

Zpravodaj



BEZPEČNÁ DOPRAVA

2024 | Q3

Strategie BESIP 2021–2030 vs. nehodovost v roce 2024

Téma čísla: Zdravotně znevýhodnění v provozu

Aktuality z výzkumu

Informace ze světa

Monitoring zaměřený na bezpečnost
silničního provozu u nás a ve světě

Vážení čtenáři,

dostává se Vám do rukou třetí vydání Zpravodaje BEZPEČNÁ DOPRAVA, ve kterém jsme pro Vás připravili základní informaci o plnění Strategie BESIP 2021–2030 v první polovině roku 2024 a také v období účinnosti Strategie, která se zaměřuje na plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů.

V tématu čísla představujeme doporučení pro bezpečný pohyb osob se zdravotním znevýhodněním. Zařazeny jsou aktuální výsledky výzkumných aktivit Centra dopravního výzkumu, které jsou členěny do odborných článků v mezinárodních časopisech, příspěvků na konferencích a publikací – **Časoprostorová analýza hotspotů kolizí kopytníků s motorovými vozidly, Česko se v oblasti fatalit na pozemních komunikacích přiblížilo zemím Evropské unie, Sdílené zóny v Rakousku, Vliv alkoholu na nehodovost řidičů elektrokoloběžek, Identifikace klíčových faktorů ovlivňujících závažnost střetů se stromy ve vazbě na Strategii BESIP 2021–2023, Chování účastníků ve vybraných evropských zemích, Možnosti snižování nehodovosti a následků v ČR, Měření hloubky deformace vozidla a Zvyšování bezpečnosti na silnicích II. třídy.** 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, Ing. Jiří Ambros, Ph.D., Ing. Alena Daňková, Ph.D., 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: Líšenská 33a, 636 00 Brno, cdv@cdv.cz

Titulní strana: Doporučení pro bezpečný pohyb osob se zdravotním znevýhodněním (CDV)

© 2024 Centrum dopravního výzkumu v. v. i.



Obsah

1	Informace o plnění Strategie BESIP 2021–2030	5
1.1.	Rok 2024 (leden–červen)	5
1.1.1	Strategické cíle	5
1.1.2	Klíčové ukazatele – vše	6
1.1.3	Klíčové ukazatele – vývoj následků zranitelných účastníků silničního provozu	7
1.1.4	Krajské srovnání	8
1.2	Období leden 2021 – červen 2024	8
1.2.1	Strategické cíle	8
1.2.2	Klíčové ukazatele.....	8
1.2.3	Krajské srovnání	9
2	Téma čísla: Zdravotně znevýhodnění v provozu	10
3	Aktuality z výzkumu	12
3.1	Články v mezinárodních časopisech	12
3.1.1	Časoprostorová analýza hotspotů kolizí kopytníků s motorovými vozidly.....	12
3.2	Články v českých časopisech	12
3.2.1	Česko se v oblasti fatalit na pozemních komunikacích přiblížilo zemím Evropské unie 12	
3.2.2	Sdílené zóny v Rakousku	12
3.2.3	Vliv alkoholu na nehodovost řidičů elektrokoloběžek.....	13
3.2.4	Identifikace klíčových faktorů ovlivňujících závažnost střetů se stromy ve vazbě na Strategii BESIP 2021–2023.....	13
3.3	Příspěvky na konferencích.....	13
3.3.1	Chování účastníků ve vybraných evropských zemích	13
3.3.2	Možnosti snižování nehodovosti a následků v ČR	14
3.3.3	Měření hloubky deformace vozidla	14
3.4	Ostatní publikace.....	14
3.4.1	Zvyšování bezpečnosti na silnicích II. třídy	14
4	Informace ze světa	15
4.1	Zranitelní účastníci silničního provozu	15
4.1.1	Proč může mít tuning elektrokol katastrální následky: Nebezpečné namáhání, zejména brzd.....	15

Zpravodaj Bezpečná doprava

4.1.2	Nizozemská vláda plánuje zákaz sad pro zvýšení rychlosti pro elektrokola	15
4.1.3	KFV požaduje povinné přilby pro elektrokola	15
4.1.4	Výzkum říká, že sdílené modely elektrokoloběžek jsou bezpečnější než spotřebitelské modely	16
4.1.5	Stále více nehod: „Nepijte a neřidte“ se týká i elektrokoloběžek	16
4.2	Rychlost	16
4.2.1	Počet vážných zranění klesl o 39 % od doby, kdy Lyon zavedl rychlostní limit 30 km/h	16
4.2.2	Auta zpomalí, pokud řidiči v nových autech překročí rychlost podle bezpečnostních technologií EU	16
4.2.3	Spuštěna petice požadující 30 km/h jako výchozí rychlostní limit v městských oblastech ve Francii	17
4.2.4	Škody na vozidlech ve Walesu klesly o 20 % od snížení rychlostního limitu na 20 mph, říká pojišťovna	17
4.2.5	Přehled přínosů omezení rychlosti na 30 km/h v celé obci/měště v Evropě	17
4.3	Alkohol a návykové látky	18
4.3.1	Jedlý gel by mohl pomoci řidičům vystřízlivět před jízdou	18
4.3.2	Má strach ze zabavení vozidla vliv na řízení pod vlivem alkoholu v Polsku?	18
4.3.3	Italský nejvyšší soud rozhodl, že dechová zkouška není vyžadována v případech, kdy je řidič zjevně opilý	18
4.3.4	Čtyři z pěti Němců podporují nulovou toleranci k řízení pod vlivem alkoholu	18
4.3.5	Španělsko v souladu s doporučeními EU snižuje limit BAC pro řízení pod vlivem alkoholu	19
4.3.6	KFV bije na poplach kvůli řízení pod vlivem drog v Rakousku	19
4.4	Řidiči motorových vozidel	19
4.4.1	13 % řidičů nepoužilo bezpečnostní pásy v poslední kampani Roadpol.....	19
4.4.2	Jezděte jako žena. Nová kampaň pro bezpečnost silničního provozu ve Francii	20
4.4.3	VIAS varuje před odváděním pozornosti od informačních a zábavních systémů na motocyklech.....	20
4.4.4	93 procent nákladních vozidel jezdí příliš rychle, což způsobuje dalších 200 000 tun CO2 ročně	21
4.5	Ostatní	21
4.5.1	Vláda Spojeného království schválila zákon, který povolí samořiditelná vozidla již v roce 2026	21

4.5.2	Rada schvaluje závěry k posílení úsilí EU o dosažení jejích cílů v oblasti bezpečnosti silničního provozu	22
4.5.3	Eurostat zveřejnil zprávu o pokroku v plnění cílů udržitelného rozvoje v EU – včetně cíle v oblasti bezpečnosti silničního provozu.....	22
4.5.4	Koordinátor EU pro bezpečnost silničního provozu říká, že nové technologie jsou "složitější, než je naše současné institucionální uspořádání schopno zvládnout"	22
4.5.5	Paříž schválila ztrojnásobení parkovacích poplatků za SUV pro nerezidenty.....	22
4.5.6	Valné shromáždění naléhá na rychlejší opatření ke snížení počtu úmrtí a zranění při dopravních nehodách po celém světě.....	22
4.5.7	700 000 zachráněných životů díky intervencím do infrastruktury založeným na protokolu iRAP podle nové studie	23

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 2024, tak v období účinnosti Strategie, tzn. v období 2021–2024.

