

Zpravodaj



Ministerstvo
dopravy



CENTRUM
DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU



BEZPEČNÁ DOPRAVA

2026 | číslo 4 | ročník 3

Strategie BESIP 2021–2030 vs. nehodovost v roce 2026

Téma čísla: Podcast "Prožij to s námi ..."

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.
<https://besip.gov.cz/zpravodaj>

Vážení čtenáři,

dostává se vám do rukou čtvrté číslo třetího ročníku Zpravodaje BEZPEČNÁ DOPRAVA. Připravili jsme si pro vás základní informaci o plnění Strategie BESIP 2021–2030 v roce 2026 a také v období účinnosti Strategie, která se zaměřuje na plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů. **V tématu čísla představujeme nový podcast „Prožij to s námi“** Zařazeny jsou vybrané aktuální výsledky výzkumných aktivit Centra dopravního výzkumu, které zahrnují jak odborné články v mezinárodních časopisech, tak příspěvky na konferencích: vliv oplocení dálnice na střety vozidel se zvěří, nárůst závažnosti zranění obětí nehod, identifikace míst neoprávněného vstupu do kolejiště na základě ortofotomap, riziko srážky cyklisty s otevřenými dveřmi vozidla, bezpečnost silničního provozu se zaměřením na zranitelné účastníky, bezpečnostní inspekce a nehodová místa a srážky vlaků se zvěří. 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 Petková, 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: ponehodovapece.cz

© 2026 Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Obsah

1	Informace o plnění Strategie BESIP 2021–2030	4
1.1	Rok 2026 (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	8
1.1.4	Krajské srovnání	9
1.2	Období účinnosti Strategie (leden 2021–září 2026)	10
1.2.1	Strategické cíle	10
1.2.2	Klíčové ukazatele.....	10
1.2.3	Krajské srovnání	11
2	Podcast „Prožij to s námi“	13
3	Aktuality z výzkumu.....	15
3.1	Články v mezinárodních časopisech	15
3.1.1	Vliv oplocení dálnice D10 na střety vozidel se zvěří	15
3.1.2	Nárůst závažnosti zranění obětí nehod	15
3.1.3	Identifikace míst neoprávněného vstupu do kolejí na základě ortofotomap.....	15
3.1.4	Riziko srážky cyklisty s otevřenými dveřmi vozidla	16
3.2	Příspěvky na konferencích.....	17
3.2.1	Bezpečnost silničního provozu se zaměřením na zranitelné účastníky	17
3.2.2	Bezpečnostní inspekce a nehodová místa	18
3.2.3	Srážky vlaků se zvěří.....	18
4	Informace ze světa.....	19
4.1	Zranitelní účastníci silničního provozu	19
4.1.1	Nová pravidla pro cyklisty a další zranitelné účastníky.....	19
4.1.2	Elektrické koloběžky způsobují více poranění hlavy a vnitřních orgánů	19
4.1.3	Rostoucí počet nehod s elektrokoloběžkami ve Valonsku	19
4.1.4	Více dětí cestuje v autě proti směru jízdy	20
4.1.5	Povinné přilby pro cyklisty ve Francii.....	20
4.2	Rychlost	20
4.2.1	Japonsko zavádí limit 30 km/h na úzkých městských silnicích	20

Zpravodaj Bezpečná doprava

4.2.2	Amsterdam testuje rychlostní limit 20 km/h na cyklostezce.....	21
4.2.3	ETSC upozorňuje na nedostatky systému řízení rychlosti Tesla FSD	21
4.2.4	Řecko plánuje 1 000 nových kamer pro kontrolu rychlosti	21
4.2.5	Belgie zavádí osobní svědectví k pokutám za překročení rychlosti	22
4.3	Automobilový sektor	22
4.3.1	Norsko hodnotí rozpočet na rok 2027 z pohledu bezpečnosti dopravy.....	22
4.3.2	Evropské země rozšiřují testování autonomních vozidel.....	22
4.3.3	Přísnější pravidla pro americké nadměrně velké pick-upy	23
4.3.4	Euro NCAP uděluje pět hvězd elektrickému nákladnímu vozidlu BYD	23
4.3.5	Povinné automatické nouzové brzdění s detekcí chodců.....	23
4.4	Řidiči motorových vozidel	24
4.4.1	Řidiči vědí o rizicích telefonu za volantem, přesto jej používají	24
4.4.2	Belgie zavede nulovou toleranci alkoholu pro začínající řidiče	24
4.4.3	Nová pravidla pro řidičské průkazy v Severním Irsku	24
4.4.4	Každý třetí řidič užívá léky ovlivňující řízení.....	25
4.4.5	Řecká policie zavede silniční testování řidičů na drogy	25
4.5	Bezpečnost obecně	25
4.5.1	Norsko hodnotí rozpočet na rok 2027 z pohledu bezpečnosti dopravy.....	25
4.5.2	Portugalsko připravuje změny pravidel v rámci strategie Vize nula 2030.....	26
4.5.3	Skotsko investuje do inovativních projektů bezpečnosti silničního provozu	26
4.5.4	Španělsko zavádí bezpečnostní kritéria do veřejných zakázek.....	26
4.5.5	Bulharsko aktualizuje národní strategii bezpečnosti silničního provozu do roku 2030	

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 2026, tak v období účinnosti Strategie, tzn. od ledna 2021.

1.1 Rok 2026 (leden–září)

1.1.1 Strategické cíle

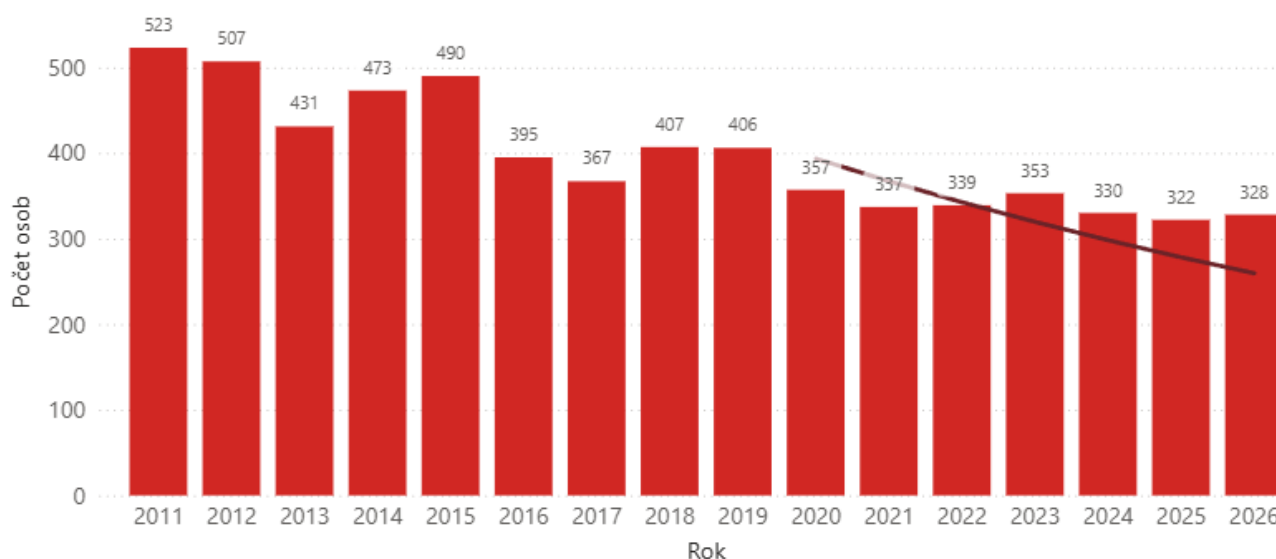
V roce 2026 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 328 a těžce zraněno 1 301 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie bylo usmrceno **o 68 osob více (+26,2 %)** a těžce zraněno **o 113 osob více (+9,5 %)**.

V oblasti sledovaných strategických cílů Strategie tedy předpoklady v roce 2026 nebyly splněny.

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

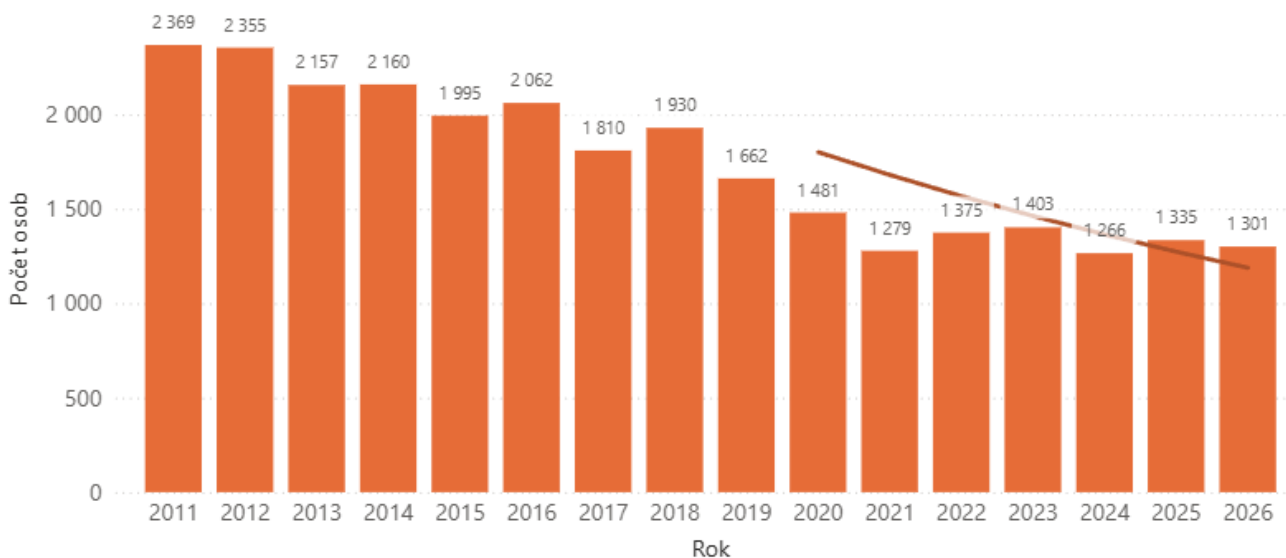
Vývoj usmrcených osob: Celkové následky nehodovosti

● Usmrcené osoby ● Předpoklad Strategie



Vývoj těžce zraněných osob: Celkové následky nehodovosti

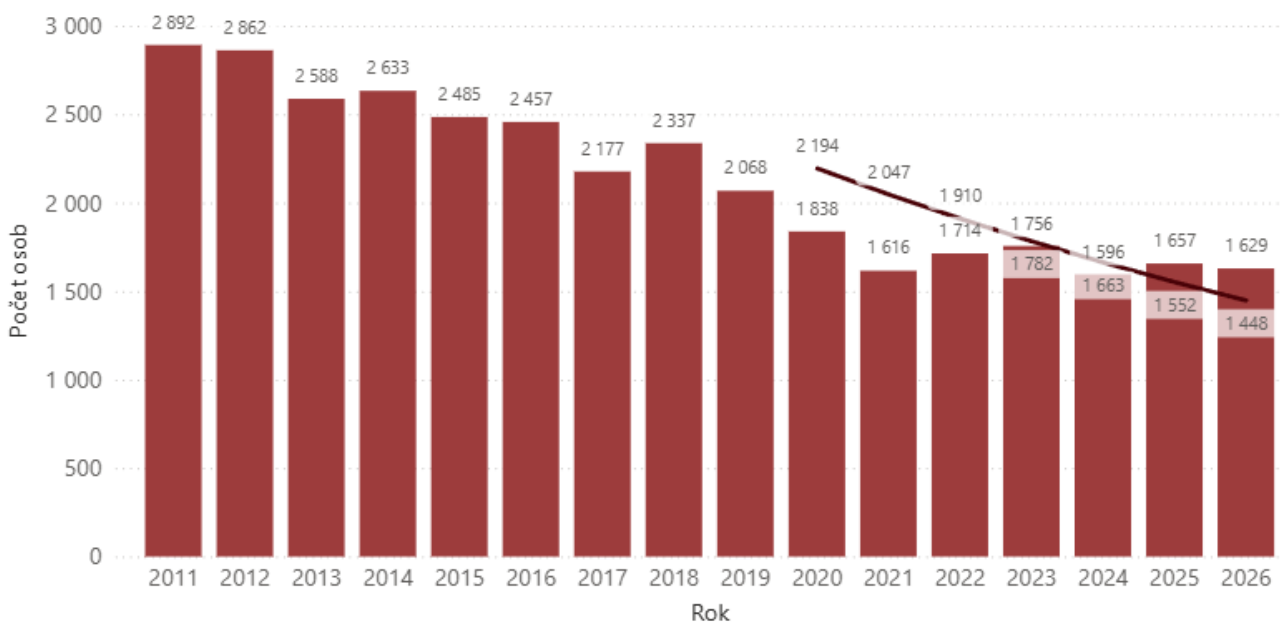
● Těžce zraněné osoby ● Předpoklad Strategie



V případě doplňkového cíle – kumulativního počtu usmrcených a těžce zraněných osob, byl v letošním roce předpoklad překročen o 12,5 %.

Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob: Celkové následky nehodovosti

● Celkem usmrceno a těžce zraněno ● Předpoklad Strategie



1.1.2 Klíčové ukazatele – vše

V oblasti klíčových ukazatelů (KPI) lze v roce 2026 ve vztahu k předpokladům „pozitivně“ hodnotit např. bilanci závažných (smrtelných a těžkých) následků nehod ve sledovaných KPI: silnicích I. třídy (-9 %), srážky se stromem (-4 %), cestující v osobních automobilech (-4 %), alkohol (-25 %), nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (-23 %), řidiči jako viníci 25-34 let (-10 %), resp. 35-44 let (-8 %), řidiči osobních automobilů jako viníci (-3 %).

Nedaří se však plnit předpoklady např. u KPI: extravilán (+23 %), silnice II. a III. tříd, místní komunikace (+14 %), děti (+25 %), senioři (+25 %), cyklisté (+29 %), motocyklisté (+36 %),

nepřipoutané osoby (+16 %), nevěnování se řízení (+43 %), řidiči jako viníci 55-64 let (+42 %), řidiči nákladních automobilů N1 jako viníci (+66 %), cizinci jako viníci (+57 %).

Bilanci KPI usmrčených i těžce zraněných osob shrnují uvedené tabulky.

Usmrčené osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / Klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Celkové následky nehodovosti	328	260	68	26,15 %
Intravilán (I)	88	76	12	15,79 %
Extravilán (I)	240	184	56	30,43 %
Dálnice a silnice I. třídy - GPS (I)	142	113	29	25,66 %
Dálnice - GPS (I)	41	15	26	173,33 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	101	98	3	3,06 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	136	113	23	20,35 %
Místní komunikace - GPS (I)	34	29	5	17,24 %
Srážky se stromem (I)	45	36	9	25,00 %
Srážky s vlakem (I)	6	9	-3	-33,33 %
Děti (N)	8	7	1	14,29 %
Senioři (N)	84	55	29	52,73 %
Chodci - celkem (N)	41	44	-3	-6,82 %
Chodci - intravilán (N)	32	29	3	10,34 %
Chodci - extravilán (N)	9	15	-6	-40,00 %
Cyklisté - celkem (N)	31	21	10	47,62 %
Cyklisté s přílbou (N)	12	5	7	140,00 %
Cyklisté bez přílby (N)	19	16	3	18,75 %
Motocyklisté (N)	76	45	31	68,89 %
Cestující v osobních automobilech (N)	144	133	11	8,27 %
Cestující v nákladních automobilech - celkem (N)	32	14	18	128,57 %
Cestující v nákladních automobilech N1 (N)	21	8	13	162,50 %
Cestující v nákladních automobilech N2 (N)	2	1	1	100,00 %
Cestující v nákladních automobilech N3 (N)	9	4	5	125,00 %
Cestující v autobusech (N)	0	1	-1	-100,00 %
Nepřipoutané osoby (N)	52	37	15	40,54 %
Ve dne (N)	236	197	39	19,80 %
V noci (N)	92	62	30	48,39 %
Alkohol a návykové látky (P)	20	33	-13	-39,39 %
Alkohol (P)	15	29	-14	-48,28 %
Návykové látky (P)	5	6	-1	-16,67 %
Nepřiměřená rychlost (P)	102	91	11	12,09 %
Nevěnování se řízení (P)	47	31	16	51,61 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	40	38	2	5,26 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	36	37	-1	-2,70 %
Nesprávné předjíždění (P)	13	12	1	8,33 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	2	4	-2	-50,00 %
Řidiči jako viníci - celkem (V)	283	235	48	20,43 %
Řidiči jako viníci 15-17 let (V)	4	1	3	300,00 %
Řidiči jako viníci 18-24 let (V)	52	40	12	30,00 %
Řidiči jako viníci 25-34 let (V)	46	52	-6	-11,54 %
Řidiči jako viníci 35-44 let (V)	35	50	-15	-30,00 %
Řidiči jako viníci 45-54 let (V)	53	33	20	60,61 %
Řidiči jako viníci 55-64 let (V)	42	27	15	55,56 %
Řidiči jako viníci 65-74 let (V)	31	20	11	55,00 %
Řidiči jako viníci 75+ let (V)	19	12	7	58,33 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	178	168	10	5,95 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	53	32	21	65,63 %
Řidiči nákladních automobilů N1 jako viníci (V)	33	15	18	120,00 %
Řidiči nákladních automobilů N2 jako viníci (V)	5	4	1	25,00 %
Řidiči nákladních automobilů N3 jako viníci (V)	15	13	2	15,38 %
Muži jako viníci (V)	271	220	51	23,18 %
Ženy jako viníci (V)	50	34	16	47,06 %
Cizinci jako viníci (V)	44	25	19	76,00 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	4	4	0	0,00 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / Klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Celkové následky nehodovosti	1 301	1 188	113	9,51 %
Intravilán (I)	598	603	-5	-0,83 %
Extravilán (I)	703	585	118	20,17 %
Dálnice a silnice I. třídy - GPS (I)	341	347	-6	-1,73 %
Dálnice - GPS (I)	73	41	32	78,05 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	268	306	-38	-12,42 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	567	504	63	12,50 %
Místní komunikace - GPS (I)	325	286	39	13,64 %
Srážky se stromem (I)	83	98	-15	-15,31 %
Srážky s vlakem (I)	11	7	4	57,14 %
Děti (N)	83	65	18	27,69 %
Senioři (N)	260	221	39	17,65 %
Chodci - celkem (N)	221	217	4	1,84 %
Chodci - intravilán (N)	194	196	-2	-1,02 %
Chodci - extravilán (N)	27	22	5	22,73 %
Cyklisté - celkem (N)	252	198	54	27,27 %
Cyklisté s přílbou (N)	111	68	43	63,24 %
Cyklisté bez přílby (N)	141	130	11	8,46 %
Motocyklisté (N)	338	259	79	30,50 %
Cestující v osobních automobilech (N)	396	427	-31	-7,26 %
Cestující v nákladních automobilech - celkem (N)	57	43	14	32,56 %
Cestující v nákladních automobilech N1 (N)	45	27	18	66,67 %
Cestující v nákladních automobilech N2 (N)	3	7	-4	-57,14 %
Cestující v nákladních automobilech N3 (N)	8	8	0	0,00 %
Cestující v autobusech (N)	16	20	-4	-20,00 %
Nepřipoutané osoby (N)	83	79	4	5,06 %
Ve dne (N)	1 104	997	107	10,73 %
V noci (N)	197	191	6	3,14 %
Alkohol a návykové látky (P)	109	121	-12	-9,92 %
Alkohol (P)	92	112	-20	-17,86 %
Návykové látky (P)	22	10	12	120,00 %
Nepřiměřená rychlost (P)	282	291	-9	-3,09 %
Nevěnování se řízení (P)	153	109	44	40,37 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	319	297	22	7,41 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	94	87	7	8,05 %
Nesprávné předjíždění (P)	50	46	4	8,70 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	18	22	-4	-18,18 %
Řidiči jako viníci - celkem (V)	1 029	958	71	7,41 %
Řidiči jako viníci 15-17 let (V)	15	8	7	87,50 %
Řidiči jako viníci 18-24 let (V)	167	163	4	2,45 %
Řidiči jako viníci 25-34 let (V)	176	196	-20	-10,20 %
Řidiči jako viníci 35-44 let (V)	186	190	-4	-2,11 %
Řidiči jako viníci 45-54 let (V)	178	158	20	12,66 %
Řidiči jako viníci 55-64 let (V)	169	122	47	38,52 %
Řidiči jako viníci 65-74 let (V)	88	77	11	14,29 %
Řidiči jako viníci 75+ let (V)	43	42	1	2,38 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	641	679	-38	-5,60 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	140	102	38	37,25 %
Řidiči nákladních automobilů N1 jako viníci (V)	93	61	32	52,46 %
Řidiči nákladních automobilů N2 jako viníci (V)	8	11	-3	-27,27 %
Řidiči nákladních automobilů N3 jako viníci (V)	38	30	8	26,67 %
Muži jako viníci (V)	1 004	892	112	12,56 %
Ženy jako viníci (V)	256	248	8	3,23 %
Cizinci jako viníci (V)	163	107	56	52,34 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	17	19	-2	-10,53 %

