

Zpravodaj



Ministerstvo dopravy



CENTRUM
DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU



BEZPEČNÁ DOPRAVA

2025 | číslo 4 | ročník 2

Strategie BESIP 2021–2030 vs. nehodovost v roce 2025

Téma čísla: Kampaň „Chybělo málo“

Aktuality z výzkumu

Informace ze světa

Kvartální monitoring zaměřený na bezpečnost
silničního provozu u nás a ve světě

zpracovalo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
WWW.BESIP.GOV.CZ/ZPRAVODAJ

Vážení čtenáři,

dostává se vám do rukou čtvrté vydání druhého ročníku Zpravodaje BEZPEČNÁ DOPRAVA. Připravili jsme si pro vás základní informaci o plnění Strategie BESIP 2021–2030 v roce 2025 a také v období účinnosti Strategie, která se zaměřuje na plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů. **V tématu čísla představujeme kampaň „Chybělo málo“.** Zařazeny jsou aktuální výsledky výzkumných aktivit Centra dopravního výzkumu, které jsou členěny do odborných článků v mezinárodních časopisech, příspěvků na konferencích a publikací – **Jaký vliv měla covidová omezení na bezpečnost dopravy?, Chování chodců a cyklistů na smíšených stezkách, Nebezpečí kolize cyklistů s otevřenými dveřmi podélně stojících vozidel, Vliv vodorovného dopravního značení ve směrových obloucích na volbu jízdní dráhy, Posouzení pozemních komunikací v provozu, Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích, Statistické vyhodnocení nepřímých ukazatelů bezpečnosti v projektu Trendline, Databáze nemajetkové újmy, Zapnout či nezapnout? Případové studie použití bezpečnostních pásů, Bezpečný pohyb osob se zdravotním znevýhodněním.** V závěrečné kapitole se pak věnujeme přehledu novinek ze zahraničí, které mají vazbu na bezpečnost silničního provozu.

Zpravodaj vychází kvartálně.

– redakce –

Redakční rada: Ing. Lukáš Kadula, MBA, Ing. Jiří Ambros, Ph.D., Ing. Richard Turek, Ph.D., Ing. Veronika Peťková, MBA, Ing. Alena Daňková, Ph.D., MBA, Ing. Pavel Havránek, MBA, Ing. Veronika Valentová, Ph.D., MBA, Ing. Jindřich Frič, Ph.D., MBA, Mgr. Zuzana Ambrožová, Mgr. Tomáš Nežold, M.A.

Vydává: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. ve spolupráci se Samostatným oddělením BESIP Ministerstva dopravy

Redakce: Líšeňská 33a, 636 00 Brno, cdv@cdv.gov.cz

Titulní strana: Chybělo málo (BESIP)

© 2025 Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.



Obsah

1	Informace o plnění Strategie BESIP 2021–2030	4
1.1	Rok 2025 (leden–září).....	4
1.1.1	Strategické cíle	4
1.1.2	Klíčové ukazatele – vše	5
1.1.3	Klíčové ukazatele – vývoj následků zranitelných účastníků silničního provozu	6
1.1.4	Krajské srovnání	7
1.2	Období účinnosti Strategie (leden 2021–září 2025)	7
1.2.1	Strategické cíle	7
1.2.2	Klíčové ukazatele.....	7
1.2.3	Krajské srovnání	8
2	Téma čísla: Kampaň „Chybělo málo“	9
3	Aktuality z výzkumu	11
3.1	Články v časopisech	11
3.1.1	Jaký vliv měla covidová omezení na bezpečnost dopravy?	11
3.1.2	Chování chodců a cyklistů na smíšených stezkách	11
3.1.3	Nebezpečí kolize cyklistů s otevřenými dveřmi podélně stojících vozidel	12
3.2	Příspěvky na konferencích.....	12
3.2.1	Vliv vodorovného dopravního značení ve směrových obloucích na volbu jízdní dráhy 12	
3.2.2	Posouzení pozemních komunikací v provozu	12
3.2.3	Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích	13
3.2.4	Statistické vyhodnocení nepřímých ukazatelů bezpečnosti v projektu Trendline	13
3.2.5	Databáze nemajetkové újmy	14
3.2.6	Zapnout či nezapnout? Případové studie použití bezpečnostních pásů	14
3.2.7	Bezpečný pohyb osob se zdravotním znevýhodněním.....	15
4	Informace ze světa	16
4.1	Zranitelní účastníci silničního provozu	16
4.1.1	Radní a dva správci v Miláně jsou shledáni částečně odpovědnými za smrt cyklisty, který byl zabit nákladním automobilem v cyklopruhu, který nesplňoval požadované normy ..	16
4.1.2	Nehody lidí dojíždějících na kolech a e-koloběžkách jsou podle pojišťoven v Belgii na vzestupu ¹⁶	

Zpravodaj Bezpečná doprava

4.1.3	Nizozemsko plánuje přilbu pro osoby mladší 18 let jezdící na elektrických kolech	16
4.1.4	Belgie zvažuje povinné přilby a registrační značky pro e-koloběžky	17
4.1.5	Počet zranění na e-koloběžkách v Belgii v prvním čtvrtletí roku 2025 dramaticky vzrostl	17
4.1.6	Maltská organizace pro cyklistickou dopravu vytvořila mapu všech úmrtí na Maltě od roku 2000, včetně fotografií obětí.....	17
4.2	Rychlost	17
4.2.1	Rychlostní limit 120 km/h na německých dálnicích by mohl snížit počet úmrtí na dálnicích o třetinu	18
4.2.2	O 25 % méně zranění ve Walesu od zavedení limitu 20 mph.....	18
4.2.3	Porovnání přiblížení dvou italských měst k limitům 30 km/h.....	18
4.2.4	Aktuální informace o plánech Říma na rozšíření zón 30 km/h a dodržování rychlosti	18
4.2.5	Srpen byl nejsmrtelnějším měsícem na francouzských silnicích za posledních 15 let	18
4.2.6	Celý rok bez úmrtí na silnicích v Helsinkách - hlavním městě s více než 650 000 obyvateli	19
4.3	Automobilový sektor	19
4.3.1	Policie nebyla schopna vypsát pokutu za vozidlo Waymo bez řidiče, které se nelegálně otočilo	19
4.3.2	Tesla po bezpečnostních varováních v USA přepracovává své dveřní kliky	19
4.3.3	TÜV vyzývá k ročním prohlídkám starších vozidel v Německu	20
4.3.4	Více než jedno z pěti užitkových vozidel neprojde kontrolou technických prohlídek v Německu	20
4.3.5	MG3 utrpěl kritické selhání v bezpečnostním testu Euro NCAP.....	20
4.3.6	Maďarsko instaluje rychlostní radary, které dokážou detekovat i porušení bezpečnostních pásů	20
4.4	Řidiči motorových vozidel	20
4.4.1	Čtyři teenageři zemřeli v autě, které řídil jejich 16letý přítel, který mohl řídit pod vlivem alkoholu.....	21
4.4.2	40 % dospívajících v Belgii nemá zapnutý bezpečnostní pás na zadních sedadlech ...	21
4.4.3	Tři čtvrtiny Němců chtějí více kontrol řidičů pod vlivem alkoholu a drog.....	21
4.4.4	Britští ministři byli vyzváni, aby v rámci revize bezpečnosti silničního provozu učinili více pro ochranu nových řidičů.....	21

1 Informace o plnění Strategie BESIP 2021–2030

Níže uvedené informace obsahují základní přehled plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů Strategie BESIP jak v roce 2025, tak v období účinnosti Strategie, tzn. od ledna 2021.

1.1 Rok 2025 (leden–září)

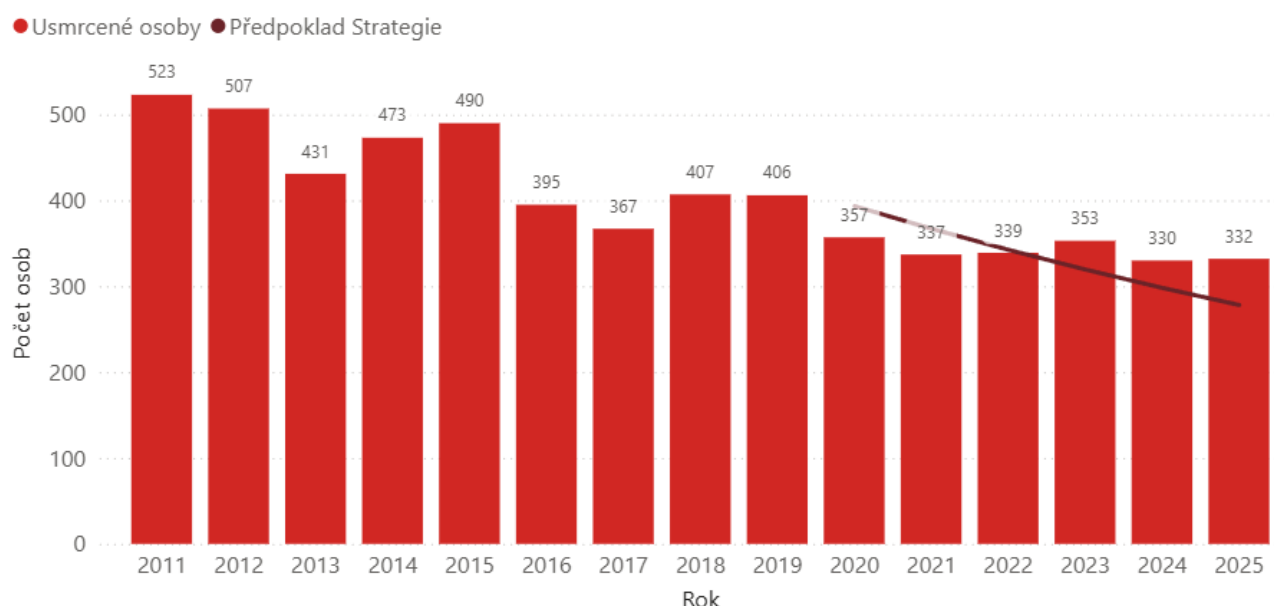
1.1.1 Strategické cíle

V roce 2025 bylo zatím v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 332 a těžce zraněno 1 245 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie bylo usmrceno **o 54 osob více (+19 %)** a těžce zraněno o 28 osob méně (-2 %).