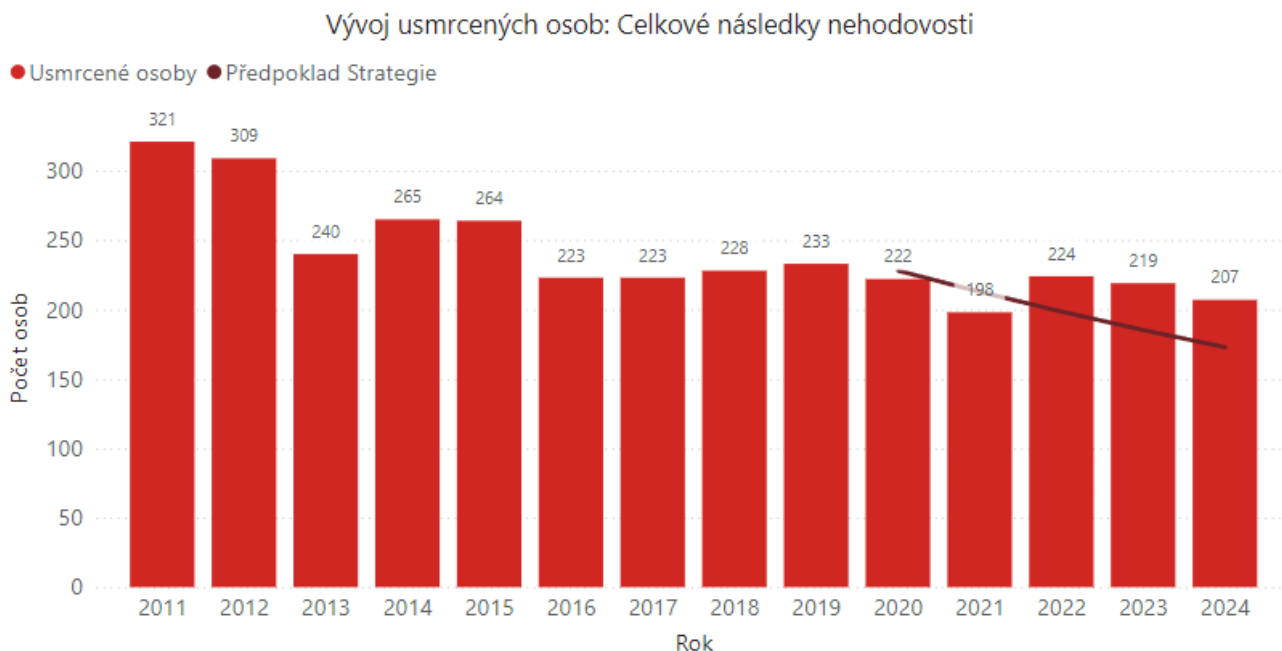
1.1. Rok 2024 (leden–červen)

1.1.1 Strategické cíle

V H1 2024 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 207 a těžce zraněno 639 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie bylo usmrceno **o 34 osob více (+20 %)** a těžce zraněno o 187 osob méně (-23 %).

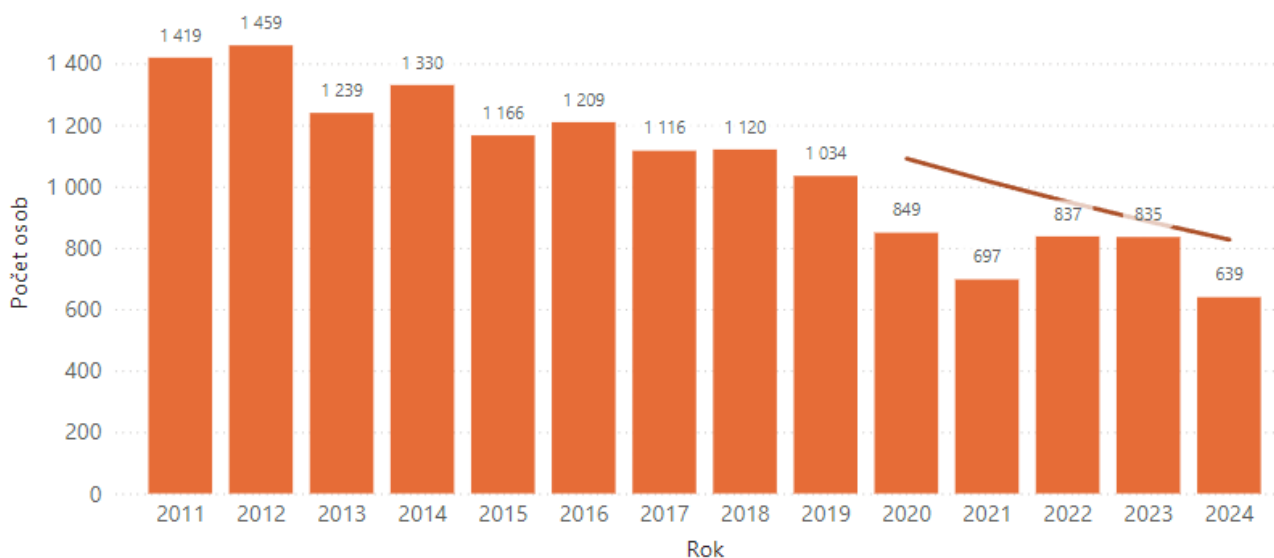
Ve sledovaných strategických cílech Strategie byly tedy předpoklady v roce 2024 splněny pouze v oblasti těžce zraněných osob.

Vývoj v uvedeném období v uplynulých letech a vztah reality a předpokladů Strategie je zřejmý z následujících grafů. *Pozn. jedná se o pololetní hodnoty a předpoklady.*



Vývoj těžce zraněných osob: Celkové následky nehodovosti

● Těžce zraněné osoby ● Předpoklad Strategie



1.1.2 Klíčové ukazatele – vše

V oblasti klíčových ukazatelů (KPI) lze v H1 2024 „pozitivně“ hodnotit bilanci fatálních nehod s přítomností alkoholu a návykových látek (-62 %). V případě osob usmrčených se však nedařilo plnit předpoklady zejména v extravilánu, u seniorů a na silnicích II. a III. tříd, z pohledu příčin pak nelze pozitivně hodnotit fatální nehody v příčinných souvislostech s jízdou po nesprávné straně vozovky, vjetím do protisměru.

Bilanci KPI usmrčených i těžce zraněných osob shrnují uvedené tabulky.

Usmrčené osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Alkohol a návykové látky (P)	8	21	-13	-61,90 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	60	64	-4	-6,25 %
Chodci (N)	31	33	-2	-6,06 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	1	3	-2	-66,67 %
Děti (N)	4	5	-1	-20,00 %
Cestující v autobusech (N)	0	1	-1	-100,00 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	25	25	0	0,00 %
Srážky s vlakem (I)	6	5	1	20,00 %
Nepřipoutané osoby (N)	28	26	2	7,69 %
Srážky se stromem (I)	30	27	3	11,11 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	12	9	3	33,33 %
Nesprávné předjíždění (P)	11	8	3	37,50 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	4	1	3	300,00 %
Nepřiměřená rychlost (P)	67	63	4	6,35 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	34	29	5	17,24 %
Starší řidiči jako viníci (V)	27	22	5	22,73 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	28	23	5	21,74 %
Dálnice - GPS (I)	16	8	8	100,00 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	123	115	8	6,96 %
Ženy jako viníci (V)	30	22	8	36,36 %
Intravilán (I)	65	56	9	16,07 %
Místní komunikace - GPS (I)	31	22	9	40,91 %
Cyklisté (N)	22	13	9	69,23 %
Motocyklisté (N)	38	27	11	40,74 %
Nevěnování se řízení (P)	32	21	11	52,38 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	33	22	11	50,00 %
Cestující v osobních automobilech (N)	103	89	14	15,73 %
Cizinci jako viníci (V)	31	16	15	93,75 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	93	77	16	20,78 %
Muži jako viníci (V)	172	148	24	16,22 %
Senioři (N)	63	37	26	70,27 %
Extravilán (I)	145	117	28	23,93 %
Celkové následky nehodovosti	207	173	34	19,65 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

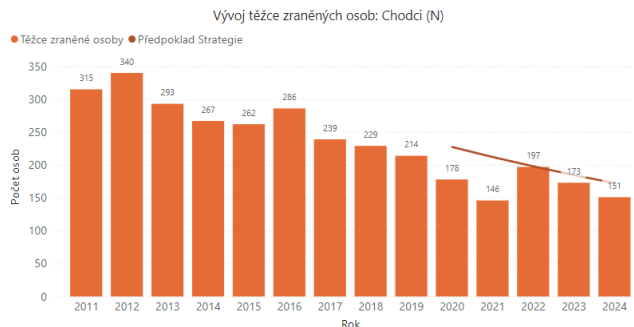
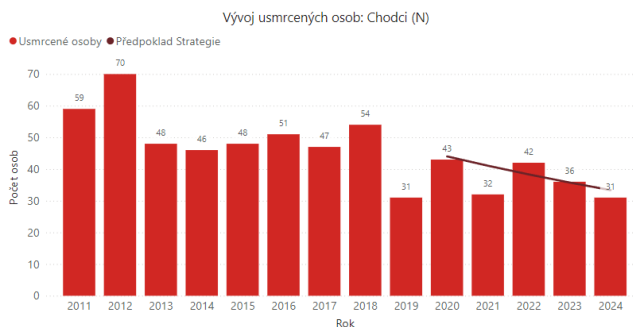
Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Celkové následky nehodovosti	639	826	-187	-22,64 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	348	484	-136	-28,10 %
Muži jako viníci (V)	483	617	-134	-21,72 %
Intravilán (I)	329	438	-109	-24,89 %
Cestující v osobních automobilech (N)	201	303	-102	-33,66 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	264	345	-81	-23,48 %
Extravilán (I)	311	388	-77	-19,85 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	143	207	-64	-30,92 %
Alkohol a návykové látky (P)	31	86	-55	-63,95 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	154	207	-53	-25,60 %
Nepřiměřená rychlost (P)	141	193	-52	-26,94 %
Ženy jako viníci (V)	136	175	-39	-22,29 %
Cyklisté (N)	95	130	-35	-26,92 %
Senioři (N)	126	159	-33	-20,75 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	88	115	-27	-23,48 %
Srážky se stromem (I)	46	71	-25	-35,21 %
Nepřipoutané osoby (N)	33	57	-24	-42,11 %
Chodci (N)	151	172	-21	-12,21 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	47	67	-20	-29,85 %
Místní komunikace - GPS (I)	193	210	-17	-8,10 %
Dálnice - GPS (I)	15	30	-15	-50,00 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	55	70	-15	-21,43 %
Děti (N)	31	45	-14	-31,11 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	6	16	-10	-62,50 %
Motocyklisté (N)	147	155	-8	-5,16 %
Cestující v autobusech (N)	9	17	-8	-47,06 %
Starší řidiči jako viníci (V)	77	83	-6	-7,23 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	30	32	-2	-6,25 %
Nevěnování se řízení (P)	78	80	-2	-2,50 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	12	14	-2	-14,29 %
Srážky s vlakem (I)	4	5	-1	-20,00 %
Nesprávné předjíždění (P)	29	30	-1	-3,33 %
Cizinci jako viníci (V)	87	66	21	31,82 %