Zpravodaj Bezpečná doprava

Usmrcené a těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

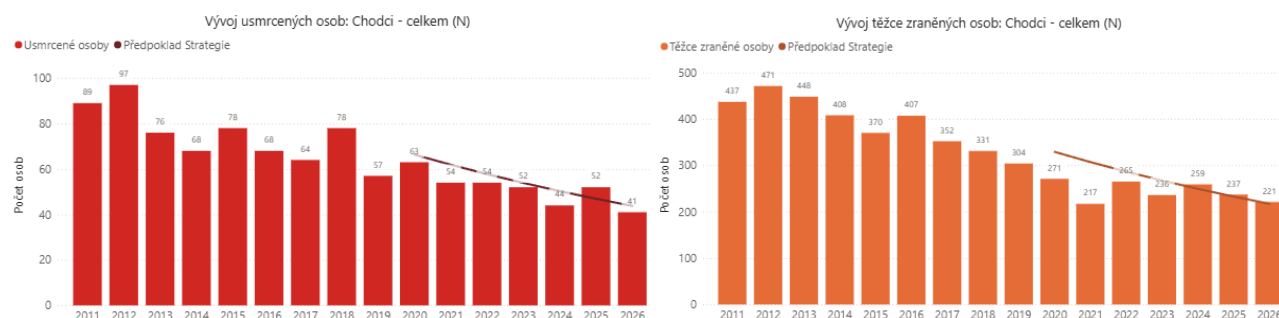
Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl relativně
Celkové následky nehodovosti	1 629	1 448	181	12.50 %
Intravilán (I)	686	679	7	1.03 %
Extravilán (I)	943	768	175	22.79 %
Dálnice a silnice I. třídy - GPS (I)	483	460	23	5.00 %
Dálnice - GPS (I)	114	56	58	103.57 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	369	404	-35	-8.66 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	703	617	86	13.94 %
Místní komunikace - GPS (I)	359	314	45	14.33 %
Srážky se stromem (I)	128	134	-6	-4.48 %
Srážky s vlakem (I)	17	16	1	6.25 %
Děti (N)	91	73	18	24.66 %
Senioři (N)	344	275	69	25.09 %
Chodci - celkem (N)	262	261	1	0.38 %
Chodci - intravilán (N)	226	226	0	0.00 %
Chodci - extravilán (N)	36	37	-1	-2.70 %
Cyklisté - celkem (N)	283	219	64	29.22 %
Cyklisté s přilbou (N)	123	73	50	68.49 %
Cyklisté bez přilby (N)	160	146	14	9.59 %
Motocyklisté (N)	414	304	110	36.18 %
Cestující v osobních automobilech (N)	540	560	-20	-3.57 %
Cestující v nákladních automobilech - celkem (N)	89	57	32	56.14 %
Cestující v nákladních automobilech N1 (N)	66	35	31	88.57 %
Cestující v nákladních automobilech N2 (N)	5	9	-4	-44.44 %
Cestující v nákladních automobilech N3 (N)	17	12	5	41.67 %
Cestující v autobusech (N)	16	21	-5	-23.81 %
Nepřipoutané osoby (N)	135	116	19	16.38 %
Ve dne (N)	1 340	1 194	146	12.23 %
V noci (N)	289	253	36	14.23 %
Alkohol a návykové látky (P)	129	154	-25	-16.23 %
Alkohol (P)	107	142	-35	-24.65 %
Návykové látky (P)	27	16	11	68.75 %
Nepřiměřená rychlost (P)	384	383	1	0.26 %
Nevěnování se řízení (P)	200	140	60	42.86 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	359	335	24	7.16 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	130	125	5	4.00 %
Nesprávné předjíždění (P)	63	58	5	8.62 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	20	26	-6	-23.08 %
Řidiči jako viníci - celkem (V)	1 312	1 193	119	9.97 %
Řidiči jako viníci 15-17 let (V)	19	9	10	111.11 %
Řidiči jako viníci 18-24 let (V)	219	203	16	7.88 %
Řidiči jako viníci 25-34 let (V)	222	248	-26	-10.48 %
Řidiči jako viníci 35-44 let (V)	221	240	-19	-7.92 %
Řidiči jako viníci 45-54 let (V)	231	192	39	20.31 %
Řidiči jako viníci 55-64 let (V)	211	149	62	41.61 %
Řidiči jako viníci 65-74 let (V)	119	96	23	23.96 %
Řidiči jako viníci 75+ let (V)	62	54	8	14.81 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	819	847	-28	-3.31 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	193	135	58	42.96 %
Řidiči nákladních automobilů N1 jako viníci (V)	126	76	50	65.79 %
Řidiči nákladních automobilů N2 jako viníci (V)	13	15	-2	-13.33 %
Řidiči nákladních automobilů N3 jako viníci (V)	53	42	11	26.19 %
Muži jako viníci (V)	1 275	1 112	163	14.66 %
Ženy jako viníci (V)	306	282	24	8.51 %
Cizinci jako viníci (V)	207	132	75	56.82 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	21	22	-1	-4.55 %

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 2026 bylo závažně zraněno 959 zranitelných účastníků silničního provozu, tzn. že podíl zranitelných účastníků na všech závažně zraněných osobách činil 59 %.**

1.1.3.1 Chodci

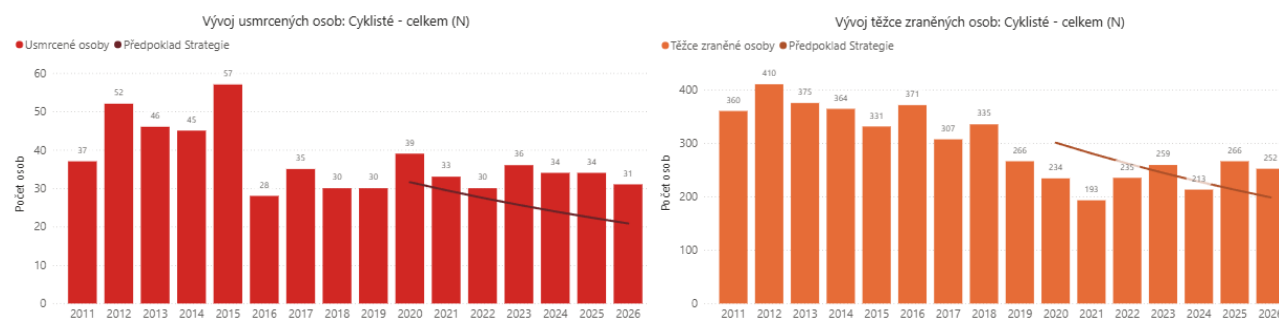
V roce 2026 bylo závažně zraněno 262 chodců (z toho 41 smrtelně a 221 těžce), historicky nejméně. Předpoklady Strategie v oblasti závažných zranění chodců (doplňkového cíle) byly překročeny (+1 osoba).



1.1.3.2 Cyklisté

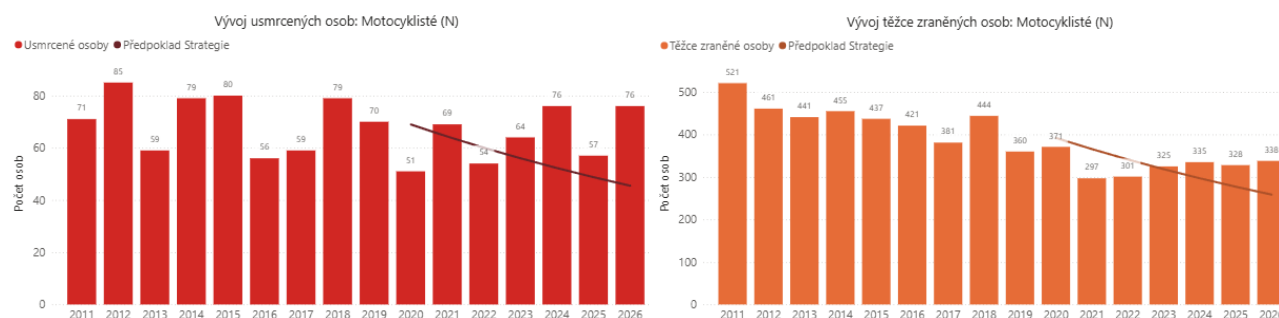
V roce 2026 bylo závažně zraněno 283 cyklistů (z toho 31 smrtelně a 252 těžce). Předpoklady Strategie v oblasti závažných zranění cyklistů (doplňkového cíle) nebyly splněny (+29 %).

Pozn. Závažně zraněno bylo 58 osob na elektrokolech (tj. 20 % cyklistů) a 53 osob na elektrokoloběžkách (tj. 19 % cyklistů).



1.1.3.3 Motocyklisté

V roce 2026 bylo závažně zraněno 414 motocyklistů (z toho 76 smrtelně a 338 těžce). Předpoklady Strategie v oblasti závažných zranění cyklistů (doplňkového cíle) nebyly splněny (+36 %).



1.1.4 Krajské srovnání

V roce 2026 se 5 krajů dostalo pod stanovené předpoklady Strategie v oblasti závažně zraněných osob (nejlépe: -31 % v Pardubickém kraji, -12 % ve Zlínském kraji, -11 % v Pardubickém kraji). Stanovené předpoklady se nedařilo plnit v 9 krajích: oproti předpokladům bylo o 62 % (tj. +51 osob) více osob závažně zraněno v hl. m. Praze (nejvíce), negativní bilance byla evidována také v Karlovarském kraji (+50 %), Středočeském kraji (+37 %) a Kraji Vysočina (+25 %).

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

Usmrčené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Hlavní město Praha	12	11	1	9.09 %
Jihočeský kraj	27	24	3	12.50 %
Jihomoravský kraj	49	27	22	81.48 %
Karlovarský kraj	11	8	3	37.50 %
Kraj Vysočina	17	18	-1	-5.56 %
Královéhradecký kraj	14	15	-1	-6.67 %
Liberecký kraj	12	8	4	50.00 %
Moravskoslezský kraj	24	25	-1	-4.00 %
Olomoucký kraj	15	17	-2	-11.76 %
Pardubický kraj	22	14	8	57.14 %
Plzeňský kraj	22	20	2	10.00 %
Středočeský kraj	63	41	22	53.66 %
Ústecký kraj	19	20	-1	-5.00 %
Zlínský kraj	21	11	10	90.91 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Hlavní město Praha	121	72	49	68.06 %
Jihočeský kraj	134	133	1	0.75 %
Jihomoravský kraj	136	137	-1	-0.73 %
Karlovarský kraj	49	32	17	53.13 %
Kraj Vysočina	78	58	20	34.48 %
Královéhradecký kraj	96	82	14	17.07 %
Liberecký kraj	25	46	-21	-45.65 %
Moravskoslezský kraj	100	104	-4	-3.85 %
Olomoucký kraj	58	51	7	13.73 %
Pardubický kraj	54	71	-17	-23.94 %
Plzeňský kraj	52	48	4	8.33 %
Středočeský kraj	249	186	63	33.87 %
Ústecký kraj	98	98	0	0.00 %
Zlínský kraj	51	71	-20	-28.17 %

Usmrčené a těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl relativně
Hlavní město Praha	133	82	51	62.20 %
Jihočeský kraj	161	157	4	2.55 %
Jihomoravský kraj	185	165	20	12.12 %
Karlovarský kraj	60	40	20	50.00 %
Kraj Vysočina	95	76	19	25.00 %
Královéhradecký kraj	110	97	13	13.40 %
Liberecký kraj	37	54	-17	-31.48 %
Moravskoslezský kraj	124	130	-6	-4.62 %
Olomoucký kraj	73	68	5	7.35 %
Pardubický kraj	76	85	-9	-10.59 %
Plzeňský kraj	74	68	6	8.82 %
Středočeský kraj	312	227	85	37.44 %
Ústecký kraj	117	118	-1	-0.85 %
Zlínský kraj	72	82	-10	-12.20 %

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

1.2 Období účinnosti Strategie (leden 2021–září 2026)

1.2.1 Strategické cíle

V období leden 2021–září 2026 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 2 566 a těžce zraněno 9 665 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie tak bylo usmrceno o 111 osob více (+5 %) a těžce zraněno o 929 osob méně (-9 %).

1.2.2 Klíčové ukazatele

V oblasti klíčových ukazatelů lze v období účinnosti Strategie ve vztahu k předpokladům „pozitivně“ hodnotit např. bilanci závažných (smrtelných a těžkých) následků nehod ve sledovaných KPI: alkohol (-20 %), řidiči jako viníci 25-35 let (-19 %), nesprávné předjíždění (-19 %), děti (-17 %), srážky se stromem (-17 %) a silnice I. třídy (-16 %).

Nedaří se však plnit předpoklady např. u KPI: návykové látky (+49 %), cizinci jako viníci (+27 %), řidiči jako viníci 75+ let (+18 %), řidiči nákladních automobilů N1 jako viníci (+14 %) a řidiči nákladních automobilů N3 jako viníci (+10 %).

Bilanci KPI usmrčených i těžce zraněných osob shrnují uvedené tabulky.

