátkých úsecích pozemní komunikace mezi dvěma křižovatkami už nebude nutné umisťovat několik značek a směrové rozcestníky bude možné instalovat ve vhodných případech až za křižovatkou, jak je tomu například v Německu. K úspoře počtu dopravních značek a konstrukcí, na nichž jsou značky umístěné, může dojít i v případě směrových dopravních značek pro cyklisty. Nejen, že se tím zjednoduší orientace cyklistů, ale snížením počtu konstrukcí se sníží také riziko případného střetu cyklistů s pevnou překážkou. Novela vyhlášky také přináší úpravy v označení jednosměrných komunikací s povoleným protisměrným provozem cyklistů

a zjednodušení značení slepých komunikací.

„Tyto změny mají za cíl zvýšit bezpečnost a přehlednost pro všechny účastníky silničního provozu, včetně cyklistů. Dalším benefitem je úspora, kdy se ušetří za dodatkové tabulky. Nové značení bude postupně osazované v rámci pravidelné výměny dopravních značek. Opět vycházíme z dobré zahraniční praxe,“ dodává ministr Kupka.

Jednou z dalších změn je úprava dopravních značek pro nízkoemisní zóny, které již nebudou zobrazovat emisní plakety. Je to reakce na novelu zákona o ochraně ovzduší, která nově definuje zavádění nízkoemisních zón a nahrazuje nalepovací papírové emisní plakety elektronickým systémem využívajícím data o plnění emisních norem EURO z registru silničních vozidel. Možnost, nikoliv povinnost, stanovení je v gesci samospráv.

V souvislosti s úpravou zákona o silničním provozu v oblasti problematiky tzv. tatraktorů, kdy se na řízení tohoto typu vozidla vztahují stejná pravidla jako pro řidiče nákladních vozidel, bylo také nutné upravit text významu a užití dopravní značky B 4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“ ve vyhlášce tak, aby pro jejich řidiče platila stejná pravidla jako pro řidiče standardních nákladních automobilů. Jedná se o vozidla konstrukčně vycházející z nákladních vozidel a v kontextu zákazové značky je žádoucí, aby pro ně platila stejná restrikce jako pro standardní nákladní automobily. Význam dopravní značky B 6 „Zákaz vjezdu traktorů“ zůstává nezměněn a na tzv. tatraktory se také vztahuje.

VÝČET HLAVNÍCH ZMĚN:

1. Zavedení náhradních tras: Předem stanovené alternativní objízdné trasy pro mimořádné události na dálnicích, například na dálnici D1.
2. Zjednodušení značení jednosměrných komunikací a slepých komunikací: Značka bez nutnosti dodatkové tabulky povoluje protisměrný provoz cyklistů a ve slepé ulici jim umožňuje pokračovat v jízdě.

3. Méně dopravních značek: Ve vhodných případech není nutné na každou větev křižovatky umisťovat směrovou dopravní značku.

4. Úprava dopravních značek: Úprava označení nízkoemisních zón, dobíjecích stanic elektromobilů nebo sjednocení podoby některých značek.

5. Nové značení pro nízkoemisní zóny: Kontrola emisních kategorií vozidel bez nutnosti emisních plaket a s tím související úprava značení.

UKÁZKY NOVÝCH A UPRAVENÝCH DOPRAVNÍCH ZNAČEK

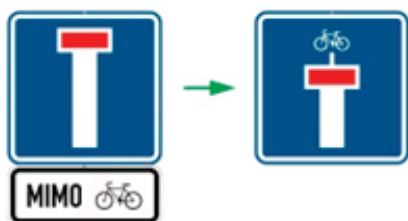


Směrová tabule pro **náhradní trasu** (přímo, vlevo nebo vpravo). Značky informují o čísle náhradní trasy a označují směr jejího pokračování.