Ve sledovaných strategických cílech Strategie byly tedy předpoklady v roce 2025 splněny pouze v oblasti těžce zraněných osob.

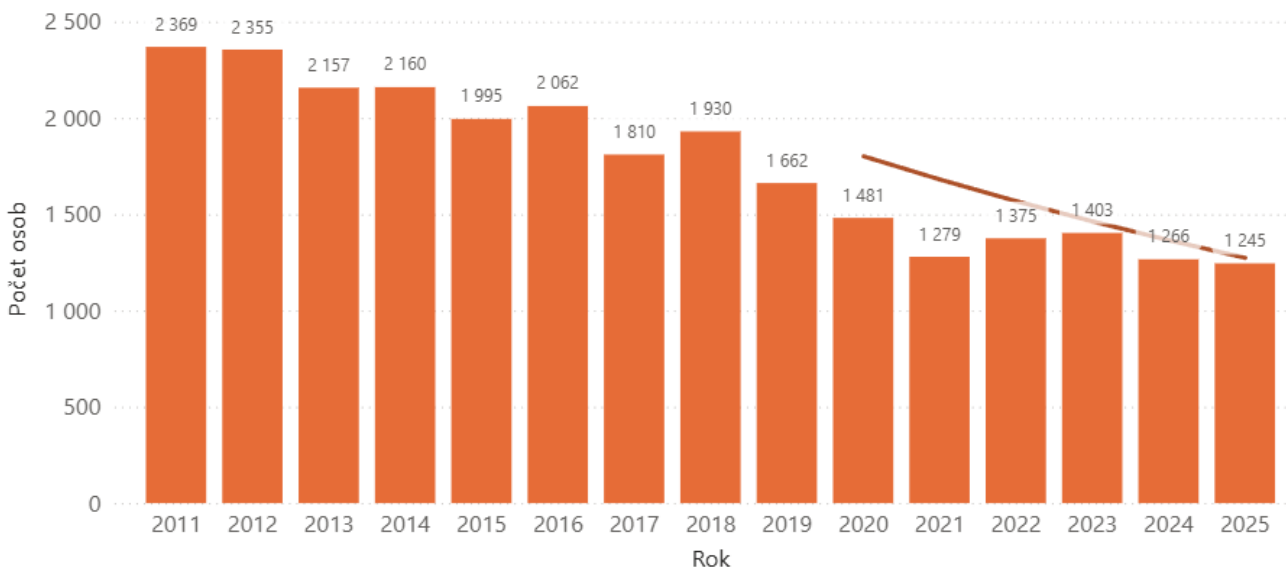
Vývoj v uvedeném období v uplynulých letech a vztah reality a předpokladů Strategie je zřejmý z následujících grafů.

Vývoj usmrčených osob: Celkové následky nehodovosti



Vývoj těžce zraněných osob: Celkové následky nehodovosti

● Těžce zraněné osoby ● Předpoklad Strategie



1.1.2 Klíčové ukazatele – vše

V oblasti klíčových ukazatelů (KPI) lze zatím v roce 2025 „pozitivně“ hodnotit např. bilanci fatálních nehod zaviněných řidiči vozidel pod vlivem alkoholu a návykových látek (-28 %) a srážek se stromem (-21 %). V případě osob usmrčených se však nedařilo plnit předpoklady např. na dálnicích (+88 %), u cyklistů (+73 %) a v důsledku nevěnování se řízení (+58 %).

Bilanci KPI usmrčených i těžce zraněných osob shrnují uvedené tabulky.

Usmrčené osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Cestující v autobusech (N)	0	1	-1	-100,00 %
Srážky s vlakem (I)	5	10	-5	-50,00 %
Alkohol a návykové látky (P)	25	35	-10	-28,57 %
Děti (N)	6	8	-2	-25,00 %
Srážky se stromem (I)	31	39	-8	-20,51 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	35	40	-5	-12,50 %
Nepřiměřená rychlost (P)	100	98	2	2,04 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	16	15	1	6,67 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	195	180	15	8,33 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	48	44	4	9,09 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	133	121	12	9,92 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	117	105	12	11,43 %
Intravilán (I)	91	81	10	12,35 %
Chodci (N)	53	47	6	12,77 %
Cestující v osobních automobilech (N)	163	143	20	13,99 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	46	40	6	15,00 %
Muži jako viníci (V)	279	236	43	18,22 %
Motocyklisté (N)	58	49	9	18,37 %
Celkové následky nehodovosti	332	278	54	19,42 %
Extravilán (I)	241	197	44	22,34 %
Místní komunikace - GPS (I)	38	31	7	22,58 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	5	4	1	25,00 %
Ženy jako viníci (V)	45	36	9	25,00 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	45	35	10	28,57 %
Cizinci jako viníci (V)	35	27	8	29,63 %
Nepřipoutané osoby (N)	52	40	12	30,00 %
Nesprávné předjíždění (P)	17	13	4	30,77 %
Starší řidiči jako viníci (V)	47	34	13	38,24 %
Senioři (N)	86	59	27	45,76 %
Nevěnování se řízení (P)	52	33	19	57,58 %
Cyklisté (N)	38	22	16	72,73 %
Dálnice - GPS (I)	30	16	14	87,50 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	6	3	3	100,00 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

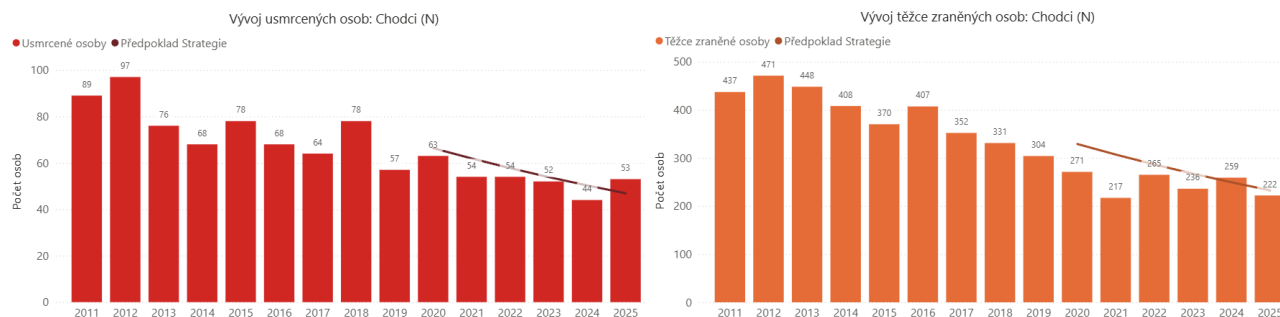
Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Cestující v autobusech (N)	11	22	-11	-50,00 %
Srážky se stromem (I)	59	105	-46	-43,81 %
Srážky s vlakem (I)	4	7	-3	-42,86 %
Alkohol a návykové látky (P)	85	130	-45	-34,62 %
Děti (N)	54	70	-16	-22,86 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	263	327	-64	-19,57 %
Cestující v osobních automobilech (N)	387	458	-71	-15,50 %
Ženy jako viníci (V)	229	267	-38	-14,23 %
Nepřiměřená rychlost (P)	273	312	-39	-12,50 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	83	94	-11	-11,70 %
Nepřipoutané osoby (N)	78	85	-7	-8,24 %
Nesprávné předjíždění (P)	45	49	-4	-8,16 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	681	728	-47	-6,46 %
Extravilán (I)	591	626	-35	-5,59 %
Chodci (N)	222	233	-11	-4,72 %
Nevěnování se řízení (P)	111	116	-5	-4,31 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	522	538	-16	-2,97 %
Celkové následky nehodovosti	1 245	1 273	-28	-2,20 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	20	20	0	0,00 %
Intravilán (I)	654	647	7	1,08 %
Muži jako viníci (V)	968	956	12	1,26 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	187	184	3	1,63 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	115	110	5	4,55 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	346	319	27	8,46 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	50	46	4	8,70 %
Motocyklisté (N)	312	277	35	12,64 %
Cyklisté (N)	241	213	28	13,15 %
Místní komunikace - GPS (I)	353	309	44	14,24 %
Senioři (N)	274	236	38	16,10 %
Dálnice - GPS (I)	54	44	10	22,73 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	31	24	7	29,17 %
Starší řidiči jako viníci (V)	168	127	41	32,28 %
Cizinci jako viníci (V)	158	114	44	38,60 %