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 H1 2024 bylo v letošním roce usmrceno 91 a těžce zraněno 393 zranitelných účastníků silničního provozu, tzn. že podíl zranitelných účastníků na všech usmrcených osobách činil 44 %, na těžce zraněných pak 62 %.**

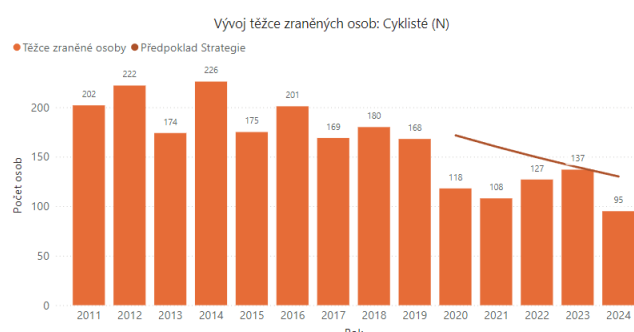
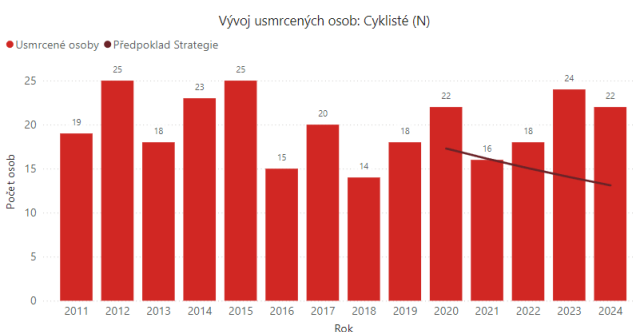
1.1.3.1 Chodci

V H1 2024 bylo v letošním roce usmrceno 31 a těžce zraněno 151 chodců, předpoklady Strategie v obou sledovaných parametrech byly splněny.



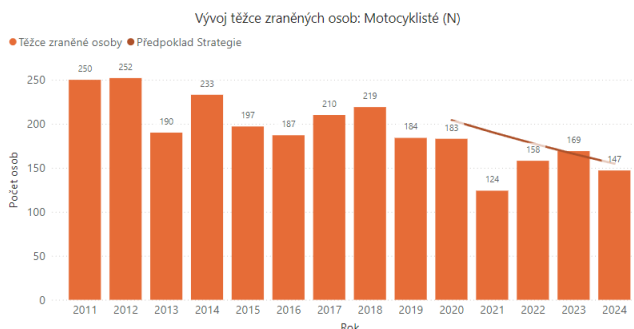
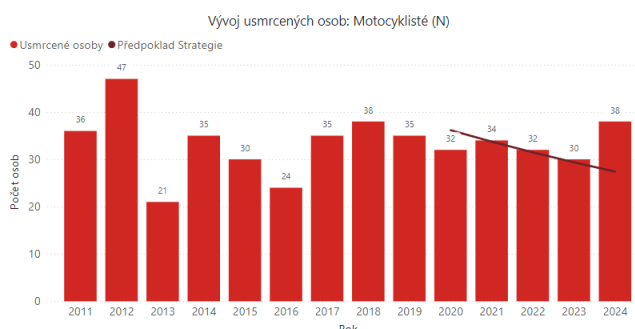
1.1.3.2 Cyklisté

V H1 2024 bylo v letošním roce usmrceno 22 a těžce zraněno 95 cyklistů, předpoklady Strategie v oblasti usmrcených cyklistů nebyly splněny.



1.1.3.3 Motocyklisté

V H1 2024 bylo v letošním roce usmrceno 38 a těžce zraněno 147 motocyklistů, předpoklady Strategie v oblasti usmrcených motocyklistů nebyly splněny.



1.1.4 Krajské srovnání

V H1 2024 se 2 kraje dostaly pod stanovené předpoklady Strategie v oblasti usmrčených osob (Olomoucký a Pardubický kraj), 1 krajů pak v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -31 těžce zraněných v Královéhradeckém kraji). V případě usmrčených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit v 9 krajích: oproti předpokladům bylo o 13 osob více usmrceno v Jihomoravském kraji (nejvíce). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady ve 3 krajích: nejvíce (o 9 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.
Olomoucký kraj	9	11	-2	-18,18 %
Pardubický kraj	8	10	-2	-20,00 %
Moravskoslezský kraj	17	17	0	0,00 %
Ústecký kraj	12	12	0	0,00 %
Zlínský kraj	8	8	0	0,00 %
Hlavní město Praha	10	9	1	11,11 %
Karlovarský kraj	7	6	1	16,67 %
Královéhradecký kraj	12	11	1	9,09 %
Liberecký kraj	7	5	2	40,00 %
Jihočeský kraj	19	16	3	18,75 %
Kraj Vysočina	14	11	3	27,27 %
Plzeňský kraj	20	14	6	42,86 %
Středočeský kraj	35	28	7	25,00 %
Jihomoravský kraj	29	16	13	81,25 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Královéhradecký kraj	28	59	-31	-52,54 %
Moravskoslezský kraj	47	76	-29	-38,16 %
Jihomoravský kraj	68	96	-28	-29,17 %
Pardubický kraj	21	49	-28	-57,14 %
Jihočeský kraj	70	91	-21	-23,08 %
Středočeský kraj	116	134	-18	-13,43 %
Zlínský kraj	32	50	-18	-36,00 %
Liberecký kraj	17	29	-12	-41,38 %
Ústecký kraj	51	61	-10	-16,39 %
Olomoucký kraj	26	35	-9	-25,71 %
Kraj Vysočina	33	38	-5	-13,16 %
Karlovarský kraj	27	23	4	17,39 %
Plzeňský kraj	40	33	7	21,21 %
Hlavní město Praha	63	54	9	16,67 %

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

1.2 Období leden 2021 – červen 2024

1.2.1 Strategické cíle

V období leden 2021 – červen 2024 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 1 586 a těžce zraněno 5 747 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie tak bylo usmrceno o 6 osob více (+0,4 %) a těžce zraněno o 1 109 osob méně (-16,2 %).

1.2.2 Klíčové ukazatele

V oblasti klíčových ukazatelů lze v období účinnosti Strategie „pozitivně“ hodnotit např. bilanci fatálních nehod mladých řidičů (-23 %), fatalit na silnicích I. tříd (-9 %) a alkoholu a návykových látek (-25 %). V oblasti klíčových ukazatelů se v případě osob usmrčených nedařilo plnit předpoklady zejména u: starších řidičů jako viníků (+30 %), seniorů (+22 %), cyklistů (+29 %) a motocyklistů (+12 %). V případě osob těžce zraněných byly klíčové ukazatele nad hodnotami předpokladu u cizinců jako viníků nehod (+17 %), nehod na dálnicích (+21 %), cestujících v nákladních automobilech (+4 %) a srážek s vlakem (+15 %).

Bilanci KPI usmrčených i těžce zraněných osob shrnují uvedené tabulky.