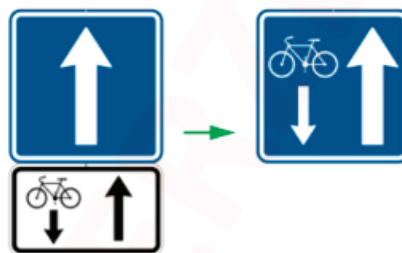
Náhradní trasa

Značka informuje zpravidla na dálnici o začátku trvale vyznačené náhradní trasy dálnice a jejím čísle. Je-li to v takovém případě účelné, může být na značce uveden také symbol a příslušný cíl dálnice. Pokud je na značce uvedena směrová šipka, lze ji použít také pro vyznačení průběhu náhradní trasy v následující křižovatce.



Slepá pozemní komunikace

Značka označuje pozemní komunikaci, která dále končí nebo po které nelze dále pokračovat v jízdě. Značku lze užít také pro označení pozemní komunikace, po které nelze dále pokračovat v jízdě s výjimkou cyklistů.



Jednosměrný provoz

Značka označuje směr jízdy vozidel na jednosměrné pozemní komunikaci. Značku lze užít také pro označení povoleného vjezdu cyklistů v protisměru.



Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací

Značka upozorňuje mimo obec na křižovatku a označuje hlavní pozemní komunikaci. Na značce může být znázorněno i jen levé připojení, pravé připojení, a nově také levé šikmé připojení nebo pravé šikmé připojení. V případě složitější křižovatky nebo křižovatky, kde hlavní komunikace neprobíhá v přímém směru, se pod touto značkou použije příslušná dodatková tabulka s vyznačením tvaru křižovatky.



Emisní zóna

Značka označuje oblast, ve které je stanovena nízkoemisní zóna podle zvláštního právního předpisu. V této oblasti je omezen provoz silničních motorových vozidel za účelem omezení znečištění ovzduší z dopravy.

Vjezd do této oblasti může podléhat nízkoemisnímu poplatku podle zvláštního právního předpisu. Ve spodní části značky se uvede odkaz na informační systém nízkoemisních zón podle zvláštního právního předpisu.



Konec emisní zóny

Značka označuje konec emisní zóny. Značka může být při výjezdu z emisní zóny umístěna i jen po levé straně vozovky z opačné strany značky „Emisní zóna“.



ZAMĚŘENO

NA BEZPEČNOST CHODCŮ

Přechody pro chodce stále nejsou zcela bezpečným místem, které spolehlivě chrání pěší účastníky silničního provozu. Ročně se na vyznačených přechodech stane zhruba 800 nehod s účastí chodce. Za uplynulých deset let na přechodech zemřelo 164 chodců a 1 436 bylo těžce zraněno. Změnit to chce nová osvětová kampaň „Chybělo málo“.

„Cílem kampaně je upozornit na zranitelnost chodců v silničním provozu a ukázat, že pokud se v blízkosti přechodu budou řidiči i chodec chovat odpovědně a soustředit se, mohou tragickým nehodám předcházet. Často totiž chybí opravdu málo k tomu, aby ke srážce auta s chodcem vůbec nedošlo. Stačí například navázat oční kontakt či odložit mobil,“ říká ministr dopravy Martin Kupka.

Osvětový projekt vznikl v úzké spolupráci samostatného oddělení BESIP s Centrem dopravního výzkumu a je financován z Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů. Na téma bezpečnosti na pře-

chodech se soustředí dopravní výchova dětí a bylo také součástí preventivních projektů zaměřených na seniory v roli chodců. Dosud žádná preventivní kampaň se ale nevěnovala vzájemné interakci řidiče a chodce na přechodech a necítila na celou dospělou populaci.