1.1.3 Klíčové ukazatele – vývoj následků zranitelných účastníků silničního provozu

Dále je uveden vývoj usmrcených a těžce zraněných osob v oblasti zranitelných účastníků silničního provozu, tedy chodců, cyklistů a motocyklistů. **V roce 2025 bylo zatím usmrceno 149 a těžce zraněno 775 zranitelných účastníků silničního provozu, tzn. že podíl zranitelných účastníků na všech usmrcených osobách činil 45 %, na těžce zraněných pak 62 %.**

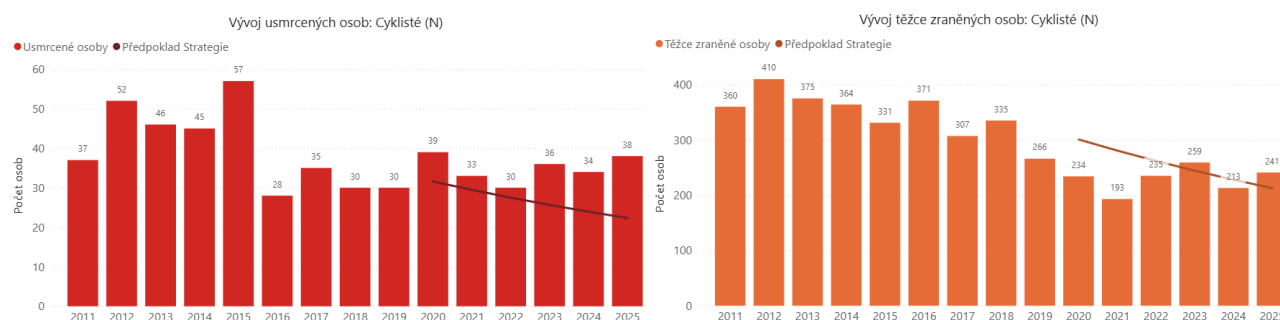
1.1.3.1 Chodci

V roce 2025 bylo zatím usmrceno 53 a těžce zraněno 222 chodců, předpoklady Strategie v oblasti usmrcených chodců nebyly splněny.



1.1.3.2 Cyklisté

V roce 2025 bylo zatím usmrceno 38 (z toho 9x elektrokolo [24 %] + 5x elektrokoloběžka [13 %]) a těžce zraněno 241 cyklistů (z toho 58x elektrokolo [24 %] + 37x elektrokoloběžka [15 %]), předpoklady Strategie v obou sledovaných parametrech nebyly splněny.



1.1.3.3 Motocyklisté

V roce 2025 bylo zatím usmrceno 58 a těžce zraněno 312 motocyklistů, předpoklady Strategie v obou sledovaných parametrech nebyly splněny.



1.1.4 Krajské srovnání

V roce 2025 se zatím 5 krajů dostalo pod stanovené předpoklady Strategie v oblasti usmrčených osob (nejlépe, -31 % usmrčených v Moravskoslezském kraji), 9 krajů pak v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -63 % těžce zraněných v Libereckém kraji). V případě usmrčených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit v 9 krajích: oproti předpokladům bylo o 46 % (tj. +12 osob) více usmrčeno ve Středočeském kraji (nejvíce). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v 5 krajích: nejvíce (o 74 %, tj. +37 osob) v hl. m. Praze.

Bilanci usmrčených i těžce zraněných osob v jednotlivých krajích shrnují uvedené tabulky.

Usmrčené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Moravskoslezský kraj	21	27	-6	-22,22 %
Kraj Vysočina	18	19	-1	-5,26 %
Ústecký kraj	21	22	-1	-4,55 %
Jihomoravský kraj	28	29	-1	-3,45 %
Olomoucký kraj	19	18	1	5,56 %
Královéhradecký kraj	17	16	1	6,25 %
Hlavní město Praha	13	11	2	18,18 %
Karlovarský kraj	11	9	2	22,22 %
Plzeňský kraj	28	21	7	33,33 %
Středočeský kraj	62	44	18	40,91 %
Jihočeský kraj	37	26	11	42,31 %
Zlínský kraj	18	12	6	50,00 %
Pardubický kraj	23	15	8	53,33 %
Liberecký kraj	16	9	7	77,78 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Liberecký kraj	19	49	-30	-61,22 %
Kraj Vysočina	46	62	-16	-25,81 %
Pardubický kraj	60	76	-16	-21,05 %
Moravskoslezský kraj	89	112	-23	-20,54 %
Královéhradecký kraj	74	88	-14	-15,91 %
Zlínský kraj	66	76	-10	-13,16 %
Jihomoravský kraj	128	147	-19	-12,93 %
Ústecký kraj	106	105	1	0,95 %
Jihočeský kraj	145	143	2	1,40 %
Olomoucký kraj	55	54	1	1,85 %
Středočeský kraj	224	199	25	12,56 %
Plzeňský kraj	65	51	14	27,45 %
Karlovarský kraj	44	34	10	29,41 %
Hlavní město Praha	124	77	47	61,04 %

Detailní aktualizované informace o krajských klíčových ukazatelích jsou k dispozici na webu <https://www.cdv.cz/vizenula>.

1.2 Období účinnosti Strategie (leden 2021–září 2025)

1.2.1 Strategické cíle

V období leden 2021–září 2025 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrčeno 2 149 a těžce zraněno 7 962 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie tak bylo usmrčeno o 56 osob více (+2,7 %) a těžce zraněno o 1 088 osob méně (-12,0 %).

1.2.2 Klíčové ukazatele

V oblasti klíčových ukazatelů lze v období účinnosti Strategie „pozitivně“ hodnotit např. bilanci fatálních nehod v důsledku nedodržení bezpečné vzdálenosti (-39 %), dětí (-26 %), nesprávného předjíždění (-22 %), alkoholu a návykových látek (-18 %), mladých řidičů (-18 %), srážek s vlakem (-18 %), chodců (-8 %) a fatalit na silnicích I. tříd (-8 %). V oblasti klíčových ukazatelů se v případě osob usmrčených nedařilo plnit předpoklady zejména u: ujetí viníka z místa nehody (+50 %), cyklistů (+34 %) a starších řidičů jako viníků (+28 %). V případě osob těžce zraněných byly klíčové ukazatele nad hodnotami předpokladu nehod na dálnicích (+28 %), u cizinců jako viníků nehod (+21 %), cestujících v nákladních automobilech (+9 %) a srážek s vlakem (+8 %).

Bilanci KPI usmrčených i těžce zraněných osob shrnují uvedené tabulky.