Zpravodaj Bezpečná doprava

Usmrcené osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	991	1 058	-67	-6,33 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	201	260	-59	-22,69 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	547	601	-54	-8,99 %
Alkohol a návykové látky (P)	140	187	-47	-25,13 %
Cestující v osobních automobilech (N)	799	843	-44	-5,22 %
Chodci (N)	269	301	-32	-10,63 %
Muži jako viníci (V)	1 320	1 349	-29	-2,15 %
Nesprávné předjíždění (P)	51	73	-22	-30,14 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	10	22	-12	-54,55 %
Děti (N)	32	43	-11	-25,58 %
Cestující v autobusech (N)	2	8	-6	-75,00 %
Srážky s vlakem (I)	46	50	-4	-8,00 %
Nepříměřená rychlost (P)	559	561	-2	-0,36 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	232	234	-2	-0,85 %
Extravilán (I)	1 114	1 114	0	0,00 %
Srážky se stromem (I)	240	237	3	1,27 %
Místní komunikace - GPS (I)	191	187	4	2,14 %
Celkové následky nehodovosti	1 586	1 580	6	0,38 %
Nevěnování se řízení (P)	197	191	6	3,14 %
Ženy jako viníci (V)	206	200	6	3,00 %
Intravilán (I)	475	466	9	1,93 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	31	22	9	40,91 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	204	194	10	5,15 %
Dálnice - GPS (I)	101	89	12	13,48 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	228	215	13	6,05 %
Nepřipoutané osoby (N)	263	248	15	6,05 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	686	669	17	2,54 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	95	76	19	25,00 %
Cizinci jako viníci (V)	179	157	22	14,01 %
Motocyklisté (N)	256	228	28	12,28 %
Cyklisté (N)	150	116	34	29,31 %
Starší řidiči jako viníci (V)	259	199	60	30,15 %
Senioři (N)	434	355	79	22,25 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Celkové následky nehodovosti	5 747	6 856	-1 109	-16,18 %
Muži jako viníci (V)	4 426	5 142	-716	-13,92 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	3 403	4 101	-698	-17,02 %
Intravilán (I)	2 950	3 535	-585	-16,55 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	2 303	2 878	-575	-19,98 %
Extravilán (I)	2 798	3 319	-521	-15,70 %
Cestující v osobních automobilech (N)	2 067	2 571	-504	-19,60 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	1 356	1 769	-413	-23,35 %
Nepříměřená rychlost (P)	1 371	1 712	-341	-19,92 %
Ženy jako viníci (V)	1 138	1 449	-311	-21,46 %
Chodci (N)	1 183	1 458	-275	-18,86 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	1 546	1 771	-225	-12,70 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	795	1 001	-206	-20,58 %
Senioři (N)	1 135	1 330	-195	-14,66 %
Cyklisté (N)	886	1 053	-167	-15,86 %
Alkohol a návykové látky (P)	526	682	-156	-22,87 %
Místní komunikace - GPS (I)	1 551	1 688	-137	-8,12 %
Motocyklisté (N)	1 184	1 305	-121	-9,27 %
Srážky se stromem (I)	449	562	-113	-20,11 %
Starší řidiči jako viníci (V)	596	701	-105	-14,98 %
Děti (N)	296	386	-90	-23,32 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	414	492	-78	-15,85 %
Nesprávné předjíždění (P)	193	265	-72	-27,17 %
Nepřipoutané osoby (N)	422	480	-58	-12,08 %
Nevěnování se řízení (P)	583	633	-50	-7,90 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	533	579	-46	-7,94 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	78	116	-38	-32,76 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	101	128	-27	-21,09 %
Cestující v autobusech (N)	93	119	-26	-21,85 %
Srážky s vlakem (I)	46	40	6	15,00 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	257	247	10	4,05 %
Dálnice - GPS (I)	288	238	50	21,01 %
Cizinci jako viníci (V)	719	616	103	16,72 %

1.2.3 Krajské srovnání

Během účinnosti Strategie 8 krajů splnilo její předpoklady v oblasti usmrcených osob (nejlépe, -25 usmrcených v Moravskoslezském kraji) a 11 v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -165 těžce zraněných ve Zlínském kraji). V případě usmrcených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit ve 6 krajích, zejména v Královéhradeckém (+25 osob, tj.+28 %), Středočeském (+19 osob, tj. +8 %) a Zlínském (+18 osob, tj. +28 %). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v hl. m. Praze (+95 osob, tj. +21 %), v Karlovarském kraji (+35 osob, tj. +20 %) a Plzeňském kraji (+22 osob, tj. +8 %).

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

Usmrcené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Moravskoslezský kraj	124	149	-25	-16,78 %
Olomoucký kraj	79	92	-13	-14,13 %
Plzeňský kraj	112	123	-11	-8,94 %
Jihočeský kraj	159	164	-5	-3,05 %
Jihomoravský kraj	161	165	-4	-2,42 %
Liberecký kraj	51	55	-4	-7,27 %
Kraj Vysočina	99	101	-2	-1,98 %
Pardubický kraj	90	92	-2	-2,17 %
Hlavní město Praha	70	68	2	2,94 %
Karlovarský kraj	49	46	3	6,52 %
Ústecký kraj	124	121	3	2,48 %
Zlínský kraj	83	65	18	27,69 %
Středočeský kraj	271	252	19	7,54 %
Královéhradecký kraj	114	89	25	28,09 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Zlínský kraj	242	407	-165	-40,54 %
Pardubický kraj	240	402	-162	-40,30 %
Královéhradecký kraj	299	456	-157	-34,43 %
Středočeský kraj	935	1 084	-149	-13,75 %
Moravskoslezský kraj	448	585	-137	-23,42 %
Jihomoravský kraj	678	786	-108	-13,74 %
Jihočeský kraj	652	748	-96	-12,83 %
Liberecký kraj	174	258	-84	-32,56 %
Ústecký kraj	491	573	-82	-14,31 %
Kraj Vysočina	293	356	-63	-17,70 %
Olomoucký kraj	244	301	-57	-18,94 %
Plzeňský kraj	296	274	22	8,03 %
Karlovarský kraj	212	177	35	19,77 %
Hlavní město Praha	543	448	95	21,21 %

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

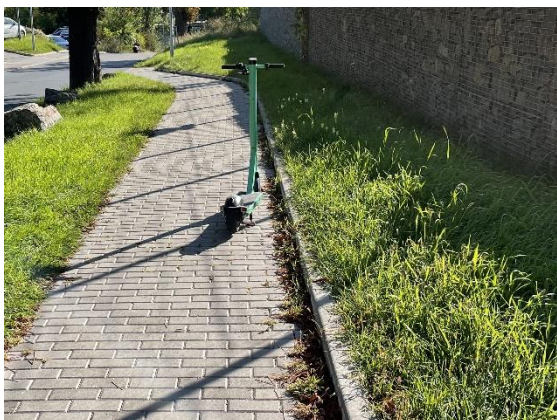
2 Téma čísla: Zdravotně znevýhodnění v provozu

Bezpečný pohyb osob se zdravotním znevýhodněním (OZZ) v silničním provozu je velmi rozsáhlé téma, slovní spojení osoba se zdravotním znevýhodněním se v současné době preferuje před výrazem „postižený“, „znevýhodněný“ neboť má v sobě pojem osoba, s důrazem na jedince/člověka.

Vypracované doporučení se zabývá pouze určitou skupinou handicapovaných osob, a to osob s tělesným, zrakovým a sluchovým postižením. Doporučení zaměřené na zlepšení bezpečnosti a komfortu pohybu osob se zdravotním znevýhodněním v silničním provozu vzniklo díky spolupráci, přímým zkušenostem a konzultaci s odborníky, organizacemi a jednotlivci, kteří jsou každodenně v kontaktu s nějakým typem postižení. Byli jimi např. Josef Konečný, Ivan Poláček, Veronika Cézová, Michaela Kulhánková, Liga vozíčkářů, z.ú. Unie neslyšících Brno, z.s., TyfloCentrum, o.p.s. či Svaz neslyšících a nedoslýchavých osob v České republice z.s. Tematicky je doporučení zaměřeno na oblast bezpečného pohybu po chodníku, dále problematiku přecházení a vychází z technických parametrů daných vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb i ze skutečných potřeb bezbariérovosti. Podle informací od asociací a sdružení by osoby zdravotně znevýhodněné uvítaly více osvěty pro další účastníky silničního provozu, například v hromadné dopravě, ve zdravotnických zařízeních nebo ve školách.

Doporučení obsahuje klíčové informace a tipy pro správné chování a poskytování pomoci osobám se zdravotním znevýhodněním při pohybu na chodnících, při přecházení pozemní komunikace a při pohybu na zastávkách veřejné hromadné dopravy.

Stěžejní informací, získanou z analýzy dotazníkového šetření i z osobní spolupráce s osobami se znevýhodněním, je nevytvářet bariéry, mobilní či pevné, v průchozím profilu chodníku i ostatních průchozích ploch, tzn. ohleduplnost versus lhostejnost všech spoluobčanů. Zde je nutno zmínit, že jde primárně o působení lidského faktoru, tedy kam například obchodník může umístit upoutávku, aby nezhoršil možnost bezpečného průchodu po chodníku osobám s potřebou bezbariérovosti.