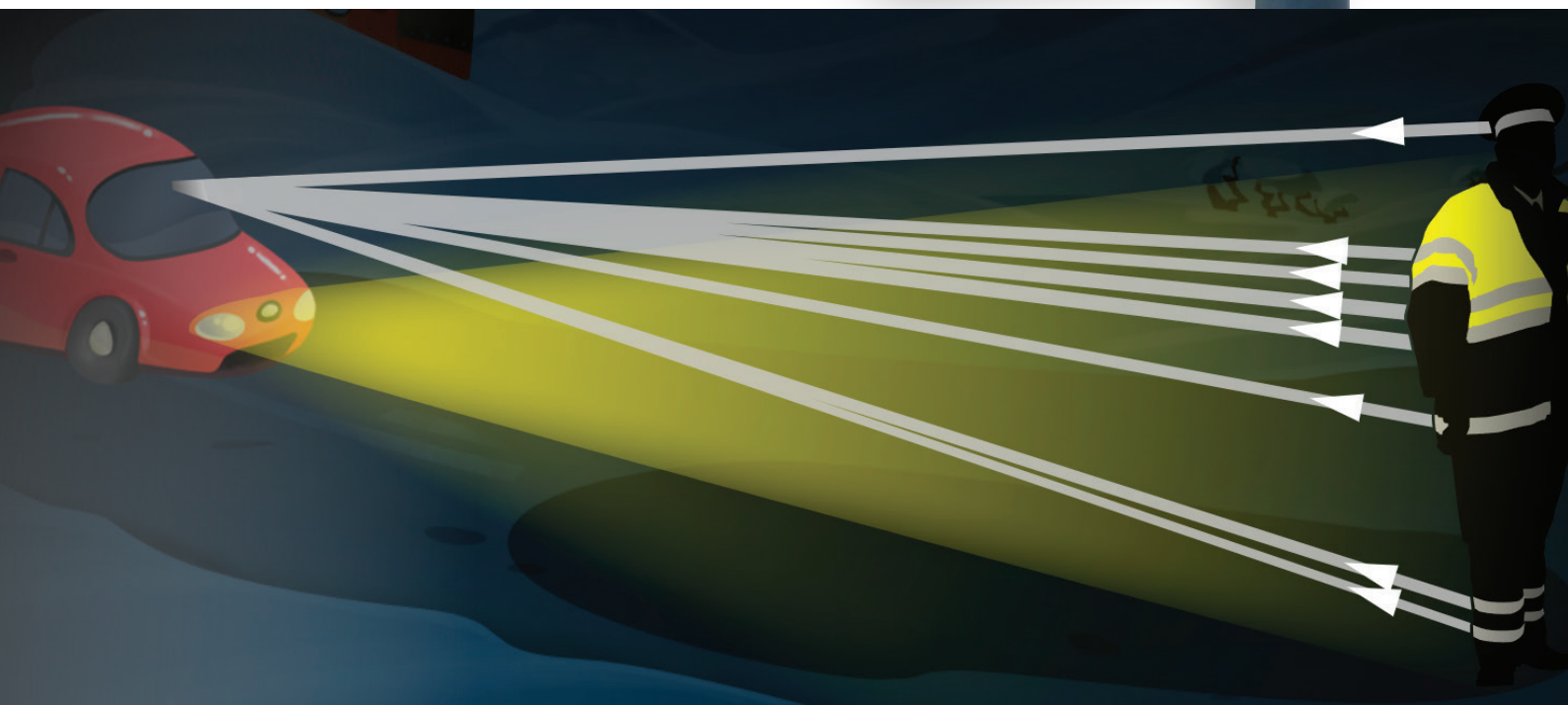


„V loňském roce se stalo 2 932 dopravních nehod s účastí chodce. Více než dvě třetiny z nich zavinili řidiči. Samotní chodci pak byli viníky 891 z těchto nehod. Klíč ke zvýšení bezpečnosti chodců tedy leží na obou stranách a důležitá je schopnost vzájemně se vnímat. Tragickým střetům často předchází nepozornost řidiče nebo chodce a špatný odhad situace v silničním provozu,“ uvádí vedoucí oddělení BESIP Ministerstva dopravy Tomáš Neřold.

Kampaň *„Chybělo málo“* vychází z podrobné analýzy rizikového chování na 40 vybraných přechodech, kterou zpracovalo Centrum dopravního výzkumu v loňském roce na základě sledování těchto lokalit. *„Nejčastější příčinou kolizní situace ze strany řidiče je nedání přednosti chodci na přechodu, objíždění chodce a pozdní reakce řidiče kvůli nepozornosti. Řidiči také v některých případech jezdí příliš rychle. Chodci zase ohrožují sami sebe především tím, že náhle vstupují do vozovky rozptýleni mobilem, sluchátky a podobně. Přechází šikmo, mění rychlost chůze a vstupují do vozovky přes frontu vozidel,“* upřesňuje ředitel Centra dopravního výzkumu Jindřich Frič.