Usmrčené osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Cestující v autobusech (N)	3	10	-7	-70,00 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	17	28	-11	-39,29 %
Děti (N)	43	58	-15	-25,86 %
Nesprávné předjíždění (P)	76	98	-22	-22,45 %
Alkohol a návykové látky (P)	202	247	-45	-18,22 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	280	342	-62	-18,13 %
Srážky s vlakem (I)	56	68	-12	-17,65 %
Chodci (N)	360	392	-32	-8,16 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	735	797	-62	-7,78 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	1 322	1 397	-75	-5,37 %
Cestující v osobních automobilech (N)	1 072	1 115	-43	-3,86 %
Srážky se stromem (I)	306	310	-4	-1,29 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	286	289	-3	-1,04 %
Nepřiměřená rychlost (P)	733	740	-7	-0,95 %
Muži jako viníci (V)	1 791	1 785	6	0,34 %
Intravilán (I)	615	611	4	0,65 %
Nedání přednosti v jždě (P)	318	310	8	2,58 %
Celkové následky nehodovosti	2 149	2 093	56	2,68 %
Extravilán (I)	1 534	1 482	52	3,51 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	916	884	32	3,62 %
Ženy jako viníci (V)	278	267	11	4,12 %
Místní komunikace - GPS (I)	260	245	15	6,12 %
Nepřipoutané osoby (N)	348	327	21	6,42 %
Nevěnování se řízení (P)	281	253	28	11,07 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	284	255	29	11,37 %
Cizinci jako viníci (V)	235	208	27	12,98 %
Motocyklisté (N)	359	307	52	16,94 %
Dálnice - GPS (I)	148	121	27	22,31 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	124	101	23	22,77 %
Senioři (N)	577	469	108	23,03 %
Starší řidiči jako viníci (V)	336	262	74	28,24 %
Cyklisté (N)	207	155	52	33,55 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	45	30	15	50,00 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Ujetí viníka z místa nehody (V)	111	152	-41	-26,97 %
Srážky se stromem (I)	554	738	-184	-24,93 %
Nesprávné předjíždění (P)	267	352	-85	-24,15 %
Cestující v autobusech (N)	117	152	-35	-23,03 %
Děti (N)	394	509	-115	-22,59 %
Alkohol a návykové látky (P)	677	859	-182	-21,19 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	1 852	2 341	-489	-20,89 %
Ženy jako viníci (V)	1 540	1 910	-370	-19,37 %
Cestující v osobních automobilech (N)	2 765	3 383	-618	-18,27 %
Nepřiměřená rychlost (P)	1 870	2 272	-402	-17,69 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	3 178	3 804	-626	-16,46 %
Chodci (N)	1 610	1 891	-281	-14,86 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	1 127	1 320	-193	-14,62 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	4 646	5 393	-747	-13,85 %
Nepřipoutané osoby (N)	543	630	-87	-13,81 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	554	641	-87	-13,57 %
Extravilán (I)	3 864	4 407	-543	-12,32 %
Celkové následky nehodovosti	7 962	9 050	-1 088	-12,02 %
Intravilán (I)	4 098	4 641	-543	-11,70 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	149	168	-19	-11,31 %
Muži jako viníci (V)	6 138	6 791	-653	-9,62 %
Cyklisté (N)	1 279	1 402	-123	-8,77 %
Nedání přednosti v jždě (P)	2 156	2 336	-180	-7,71 %
Senioři (N)	1 619	1 747	-128	-7,33 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	738	767	-29	-3,78 %
Starší řidiči jako viníci (V)	897	924	-27	-2,92 %
Nevěnování se řízení (P)	805	829	-24	-2,90 %
Motocyklisté (N)	1 722	1 760	-38	-2,16 %
Místní komunikace - GPS (I)	2 185	2 215	-30	-1,35 %
Srážky s vlakem (I)	56	52	4	7,69 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	352	323	29	8,98 %
Cizinci jako viníci (V)	998	823	175	21,26 %
Dálnice - GPS (I)	400	312	88	28,21 %

1.2.3 Krajské srovnání

Během účinnosti Strategie 4 kraje splnily její předpoklady v oblasti usmrčených osob (nejlépe, -19 % usmrčených v Moravskoslezském kraji) a 11 v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -36 % těžce zraněných v Libereckém kraji). V případě usmrčených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit v 10 krajích, zejména Zlínském (+23 osob, tj. +27 %) a v Královéhradeckém (+27 osob, tj. +23 %). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v hl. m. Praze (+202 osob, tj. +35 %), v Karlovarském kraji (+60 osob, tj. +26 %) a Plzeňském kraji (+62 osob, tj. +17 %).

Bilanci usmrčených i těžce zraněných osob v jednotlivých krajích shrnují uvedené tabulky.

Usmrčené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Moravskoslezský kraj	159	197	-38	-19,29 %
Olomoucký kraj	110	122	-12	-9,84 %
Kraj Vysočina	129	136	-7	-5,15 %
Jihočeský kraj	210	216	-6	-2,78 %
Plzeňský kraj	163	162	1	0,62 %
Pardubický kraj	122	121	1	0,83 %
Ústecký kraj	165	161	4	2,48 %
Jihomoravský kraj	232	222	10	4,50 %
Hlavní město Praha	94	88	6	6,82 %
Liberecký kraj	78	73	5	6,85 %
Karlovarský kraj	66	61	5	8,20 %
Středočeský kraj	369	333	36	10,81 %
Královéhradecký kraj	144	117	27	23,08 %
Zlínský kraj	108	85	23	27,06 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Liberecký kraj	220	344	-124	-36,05 %
Zlínský kraj	353	536	-183	-34,14 %
Pardubický kraj	353	531	-178	-33,52 %
Královéhradecký kraj	445	601	-156	-25,96 %
Moravskoslezský kraj	615	769	-154	-20,03 %
Kraj Vysočina	391	472	-81	-17,16 %
Jihomoravský kraj	882	1 038	-156	-15,03 %
Olomoucký kraj	341	398	-57	-14,32 %
Ústecký kraj	667	765	-98	-12,81 %
Jihočeský kraj	882	990	-108	-10,91 %
Středočeský kraj	1 308	1 425	-117	-8,21 %
Plzeňský kraj	425	363	62	17,08 %
Karlovarský kraj	293	233	60	25,75 %
Hlavní město Praha	787	585	202	34,53 %

Detailní aktualizované informace o krajských klíčových ukazatelích jsou k dispozici na webu <https://www.cdv.cz/vizenula>.

2 Téma čísla: Kampaň „Chybělo málo“

CHYBĚLO MÁLO: kampaň, která připomíná, že odpovědnost na přechodech neseme všichni



Přechody pro chodce by měly být místem, kde se setkává bezpečí a vzájemná pozornost. Realita je bohužel často jiná: ročně dochází na přechodech v České republice ke zhruba 800 dopravním nehodám, při nichž jsou stovky osob zraněny a desítky zemřou. Proto BESIP, ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu (CDV), přichází s novou preventivní kampaní „Chybělo málo“, která vzniká pod záštitou Ministerstva dopravy a s podporou Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů.

Hlavní poselství: respekt, pozornost, zodpovědnost

Cílem kampaně je ukázat, že mnoha nehodám lze předejít — pokud si chodci i řidiči uvědomí svoji roli, budou vzájemně ohleduplní a budou vnímat okolí. Nepostačí spoléhat se jen na dopravní značky či zákony — zásadní je vědomé chování každého účastníka silničního provozu. Jak uvádí vedoucí BESIP Tomáš Neřold: „*Tragickým střetům často předchází nepozornost, zbrkllost a špatný odhad situace. Klíčem je schopnost vzájemně se vnímat.*“

Kampaň tak apeluje na jednoduché, ale účinné prvky: oční kontakt, včasné rozpoznání situace, vzájemné respektování priority a umění počkat.

Podpora výzkumu a infrastruktury

Kampaň navazuje na analýzu rizikového chování, kterou CDV provedlo na 40 vybraných přechodech. Současně BESIP uskutečnil bezpečnostní prohlídky 70 přechodů a plánuje spolupráci se

samosprávami ohledně úprav infrastruktury. Stát zároveň investuje přibližně 1 miliardu Kč ročně do modernizace přechodů, nasvětlení, chodníků a dalších souvisejících opatření.

Výzva pro všechny účastníky provozu

„Chybělo málo“ připomíná, že skutečné změny nezačínají u značek, ale v nás samých. Pokud každý řidič i chodec přijme zodpovědnost, stane se pozornost standardem a nezanedbatelný oční kontakt přestane být výjimkou, můžeme společně snížit počet tragédií.



Více informací na besip.gov.cz.

3 Aktuality z výzkumu

Ve třetím čtvrtletí roku 2025 bylo publikováno několik výsledků z oblasti bezpečnosti silničního provozu, ať už článků v časopisech nebo příspěvků na konferencích. V krátkých anotacích přinášíme průřezový přehled vybraných publikací, jejichž autory byli výzkumní pracovníci z Centra dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV). **Výsledky vědy a výzkumu CDV jsou k dispozici v digitální podobě v Institucionálním repozitáři.**

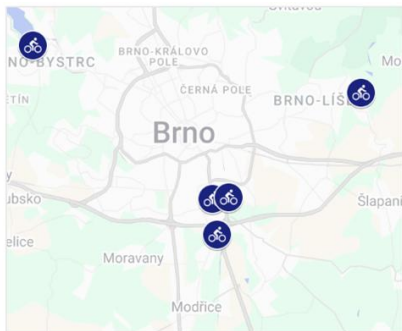
3.1 Články v časopisech

3.1.1 Jaký vliv měla covidová omezení na bezpečnost dopravy?

Šíření pandemie Covid-19 přineslo řadu omezení, která vedla ke změnám v mobilitě a bezpečnosti provozu. Cílem studie byla kvantifikace dopadu těchto omezení na intenzitu dopravy, rychlost a nehodovost na souboru extravilánových silnic. Ve srovnání s předchozími studiemi použila delší časový rámec a dva zdroje dopravních dat (tradiční automatické sčítače a data z plovoucích vozidlech). Byla využita také data o změnách cen paliva a počasí. Statistické modelování prokázalo, že četnost nehod byla ovlivněna intenzitou a závažnost nehod byla ovlivněna intenzitou i rychlostí. Dále se ukázalo, že vliv povětrnostních podmínek na intenzitu a rychlost byl větší, než vliv omezení dopravy souvisejících s pandemií.