Mezi mobilní bariéry lze zařadit cokoliv, co brání pohybu ve směru zábrany nebo překážky, ale lze tuto bariéru snadno a často, za pomoci lidské síly, přemístit či odstranit. Mezi mobilní bariéry můžeme zařadit i vozidla, která jsou zaparkovaná tak, že některou částí zasahují do chodníku a zužují tak průchozí (pro vozíky průjezdní) profil. Mezi pevné bariéry pak patří vše, co je pevně připevněno

3 Aktuality z výzkumu

Ve druhém čtvrtletí roku 2024 bylo vydáno několik publikací z oblasti bezpečnosti silničního provozu, ať už článků v odborných časopisech, příspěvků na odborných konferencích nebo jiných publikací. V krátkých anotacích přinášíme průřezový přehled vybraných publikací, jejichž autory či spoluautory byli výzkumní pracovníci z Centra dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV). **Výsledky vědy a výzkumu, u kterých jsou v autorském týmu nebo mezi původci vědci CDV, jsou k dispozici v digitální podobě v Institucionálním repozitáři.**

3.1 Články v mezinárodních časopisech

3.1.1 Časoprostorová analýza hotspotů kolizí kopytníků s motorovými vozidly

Cílem studie bylo vyhodnocení časoprostorového vývoje hotspotů kolizí kopytníků s motorovými vozidly na nových silnicích v Kanadě: zaprvé nový obchvat, zadruhé 55 km extravilánové silnice, která byla rozšířená ze dvou na čtyři pruhy. Byla použita časová analýza s využitím jádrového odhadu hustoty nehod (KDE+), která umožnila rozlišit dlouhodobé a krátkodobé hotspoty. Opatření ke zmírnění ochrany přírody podél obchvatu vedla k 86% snížení počtu kolizí; přestavba silnice naopak vedla k nárůstu kolizí. Analýza zdůrazňuje potřebu začlenit úvahy o volně žijících zvířatech do celého procesu plánování dopravy.

MacDougall, S., Bíl, M., Andrášik, R., Sedoník, J., Stuart, E. (2024). A spatiotemporal analysis of ungulate-vehicle collision hotspots in response to road construction and realignment. Ecology and Society, roč. 29, č. 2.

3.2 Články v českých časopisech

3.2.1 Česko se v oblasti fatalit na pozemních komunikacích přiblížilo zemím Evropské unie

Cílem článku je shrnutí aktuálních informací úrovně bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích v zemích Evropské unie. Jsou srovnány jak přímé ukazatele ve formě fatálních následků dopravních nehod, tak nepřímé ukazatele bezpečnosti. I přes relativně pozitivní informaci z roku 2023, kdy se v ČR podařilo přiblížit v oblasti fatálních následků dopravních nehod průměru zemí EU, jsou identifikovány oblasti, na které je vhodné v následujícím období zacílit pozornost. V závěru jsou představeny některé z novinek roku 2024, které mají potenciál dále přispět ke zlepšení úrovně bezpečnosti silničního provozu v ČR.

Kadula, L., Daňková, A. (2024). Česko se v oblasti fatalit na pozemních komunikacích přiblížilo zemím Evropské unie. Silniční obzor, roč. 85, č. 4, s. 3–8.

3.2.2 Sdílené zóny v Rakousku

Sdílené zóny, které představují praktické využití myšlenky tzv. sdíleného prostoru, patří v Rakousku již více než jedno desetiletí ke standardním formám organizace provozu na místních komunikacích. V současnosti je realizováno okolo 200 projektů, převážně s cílem zatraktivňování uličního prostoru a podpory pěší mobility při zachování plné dostupnosti i pro motorovou dopravu. Úspěšné fungování sdílených zón vychází z kvalitních návrhových podkladů, srozumitelného znění právní úpravy a respektování důležitosti zapojení veřejnosti do procesu plánování každé sdílené zóny.

Skládaná, P., Skládaný, P., Havránek, P. (2024). Sdílené zóny v Rakousku. Silniční obzor, roč. 85, č. 4, s. 22–30.

3.2.3 Vliv alkoholu na nehodovost řidičů elektrokoloběžek

Článek se zaměřuje na elektrokoloběžky, které se v posledních letech stávají určitým fenoménem. Policie ČR od ledna 2023 nově u šetřených dopravních nehod rozlišuje také elektrokoloběžky. Analýzou šetřených dat bylo mimo jiné zjištěno, že u 46,5 % viníků nehod na elektrokoloběžkách byla zjištěna přítomnost alkoholu (případně řidič odmítl dechovou zkoušku). Tento negativní jev je v článku uveden do kontextu hloubkové analýzy dopravních nehod, zdravotních rizik a také právních aspektů, které by ani řidiči nemotorových vozidel neměli podceňovat. Článek obsahuje také informace ze zahraničí, např. z Německa, Francie nebo Velké Británie.

Kadula, L., Pospíšilová, D. (2024). Vliv alkoholu na nehodovost řidičů elektrokoloběžek. Silniční obzor, roč. 85, č. 5, s. 8–12.

3.2.4 Identifikace klíčových faktorů ovlivňujících závažnost střetů se stromy ve vazbě na Strategii BESIP 2021–2023

Střety se stromem se řadí k nejčtenějším typům střetů s pevnou překážkou a v silničním provozu také patří ke střetům nejzávažnějším, jsou proto jedněmi z klíčových ukazatelů Strategie BESIP 2021–2030. Z tohoto důvodu bylo hlavním cílem studie s využitím statistického modelování kvantifikovat vliv faktorů, které nejvýznamněji ovlivňují následky střetů mezi vozidlem a stromem a napomoci tak efektivnímu směřování opatření nejen na dopravní infrastrukturu. Pro účely studie byla využita data z Hloubkové analýzy dopravních nehod. Analýza prokázala, že mezi faktory nejvýznamněji ovlivňující následky střetu se stromem se řadí střetová rychlost, průměr kmene, staří vozidla a denní doba, kdy k nehodě došlo.

Bucsuházy, K., Ambros, J., Zůvala, R., Kadula, L. (2024). Identifikace klíčových faktorů ovlivňujících závažnost střetů se stromy ve vazbě na Strategii BESIP 2021–2023. Silniční obzor, roč. 85, č. 5, s. 25–27.

3.3 Příspěvky na konferencích

Dva následující příspěvky byly prezentovány na konferenci Transport Research Arena (TRA) a EU Road Safety Conference v irském Dublinu v dubnu 2024. Třetí příspěvek pochází z konference Vehicle Technology and Intelligent Transport Systems (VEHITS), který se konala v květnu 2024 ve francouzském Angers.

3.3.1 Chování účastníků ve vybraných evropských zemích

Studie se věnovala chování účastníků silničního provozu prostřednictvím tzv. nepřímých ukazatelů bezpečnosti v rámci mezinárodního projektu Trendline. Konkrétně se jednalo o dodržování rychlostního limitu a používání mobilních zařízení při řízení. Ve vybraných zemích (Portugalsko, Polsko, ČR, Švédsko) byly shrnuty a srovnány praktické zkušenosti se sběrem dat, získané výsledky i poznatky pro další navazující aktivity.

Vieira, S., Jankowska-Karpa, D., Valentová, V., Vadeby, A. (2024). Driver Behaviour Performance Indicators across Europe: Results from the Baseline and Trendline Project in Portugal, Poland, Czechia, and Sweden. 10th Transport Research Arena, Dublin.

3.3.2 Možnosti snižování nehodovosti a následků v ČR

Příspěvek shrnul aktuální stav nehodovosti a příklady vybraných praktických přístupů ke zvyšování bezpečnosti v ČR: jednalo se o Strategii BESIP, Jednotný systém evidence nehodových lokalit a řešení bezpečnosti na silnicích II. třídy.

Valentová, V. (2024). Measures and policies for lowering the number of crashes and their consequences in Czechia. EU Road Safety Conference, Dublin.

3.3.3 Měření hloubky deformace vozidla

Nedílnou součástí analýzy nehodového děje je stanovení deformační energie, resp. parametru EES. Pro stanovení EES je však nutné znát hloubku plastické deformace, přičemž chybí standardizace postupů pro měření hloubky deformace. Pro výpočetní algoritmy často využívané rovnoměrné rozmístění měřících bodů je v reálných podmínkách často obtížně realizovatelné. Cílem článku proto bylo analyzovat rozdílné rozmístění měřících bodů (rovnoměrné a nerovnoměrné) a jeho následný vliv na výslednou hodnotu EES. Statistická analýza potvrdila, že využití nerovnoměrného rozmístění měřících bodů nezpůsobuje významné rozdíly ve výsledné hodnotě EES, proto nemusí být striktně dodržováno rovnoměrné rozmístění měřících bodů. Nerovnoměrné rozmístění měřících bodů může v řadě případů při dodržení určitých pravidel lépe aproximovat deformační profil včetně zpřesnění následného výpočtu hodnoty EES.