Usmrcené osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / Klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Celkové následky nehodovosti	2 566	2 455	111	4,52 %
Intravilán (I)	732	717	15	2,09 %
Extravilán (I)	1 834	1 738	96	5,53 %
Dálnice a silnice I. třídy - GPS (I)	1 057	1 079	-22	-2,04 %
Dálnice - GPS (I)	198	142	56	39,44 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	859	937	-78	-8,32 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	1 089	1 039	50	4,81 %
Místní komunikace - GPS (I)	311	285	26	9,12 %
Srážky se stromem (I)	359	364	-5	-1,37 %
Srážky s vlakem (I)	69	80	-11	-13,75 %
Děti (N)	53	67	-14	-20,90 %
Senioři (N)	686	551	135	24,50 %
Chodci - celkem (N)	418	461	-43	-9,33 %
Chodci - intravilán (N)	276	309	-33	-10,68 %
Chodci - extravilán (N)	142	152	-10	-6,58 %
Cyklisté - celkem (N)	239	181	58	32,04 %
Cyklisté s přílbou (N)	84	36	48	133,33 %
Cyklisté bez přílbou (N)	155	145	10	6,90 %
Motocyklisté (N)	437	358	79	22,07 %
Cestující v osobních automobilech (N)	1 274	1 310	-36	-2,75 %
Cestující v nákladních automobilech - celkem (N)	165	118	47	39,83 %
Cestující v nákladních automobilech N1 (N)	111	75	36	48,00 %
Cestující v nákladních automobilech N2 (N)	15	11	4	36,36 %
Cestující v nákladních automobilech N3 (N)	38	31	7	22,58 %
Cestující v autobusech (N)	4	12	-8	-66,67 %
Nepřipoutané osoby (N)	416	384	32	8,33 %
Ve dne (N)	1 815	1 719	96	5,58 %
V noci (N)	751	736	15	2,04 %
Alkohol a návykové látky (P)	255	289	-34	-11,76 %
Alkohol (P)	201	248	-47	-18,95 %
Návykové látky (P)	76	58	18	31,03 %
Nepřiměřená rychlost (P)	859	868	-9	-1,04 %
Nevěnování se řízení (P)	338	296	42	14,19 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	376	364	12	3,30 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	336	338	-2	-0,59 %
Nesprávné předjíždění (P)	92	114	-22	-19,30 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	19	33	-14	-42,42 %
Řidiči jako viníci - celkem (V)	2 257	2 222	35	1,58 %
Řidiči jako viníci 15-17 let (V)	14	5	9	180,00 %
Řidiči jako viníci 18-24 let (V)	336	396	-60	-15,15 %
Řidiči jako viníci 25-34 let (V)	385	470	-85	-18,09 %
Řidiči jako viníci 35-44 let (V)	380	455	-75	-16,48 %
Řidiči jako viníci 45-54 let (V)	426	327	99	30,28 %
Řidiči jako viníci 55-64 let (V)	309	261	48	18,39 %
Řidiči jako viníci 65-74 let (V)	233	197	36	18,27 %
Řidiči jako viníci 75+ let (V)	172	111	61	54,95 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	1 562	1 640	-78	-4,76 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	358	299	59	19,73 %
Řidiči nákladních automobilů N1 jako viníci (V)	173	144	29	20,14 %
Řidiči nákladních automobilů N2 jako viníci (V)	42	44	-2	-4,55 %
Řidiči nákladních automobilů N3 jako viníci (V)	139	106	33	31,13 %
Muži jako viníci (V)	2 134	2 091	43	2,06 %
Ženy jako viníci (V)	343	313	30	9,58 %
Cizinci jako viníci (V)	294	244	50	20,49 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	50	36	14	38,89 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / Klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Celkové následky nehodovosti	9 665	10 594	-929	-8,77 %
Intravilán (I)	4 902	5 435	-533	-9,81 %
Extravilán (I)	4 763	5 158	-395	-7,66 %
Dálnice a silnice I. třídy - GPS (I)	2 706	3 110	-404	-12,99 %
Dálnice - GPS (I)	489	364	125	34,34 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	2 217	2 746	-529	-19,26 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	3 906	4 481	-575	-12,83 %
Místní komunikace - GPS (I)	2 630	2 585	45	1,74 %
Srážky se stromem (I)	662	863	-201	-23,29 %
Srážky s vlakem (I)	70	61	9	14,75 %
Děti (N)	497	597	-100	-16,75 %
Senioři (N)	1 980	2 047	-67	-3,27 %
Chodci - celkem (N)	1 933	2 223	-290	-13,05 %
Chodci - intravilán (N)	1 743	2 007	-264	-13,15 %
Chodci - extravilán (N)	190	218	-28	-12,84 %
Cyklisté - celkem (N)	1 589	1 638	-49	-2,99 %
Cyklisté s přílbou (N)	657	547	110	20,11 %
Cyklisté bez přílbou (N)	931	1 090	-159	-14,59 %
Motocyklisté (N)	2 096	2 053	43	2,09 %
Cestující v osobních automobilech (N)	3 332	3 965	-633	-15,96 %
Cestující v nákladních automobilech - celkem (N)	433	378	55	14,55 %
Cestující v nákladních automobilech N1 (N)	297	239	58	24,27 %
Cestující v nákladních automobilech N2 (N)	43	70	-27	-38,57 %
Cestující v nákladních automobilech N3 (N)	88	67	21	31,34 %
Cestující v autobusech (N)	138	178	-40	-22,47 %
Nepřipoutané osoby (N)	653	739	-86	-11,64 %
Ve dne (N)	7 809	8 439	-630	-7,47 %
V noci (N)	1 856	2 154	-298	-13,83 %
Alkohol a návykové látky (P)	857	1 003	-146	-14,56 %
Alkohol (P)	741	924	-183	-19,81 %
Návykové látky (P)	138	86	52	60,47 %
Nepřiměřená rychlost (P)	2 233	2 662	-429	-16,12 %
Nevěnování se řízení (P)	1 019	971	48	4,94 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	2 580	2 738	-158	-5,77 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	690	750	-60	-8,00 %
Nesprávné předjíždění (P)	334	412	-78	-18,93 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	173	196	-23	-11,73 %
Řidiči jako viníci - celkem (V)	7 855	8 616	-761	-8,83 %
Řidiči jako viníci 15-17 let (V)	106	67	39	58,21 %
Řidiči jako viníci 18-24 let (V)	1 269	1 477	-208	-14,08 %
Řidiči jako viníci 25-34 let (V)	1 397	1 734	-337	-19,43 %
Řidiči jako viníci 35-44 let (V)	1 482	1 702	-220	-12,93 %
Řidiči jako viníci 45-54 let (V)	1 426	1 419	7	0,49 %
Řidiči jako viníci 55-64 let (V)	1 070	1 121	-51	-4,55 %
Řidiči jako viníci 65-74 let (V)	685	713	-28	-3,93 %
Řidiči jako viníci 75+ let (V)	396	370	26	7,03 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	5 560	6 322	-762	-12,05 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	930	897	33	3,68 %
Řidiči nákladních automobilů N1 jako viníci (V)	585	522	63	12,07 %
Řidiči nákladních automobilů N2 jako viníci (V)	87	124	-37	-29,84 %
Řidiči nákladních automobilů N3 jako viníci (V)	251	248	3	1,21 %
Muži jako viníci (V)	7 471	7 949	-478	-6,01 %
Ženy jako viníci (V)	1 855	2 230	-375	-16,82 %
Cizinci jako viníci (V)	1 236	964	272	28,22 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	137	178	-41	-23,03 %

Usmrčené a těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl relativně
Celkové následky nehodovosti	12 231	13 049	-818	-6,27 %
Intravilán (I)	5 634	6 152	-518	-8,42 %
Extravilán (I)	6 597	6 896	-299	-4,34 %
Dálnice a silnice I. třídy - GPS (I)	3 763	4 189	-426	-10,17 %
Dálnice - GPS (I)	687	505	182	36,04 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	3 076	3 683	-607	-16,48 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	4 995	5 520	-525	-9,51 %
Místní komunikace - GPS (I)	2 941	2 869	72	2,51 %
Srážky se stromem (I)	1 021	1 227	-206	-16,79 %
Srážky s vlakem (I)	139	141	-2	-1,42 %
Děti (N)	550	664	-114	-17,17 %
Senioři (N)	2 666	2 599	67	2,58 %
Chodci - celkem (N)	2 351	2 685	-334	-12,44 %
Chodci - intravilán (N)	2 019	2 316	-297	-12,82 %
Chodci - extravilán (N)	332	370	-38	-10,27 %
Cyklisté - celkem (N)	1 828	1 819	9	0,49 %
Cyklisté s přílbou (N)	741	583	158	27,10 %
Cyklisté bez přílby (N)	1 086	1 235	-149	-12,06 %
Motocyklisté (N)	2 533	2 411	122	5,06 %
Cestující v osobních automobilech (N)	4 606	5 275	-669	-12,68 %
Cestující v nákladních automobilech - celkem (N)	598	496	102	20,56 %
Cestující v nákladních automobilech N1 (N)	408	314	94	29,94 %
Cestující v nákladních automobilech N2 (N)	58	81	-23	-28,40 %
Cestující v nákladních automobilech N3 (N)	126	98	28	28,57 %
Cestující v autobusech (N)	142	190	-48	-25,26 %
Nepřipoutané osoby (N)	1 069	1 123	-54	-4,81 %
Ve dne (N)	9 624	10 159	-535	-5,27 %
V noci (N)	2 607	2 889	-282	-9,76 %
Alkohol a návykové látky (P)	1 112	1 291	-179	-13,87 %
Alkohol (P)	942	1 173	-231	-19,69 %
Návykové látky (P)	214	144	70	48,61 %
Nepřiměřená rychlost (P)	3 092	3 530	-438	-12,41 %
Nevěnování se řízení (P)	1 357	1 268	89	7,02 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	2 956	3 102	-146	-4,71 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	1 026	1 088	-62	-5,70 %
Nesprávné předjíždění (P)	426	526	-100	-19,01 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	192	229	-37	-16,16 %
Řidiči jako viníci - celkem (V)	10 112	10 838	-726	-6,70 %
Řidiči jako viníci 15-17 let (V)	120	72	48	66,67 %
Řidiči jako viníci 18-24 let (V)	1 605	1 873	-268	-14,31 %
Řidiči jako viníci 25-34 let (V)	1 782	2 204	-422	-19,15 %
Řidiči jako viníci 35-44 let (V)	1 862	2 158	-296	-13,72 %
Řidiči jako viníci 45-54 let (V)	1 852	1 746	106	6,07 %
Řidiči jako viníci 55-64 let (V)	1 379	1 382	-3	-0,22 %
Řidiči jako viníci 65-74 let (V)	918	910	8	0,88 %
Řidiči jako viníci 75+ let (V)	568	481	87	18,09 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	7 122	7 962	-840	-10,55 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	1 288	1 196	92	7,69 %
Řidiči nákladních automobilů N1 jako viníci (V)	758	666	92	13,81 %
Řidiči nákladních automobilů N2 jako viníci (V)	129	168	-39	-23,21 %
Řidiči nákladních automobilů N3 jako viníci (V)	390	354	36	10,17 %
Muži jako viníci (V)	9 605	10 039	-434	-4,32 %
Ženy jako viníci (V)	2 198	2 542	-344	-13,53 %
Cizinci jako viníci (V)	1 530	1 208	322	26,66 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	187	214	-27	-12,62 %

1.2.3 Krajské srovnání

Během účinnosti Strategie se 10 krajů dostalo pod stanovené předpoklady Strategie v oblasti závažně zraněných osob (nejlépe: -28 % v Libereckém kraji, -26 % v Pardubickém kraji, -24 % ve Zlínském kraji). Stanovené předpoklady se nedařilo plnit ve 4 krajích: oproti předpokladům bylo o 34 % (tj. +269 osob) více osob závažně zraněno v hl. m. Praze (nejvíce), negativní bilance byla evidována také v Karlovarském (+26 %), Plzeňském (+12 %) a Středočeském kraji (+1 %).