V rámci kampaně proto vznikla tři videa, která poukazují na tři nejčastější příčiny dopravních nehod na přechodech nebo v jejich blízkosti (nepozornost chodce, který náhle vstoupí do vozovky; nepozornost řidiče v kombinaci s vícepruhovou komunikací; nedorozumění v komunikaci mezi chodcem a řidičem). Cílem videí není jen varovat před tragickými

následky nehod s chodci, ale ukázat konkrétní chyby a přinést návod, jak se kolizi vyhnout. Klíčovým motivem je upozornění na důležitost očního kontaktu. V úvodní fázi kampaně se pozornost zaměřila na téma zranitelnosti chodců. A to prostřednictvím interaktivní obrazovky, která naskenuje procházející osobu a kopíruje její pohyby. Tato osoba je pak zapojena do „hry“ s Dummim (Crash test figurínou). Tato interaktivní obrazovka se již objevila v Brně, ve dvou obchodních domech v Praze a následně bude součástí programu BESIP na dalších veřejných akcích během celého roku.



SPRÁVNÉ OSVĚTLENÍ VOZIDLA JE DŮLEŽITÉ



Abychom dobře viděli, ale zároveň byli také v noci dobře vidět, je nutné mít v dobrém stavu osvětlení. Každý řidič, ještě než vyjede na silnici, a to i během denního světla, by měl vše překontrolovat. Kontrola osvětlení vozidla se týká veškerých světelných zařízení, tedy: vlastních hlavních světlometů, obrysových (parkovacích) světel, potkávacích (tlumených) světel, dálkových světel, světel pro denní svícení.

Kontrola by měla proběhnout také u automaticky rozsvěcovaných světlometů, mlhových světel (přední/zadní), světel znamení o změně směru jízdy, osvětlení SPZ/RZ, světel zpětného chodu (zpátečky). Řidič by měl také dbát na správné nastavení sklonu světlometů podle zatížení vozidla a vždy je podle skutečnosti ovladačem nastavit.

ZRAK JE POTŘEBA PRAVIDELNĚ KONTROLOVAT

S tím, aby řidič při jízdě vše dobře viděl, souvisí i zrak. Zrak je jedním z našich nejdůležitějších smyslů. Dobrý zrak umožňuje řidiči rozpoznat na vozovce nebezpečí, vidět dobře dopravní značení a také vše na přístrojové desce. I sebelepší řidič, jakmile bude špatně vidět, bude potenciálně nebezpečný sobě i svému okolí. Je třeba si uvědomit, že stav zraku je jedním z klíčových faktorů, který může předcházet dopravním nehodám. Naše oči zpracovávají téměř 90 % informací za volantem. Řidič se špatným zrakem má zpomalené reakce a na situace na silnici reaguje se zpožděním. Proto je důležité nechat si oči kontrolovat a případné vady zraku korigovat vhodnými brýlemi nebo kontaktními čočkami.

NEZAPOMÍNEJTE NA ČISTÁ SKLA

Bezpečná jízda začíná kromě jiného také čistými skly auta. Nejen z venku, ale i zevnitř, kde se usa-

zuje mastný film, který se může podepsat na přehlédnutí překážky v silničním provozu. Pamatujme i na stěrače, právě jejich stav rozhodne, zda za deště, sněžení či mlhy budeme či nebudeme schopni dokonale vnímat dění před námi. Ke stěračům patří i ostřikovače skel, jejich nádobka by měla být vždy dostatečně naplněná odpovídající směsí do ostřikovačů (dle období – letní, zimní).