Moravcová, P., Zůvala, R., Bucsuházy, K. (2024). How Should I Measure Vehicle Deformation Depth? 10th International Conference on Vehicle Technology and Intelligent Transport Systems, Angers.

3.4 Ostatní publikace

3.4.1 Zvyšování bezpečnosti na silnicích II. třídy

Jedná se o dokument vyjadřující stanovisko asociace FERSI k problematice bezpečnosti na silnicích II. třídy. Presentovaná analýza dat z Portugalska, Nizozemska a ČR odhaluje, že nehody na silnicích II. tříd tvoří významnou část celkového počtu vážných dopravních nehod v EU. Klíčové je realizovat opatření dle zásad tzv. samovysvětlujících, odpouštějících a samovymahatelných silnic. Samovysvětlující a samovymahatelné silnice jsou navrženy tak, aby jejich vlastnosti intuitivně vedly řidiče k bezpečnému chování, zatímco odpouštějící okolí silnic snižuje riziko vážných zranění při nehodách, kdy vozidla vyjedou mimo vozovku. Dokument také zdůrazňuje důležitost nastavení bezpečných rychlostních limitů a implementaci dalších infrastrukturních opatření, která mohou přispět ke zvýšení bezpečnosti na vedlejších silnicích. Stanovisko FERSI identifikuje i tematické oblasti výzkumu, které by mohly dále přispět ke zlepšení bezpečnosti na vedlejších silnicích. Mezi tyto oblasti patří výzkum nových technologií, zlepšení stávajících bezpečnostních opatření, aktualizace norem a předpisů a analýza dat z různých zemí EU. Tato výzkumná úsilí mohou přinést nové poznatky a inovace, které pomohou dosáhnout ambiciózních cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Cardoso, J., Schermers, G., Valentová, V. (2024). Secondary roads – road safety challenges. FERSI position paper. <https://fersi.org/2024/05/23/secondary-roads-road-safety-challenges/>

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 Proč může mít tuning elektrokol katastrofální následky: Nebezpečné namáhání, zejména brzd

Komponenty jsou konstruovány pro rychlosti v souladu s předpisy, přehřáté brzdové kotouče mění své vlastnosti – nejprve postupně zhoršování, pak často životu nebezpečné úplné selhání. Přehřátí vede k začarovanému kruhu: tepelně poškozené kotouče již nedokážou teplo absorbovat, a především ho již nedokážou uvolnit do okolí tak rychle, jak by měly. V důsledku toho se celý systém při dalším používání častěji přehřívá, což dříve nebo později vede ke katastrofickým následkům. Změněné materiálové vlastnosti tepelně přetížených brzdových kotoučů potvrdil i metalurgický rozbor – tato změna materiálu by mohla zvýšit tendenci k tvorbě trhlin.

Zdroj: dekra.com

4.1.2 Nizozemská vláda plánuje zákaz sad pro zvýšení rychlosti pro elektrokola

Vláda zakáže držení a používání posilovacích souprav pro elektrokola na veřejných komunikacích, opatření by mělo zvýšit bezpečnost silničního provozu. Už nějakou dobu se objevují stížnosti na rychle jedoucí elektrokola. Zdrojem sváru jsou zejména tzv. fat biky. Tato elektrokola s tlustými pneumatikami a velkým sedlem jsou mezi mladými lidmi velmi oblíbená. Desítky obcí na konci loňského roku kabinet vyzvaly k opatřením, jako je minimální věk pro používání elektrokol nebo zákaz výkonových souprav.

Zdroj: rtl.nl

4.1.3 KFV požaduje povinné přilby pro elektrokola

Správní rada pro bezpečnost silničního provozu (KFV) navrhuje obecný požadavek na přilbu pro elektrokola. Podle toho by se v celém Rakousku dalo ročně předejít až 300 poraněním lebky a mozku. Jako preventivní opatření jsou ve Štýrsku nabízeny bezplatné kurzy elektrokol, aby se předešlo nehodám. Jak ukazují průzkumy v nemocničních ambulancích a projekce KFV, jedenáct procent zraněných při nehodách na elektrokolech za posledních sedm let bylo zraněno na hlavě a sedm procent utrpělo poranění lebky nebo mozku. Z tohoto důvodu KFV požaduje obecný požadavek na přilbu pro elektrokola.

Zdroj: meinbezirk.at

4.1.4 Výzkum říká, že sdílené modely elektrokoloběžek jsou bezpečnější než spotřebitelské modely

Elektrické koloběžky dostupné k zapůjčení mají často větší kola a lepší odpružení. Schopnost řízení a brzdový systém jsou navíc ostřejší, což činí varianty pronájmu bezpečnější. Problémem v současnosti je, že elektrické skútry a další vozidla klasifikujeme bez ohledu na jejich výkon. Kdybychom to udělali, dalo by se vyžadovat, aby uměly brzdit stejně dobře. Je to také otázka nákladů, protože soukromé osoby si často chtějí koupit cenově dostupné, lehké a flexibilní vozidlo, které lze složit. Před vyjetím do provozu je důležité natrénovat si řízení elektrokoloběžky. Jedna třetina nehod se stane během první jízdy.

Zdroj: svt.se

4.1.5 Stále více nehod: „Nepijte a neřidte“ se týká i elektrokoloběžek

Podle KfV je alarmující zejména to, že 12 procent řidičů elektrokoloběžek, kteří byli účastníky nehod, bylo v době nehody opilých. Opilí lidé seděli mnohem méně často za volantem při nehodách automobilů (4 procenta) a motocyklů (3 procenta). Postiženi jsou zejména mladí lidé. V prvních devíti měsících loňského roku se objevil velmi jasný obrázek: lidem, kteří měli nehodu s elektrickými koloběžkami, bylo v průměru 34 let, a tedy výrazně mladší než u nehod na elektrokolech (55 let) a u nehod na kole (46 let). 90 procent jezdců na elektrokoloběžkách, u kterých bylo prokázáno, že byli opilí, mělo v době nehody více než 1,0 promile alkoholu v krvi a 28 procent mělo dokonce krev. hladinu alkoholu více než 2,0 promile.

Zdroj: volksblatt.at

4.2 Rychlost

4.2.1 Počet vážných zranění klesl o 39 % od doby, kdy Lyon zavedl rychlostní limit 30 km/h

Od 30. března 2022 přijalo město Lyon systém „město 30“. Opatření, které má zlepšit bezpečnost silničního provozu. O dva roky později počty nehod klesají. Za čtyři roky jsme zaznamenali 35% pokles úrazů a 39% pokles těžkých úrazů. To dokazuje, že je to skutečně kombinace snižování rychlosti a rozvoje veřejného prostoru, která umožňuje dosáhnout efektivních výsledků. Město Lyon v tomto systému následovaly další obce v metropoli. 23 z nich zavedlo systém „město 30“, pokaždé s povzbudivými signály týkajícími se bezpečnosti silničního provozu. V těchto obcích se 30 km/h stalo normou a 50 km/h výjimkou.

Zdroj: francetvinfo.fr

4.2.2 Auta zpomalí, pokud řidiči v nových autech překročí rychlost podle bezpečnostních technologií EU

Auta budou pípat, vibrovat nebo zpomalovat, pokud řidiči překročí rychlost podle nové povinné bezpečnostní technologie, která vstoupí v platnost letos v létě. Od 6. července budou nová vozidla prodávána v Evropské unii a Severním Irsku vybavena inteligentní asistencí rychlosti (ISA), aby se předešlo nehodám. ISA má kameru směřující dopředu, která dokáže rozpoznat značky s omezením rychlosti, a je integrována s mapovými daty GPS, takže vůz vždy ví, jaký limit platí pro jeho polohu. Když je namontována, technologie vyše varovné pípnutí nebo zavibruje volant, když řidič překročí

Zpravodaj Bezpečná doprava

rychlostní limit. Pokud řidič nepodnikne žádné kroky, akcelerátor zvolní a sníží rychlost tak, aby byla v souladu s limitem.

Zdroj: yahoo.com

4.2.3 Spuštěna petice požadující 30 km/h jako výchozí rychlostní limit v městských oblastech ve Francii

Rychlost motorových vozidel (ať už jsou jakákoli) zůstává přitěžujícím faktorem dopravních nehod a jednou z hlavních příčin úmrtí na francouzských silnicích. Čím více se rychlost zvyšuje, tím více se snižuje zorné pole řidiče, tím rychleji je nutné získat informace a stává se obtížnější, čím delší je brzdná dráha. Takže při rychlosti 30 km/h má chodec téměř 90% šanci na přežití v případě střetu s vozidlem a pouze 20% při rychlosti 50 km/h! Je čas, aby se věci změnila a bezpečnost silničního provozu se stala prioritou!