Ambros, J., Vyskočilová, L., Elgner, J., Zůvala, R., Kieć, M. (2025). *How did Covid-19 restrictions impact traffic safety on Czech rural roads? European Transport Research Review, roč. 17, č. 35.* <https://doi.org/10.1186/s12544-025-00731-y>

3.1.2 Chování chodců a cyklistů na smíšených stezkách



Provoz na smíšených stezkách pro chodce a cyklisty se v současnosti posuzuje s ohledem na šířku stezky a intenzitu chodců a cyklistů za hodinu. Posouzení lze stanovit dle normy ČSN 73 6110 nebo TP 179: oba předpisy se však liší limitními hodnotami intenzit. Cílem proto bylo prověřit skutečné chování účastníků provozu při různých intenzitách. Pro tento účel bylo zvoleno celkem deset úseků smíšených stezek v Ostravě a Brně. Na každé byl pořízen videozáznam a data byla vyhodnocena pomocí videoanalýzy, která detekovala osoby a jízdní kola a sledovala jejich trajektorie. Statistickými metodami byla zjištěna závislost mezi intenzitou a počtem interakcí a dále mezi intenzitou a pravděpodobností vzniku konfliktu.

Ambros, J., Kvašňovská, E., Mikolajek, Z., Janoška, Z., Vyskočilová, L., Striegler, R. (2025). *Dopad mikromobility na bezpečnost chodců a cyklistů: Studie chování na sdílených stezkách. Silniční obzor, roč. 86, č. 7–8, s. 40–46.*

3.1.3 Nebezpečí kolize cyklistů s otevřenými dveřmi podélně stojících vozidel

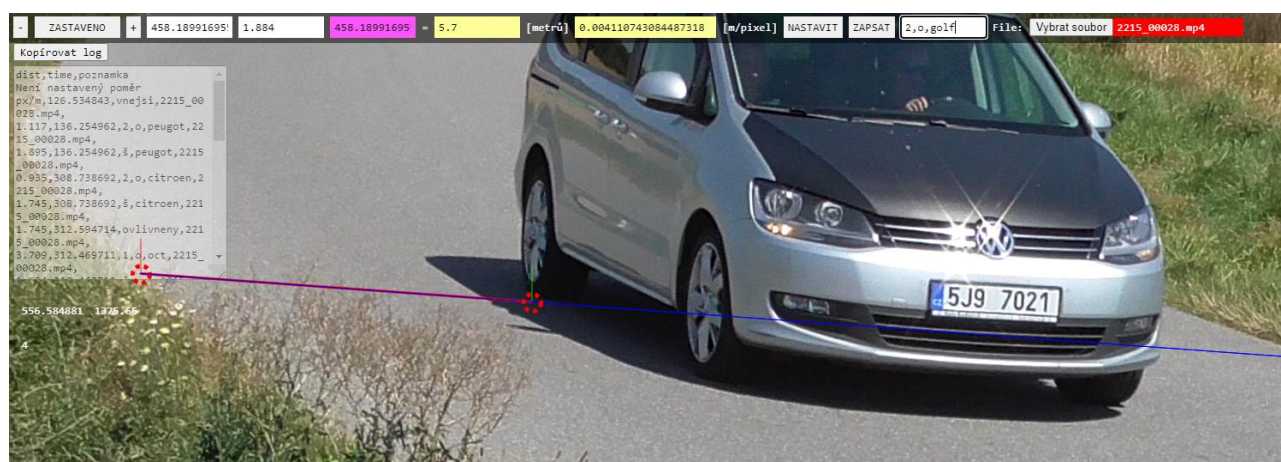
Cyklisté míjející podélně parkující vozidla jsou vystaveni riziku kolize s neočekávaně otevíranými dveřmi těchto vozidel. Přestože se jedná o relativně málo četné události, jejich následky jsou obvykle závažné, přičemž byla zaznamenána i fatální zranění. V článku byl sledován skutečný dosah otevřených dveří pro 50 nejprodávanějších značek osobních vozidel a výsledky byly porovnány s normou. Rovněž byl zdokumentován znepokojivý trend postupného nárůstu šířek osobních vozidel, který má negativní vliv na dostupnost volného prostoru v uliční síti měst. Z uvedeného plyne několik doporučení, jak snížit riziko těchto kolizí a zvýšit tak bezpečnost zejména zranitelných účastníků dopravy.

Janoška, Z., Bílová, M., Daněk, P., Bíl, M. (2025). *Nebezpečí kolize cyklistů s otevřenými dveřmi podélně stojících vozidel. Silniční obzor*, roč. 86, č. 9., s. 26–29.

3.2 Příspěvky na konferencích

3.2.1 Vliv vodorovného dopravního značení ve směrových obloucích na volbu jízdní dráhy

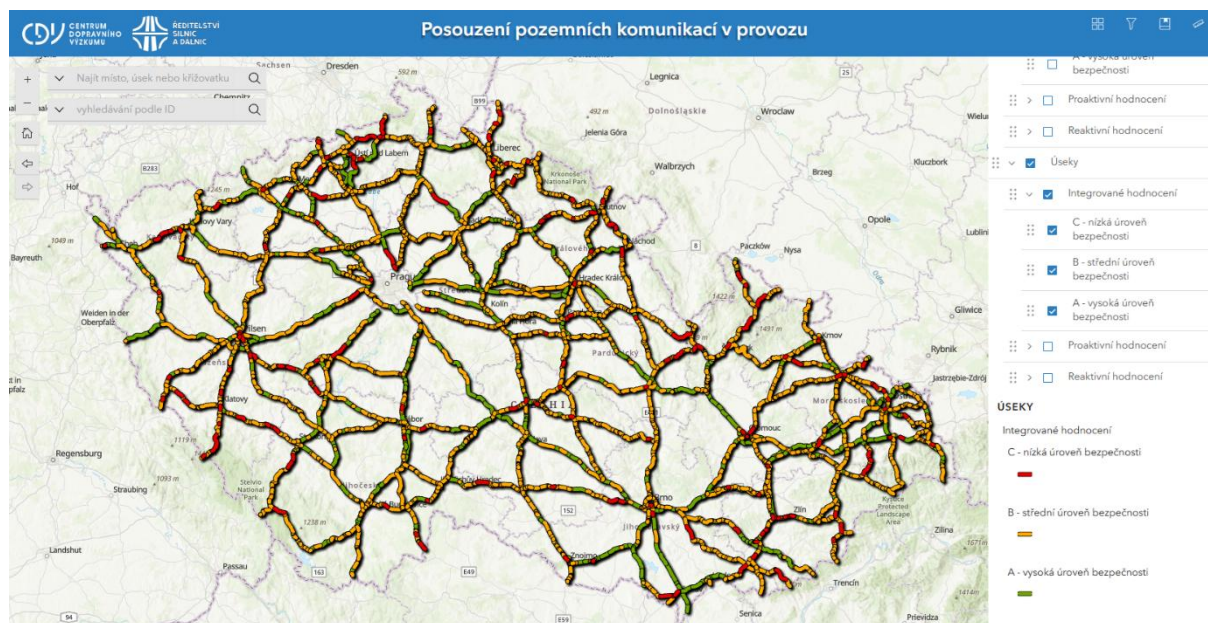
Ve směrových obloucích lze použít tři varianty vodorovného dopravního značení (VDZ): vodicí čáry, dělicí čáru nebo žádné VDZ. Volba typu značení je obvykle diktována místními faktory, finančními náklady a stavem vozovky. To způsobuje nekonzistentnost používání VDZ. Cílem studie bylo objektivně posoudit vliv VDZ na chování řidičů (volbu jízdní dráhy a rychlost) a posoudit vhodnost jednotlivých variant VDZ. Z analýzy chování ve 33 směrových obloucích vyplynulo, že vhodnější variantou je dělicí čára.



Vyskočilová, L., Bucsuházy, K., Ambros, J., Zůvala, R., Striegler, R. (2025). *Influence of the use of road marking on the choice of driving path in small radius curves. Road Safety on Five Continents, Leeds*, 3. – 5. 9. 2025.

3.2.2 Posouzení pozemních komunikací v provozu

Posouzení pozemních komunikací v provozu (PPKP) je nový nástroj řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, který kombinuje proaktivní hodnocení (na základě charakteristik pozemních komunikací) a reaktivní hodnocení (na základě dopravní nehodovosti). Příspěvek představil metodiku PPKP, vytvořenou Centrem dopravního výzkumu, v. v. i., která se zabývá možnými přístupy v podmínkách ČR: zaprvé popisuje přístup vycházející z evropské metodiky, který byl použitý pro provedení PPKP v roce 2024; zadruhé popisuje tři alternativní přístupy potenciálně použitelné při budoucích posouzeních.



Havránek, P., Ambros, J. (2025). *Posouzení pozemních komunikací v provozu. Silniční konference, Brno, 10. – 11. 9. 2025.*

3.2.3 Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích

S účinností od 15. 1. 2025 jsou platné nové technické podmínky TP 132 – Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích, které nahrazují dosavadní TP 103 – Navrhování obytných a pěších zón, TP 131 – Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi, TP 132 – Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích, TP 145 – Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi (platné od 1. 2. 2001) a TP 218 – Navrhování zón 30. Vznikl tak ucelený materiál, který obsahuje soubor opatření a nástrojů pro návrh zklidňování dopravy. Technické podmínky zahrnují doporučení pro návrh na průtazích silnic obcemi, zklidňující opatření na místních komunikacích, v zónách 30, obytných zónách, pěších zónách a nově zavádí pojem sdílených zón. Technické podmínky jsou doplněny o katalog prvků zahrnující stavební i nestavební příklady zklidňování dopravy a dále příklady řešení. Příspěvek přiblížil obsah technických podmínek, seznámil s nově zavedenými pojmy a stručně popsal jednotlivé typy zklidňování včetně názorných ukázek formou obrázků a schémat.