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

Usmrčené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Hlavní město Praha	108	103	5	4.85 %
Jihočeský kraj	242	254	-12	-4.72 %
Jihomoravský kraj	291	260	31	11.92 %
Karlovarský kraj	79	71	8	11.27 %
Kraj Vysočina	152	160	-8	-5.00 %
Královéhradecký kraj	161	137	24	17.52 %
Liberecký kraj	94	86	8	9.30 %
Moravskoslezský kraj	189	231	-42	-18.18 %
Olomoucký kraj	129	143	-14	-9.79 %
Pardubický kraj	151	142	9	6.34 %
Plzeňský kraj	192	190	2	1.05 %
Středočeský kraj	447	391	56	14.32 %
Ústecký kraj	192	189	3	1.59 %
Zlínský kraj	139	99	40	40.40 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Hlavní město Praha	951	687	264	38.43 %
Jihočeský kraj	1 066	1 158	-92	-7.94 %
Jihomoravský kraj	1 066	1 215	-149	-12.26 %
Karlovarský kraj	353	273	80	29.30 %
Kraj Vysočina	488	554	-66	-11.91 %
Královéhradecký kraj	573	703	-130	-18.49 %
Liberecký kraj	255	402	-147	-36.57 %
Moravskoslezský kraj	743	899	-156	-17.35 %
Olomoucký kraj	419	466	-47	-10.09 %
Pardubický kraj	416	622	-206	-33.12 %
Plzeňský kraj	495	425	70	16.47 %
Středočeský kraj	1 628	1 669	-41	-2.46 %
Ústecký kraj	796	896	-100	-11.16 %
Zlínský kraj	416	627	-211	-33.65 %

Usmrčené a těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl relativně
Hlavní město Praha	1 059	790	269	34.05 %
Jihočeský kraj	1 308	1 411	-103	-7.30 %
Jihomoravský kraj	1 357	1 475	-118	-8.00 %
Karlovarský kraj	432	344	88	25.58 %
Kraj Vysočina	640	714	-74	-10.36 %
Královéhradecký kraj	734	840	-106	-12.62 %
Liberecký kraj	349	488	-139	-28.48 %
Moravskoslezský kraj	932	1 130	-198	-17.52 %
Olomoucký kraj	548	609	-61	-10.02 %
Pardubický kraj	567	763	-196	-25.69 %
Plzeňský kraj	687	615	72	11.71 %
Středočeský kraj	2 075	2 060	15	0.73 %
Ústecký kraj	988	1 085	-97	-8.94 %
Zlínský kraj	555	727	-172	-23.66 %

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

2 Podcast „Prožij to s námi“

Nový preventivní videopodcast propojuje 21 skutečných příběhů lidí zasažených dopravními nehodami s pohledem odborníků. Ukazuje, jak zásadně může dopravní nehoda změnit lidský život, a připomíná, proč má smysl dělat vše pro to, aby k ní vůbec nedošlo.

Dopravní nehoda může trvat jen několik vteřin. Její následky však mohou člověka, jeho rodinu i nejbližší okolí provázet celé roky, někdy i po celý život. Právě na tuto skutečnost upozorňuje nový preventivní videopodcast Prožij to s námi, který byl představen 6. října 2026. První série přináší 20 tematických dílů, 21 autentických lidských příběhů a pohled přibližně 40 odborníků z různých oblastí.

Za statistikami jsou skutečné lidské osudy

Podcast dává prostor lidem, kterým dopravní nehoda zásadně změnila život. Diváci a posluchači poznají například motorkáře, který při nehodě přišel o ruku, ale dnes se účastní dálkových rally, mladou ženu, která po nárazu vozidla do stromu ochrnula, nebo matku, která před vlastníma očima viděla automobil směřující přímo na ni a její dvě děti.

Své zkušenosti sdílejí také lidé, kteří přišli o životního partnera, i rodiče, kteří ztratili své dítě. Jejich příběhy připomínají, že následky dopravních nehod nejsou vždy viditelné na první pohled. Vedle fyzických zranění mohou přinášet dlouhodobé psychické, rodinné, sociální, právní i ekonomické dopady.

Každý díl propojuje osobní zkušenost s odborným pohledem. Do projektu se zapojili lékaři, zdravotničtí záchranáři, policisté, hasiči, psychologové, právníci, specialisté na rehabilitaci a neurorehabilitaci i odborníci na bezpečnost silničního provozu a soudní inženýrství. Mezi zapojenými institucemi je také Centrum dopravního výzkumu (CDV).



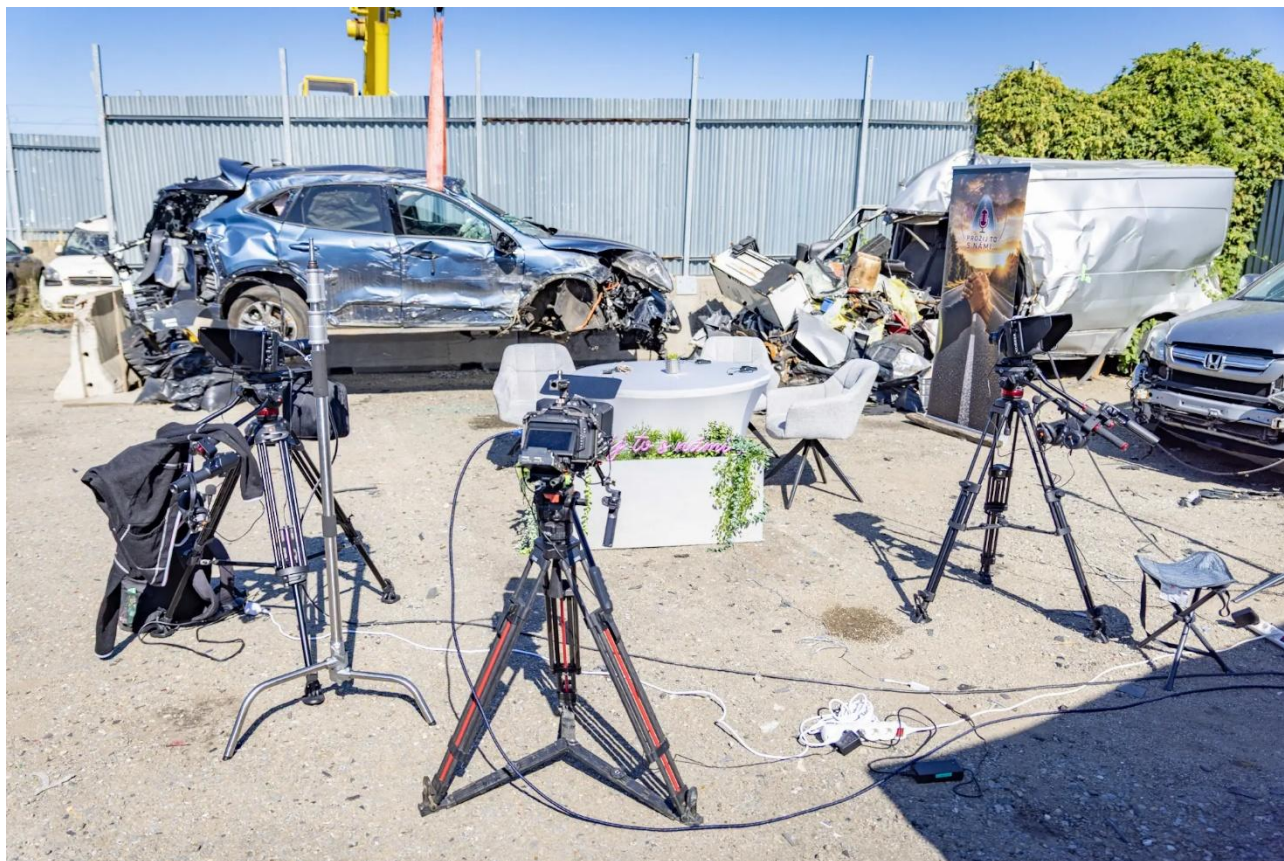
Od rizikového chování k prevenci

Jednotlivé epizody se věnují konkrétním situacím a rizikům v silničním provozu. Mezi tématy jsou bezpečnost dětí, chodců, cyklistů a motocyklistů, rychlost, agresivita, nebezpečné předjíždění, únava a mikrosnípání, návykové látky nebo význam bezpečnostních prvků vozidel. Pozornost se zaměřuje také na ekonomické a právní důsledky dopravních nehod a na nehody s fatálními následky.

Smyslem projektu je nabídnout vedle statistik a pravidel také osobní perspektivu. Odborná data a zkušenosti profesionálů získávají prostřednictvím skutečných příběhů konkrétní lidský rozměr.

Jediné špatné rozhodnutí za volantem totiž nemusí znamenat pouze porušení pravidel nebo dopravní komplikaci. Může zásadně ovlivnit život řidiče, jeho spolujezdců i dalších lidí.

Podcast proto nemá být pouze sérií pořadů určených k jednorázovému zhlédnutí či poslechu. Jednotlivé díly budou doplněny odbornými prezentacemi a dalšími materiály, které bude možné bezplatně využívat při preventivním vzdělávání. Počítá se například s jejich využitím v autoškolách, při školení řidičů, v preventivních aktivitách BESIPu, na workshopech i v odborném vzdělávání.



Prevence nekončí okamžikem nehody

Důležitou součástí projektu je také téma pomoci lidem, kteří už dopravní nehodu zažili. Videopodcast navazuje na aktivity CDV v oblasti Ponehodové péče, která se zaměřuje na podporu lidí zasažených dopravními nehodami a na jejich potřeby v náročném období po nehodě.

Prevence dopravních nehod a kvalitní péče o jejich účastníky nejsou dvě oddělená témata. Zkušenosti lidí, kteří se s následky nehody vyrovnávají, mohou pomoci ostatním lépe pochopit rizika a vyhnout se podobné situaci. Projekt zároveň ukazuje, že i těžká životní zkušenost může mít preventivní význam, pokud pomůže ochránit někoho dalšího.

Největší hodnotou podcastu jsou lidé, kteří se rozhodli veřejně sdílet často nejtěžší okamžiky svého života. Jejich příběhy mohou být impulzem ke změně chování – ke zpomalení, odložení telefonu, respektování únavy nebo odmítnutí riskantního předjíždění.

Prožij to s námi, abychom některé příběhy už znovu prožívat nemuseli.

Zdroj: ponehodovapece.cz

3 Aktuality z výzkumu

Ve třetím čtvrtletí roku 2026 byla publikována řada výsledků z oblasti bezpečnosti silničního provozu, ať už článků v časopisech nebo příspěvků na konferencích. V krátkých anotacích přinášíme průřezový přehled vybraných publikací, jejímiž 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 mezinárodních časopisech

3.1.1 Vliv oplocení dálnice D10 na střety vozidel se zvěří

Střety vozidel se zvěří představují významný problém z hlediska ochrany přírody i bezpečnosti silničního provozu, protože dopravní infrastruktura fragmentuje biotopy, zvyšuje úmrtnost volně žijících živočichů a představuje riziko zranění účastníků silničního provozu. Oplocení dálnic se běžně využívá ke zmírnění těchto dopadů, často v kombinaci s objekty umožňujícími bezpečný průchod zvěře. Přetrvává však nejistota, zda oplocení nemůže vést k přesunu střetů se zvěří na okolní neoplocené silnice. Studie proto hodnotila jak účinnost oplocení při snižování počtu střetů se zvěří na dálnici, tak případný efekt jejich přesunu na okolní komunikace. Analyzovány byly čtyři souvisle oplocené úseky dálnice D10 s využitím údajů o střetech se zvěří evidovaných policií v letech 2007–2023. Na všech sledovaných úsecích vedlo oplocení dálnice ke statisticky významnému snížení počtu střetů ve srovnání s obdobím před instalací oplocení, a to o 66 až 84 %. Nebyly zjištěny žádné důkazy o přesunu střetů se zvěří na okolní silnice v rámci sledované vzdálenosti do 5 km. Celkově výsledky ukazují, že souvislé oplocení významně snižuje počet střetů vozidel se zvěří na dálnicích a v rámci sledovaných prostorových měřítek nebylo prokázáno, že by docházelo k jejich přesunu na okolní neoplocené silnice.