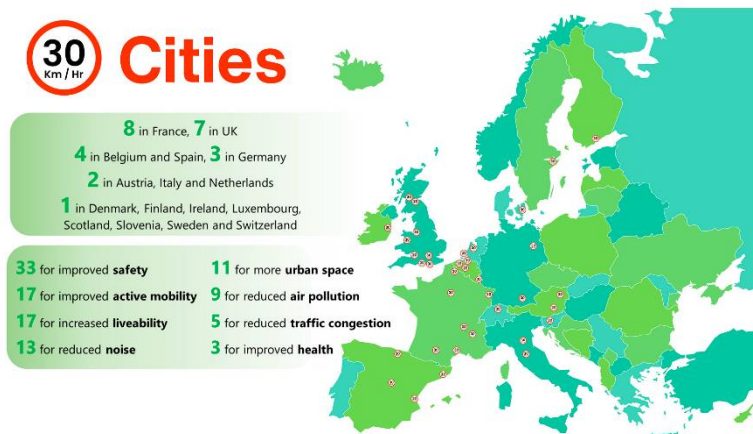
Zdroj: petitions.preventionroutiere.asso.fr

4.2.4 Škody na vozidlech ve Walesu klesly o 20 % od snížení rychlostního limitu na 20 mph, říká pojišťovna

Nároky na škody na vozidlech ve Walesu klesly o 20 % u jednoho předního autopojistitele od zavedení celostátního omezení rychlosti na 20 mil/h loni v září. Wales byl jednou z prvních zemí na světě a prvním národem ve Spojeném království, který loni zavedl legislativu pro standardní rychlostní limit 20 mil/h v zastavěných oblastech. Velšská vláda uvedla, že existuje „obecně všeobecná podpora“ pro zóny s rychlostí 20 mil za hodinu v oblastech poblíž škol, zastavěných oblastí, jako např. sídliště atp.

Zdroj: theguardian.com

4.2.5 Přehled přínosů omezení rychlosti na 30 km/h v celé obci/městě v Evropě



Studie popsala změny v oblasti bezpečnosti, životního prostředí, energie, dopravy, obyvatelnosti a zdraví před a po postupném zavedení celoměstských omezení rychlosti na 30 km/h. Systematický přehled byl proveden podle pokynů PRISMA (Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analysis). Výsledky ze 40 různých

evropských měst, včetně Bruselu, Paříže a Curychu, ukázaly, že snížení rychlostních limitů zlepšilo bezpečnost silničního provozu tím, že snížilo pravděpodobnost rizika nehod a závažnost nehod, ke kterým došlo. Zavedení omezení rychlosti na 30 km/h v evropských městech prokázalo v průměru 23%, 37% a 38% snížení počtu dopravních nehod, úmrtí a zranění. Nižší rychlostní limity přinesly také přínosy pro životní prostředí: emise se snížily v průměru o 18 %, hladina hluku o 2,5 dB a spotřeba paliva o 7 %, což svědčí o vyšší účinnosti paliva a menším dopadu na životní prostředí. Podporování občanů v chůzi, jízdě na kole a využívání služeb veřejné dopravy může dále přispět k bezpečnějšímu a ekologicky udržitelnému městskému prostředí.

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

4.3 Alkohol a návykové látky

4.3.1 Jedlý gel by mohl pomoci řidičům vystřízlivět před jízdou

Myši, kterým byl poskytnut neomezený přístup k alkoholu, se zotavily rychleji po konzumaci gelu na bázi mléčné bílkoviny, přičemž stejná léčba také zabránila intoxikaci u jiné skupiny myší. Pokud se ukáže jako bezpečný a účinný u lidí, mohl by nabídnout rychlý způsob, jak vystřízlivět. Tým kombinoval nanovlákná vyrobená ze syrovátkového proteinu zvaného beta-laktoglobulin, vedlejšího produktu při výrobě sýrů, s částicemi železa. Vznikl tak gel, který napodobuje strukturu enzymu, který způsobuje, že tělo rozkládá alkohol na kyselinu octovou, která hraje důležitou roli v metabolismu tuků a sacharidů, spíše než na toxičtější chemickou látku acetaldehyd, která může vyvolat negativní zdravotní následky.

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

4.3.2 Má strach ze zabavení vozidla vliv na řízení pod vlivem alkoholu v Polsku?

Bledý strach z konfiskace: počet smrtelných nehod pod vlivem alkoholu se letos snížil až o 40 procent. První čtyři měsíce letošního roku jsou horší než loni – zvýšil se počet nehod i usmrčených osob. Existuje však jedna skupina řidičů, která náhle přestala způsobovat nehody. Jsou to opilci. Měli takový strach, že jim budou odebrána auta. Mezitím už vláda ukázala návrh, který dá rozhodnutí o zabavení vždy do rukou soudce a osvobodí od trestu ty, kteří řídili opilí ve vozidle, které není jejich – nebudou platit ekvivalent auta.

Zdroj: brd24.pl

4.3.3 Italský nejvyšší soud rozhodl, že dechová zkouška není vyžadována v případech, kdy je řidič zjevně opilý

Podle Nejvyššího kasačního soudu již není nutné provádět zkoušku na alkohol, aby se prokázalo, že řidič je pod vlivem alkoholu nebo drog. Stačí svědecké výpovědi policistů, zápach alkoholu nebo zjevná neschopnost řádně řídit, uvedl nejvyšší soud v rozsudku. Tyto „objektivní a symptomatické“ prvky budou dostačující, uvedl soud, a krevní zkouška prokazující alkohol v krvi nad zákonnou hranicí 1,5 promile již nebude nutná.

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

4.3.4 Čtyři z pěti Němců podporují nulovou toleranci k řízení pod vlivem alkoholu

Téměř všichni němečtí občané považují konzumaci alkoholu a jiných drog za nebezpečnou pro bezpečnost silničního provozu. Němečtí občané považují pití a jízdu za volantem za stejně nebezpečné pro bezpečnost silničního provozu jako konzumaci jiných drog, jako je kokain, crack nebo LSD: 80 procent považuje konzumaci za „velmi nebezpečnou“ pro bezpečnost silničního provozu a dalších 15 procent to považuje za „... poněkud nebezpečné“. Vyplývá to z reprezentativního průzkumu společnosti Ipsos, který zadala asociace TÜV mezi 2 500 lidmi ve věku 16 a více let. Celkem 85 procent považuje za nebezpečnou i konzumaci konopí – 55 procent z nich považuje drogu za „velmi nebezpečnou“ a 30 procent za „poněkud nebezpečnou“.

Zdroj: [braunschweiger-zeitung.de](https://www.braunschweiger-zeitung.de)

4.3.5 Španělsko v souladu s doporučeními EU snižuje limit BAC pro řízení pod vlivem alkoholu

Snížení maximální hladiny alkoholu v krvi je významným opatřením v boji za zlepšení bezpečnosti silničního provozu ve Španělsku. Ve snaze zlepšit bezpečnost silničního provozu a snížit dopravní nehodovost související s požíváním alkoholu oznámilo Generální ředitelství dopravy (DGT) nové opatření, které upravuje stávající předpisy o kontrole alkoholu. Maximální povolená hladina alkoholu v krvi pro řidiče je snížena z 0,3 na 0,2 gramu na litr alkoholu v krvi. Tato významná změna se snaží sladit s doporučeními Evropské unie a posílit preventivní a kontrolní opatření na španělských silnicích.

Zdroj: hoyaragon.es

4.3.6 KFV bije na poplach kvůli řízení pod vlivem drog v Rakousku

Počet řidičů pod vlivem drog ve Vídni vzrostl o 50 procent. Řidiči pod vlivem návykových látek představují velké nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu. Podle Úřadu pro bezpečnost silničního provozu (KFV) jsou možnosti kontroly policie v této zemi složité a omezené. Počet nenahlášených případů zůstává většinou skrytý. Podle KFV pět procent dotázaných v rámci studie (n=1 004) řídilo v posledních dvanácti měsících auto, přestože byli pod vlivem drog. Extrapolováno na přibližně 250 000 lidí v Rakousku. Od srovnávací studie v roce 2021 se počet uživatelů drog zvýšil o 23 procent (2021: 204 000 lidí). Podle KFV bylo loni policii nahlášeno jen 8 676 lidí (z toho kolem tří procent).