KONTROLA A SEŘÍZENÍ SVĚTEL

Potřeba je rovněž pamatovat na čistotu světlometů. V zimním období navíc nezapomeňme na to, že námraza na osvětlení vozidla ubírá více než 30 % intenzity světla. „Světlomety bychom měli nechat minimálně jednou za rok odborně seřídit a zkontrolovat. Se správně seřízenými světlomety včas zaznamenáme případné překážky na cestě, nebezpečí nebo nestandardní dopravní situace. Správné osvětlení také umožní, abychom dobře viděli na dopravní značky, cyklisty i chodce a umožní nám rychle a bezpečně reagovat. Rozsvítit potkávací světla za snížené viditelnosti pak je to nejmenší, co pro vlastní bezpečnost můžeme udělat,“ říká dopravní expert Roman Budský z Platformy Vize 0.

Dnešní moderní automobily s denním svícením mají také automaty na rozsvěcování hlavních světlometů. Ne u všech aut se ale vše děje zcela automaticky, takže nesmíme zapomínat na otočení příslušným ovladačem. A ještě jedno úskalí může nastat. U vozů s denním svícením svítí v řadě případů světla pouze vpředu, vzadu tak není vozidlo osvětleno. Ze zadního pohledu, např. v hustém dešti, se pak auto stává doslova neviditelným.

POZOR NA OSLNĚNÍ

Se světly, a to především těmi dálkovými, je spojeno i další úskalí jízdy ve tmě – oslnění. Nikdy se nedíváme do světel protijedoucích aut, mohou nás oslnit, a to i když mají zapnuta jen potkávací světla. Sledujeme prostor na pravé krajnici. Krátkým probliknutím dálkovými světly si také můžeme cestu “osahávat”. Aniž bychom oslnili protijedoucí vozy, snadno odhalíme překážku ve tmě. Jestliže nás protijedoucí vůz oslní, doporučuje se sundat nohu z plynu a připravit ji do pohotovostní polohy k pedálu brzdy a očima zafixovat pravý okraj vozovky. Částečně po-

máhá i přivření víček. Musíme však počítat s tím, že v této situaci můžeme vnímat sotva polovinu toho, co za běžných okolností.



ZMĚNY V DOPRAVĚ

OD ČERVENCE 2025

Novela několika zákonů, která vstupuje v platnost 1. července 2025, přinese řadu změn v dopravě.



LIMIT PRO HLÁŠENÍ DOPRAVNÍ NEHODY

Jednou ze změn, která platí od 1. července 2025, je zvýšení hranice škody u dopravních nehod, při které je třeba nehodu nahlásit policii. Dosud bylo povinností přivolat Policii ČR k nehodám s odhadovanou hmotnou škodou převyšující 100 000 Kč. Nově je tato hranice stanovena na 200 000 Kč. To znamená, že při nehodách s odhadovanou škodou do 200 000 Kč a bez zranění není od 1. července nutné volat policii. Stačí pouze sepsat společný záznam o dopravní nehodě.

Česká kancelář pojistitelů navíc připravuje webovou aplikaci, která umožní vyplnit záznam o dopravní nehodě elektronicky. To povede k dalšímu zrychlení a zjednodušení procesu. Podle dostupných infor-

mací by aplikace měla být spuštěna v létě.

Pozor! Ostatní případy, kdy je nutné k dopravní nehodě přivolat Policii ČR, zůstávají beze změny.

INSPEKCE SILNIČNÍ DOPRAVY (INSID)

Od 1. července 2025 začíná působit Inspekce silniční dopravy (INSID), která vznikne transformací dosavadního Centra služeb pro silniční dopravu. INSID bude mít větší pravomoci při kontrole nákladních vozidel, kamionů, autobusů a dalších vozidel provozovaných za účelem podnikání. Inspektoři budou mít pravomoc zastavovat a samostatně kontrolovat vozidla – jejich technický stav, hmotnost, zajištění a upevnění nákladu, dodržování přestávek apod. Budou moci udělovat pokuty, odebírat doklady nebo

registrační značky. INSID naopak nebude moci pokutovat za překročení rychlosti, špatné parkování nebo kontrolovat řidiče na přítomnost alkoholu.