Sedoník, J., Andrášik, R., Bíl, M. (2026). No evidence of wildlife-vehicle collision displacement to unfenced roads after fencing the Czech D10 motorway: A BACI study. European Journal of Wildlife Research, roč. 72, č. 96. <https://doi.org/10.1007/s10344-026-02123-6>

3.1.2 Nárůst závažnosti zranění obětí nehod

Změny v péči po nehodě za posledních 50 let mohly ovlivnit šance na přežití chodců a cyklistů. Studie proto analyzovala skóre ISS z pitevních zpráv (1969–2024) u vzorku z Fakultní nemocnice Olomouc. Data ukázala statisticky významný růst dolní hranice závažnosti zranění: méně zranění lidé mezi oběťmi časem ubývají. To je kompatibilní s lepší péčí po nehodě, ale může to odrážet i změny v samotných nehodách, dokumentaci či vykazování. Výsledek je tak nutné vnímat jen jako nepřímý ukazatel změn v přežití.

Bíl, M., Andrášik, R., Svrchokryl, V., Dobiáš, M., Bílová, M. (2026). Vulnerable road user fatalities are associated with greater trauma: Long-term autopsy-based trends in Czechia (1969–2024). PLOS One, roč. 21, č. e0358958. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0358958>

3.1.3 Identifikace míst neoprávněného vstupu do kolejiště na základě ortofotomap

Vstup chodců do železničního kolejiště v místech, kde je přístup z různých důvodů zakázán (tzv. trespassing) představuje riziko jak pro samotné osoby vstupující do kolejiště, tak pro železniční provoz. V této studii byly identifikovány a analyzovány místa vykazující znaky trespassingu na

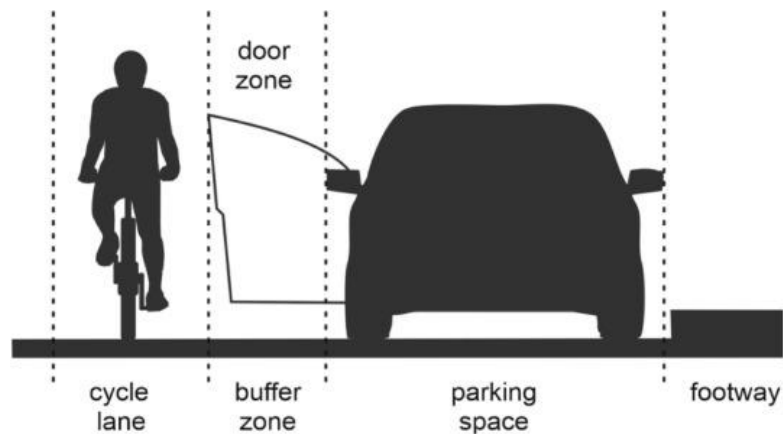
základě veřejně dostupné ortofotomapy ČR. Celkem bylo identifikováno 1 118 takových míst, a to převážně v zastavěných oblastech a mimo oficiální přechody či přejezdy. Analýza historických ortofotomap odhalila, že 727 míst (65 %) existovalo již v období let 2003–2005, což svědčí o jejich dlouhodobém přetrvávání. Část zbývajících míst (35 %) vznikla například v souvislosti s rozvojem městské zástavby a průmyslových areálů nebo v důsledku zrušení oficiálních přechodů či přejezdů. Bylo prokázáno, ortofotomapy vhodně doplňují ostatní metody detekce trespassingu a umožňují identifikovat místa, která by samotné nehody nemusely zachytit. V případě nejrizikovějších lokalit lze zvážit zavedení monitoringu a preventivních opatření, jež by snížila pravděpodobnost závažných střetů vlaku s osobou.



Nezval, V., Andrášik, R., Bíl, M. (2026). Orthophoto-based identification of railway trespassing sites: spatiotemporal analysis and hazard assessment. *European Transport Research Review*, roč. 18, č. 76. <https://doi.org/10.1186/s12544-026-00831-3>

3.1.4 Riziko srážky cyklisty s otevřenými dveřmi vozidla

Přestože srážky cyklistů s otevíráním dveří zaparkovaných vozidel (tzv. dooring) nepatří mezi nejčastější typy nehod, jejich následky jsou často závažné. Tato studie se zaměřila na dooring v běžném prostředí podélného parkování. Doporučená vzdálenost cyklistů od zaparkovaných vozidel je často kratší než dosah plně otevřených dveří automobilů, což vytváří riziko kolize. Posoudili jsme 1 250 kombinací šířek dveří a velikostí nárazníků; zóna dveří zasahovala do cyklopruhu ve více než 90 % kombinací a v 10 % přesahovala o více než 50 cm. Tato zjištění ukazují na systematický nesoulad mezi současnými doporučeními a rozměry vozidel, což zdůrazňuje přetrvávající bezpečnostní riziko pro cyklisty. Tyto výsledky poskytují silný důkazní základ pro revizi konstrukčních norem. Pokud je cyklopruh umístěn vedle paralelního parkování, zjištění naznačují, že projektanti by měli zajistit přibližně 2 m využitelné cyklistické plochy, aby umožnili bezpečné manévrování při neočekávaném otevření dveří. Dále by měly být zváženy širší strategie, jako například omezení nadrozměrných vozidel v centrech měst nebo přepracování uspořádání ulic s cílem eliminovat konflikty mezi cyklisty a zaparkovanými auty.

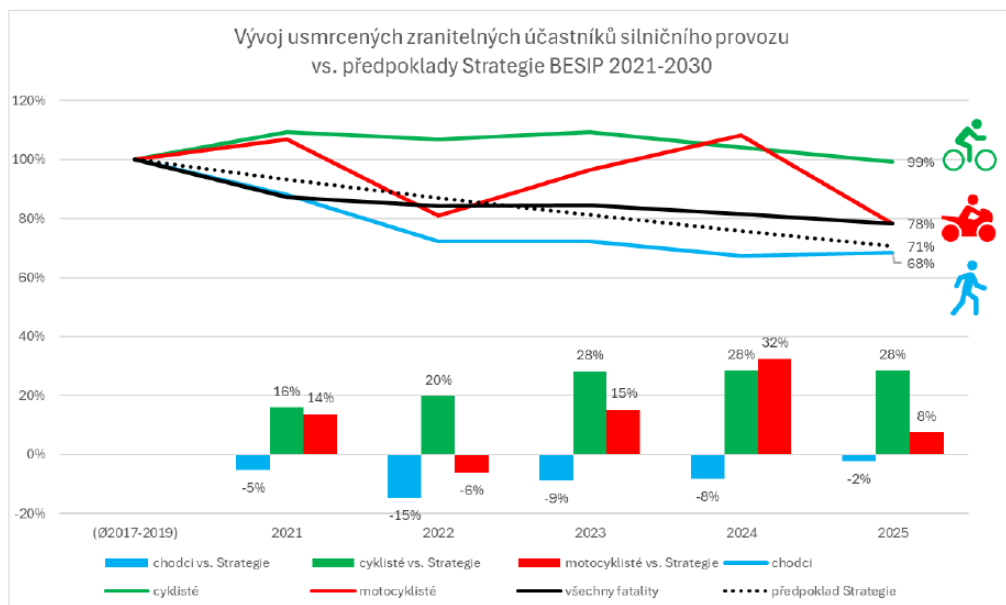


Janoška, Z., Bílová, M., Daněk, P., Bíl, M. (2026). The dooring risk in Europe: Cycling infrastructure guidelines often underestimate the car door zone. *Journal of Safety Research*, roč. 99, s. 127–136. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2026.09.010>

3.2 Příspěvky na konferencích

3.2.1 Bezpečnost silničního provozu se zaměřením na zranitelné účastníky

Strategie BESIP 2021–2030 se nachází v polovině její implementace. Příspěvek hodnotil vývoj následků nehodovosti v České republice ve vztahu k cílům Strategie a v kontextu zemí EU. Na základě dostupných dat byly od roku 2026 zavedeny nové klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu. Zvláštní pozornost je věnována zranitelným účastníkům provozu, zejména chodcům, cyklistům a motocyklistům, včetně rostoucího významu elektrické mikromobility ovlivňující klíčový ukazatel cyklistů. V posledních pěti letech tvořili zranitelní účastníci 43 % usmrcených a 57 % těžce zraněných osob. Příspěvek také analyzuje i preventivní aktivity Strategie a příklady dobré praxe.



Kadula, L., Daňková, A., Nežold, T. (2026). Datově orientované hodnocení ukazatelů bezpečnosti silničního provozu se zaměřením na zranitelné účastníky a roli preventivních aktivit v implementaci Strategie BESIP 2021–2030. *Bezpečnost cestnej premávky BECEP 2026, Štrbské Pleso*, 9. – 11. 9. 2026.

3.2.2 Bezpečnostní inspekce a nehodová místa

Příspěvek shrnul vazbu mezi reaktivním řešením nehodových míst a proaktivní bezpečnostní inspekci pozemních komunikací. Ukazuje, že „čist silnici“ znamená hledat opakující se rizikové faktory v dopravním prostředí, nikoli pouze popisovat jednotlivé nehody. Reaktivní přístup vychází z analýzy nehodovosti a kolizních diagramů, zatímco bezpečnostní inspekce umožňuje identifikovat rizika ještě před vznikem nehod. Společným cílem obou nástrojů je návrh přiměřených sanačních opatření, jejich realizace a následné ověření účinnosti.

Havránek, P. (2026). Jak číst silnici: bezpečnostní inspekce a nehodová místa. Bezpečnost cestnej premávky BECEP 2026, Štrbské Pleso, 9. – 11. 9. 2026.

3.2.3 Srážky vlaků se zvěří

Srážky vlaků s volně žijícími živočichy Česku představují složitý problém, kterému se historicky věnovala menší pozornost výzkumu než incidentům na silnicích. Vzhledem k tomu, že velcí savci nejsou přítomni v dostatečně vysokých koncentracích, aby způsobili vážné škody na železničních vozidlech, jsou dostupné soubory dat relativně omezené ve srovnání s údaji ze silnic. Informace o těchto incidentech pocházejí primárně od správců infrastruktury, kteří dostávají informace od dopravců. Data o srážkách s vlaky jsou navíc doplněna aplikací Srazenazver.cz, která integruje záznamy od dobrovolníků a lovců. Česká železniční síť se vyznačuje značným nedostatkem systematických opatření ke zmírnění dopadů srážek s vlaky, protože železniční tratě zůstávají z velké části neoplocené a chybí jim specializovaná ochrana. Evidence naznačují i výskyt střetů, do kterých je zapojeno více jedinců najednou, zejména pak v případech divokých prasat. Pro efektivní identifikaci nebezpečných oblastí tato studie využila metodu KDE+, specializovaný nástroj určený k identifikaci statisticky významných prostorových shluků (hotspotů) podél liniové infrastruktury. Tato metodologie umožnila vytvoření komplexních map, které přesně určují, kde se tyto srážky koncentrují. Veškerá zjištění byla následně porovnána se situací na silnicích, kde rozsáhlejší databáze poskytují širší kontext pro pochopení prostorových a časových vzorců úmrtnosti volně žijících živočichů v krajině.