Kšicová, E., Charvátová, M., Bartoš, L. (2025). *TP 132 – Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích. Silniční konference, Brno, 10. – 11. 9. 2025.*

3.2.4 Statistické vyhodnocení nepřímých ukazatelů bezpečnosti v projektu Trendline



Nepřímé ukazatele bezpečnosti (NUB) se používají pro proaktivní hodnocení bezpečnosti dopravního systému. Mezinárodní projekt Trendline se zaměřuje na osm základních ukazatelů: překračování rychlosti, požívání alkoholu při řízení, distrakce při řízení (používání mobilních zařízení), nepoužívání pásů, helem u motorkářů, cyklistů, hodnocení infrastruktury, dojezdu ponehodové péče a další experimentální NUB. Vzhledem k rozdílnosti podmínek a chování řidičů napříč lokalitami nejen v jedné zemi, ale i napříč zeměmi EU, je důležité data vážit na základě kalibračních dat a jiných doplňujících



informacích o silniční síti. K odhadnutí hodnoty NUB a její variability vyjádřené konfidenčním intervalem se využívá lineární aproximace. Celá procedura byla blíže představena v příspěvku spolu s dostupnými výsledky NUB z vybraných zemí účastnících se projektu Trendline.

Elgner, J., Kadula, L., Daňková, A., Frič, J. (2025). Statistické vyhodnocení nepřímých ukazatelů bezpečnosti v Trendline. Bezpečnost cestnej premávky BECEP 2025, Štrbské Pleso, 24. – 26. 9. 2025.

3.2.5 Databáze nemajetkové újmy

Příspěvek byl zaměřený na představení Databáze nemajetkové újmy (www.datanu.cz), vytvořené Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. ve spolupráci s Nejvyšším soudem České republiky. Zmíněny byly jednotlivé moduly, bolestné a ztížení společenského uplatnění, úmrtí a kalkulačka, prostřednictvím praktické ukázky byl znázorněn postup zadávání a vyhledávání daných rozsudků v databázi. V neposlední řadě byla zmíněna využitelnost databáze jak pro výzkumné účely CDV, tak pro soudy, soudce, lékaře i laickou veřejnost. Za CDV byl prezentován postup ocenění hodnoty lidského života ve vztahu ke stanovení výše hodnoty bolestného.



Vojtek, P., Polišenská, P., Vincencová, K., Daňková, A. (2025). Databáze nemajetkové újmy (spolupráce NS a CDV). Dopravní úrazovost, znalectví a forenzní vědy, Mikulov, 18. – 19. 9. 2025.

3.2.6 Zapnout či nezapnout? Případové studie použití bezpečnostních pásů

Příspěvek byl zpracován se spolupráci Centra dopravního výzkumu, Ústavu soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně a Ústavu soudního lékařství Fakultní nemocnice u sv. Anny v Brně. Zabýval se problematikou používání bezpečnostních pásů ve vozidlech a jejich vlivem na následky dopravních nehod. V úvodní části byla prezentována analýza dat zaměřená na specifika používání bezpečnostních pásů, která vycházela z výsledků projektu Hloubkové analýzy dopravních nehod. Následně byly představeny případové studie, na jejichž podkladu bylo demonstrováno, že nesprávné použití bezpečnostního pásu (například jeho nevhodné vedení) mělo negativní dopad na rozsah a závažnost poranění účastníků dopravní nehody. Na základě komplexní analýzy nehodového děje a posouzení mechanismu zranění byly rovněž identifikovány případy, při nichž ani správně použitý bezpečnostní pás nezabránil smrtelným následkům, čímž byly definovány limity jeho ochranné funkce v extrémních situacích. Případové studie demonstrovaly i případy, při nichž nepoužití bezpečnostních pásů ovlivnilo rozložení a pohyb osádky vozidla bezprostředně před nárazem, a tím i výsledný mechanismus zranění.

Semela, M., Bradáč, A., Mikulec, R., Motl, J., Ďatko, M., Vojtíšek, T. (2025). Zapnout či nezapnout? Případové studie použití bezpečnostních pásů. Dopravní úrazovost, znalectví a forenzní vědy, Mikulov, 18. – 19. 9. 2025.

3.2.7 Bezpečný pohyb osob se zdravotním znevýhodněním

Za účasti zástupců Úřadu vlády ČR, Ministerstva dopravy ČR, MPSV ČR, SŽ Facility, SFDI, Národní rady osob se zdravotním postižením ČR, České rady dětí a mládeže, Svazu měst a obcí a také zástupců CDV byl realizován workshop s názvem Inkluzivní doprava v ČR: Mapování současného stavu a hledání cest k zajištění přístupnosti pro všechny. Proběhlo pět odborných přednášek doplněných podnětnou diskusí. Získané informace budou po analýze využity pro zpracování výstupů projektu. Setkání bylo pro všechny účastníky obohacující a přispělo k navázání spolupráce s klíčovými stakeholdery pro oblast finanční, digitální a fyzické přístupnosti v ČR působících na národní úrovni. Za CDV zazněla přednáška na téma potřeb osob se znevýhodněním při pohybu po chodnících a přecházení komunikací, zkvalitnění nabídky pomoci a bezpečnosti.



Pospíšilová, D. (2025). Bezpečný pohyb osob se zdravotním znevýhodněním. Inkluzivní doprava v ČR, Praha, 24. 9. 2025.

4 Informace ze světa

Informace jsou členěny do několika tematických podkapitol, z nichž první je zaměřena na chodce, cyklisty a motocyklisty, druhá na řidiče motorových vozidel, třetí na automobilový sektor a poslední na informace ostatního charakteru. Stručné texty obsahují vždy výtah podstatných informací a odkazují na plné texty článků v původním jazyce.

Důležité: Jedná se výhradně o informativní souhrn bez autorské recenze!

4.1 Zranitelní účastníci silničního provozu

4.1.1 Radní a dva správci v Miláně jsou shledáni částečně odpovědnými za smrt cyklisty, který byl zabit nákladním automobilem v cyklopruhu, který nesplňoval požadované normy

Obžaloba žádá, aby bývalý milánský radní pro mobilitu Marco Granelli a dva městští úředníci byli odsouzeni k jednomu roku vězení za nedbalostní zabití, a řidiči betonového vozidla ke dvěma letům a čtyřem měsícům, v souvislosti s úmrtím cyklistky Cristiny Scozia, kterou 20. dubna 2023 na cyklostezce mezi ulicí Sforza a Corso di Porta Vittoria srazila betonová míchačka. Granelli i úředníci požádali o zkrácený proces, obhajoba zastává stanovisko, že nenesou odpovědnost, přičemž další slyšení je stanoveno na 13. listopadu, kdy bude projednáváno i související řízení týkající se další oběti, Veroniky D'Inca.

Zdroj: milano.repubblica.it

4.1.2 Nehody lidí dojíždějících na kolech a e-koloběžkách jsou podle pojišťoven v Belgii na vzestupu

V posledních pěti letech došlo k nárůstu pracovních úrazů o 14 % u pracovníků využívajících tzv. měkkou mobilitu, jako jsou elektrokoloběžky, elektrokola a speed pedelec. V roce 2024 bylo zaznamenáno 23 991 nehod na cestě do práce, přičemž 43 % z nich souviselo s těmito ekologickými dopravními prostředky, oproti 34 % v roce 2019. Nejvýraznější nárůst byl u nehod s elektrokoloběžkami, jejichž počet vzrostl z 208 v roce 2019 na 1 254 v roce 2024. Tři čtvrtiny obětí těchto nehod čelily dočasné pracovní neschopnosti, přičemž u elektrokoloběžek a speed pedeleců byla pravděpodobnost delší pracovní neschopnosti vyšší než u běžných cyklistů. V průměru stojí pojišťovny každý pracovní úraz s dočasnou neschopností 2 611 eur, zatímco trvalá neschopnost může stát až 99 046 eur. Vzhledem k těmto trendům pojišťovny plánují v rámci Týdne mobility (16.–22. září) zahájit kampaň zaměřenou na prevenci nehod spojených s měkkou mobilitou.

Zdroj: bx1.be

4.1.3 Nizozemsko plánuje přilbu pro osoby mladší 18 let jezdící na elektrických kolech

Ministr dopravy Nizozemska Robert Tieman oznámil plány na zavedení povinného nošení přileb pro všechny mladé uživatele elektrických bicyklů, včetně fatbiků, do 18 let. Tento krok je reakcí na alarmující nárůst nehod mezi mladistvými, přičemž v roce 2024 bylo zaznamenáno šestkrát více případů s poraněním hlavy než v roce 2020. Kromě toho ministerstvo plánuje zavést kampaň zaměřenou na zlepšení chování řidičů a podporovat zavedení certifikačního systému pro bezpečné e-biky. Pokusy o zavedení specifických pravidel pro fatbiky byly zamítnuty kvůli technickým a

praktickým problémům s jejich vymáháním. Nové předpisy by měly být předloženy nizozemskému parlamentu na podzim 2026 s cílem jejich implementace v roce 2027.