MÝTNÉ A DALŠÍ PRAVIDLA PRO „TATRAKTORY“

Nová pravidla budou platit pro tzv. tatraktory – traktory o největší povolené hmotnosti převyšující 3,5 tuny a konstrukční rychlosti 80 km/h nebo vyšší. Jde o vozidla, která jsou schválena jako traktory, ale využívána jsou jako nákladní vozidla. Tato vozidla budou smět využívat i dálnice, nově budou podléhat mýtnému a k jejich řízení se bude vyžadovat řidičské oprávnění skupiny C1 nebo C (nyní stačí T), profesní způsobilost a dopravně psychologické vyšetření.

ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ NA VÝDEJNÍ MÍSTO

Od července je možné nechat si doručit řidičský průkaz do výdejního boxu nebo na výdejní místo. Změna má řidičům ušetřit čas a odbourat fronty na úřadech. Tato možnost bude platit pro ty, kdo si zažádají o vydání řidičáku přes Portál dopravy, a to z důvodu jeho končící platnosti nebo z důvodu jeho ztráty, zničení nebo odcizení. Výměnu řidičáku tak bude možné vyřídit bez návštěvy úřadu. Doručení řidičského průkazu pak proběhne stejně jako při doručení zboží z e-shopu, kdy má zákazník možnost zvolit volný výdejní box ve svém okolí nebo si nechá zásilku doručit do výdejního místa. Vybrat bude možné z deseti tisíc výdejních míst Balíkovny. V budoucnu by se stejným způsobem mohly doručovat i registrační značky nebo „malé technické průkazy“.

PRODLOUŽENÁ PLATNOST EVIDENČNÍ KONTROLY

Od 1. července 2025 došlo také ke změně v platnosti evidenční kontroly vozidel. Nově je platnost této kontroly prodloužena z jednoho roku na dva roky, což se shoduje s platností pravidelné technické kontroly. To znamená, že pokud má vozidlo platnou technickou kontrolu, má zároveň platnou evidenční kontrolu a nebude tedy nutné při převodu vozidla absolvovat samostatnou evidenční kontrolu. Většinou prodejci ojetých vozidel tak odpadne jedna starost. Výjimkou jsou pouze nová auta, která musí na první technickou až za 4 roky.

ZAVEDENÍ POPTÁVKOVÉ DOPRAVY

Významnou novinkou je také posílení veřejné dopravy tzv. poptávkovou dopravou. Jde o novou formu veřejné linkové dopravy, která se přizpůsobuje aktuálním potřebám cestujících. Trasu nebude určovat pevný jízdní řád, ale samotná poptávka – lidé si jízdu objednájí prostřednictvím aplikace a trasa se vytvoří podle toho, odkud a kam chtějí jet. Využívat se budou zejména menší vozidla, která mohou zastavovat i mimo běžné zastávky na předem určených vhodných místech. Doprava bude fungovat v rámci vymezené oblasti (nikoliv konkrétní trasy) a jízdní řád bude obsahovat informace o dostupnosti služby, způsobu objednání nebo zastávkách. Dopravci budou muset plnit standardní povinnosti veřejné dopravy – například zveřejnit přepravní podmínky a tarif nebo zajistit bezpečnost a dostupnost pro osoby s omezenou pohyblivostí. Tento model nabízí flexibilní a úsporné řešení zejména pro méně vytížené oblasti.

OD NOVÉHO ROKU SE POSOUVAJÍ I POVINNÉ ZDRAVOTNÍ PROHLÍDKY

Místo současných 65 let budou muset řidiči na první povinné vyšetření až v sedmdesáti. Poté je čeká prohlídka pravidelně každé dva roky. V praxi to znamená, že senioři za volantem budou od začátku příštího roku chodit na první povinnou zdravotní prohlídku o pět let později a podle všeho také nebudou muset u sebe nosit potvrzení od lékaře.



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.**





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 O**.

Pořadatelem je společnost **Echopix**.

ckp 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
zapsaný svaz spolků

SMO
SVAZ MĚST A OBČÍ ČESKÉ REPUBLIKY

VIZE
optik **Kooperativa**
VIENNA INSURANCE GROUP
NADACE

FOKUS

deník

e
echopix