Nezval, V., Bíl, M. (2026). Spatial and temporal patterns of wildlife–train collisions in Czechia. IENE 2026 International Conference, Bristol, 21. – 25. 9. 2026.

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 Nová pravidla pro cyklisty a další zranitelné účastníky

Španělské Generální ředitelství dopravy (DGT) představilo v červnu 2026 novelu všeobecných pravidel silničního provozu, jejímž cílem je zvýšit ochranu zranitelných účastníků dopravy, zejména chodců, cyklistů, motocyklistů a uživatelů osobních přepravních prostředků. Nová úprava stanovuje minimální věk 15 let pro jízdu na elektrokoloběžkách, povinné používání ochranné přilby a reflexní vesty za snížené viditelnosti a zpřísňuje požadavky na ochranné vybavení motocyklistů, včetně povinných rukavic při jízdě mimo obec a uzavřené obuvi. Reforma dále zavádí pravidla pro vytváření záchranářské uličky, omezení předjíždění při ztížených podmínkách způsobených sněhem a nová pravidla pro bezpečnost silničního provozu v městských oblastech, včetně právního zakotvení bezpečných školních cest. Většina změn vstoupila v platnost 1. října 2026, zatímco některá ustanovení týkající se osvětlení osobních přepravních prostředků a homologace přileb mají nabýt účinnosti až v říjnu 2027.

Zdroj: dgt.es

4.1.2 Elektrické koloběžky způsobují více poranění hlavy a vnitřních orgánů

Studie publikovaná v časopise Scientific Reports porovnála charakter a závažnost zranění uživatelů elektrických koloběžek s motocyklisty a cyklisty v Anglii a Walesu. Analýza více než 15 tisíc pacientů z registru závažných úrazů a více než 23 tisíc incidentů z provozu sdílených koloběžek ukázala, že jezdci na elektrokoloběžkách mají ve srovnání s motocyklisty výrazně vyšší riziko traumatického poranění mozku (RR 3,45), poranění vnitřních orgánů a cév, přičemž riziko poranění mozku bylo vyšší také oproti cyklistům. Poranění hlavy představovala více než třetinu zranění dospělých uživatelů koloběžek a mezi zraněnými byl ve srovnání s ostatními skupinami vyšší podíl dětí. Studie současně upozornila na velmi nízké používání přileb – jejich použití bylo zaznamenáno pouze u 5,9 % zraněných jezdců a v datech sdílených koloběžek jej uvedlo jen 0,77 % uživatelů. Výsledky podle autorů podporují potřebu cílených opatření v oblasti regulace, infrastruktury a prevence, která by měla zohlednit specifický profil zranění uživatelů elektrických koloběžek.

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

4.1.3 Rostoucí počet nehod s elektrokoloběžkami ve Valonsku

Ve Valonsku vzrostl v roce 2025 počet nehod s účastí elektrických koloběžek meziročně o 55 % na 460 případů, což výrazně převyšuje celostátní nárůst o 34 %. Při nehodách zemřelo pět osob, 30 utrpělo vážná zranění a téměř polovina obětí byla mladší 25 let. Podle valonské agentury pro bezpečnost silničního provozu (AWSR) je problémem nedostatečná znalost pravidel, například

rychlostního limitu 25 km/h, zákazu jízdy po chodníku či přepravy více osob na jedné koloběžce. Alkohol hrál roli u 12 % nehodových účastníků, kteří byli testováni. Nedostatečné je také používání přileb: 42 % uživatelů ji nenosí vůbec a dalších 28 % pouze příležitostně, přestože od 1. září platí povinnost jejího nošení pro koloběžky s maximální rychlostí přesahující 20 km/h. AWSR proto během října spustila osvětovou kampaň prostřednictvím videí na sociálních sítích, která mají především mladé uživatele motivovat k bezpečnějšímu chování.

Zdroj: rtbf.be

4.1.4 Více dětí cestuje v autě proti směru jízdy

Norská organizace Trygg Trafikk upozorňuje na pozitivní vývoj v oblasti bezpečného přepravování dětí v automobilech: podle celostátního průzkumu provedeného policií ve spolupráci s Trygg Trafikk a pojišťovnou If je již 70 % dětí ve věku od jednoho do tří let přepravováno v autosedačce orientované proti směru jízdy, zatímco při předchozím šetření před dvěma lety to bylo 65 %. Přesto zůstává přibližně 30 % nejmenších dětí přepravováno v rozporu s bezpečnostním doporučením. Odborníci zdůrazňují, že děti by měly cestovat proti směru jízdy nejméně do čtyř let věku, protože tato poloha lépe rozkládá síly při nárazu a výrazně snižuje zatížení hlavy a krku, čímž omezuje riziko závažných zranění. Zatímco v severních norských regionech dosahuje podíl správně přepravovaných dětí 84 %, v Oslu činí pouze 63 %.

Zdroj: tryggtrafikk.no

4.1.5 Povinné přilby pro cyklisty ve Francii

Francouzská vláda zvažuje zavedení povinného nošení ochranné přilby pro všechny cyklisty a uživatele elektrických koloběžek a dalších motorových osobních přepravních prostředků, a to bez ohledu na věk a místo jízdy. Ministryně pověřená občanstvím Marie-Pierre Vedrenne zadala silniční bezpečnostní službě přípravu návrhu na sjednocení současných pravidel, která se liší podle typu dopravního prostředku, věku uživatele a prostředí, v němž se pohybuje. Zatímco cyklisté mladší 12 let již přilbu používat musí, u dospělých cyklistů je její nošení dobrovolné; pro uživatele elektrických koloběžek platí povinnost v určitých situacích a na některých územích také místní omezení. Záměrem případné změny je zjednodušit právní úpravu a zvýšit ochranu zranitelných účastníků silničního provozu v reakci na závažné nehody a rostoucí počet poranění hlavy. Opatření je zatím ve fázi přípravy a konzultací, nejde tedy o již schválenou celostátní povinnost.

Zdroj: ouest-france.fr

4.2 Rychlost

4.2.1 Japonsko zavádí limit 30 km/h na úzkých městských silnicích

Japonsko od 1. září 2026 sníží nejvyšší povolenou rychlost z 60 na 30 km/h na úzkých místních a obytných komunikacích, které nemají vyznačenou středovou čáru ani stanovený rychlostní limit. Změna se týká přibližně 870 000 kilometrů silnic, tedy zhruba 70 % japonské silniční sítě, a jejím cílem je zvýšit bezpečnost chodců a dalších zranitelných účastníků provozu, zejména dětí a seniorů. Přestože celkový počet obětí dopravních nehod v Japonsku klesá, počet usmrčených dětí a starších osob na obytných komunikacích se dlouhodobě drží kolem 300 ročně. Zkušenosti z již dříve zavedených zón s limitem 30 km/h ukázaly snížení počtu smrtelných a vážných nehod o 30 %.

Význam omezení rychlosti potvrzují také statistiky, podle nichž je riziko úmrtí chodce při střetu s vozidlem jedoucím rychlostí do 30 km/h výrazně nižší než při vyšších rychlostech.

Zdroj: theguardian.com

4.2.2 Amsterdam testuje rychlostní limit 20 km/h na cyklostezce

Amsterdam připravuje experimentální zavedení nejvyšší povolené rychlosti 20 km/h na frekventovaném a úzkém úseku cyklostezky podél Amstelveenseweg ve čtvrti Schinkelbuurt, mezi ulicemi Eerste Schinkelstraat a Zeilstraat. Zkušební provoz potrvá od 19. října do 13. listopadu 2026 a jeho cílem je ověřit, zda omezení rychlosti přispěje ke zvýšení bezpečnosti cyklistů na místě, kde dochází k častým nehodám. Město ve spolupráci s nizozemským ministerstvem infrastruktury a vodního hospodářství vyznačí rychlostní limit dopravními značkami a vodorovným značením a pomocí senzorů bude sledovat intenzitu provozu a rychlost cyklistů; zároveň bude zjišťovat, jak bezpečně se na stezce cítí její uživatelé. Překročení stanovené rychlosti nebude během experimentu sankcionováno pokutami. Výsledky mají pomoci posoudit, zda by podobná opatření mohla omezit rizikové rychlostní rozdíly mezi cyklisty a zvýšit bezpečnost na úzkých a vytížených cyklostezkách.

Zdroj: at5.nl

4.2.3 ETSC upozorňuje na nedostatky systému řízení rychlosti Tesla FSD

Dokument Evropské rady pro bezpečnost dopravy (ETSC) upozorňuje na bezpečnostní rizika dvou funkcí systému asistovaného řízení Tesla FSD (Supervised), které umožňují překračovat detekované rychlostní limity. Funkce „Speed Offset“ dovoluje řidiči nastavit trvalé zvýšení rychlosti až o 50 % nad rozpoznaný limit, což je podle ETSC v rozporu s požadavky předpisu OSN č. 171. Funkce „Contextual Max Speed“ zase upravuje maximální rychlost podle okolní dopravní situace, včetně rychlosti ostatních vozidel, a může tak vést k přebírání protiprávního chování řidičů, kteří překračují povolenou rychlost. ETSC proto vyzývá Evropskou komisi a členské státy EU, aby schválení obou funkcí odmítly, a doporučuje zpřesnění pravidel pro systémy asistovaného řízení s cílem zajistit dodržování rychlostních limitů a zvýšit bezpečnost silničního provozu.

Zdroj: etsc.eu

4.2.4 Řecko plánuje 1 000 nových kamer pro kontrolu rychlosti

Řecko plánuje rozšířit automatizovaný dohled nad dodržováním rychlostních limitů instalací 1 000 nových kamer, které mají být umístěny na vybraných místech silniční sítě v regionu Attika, zahrnujícím Atény a jejich okolí. Podle řeckého ministra ochrany občanů se připravuje dokončení výběrového řízení na jejich dodávku. Současně má být v regionu uvedeno do provozu přibližně 400 kamer na světelných křižovatkách, které budou zaznamenávat jízdu na červenou a umožní elektronické vystavování pokut prostřednictvím státního digitálního systému Gov.gr. Opatření jsou součástí širší strategie zvýšení bezpečnosti silničního provozu a posílení vymáhání pravidel; ministr v této souvislosti poukázal také na nárůst počtu kontrol alkoholu a pokles počtu obětí dopravních nehod.

Zdroj: inewsgr.com

4.2.5 Belgie zavádí osobní svědectví k pokutám za překročení rychlosti

Belgické ministerstvo spravedlnosti spustilo novou kampaň zaměřenou na řidiče překračující povolenou rychlost, jejímž cílem je upozornit na tragické následky nebezpečné jízdy. Lidé, kteří prostřednictvím státní platformy Just-on-web platí pokuty za rychlost, se setkají s osobními svědectvími rodičů, kteří při dopravních nehodách zaviněných nepřiměřenou rychlostí přišli o své děti. Také dopisy s oznámením o překročení rychlosti budou obsahovat osobní vzkazy připomínající, že za dopravními nehodami stojí skutečné lidské příběhy a nenahraditelné ztráty. Kampaň má posílit uvědomění řidičů o důsledcích jejich jednání a podpořit odpovědnější chování na silnicích.