Zdroj: rijksoverheid.nl

4.1.4 Belgie zvažuje povinné přilby a registrační značky pro e-koloběžky

Ministr dopravy Belgického společenství Wallonie, Philippe Henry, předložil návrh zákona, který by učinil povinným nošení přilby a registraci elektrických koloběžek. Tento krok je reakcí na rostoucí počet nehod a zranění spojených s těmito vozidly. Podle údajů Institutu pro bezpečnost silničního provozu (IBSR) bylo v roce 2024 zaznamenáno 1 825 nehod s účastí elektrických koloběžek, což představuje nárůst o 13 % oproti předchozímu roku. Návrh zákona by rovněž stanovil minimální věk pro užívání elektrických koloběžek a upravil pravidla jejich používání na veřejných komunikacích. Očekává se, že tento návrh bude projednán v parlamentu v nadcházejících měsících.

Zdroj: rtbf.be

4.1.5 Počet zranění na e-koloběžkách v Belgii v prvním čtvrtletí roku 2025 dramaticky vzrostl

Podle prvního barometru bezpečnosti silničního provozu institutu Vias pro rok 2025 došlo v Belgii v prvních třech měsících roku k nárůstu počtu nehod s účastí elektrických koloběžek o 62 % ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku. Denně bylo průměrně zaznamenáno pět nehod s oběťmi nebo zraněnými, přičemž celkový počet vzrostl z 291 na 470. Největší nárůst byl zaznamenán ve Valonsku (+95 %) a v Bruselském regionu (+44 %). Institut Vias doporučuje zavedení povinného nošení přileb pro všechny uživatele, povinné nošení reflexních vest v noci, přísnější technické normy pro elektrické koloběžky, zákaz dovozu modelů překračujících rychlostní limit 25 km/h a urychlení schválení zařízení pro měření rychlosti koloběžek.

Zdroj: vias.be

4.1.6 Maltská organizace pro cyklistickou dopravu vytvořila mapu všech úmrtí na Maltě od roku 2000, včetně fotografií obětí

Organizace Rota, maltská nezisková organizace zaměřená na udržitelnou mobilitu, věnuje na svých webových stránkách sekci „Road Victims“ památce obětem dopravních nehod na Maltě. Tato sekce obsahuje fotografickou galerii s příběhy jednotlivých obětí, které byly získány z veřejných zpráv a pamětních stránek na sociálních médiích. Rota zdůrazňuje, že každá oběť byla člověkem s rodinou, sny a ambicemi, jejichž život byl tragicky přerušen na veřejné komunikaci. Organizace kritizuje současnou dopravní infrastrukturu na Maltě, která podle ní podporuje nebezpečné chování řidičů a vytváří prostředí, kde jsou nehody téměř nevyhnutelné. Rota vyzývá k přijetí přísnějších zákonů, lepší vymáhání předpisů a investicím do bezpečnější infrastruktury, aby se snížil počet dopravních úmrtí a vytvořilo se bezpečnější prostředí pro všechny účastníky silničního provozu.

Zdroj: rota.mt

4.2 Rychlost

4.2.1 Rychlostní limit 120 km/h na německých dálnicích by mohl snížit počet úmrtí na dálnicích o třetinu

Nová studie Maike Metz Peeters z Ruhrské univerzity Bochum, publikovaná v „Transportation Research Part A“, ukazuje, že zavedení obecného omezení rychlosti 120 km/h na německých dálnicích by mohlo snížit počet dopravních nehod se smrtelnými následky až o 35 %, těžce zraněných o 26 % a zachránit zhruba 58 životů ročně, přičemž by se ušetřily náklady na nehody ve výši přibližně 216 milionů eur ročně. Studie zároveň zdůrazňuje, že efekt je obzvláště výrazný na méně frekventovaných úsecích a u vjezdů a výjezdů, a vyzývá k dalším výzkumům vzhledem k možným změnám v chování řidičů a přenositelnosti výsledků na celé dálniční síť.

Zdroj: [spiegel.de](https://www.spiegel.de)

4.2.2 O 25 % méně zranění ve Walesu od zavedení limitu 20 mph

Dvouletá bilance zavedení výchozího limitu 20 mph (≈ 32 km/h) ve Walesu ukazuje, že za prvních 18 měsíců došlo na silnicích s limitem 20/30 mph k poklesu zranění o 25 % (tedy o 882 osob), přičemž očekávaný počet ušetřených obětí za dva roky se odhaduje na 1 000. Během tohoto období bylo podle odhadů zabráněno 14 úmrtím a 98 vážným zraněním vyžadujícím hospitalizaci., Pojišťovny zároveň evidují nižší škodní události, což se promítá i do průměrného snížení pojistného o cca £45 pro řidiče ve Walesu.

Zdroj: [20splenty.org](https://www.20splenty.org)

4.2.3 Porovnání přiblížení dvou italských měst k limitům 30 km/h

Článek porovnává, jak italská města Bologna a Trento zavedla model „Città 30“ (město se zákazem či omezením rychlosti na 30 km/h) s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu a zlepšit kvalitu městského života. Bologna přijala rozhodnou strategii – od 1. července 2023 omezila rychlost na 30 km/h na 70 % svých městských ulic a na 90 % v hustě obydlených oblastech, což vedlo k výraznému poklesu nehod, obětí a zranění a viditelnějšímu snížení těžkých nehod. Trento zvolilo strategii postupnější a participativní: nejprve se soustředilo na školní oblasti, zapojilo obyvatele a komunitu do plánování, testování úprav veřejného prostoru („laboratoře“) a realizace zásahů po částech. Cílem je postupně transformovat více čtvrtí do „zón 30“, regenerovat veřejný prostor a prosazovat pomalejší, udržitelnou a inkluzivní mobilitu.

Zdroj: [vita.it](https://www.vita.it)

4.2.4 Aktuální informace o plánech Říma na rozšíření zón 30 km/h a dodržování rychlosti

Od září se historické centrum Říma přemění na tzv. „Zona 30“, kde bude maximální povolená rychlost omezena na 30 km/h. Součástí opatření jsou také přísnější kontroly – město plánuje zavést 60 nových radarů a rozšířit kamerové systémy u nejnebezpečnějších křižovatek – s cílem snížit počet dopravních nehod, obětí a zajistit vyšší bezpečnost pro chodce, cyklisty i motoristy.

Zdroj: [rainews.it](https://www.rainews.it)

4.2.5 Srpen byl nejsmrtelnějším měsícem na francouzských silnicích za posledních 15 let

V srpnu 2025 zemřelo na silnicích ve Francii metropolitní části 341 lidí, což představuje nárůst o 18 % oproti srpnu 2024 (290 mrtvých) a činí ze srpna 2025 nejtragičtější srpen za posledních 14 let (od roku 2011). Zvýšení se týká všech typů komunikací (městské i mimoměstské silnice i dálnice) a všech

Zpravodaj Bezpečná doprava

věkových skupin, kromě uživatelů motorových dvoukolek. Mezi oběťmi je o 53 více řidičů aut, o 8 více chodců a o 2 více cyklistů než loni ve stejném měsíci. Počet těžce zraněných byl 1 601, což je mírný nárůst (+1 %) oproti srpnu 2024. Mezi faktory zhoršení bezpečnostní situace patří nadměrná rychlost, používání telefonu za volantem a obecně nedisciplinované chování účastníků silničního provozu.

Zdroj: [msn.com](https://www.msn.com)

4.2.6 Celý rok bez úmrtí na silnicích v Helsinkách - hlavním městě s více než 650 000 obyvateli

Helsinky dosáhly historického milníku, když uplynulý rok nezaznamenal žádnou smrtelnou dopravní nehodu, což představuje výjimečný úspěch pro město a jeho obyvatele. Podle městského inženýra Roniho Utriaina je klíčovým faktorem snížení maximálních povolených rychlostí na 30 km/h, které platí nyní pro více než polovinu ulic, oproti 50 km/h před padesáti lety. Dalšími přispívajícími faktory jsou vylepšená infrastruktura pro chodce a cyklisty, intenzivnější spolupráce s dopravní policií, zavedení více dopravních kamer a automatizovaných kontrolních systémů. Důležitou roli hraje také kvalitní veřejná doprava, která snižuje počet automobilů na silnicích. V minulém roce došlo v Helsinkách k 277 nehodám s následkem zranění, což je výrazný pokles oproti téměř 1 000 nehodám ročně v 80. letech, kdy počet smrtelných nehod často přesahoval 30. Tento pozitivní trend je výsledkem dlouhodobého úsilí a datově podloženého plánování bezpečnosti dopravy zaměřeného na děti, mládež, chodce a cyklisty. I když elektrické koloběžky představují novou výzvu, město implementovalo opatření k jejich bezpečnému provozu. Tento úspěch podporuje ambice Evropské unie dosáhnout nulového počtu smrtelných dopravních nehod do roku 2050.