Zdroj: meinbezirk.at

4.4 Řidiči motorových vozidel

4.4.1 13 % řidičů nepoužilo bezpečnostní pásy v poslední kampani Roadpol



Soustředěné kontroly, které probíhaly více než týden v březnu, zahrnovaly obrovský počet 31 evropských silničních policejních sil, které prováděly aktivní silniční kontroly zaměřené na používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů a používání přileb. Z výsledků zásahu vyplývá, že z 1 256 932 kontrolovaných vozidel policisté zjistili ohromujících 94 771 přestupků. Míra porušení byla 13,43 % podobná té stejné operaci, kterou provedl ROADPOL před rokem. Za zmínku stojí, že letošní účast zahrnovala o deset zemí více než v předchozím roce. Vrchní komisařka Jana Pelešková, vedoucí Operační pracovní skupiny ROADPOL a příslušnice Policie ČR, zdůrazňuje zásadní význam dodržování bezpečnostních pásů pro bezpečnost silničního provozu. „Tato čísla podtrhují zásadní roli dodržování bezpečnostních pásů, protože příliš mnoho řidičů a cestujících zjevně nadále zanedbává toto základní bezpečnostní opatření,“ poznamenává Pelešková, která dále zdůrazňuje potenciál bezpečnostních pásů při záchraně života, přičemž cituje výzkum, který uvádí 37% až 48% snížení rizika smrtelného zranění v závislosti na poloze cestujícího ve vozidle.

Zdroj: roadpol.eu

4.4.2 Jezděte jako žena. Nová kampaň pro bezpečnost silničního provozu ve Francii

Na silnici přetrvává přesvědčení: muži mají větší kontrolu nad řízením než ženy. Ale když se podíváme na čísla, jsou jasná: aby zůstali za volantem naživu, nejlepší, co mohou muži udělat, je přijmout stejné chování jako ženy. Pak by klesl počet nehod i počet obětí. 94 % lidí usmrčených na motocyklech, 87 % úmrtí na kole a 61 % úmrtí chodců byli muži. Ženy mají 8krát menší pravděpodobnost smrtelného úrazu než muži. Dopouštějí se mnohem méně přestupků, zejména těch nejzávažnějších.

Zdroj: [victimtimes.org](https://www.victimtimes.org)

4.4.3 VIAS varuje před odváděním pozornosti od informačních a zábavních systémů na motocyklech

Motocyklisté nyní mají k dispozici širokou škálu informačních a zábavních systémů, které mohou nést riziko rozptýlení. Nová studie institutu Vias však odhaluje, že 55 % uživatelů motocyklů používá alespoň jeden z těchto systémů. Mezi nimi čtvrtina jezdí se smartphonem na řídicích a 8 % využívá head-up displej. Jedná se o motorkářskou helmu s malým promítacím plátnem na jedno oko, kterou lze propojit s chytrým telefonem. Tato zařízení mohou být nebezpečná. Bezpečné ovládání motocyklu vyžaduje vyšší míru pozornosti než řízení automobilu. Motocyklista musí své vozidlo neustále udržovat v rovnováze a nouzové manévry jsou složitější na provedení. Musí být také neustále ve střehu před nebezpečnými překážkami, jako jsou výmoly. Chyba může rychle vést k pádu, který může mít vážné následky.

Zdroj: [vias.be](https://www.vias.be)

4.4.4 93 procent nákladních vozidel jezdí příliš rychle, což způsobuje dalších 200 000 tun CO2 ročně



Dodržování rychlostního limitu pro nákladní vozidla musí být v zájmu bezpečnosti provozu a ochrany klimatu přísněji sledováno, požaduje organizace mobility VCÖ. Ze studie, kterou dnes představila komora práce, vyplývá, že 93 procent kamionů na rakouských dálnicích nedodržuje rychlost 80 km/h. To způsobuje více hluku a dalších téměř 200 000 tun CO₂ poškozujícího klima ročně a zvyšuje riziko nehod.

Zdroj: vcoe.at

4.5 Ostatní

4.5.1 Vláda Spojeného království schválila zákon, který povolí samořiditelná vozidla již v roce 2026

Bezpečnost silničního provozu je jádrem právních předpisů, přičemž se očekává, že automatizovaná vozidlalepší bezpečnost silničního provozu snížením lidských chyb. Nový zákon staví Velkou Británii pevně do čela regulace technologií pro autonomní řízení, odemyká potenciál odvětví, jehož hodnota se odhaduje až na 42 miliard liber, a do roku 2035 vytvoří 38 000 kvalifikovanějších pracovních míst. Bezpečnost silničního provozu je jádrem legislativy, přičemž se očekává, že automatizovaná vozidlalepší bezpečnost silničního provozu snížením lidských chyb, které přispívají k 88 % silničních kolizí.

Zdroj: gov.uk

4.5.2 Rada schvaluje závěry k posílení úsilí EU o dosažení jejich cílů v oblasti bezpečnosti silničního provozu

Text zdůrazňuje význam investic do vysoce kvalitní, odolné a udržitelné silniční infrastruktury a související povinnosti plánování bezpečnosti silničního provozu, jakož i propojitelnost a interoperabilitu údajů souvisejících s provozem pro zlepšení řízení bezpečnosti silničního provozu. Závěry konečně uznávají potenciál inovativních technologií pro bezpečnost silničního provozu a uvádějí je do perspektivy, pokud jde o znalosti a chování řidičů a s ohledem na koexistenci se zranitelnými účastníky silničního provozu a s uživateli vozidel řízených člověkem.

Zdroj: europa.eu

4.5.3 Eurostat zveřejnil zprávu o pokroku v plnění cílů udržitelného rozvoje v EU – včetně cíle v oblasti bezpečnosti silničního provozu

Monitorovací zpráva Eurostatu ukazuje, že na základě hodnocení dostupných údajů za posledních pět let EU pokročila směrem k většině cílů udržitelného rozvoje, zatímco v několika cílech mírně zaostávala. Soubor ukazatelů SDGs EU je strukturován podle 17 cílů se 102 ukazateli, které jsou každoročně přezkoumávány, jsou v souladu, ale nejsou totožné s ukazateli SDG OSN používanými jako základ pro monitorování pokroku směrem k SDGs v kontextu EU.

Zdroj: eurostat.cz

4.5.4 Koordinátor EU pro bezpečnost silničního provozu říká, že nové technologie jsou "složitější, než je naše současné institucionální uspořádání schopno zvládnout"

Koordinátor EU pro bezpečnost silničního provozu a ředitel GŘ MOVE pro pozemní dopravu Kristian Schmidt uznal, že pravomoc řešit otázky bezpečnosti silničního provozu je v současnosti roztříštěna mezi členské státy a různé sekce Komise. „Jak vidíme, že se objevují nové technologie, je to docela složité a pravděpodobně složitější, než je naše současné institucionální uspořádání schopné zvládnout,“ řekl Schmidt.

Zdroj: euroactiv.com

4.5.5 Paříž schválila ztrojnásobení parkovacích poplatků za SUV pro nerezidenty

Město potvrdilo navýšení parkování pro termická a hybridní vozidla o hmotnosti nad 1,6 tuny a elektromobily o hmotnosti nad 2 tuny. Pokud komunikace radnice cílila na SUV, určí cenu pouze hmotnost vozidla. Pařížská rada odhlasovala ztrojnásobení sazby za parkování pro nejtěžší vozidla. Majitel, který chce parkovat šest hodin v řadě v centrálních čtvrtích Paříže (od 1. do 11.), bude muset od 1. října, zaplatit 225 eur ve srovnání se 75 eury v současnosti.

Zdroj: liberation.fr

4.5.6 Valné shromáždění naléhá na rychlejší opatření ke snížení počtu úmrtí a zranění při dopravních nehodách po celém světě

Valné shromáždění naléhá na urychlené kroky ke snížení počtu úmrtí a zranění při dopravních nehodách na celém světě implementací Globálního plánu pro dekádu akcí pro bezpečnost silničního provozu 2021–2030. Shromáždění také textem vyzvalo členské státy, které tak dosud neučinily, aby „zvážily přijetí komplexní legislativy o klíčových rizikových faktorech“, včetně nepoužívání bezpečnostních pásů, dětských zádržných systémů a přileb a řízení pod vlivem alkoholu. Vyzvala

Zpravodaj Bezpečná doprava

země, aby zavedly ministerské koordinační mechanismy – zejména mezi ministerstvy zdravotnictví, dopravy, školství, infrastruktury, vnitra a životního prostředí – k řešení průřezových otázek.

Zdroj: press.un.org

4.5.7 700 000 zachráněných životů díky intervencím do infrastruktury založeným na protokolu iRAP podle nové studie

S využitím metodiky International Road Assessment Program (iRAP) zabránily změny infrastruktury bezpečnosti silničního provozu a bezpečnější rychlosti od roku 2016 téměř 700 000 úmrtí a vážných zranění v 74 zemích, uvádí nový článek Johns Hopkins University publikovaný v respektovaném časopise PLOS One.

Zdroj: irap.org

V Brně v červenci 2024 zpracovalo Centrum dopravního výzkumu v. v. i. za finanční podpory Ministerstva dopravy v rámci programu dlouhodobého koncepčního rozvoje výzkumných organizací.