Zdroj: yle.fi

4.3 Automobilový sektor

4.3.1 Policie nebyla schopna vypsát pokutu za vozidlo Waymo bez řidiče, které se nelegálně otočilo

Kalifornští policisté v San Brunu zastavili autonomní vozidlo Waymo, které provedlo zakázané otočení do protisměru – problém ale nastal, že vzhledem k absenci lidského řidiče neměli koho pokutovat („záznamy o pokutách nemají políčko pro „roboty““). Policie informovala Waymo o chybě, zatímco společnost uvedla, že incident prověří a případně systém přeprogramuje, přičemž zdůraznila, že její řídicí systém respektuje pravidla silničního provozu. V Kalifornii už přijali zákon, který od července 2026 umožní policii vydávat upozornění na nedodržení předpisů autonomním vozidlům a zavádět linku pro nouzové zásahy u firem provozujících taková vozidla.

Zdroj: [theguardian.com](https://www.theguardian.com)

4.3.2 Tesla po bezpečnostních varováních v USA přepracovává své dveřní kliky

Tesla provádí přepracování svých klik dveří poté, co americký úřad pro bezpečnost silničního provozu (NHTSA) spustil šetření kvůli stížnostem uživatelů: několik lidí uvádělo, že po výpadku elektronického zámku zůstali uvězněni ve voze a museli rozbít sklo, aby se dostali ven. Generální designér Tesly, Franz von Holzhausen, naznačil, že nově by měla být sloučena elektronická i mechanická funkce uvolnění do jednoho tlačítka, aby se snížilo riziko selhání.

Zdroj: [techcrunch.com](https://www.techcrunch.com)

4.3.3 TÜV vyzývá k ročním prohlídkám starších vozidel v Německu

TÜV navrhuje, aby ojetá vozidla starší deseti let podléhala technické prohlídce (Hauptuntersuchung, HU) každý rok místo současného dvouletého intervalu, s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu, protože starší auta podle něj vykazují větší četnost závad. Současná pravidla stanovují první prohlídku nového vozu po třech letech, následně pak každé dva roky; změna by tedy znamenala vyšší náklady a zátěž pro majitele starších vozidel. Zda jde o definitivní opatření, však zatím není jasné — jde o doporučení ze strany TÜV.

Zdroj: nord24.de

4.3.4 Více než jedno z pěti užitkových vozidel neprojde kontrolou technických prohlídek v Německu

Ve zprávě TÜV se uvádí, že při technické kontrole v letech 2023–2024 neprošlo více než jedno z pěti užitkových vozidel (20,4 %) kvůli závažným nebo nebezpečným závadám. Nejčastějšími závadami jsou poruchy světel, úniky oleje z motoru či pohonné soustavy a problémy s nápravou či odpružením. Zatímco u lehkých dodávek a těžkých nákladních aut neprojde technickou kontrolou více než 22 %, u středně těžkých vozidel (7,5–18 tun) je to asi 16,5 %. Také se zmiňuje, že průměrný věk užitkových vozidel v Německu vzrostl na zhruba 8,7 roku, a to je trend, který může zhoršovat kvalitu technického stavu vozidel.

Zdroj: marketscreener.com

4.3.5 MG3 utrpěl kritické selhání v bezpečnostním testu Euro NCAP

Ve zkoušce Euro NCAP utrpěl nový model MG 3 závažnou poruchu – při nárazu se zlomil mechanismus aretace sedačky řidiče, což způsobilo, že se sedačka během kolize pootočila a zvýšilo se zatížení pravé dolní končetiny figuríny. I přes tuto kritickou vadu vůz obdržel čtyři hvězdy, protože systém hodnocení dosud neumožňuje penalizaci za takto specificky selhávající komponent. MG však sdělilo, že mechanismus opraví v dalších verzích, a Euro NCAP zvažuje revizi svých testovacích protokolů, aby podobné závady byly v budoucnu posuzovány přísněji.

Zdroj: euroncap.com

4.3.6 Maďarsko instaluje rychlostní radary, které dokážou detekovat i porušení bezpečnostních pásů

V Maďarsku od 5. července 2025 platí zpřísněná dopravní pravidla: vlastník vozidla je nově odpovědný za to, že všichni v autě mají zapnuté bezpečnostní pásy — ať už provinění spáchá řidič nebo pasažér. Pomocí kamerového systému VÉDA a mobilních kamer lze pokuty vyměřit automaticky, bez zastavení vozidla policií. Od poloviny září budou platit pokuty až do 40 000 forintů (~104 €) za každou nepřipoutanou osobu, přičemž výše sankce se odvíjí od typu silnice: nejméně v obci, více mimo obec a nejvíce na rychlostních komunikacích. Část úmyslu je zvýšit bezpečnost na silnicích, kde bylo zaznamenáno, že značná část obětí nehod neměla připnutý pás.

Zdroj: hungarytoday.hu

4.4 Řidiči motorových vozidel

4.4.1 Čtyři teenageři zemřeli v autě, které řídil jejich 16letý přítel, který mohl řídit pod vlivem alkoholu

V německém městě Kürten (oblast Severní Porýní Vestfálsko) havarovalo auto, které řídil šestnáctiletý mladík. Při nehodě zahynuli všichni čtyři spolujezdci, řidič sám přežil. Podle zpráv se teenageři před jízdou údajně shromáždili v domě, kde pili alkoholické nápoje (např. pivo a Hugo), a poté se rozhodli jet domů. Všechny čtyři oběti byli mladí lidé – 14letá dívka, 16letá dívka a dva mladí muži ve věku 19 let – a zemřeli přímo na místě nehody. Vzorek krve řidiče byl odebrán, výsledek zatím nebyl zveřejněn, a policie k možnému požití alkoholu zatím zaujímá zdrženlivý postoj.

Zdroj: t-online.de

4.4.2 40 % dospívajících v Belgii nemá zapnutý bezpečnostní pás na zadních sedadlech

Podle studie institutu Vias mezi mladými ve věku 15 až 19 let ve třech belgických oblastech (Valonsko, Brusel, Flandry) si 4 z 10 adolescentů nezapínají na zadních sedadlech bezpečnostní pás. Tito mladí lidé představují přibližně 10 % všech silničních obětí. Výzkum odhalil rovněž, že třetina mladistvých přijímá větší rizika pod vlivem svých vrstevníků, a že chování rodičů – jako překračování rychlosti nebo používání telefonu za volantem – často vytváří kontraproduktivní vzory.

Zdroj: www.vias.be

4.4.3 Tři čtvrtiny Němců chtějí více kontrol řidičů pod vlivem alkoholu a drog

V reprezentativním průzkumu německé agentury Forsa pro Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) se ukázalo, že většina německých řidičů podporuje zvýšený dohled nad užíváním alkoholu a drog za volantem: 73 % respondentů chce častější kontroly schopnosti řídit právě kvůli alkoholu a drogám, 76 % požaduje častější kontroly při používání mobilních telefonů za jízdy, 49 % více kontrol rychlosti a 47 % více sledování porušování červené. Ženy i obyvatelé větších měst jsou v těchto požadavcích obecně sebevědomější. Většina řidičů ale zároveň vnímá nízké riziko odhalení – jen asi čtvrtina se domnívá, že bude chycen při řízení pod vlivem nebo při projetí červené. Pouze necelá třetina uvádí, že by obava ze sankcí výrazně ovlivnila jejich chování. DVR na základě výsledků požaduje reformu systému sankcí a rozšíření kontroly jako krok ke snížení dopravních nehod a podpoře „Vision Zero“ – tedy právního a faktického cíle, aby nenastávaly smrtelné ani těžké nehody.

Zdroj: dvr.de

4.4.4 Britští ministři byli vyzváni, aby v rámci revize bezpečnosti silničního provozu učinili více pro ochranu nových řidičů.

Článek informuje, že britské ministerstvo dopravy připravuje revizi zákonů o silniční bezpečnosti, která má zahrnovat snížení limitu pro řízení pod vlivem alkoholu, povinné oční testy pro řidiče nad 70 let a přísnější postihy za jízdu bez pojištění či nepoužití pásu. Odborné organizace a aktivisté však upozorňují, že chybí specifická opatření pro nové, méně zkušené řidiče, například omezení počtu spolucestujících vrstevníků a vyzývají ministerstvo, aby ochranu mladých a méně zkušených řidičů začlenilo jako klíčový prvek reformy. Neboť statistiky ukazují, že počet smrtelných a těžkých úrazů na britských silnicích se navzdory dřívějšímu poklesu v posledních letech ustálil.

Zdroj: theguardian.com

V Brně v říjnu 2025 zpracovalo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. za finanční podpory Ministerstva dopravy v rámci programu dlouhodobého koncepčního rozvoje výzkumných organizací.