Zdroj: lesoir.be

4.3 Automobilový sektor

4.3.1 Norsko hodnotí rozpočet na rok 2027 z pohledu bezpečnosti dopravy

Investigace agentury Reuters upozorňuje na intenzivní kampaň společnosti Tesla, která se snaží prosadit celoevropské schválení svého asistenčního systému Full Self-Driving (FSD), přestože jeho fungování stále vyžaduje dohled řidiče. Automobilka podle zjištění tlačila na evropské regulační orgány, aby zmírnily náročnost bezpečnostního hodnocení, a předkládala studie, jejichž metodiku sedm odborníků na bezpečnost silničního provozu označilo za nedostatečnou pro prokázání skutečného snížení nehodovosti. Výzkum Tesly totiž vychází mimo jiné z nepřímých ukazatelů jízdního chování a z omezeného vzorku jízd, nikoli z dostatečně průkazného srovnání skutečných nehod. Zvláštní pozornost vzbuzuje postup nizozemského regulačního úřadu RDW, který po opakovaných námitkách automobilky upravil některé aspekty hodnocení a následně doporučil schválení systému v celé EU. Národní souhlas již získala řada členských států včetně Česka, zatímco Tesla a její generální ředitel Elon Musk prostřednictvím sociálních sítí zdůrazňují údajné bezpečnostní přínosy technologie a kritizují regulační překážky. Případ vyvolává otázky, zda obchodní a politický tlak nemůže oslabit nezávislost posuzování nových asistenčních systémů a zda jsou jejich deklarované přínosy pro bezpečnost dostatečně podloženy vědeckými důkazy.

Zdroj: reuters.com

4.3.2 Evropské země rozšiřují testování autonomních vozidel

Evropská komise oznámila, že Portugalsko, Slovensko a Norsko se připojily k evropské iniciativě zaměřené na rozsáhlá přeshraniční testovací prostředí pro autonomní vozidla. Společné prohlášení o záměru podepsaly 29. září 2026 během konference Connecting Europe Days v Bruselu; po předchozím přistoupení Španělska tak iniciativa zahrnuje celkem 22 zemí. Jejím cílem je urychlit bezpečné a koordinované zavádění autonomních vozidel v Evropě prostřednictvím spolupráce států, regionálních a místních samospráv, průmyslu a dopravních operátorů. Důraz je kladen na sjednocování pravidel pro schvalování a povolování provozu, přeshraniční interoperabilitu a praktické testování využití autonomních technologií, zejména ve veřejné dopravě, nákladní dopravě a logistice. Iniciativa vychází z Evropského akčního plánu pro automobilový průmysl a má vytvořit podmínky pro rozsáhlejší testování i budoucí komerční nasazení autonomních vozidel napříč evropskými státy.

Zdroj: transport.ec.europa.eu

4.3.3 Přísnější pravidla pro americké nadměrně velké pick-upy

Německá ekologická organizace Deutsche Umwelthilfe (DUH) vyzývá spolkovou vládu ke zpřísnění pravidel pro schvalování nadměrně velkých amerických pick-upů, které se na německé a následně i další evropské silnice dostávají prostřednictvím individuálních schválení vozidel. Podle organizace je připravovaná novela předpisů nedostatečná, protože navržený limit 300 vozidel jednoho typu ročně je příliš vysoký a bez centrální evidence jej nelze účinně kontrolovat. DUH upozorňuje především na rizika pro bezpečnost silničního provozu: vysoká příď a značná hmotnost těchto vozidel zvyšují nebezpečí pro chodce, zejména děti, a cyklisty. Zároveň kritizuje nedostatečné ověřování požadavků na ochranu chodců, emisí výfukových plynů a emisí CO₂. V roce 2024 připadlo na německé schvalovací orgány přibližně 90 % z celkových 5 200 individuálních schválení vozidel RAM v EU. Organizace proto požaduje výrazné snížení povoleného počtu schválení, zavedení centrálního registru a důslednou kontrolu bezpečnostních a environmentálních standardů.

Zdroj: duh.de

4.3.4 Euro NCAP uděluje pět hvězd elektrickému nákladnímu vozidlu BYD

Organizace Euro NCAP udělila čínskému výrobci BYD za jeho nový elektrický dálkový tahač ETT 44 nejvyšší pětihvězdičkové hodnocení bezpečnosti a ocenění CitySafe za dobrý výhled z kabiny, a to při prvním hodnocení vozidla v rámci evropského programu bezpečnosti nákladních automobilů. Tahač dosáhl 89 % v kategorii bezpečné jízdy a 73 % v prevenci nehod; jeho předností je nízké umístění kabiny, dodatečné okno ve dveřích a digitální zpětná zrcátka, které zlepšují přímý výhled řidiče a ochranu zranitelných účastníků provozu. Euro NCAP však upozornila na prostor pro zlepšení systémů zabráňujících čelním střetům s jinými vozidly a nechtěnému opuštění jízdního pruhu. Pět hvězd a ocenění CitySafe získaly také modernizované nákladní vozy Mercedes-Benz Actros F a Scania řady G a R, zatímco IVECO S-WAY dosáhlo pouze dvou hvězd zejména kvůli omezenému výhledu a nedostatečné výbavě aktivními bezpečnostními systémy. Euro NCAP současně upozorňuje provozovatele vozových parků, aby při výběru vozidel ověřovali, které bezpečnostní technologie jsou součástí standardní výbavy a které je nutné objednat za příplatek.

Zdroj: news.euroncap.com

4.3.5 Povinné automatické nouzové brzdění s detekcí chodců

Evropská komise informuje o další fázi zavádění přísnějších bezpečnostních požadavků pro nové osobní automobily a dodávky v EU, která vstoupila v účinnost 7. července 2026 v rámci obecného nařízení o bezpečnosti vozidel. Nově musí být všechna nově registrovaná vozidla vybavena mimo jiné pokročilým systémem automatického nouzového brzdění schopným rozpoznat chodce a cyklisty, systémem upozorňujícím na rozptýlení řidiče, lepším výhledem vpřed, bezpečnostními prvky zaměřenými na opotřebované pneumatiky a větší plochou bezpečnostního skla pro lepší ochranu chodců při nehodě. Opatření představují další krok k omezení následků dopravních nehod, zejména ke zvýšení ochrany zranitelných účastníků provozu a omezení nehod způsobených nepozorností řidičů. Evropská unie si prostřednictvím strategie Vision Zero klade za cíl přiblížit se do roku 2050 nulovému počtu obětí silničního provozu.

Zdroj: commission.europa.eu

4.4 Řidiči motorových vozidel

4.4.1 Řidiči vědí o rizicích telefonu za volantem, přesto jej používají

Článek upozorňuje na rozpor mezi vědomím řidičů o nebezpečnosti používání mobilního telefonu za volantem a jejich skutečným chováním. Podle průzkumu slovinské Agentury pro bezpečnost silničního provozu (AVP), kterého se v září 2026 zúčastnilo 1 108 řidičů, přiznalo 82,8 % respondentů, že v předchozích 30 dnech alespoň jednou nebyli při řízení plně soustředěni, přičemž 26 % použilo telefon k prohlížení zpráv, sociálních sítí nebo jiného obsahu. Slovinští řidiči navíc podle mezinárodního průzkumu ESRA využívají telefon během jízdy častěji než evropský průměr. Odborníci zdůrazňují, že nebezpečí představuje nejen držení telefonu a čtení zpráv, ale také telefonování přes handsfree a ovládání stále složitějších palubních displejů, které odvádějí kognitivní pozornost od provozu. Samotné pokuty a policejní kontroly proto podle nich nestačí; důležitou roli musí hrát také preventivní kampaně, vzdělávání řidičů a budování odpovědné dopravní kultury. Jako příklad účinnějšího odhalování přestupků článek uvádí Španělsko, kde umělá inteligence vyhodnocuje snímky z kontrolních kamer a vytipovává podezřelé případy k následnému posouzení člověkem.

Zdroj: zurnal24.si

4.4.2 Belgie zavede nulovou toleranci alkoholu pro začínající řidiče

Belgická vláda plánuje od roku 2027 zavést téměř nulovou toleranci alkoholu pro začínající řidiče, kteří vlastní řidičské oprávnění méně než tři roky. Limit alkoholu v krvi má být snížen na 0,2 ‰, zatímco pro ostatní řidiče zůstane obecná hranice 0,5 ‰. Opatření má zvýšit bezpečnost silničního provozu, protože nezkušení řidiči jsou při řízení pod vlivem alkoholu obzvláště ohroženi; u řidičů ve věku 18–25 let je při hladině alkoholu 0,5–0,8 ‰ riziko nehody přibližně dvojnásobné oproti starším řidičům. Návrh přichází v reakci na nepříznivý vývoj nehodovosti: v Belgii zemřelo při dopravních nehodách v prvním pololetí roku 2026 celkem 223 osob, oproti 210 ve stejném období předchozího roku.

Zdroj: rtbf.be

4.4.3 Nová pravidla pro řidičské průkazy v Severním Irsku

Severní Irsko jako první část Spojeného království zavádí systém postupného získávání řidičských oprávnění (Graduated Driver Licensing, GDL), jehož cílem je snížit počet smrtelných dopravních nehod mladých řidičů. Nová pravidla se vztahují na všechny začínající řidiče, přičemž zvláštní pozornost věnují věkové skupině 17 až 23 let. Žadatelé o řidičské oprávnění budou muset absolvovat nejméně šest měsíců praktických zkušeností před složením závěrečné zkoušky a noví řidiči mladší 24 let budou mít omezenou možnost přepravovat v nočních hodinách mladé spolujezdce. Porušení pravidel může být sankcionováno třemi trestnými body nebo pokutou až 1 000 liber; současně se ruší dosavadní rychlostní limit 45 mil za hodinu pro řidiče s omezeným oprávněním. Podle statistik byli řidiči ve věku 17 až 23 let v roce 2024 odpovědní za 24 % všech dopravních nehod v Severním Irsku, přestože tvořili pouze 8 % držitelů řidičských průkazů; při nehodách s jejich účastí bylo 251 osob usmrceno nebo těžce zraněno a v 65 % případů byl mladý řidič označen za viníka. Zatímco policie a někteří instruktoři změny podporují jako prostředek ke zvýšení bezpečnosti, část mladých lidí, zejména z venkovských oblastí s omezenou veřejnou dopravou, upozorňuje na možné

komplikace při každodenním cestování. Debata o zavedení obdobných opatření pokračuje i v Anglii, Walesu a Skotsku, kde britská vláda zatím odmítá plošná omezení pro nové řidiče.

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

4.4.4 Každý třetí řidič užívá léky ovlivňující řízení

Podle studie „Fármacos y Conducción“ připravené ve spolupráci nadace Fundación MAPFRE, Fundación Bidaforma, španělského dopravního úřadu DGT a dalších institucí přiznává 34 % řidičů, že usedají za volant po užití léků, které mohou ovlivnit schopnost řídit, přičemž účinky léčiv mohou souviset přibližně s 5–10 % dopravních nehod. Přestože 83 % řidičů považuje léky za potenciální riziko, pouze 26 % při jejich užívání zvyšuje opatrnost a jen 3 % je spontánně uvádějí mezi faktory, na které si před jízdou dávají pozor. Výzkum zároveň ukázal falešný pocit bezpečí – 61 % řidičů užívajících léky se domnívá, že jejich léčba jejich schopnost řídit neovlivňuje nebo ovlivňuje jen minimálně, přestože téměř polovina z nich zaznamenala například ospalost, únavu, zhoršení reflexů nebo zpomalení reakcí. Odborníci proto zdůrazňují význam lepší informovanosti o účincích léčiv a konzultací s lékaři či lékárníky, zejména při kombinaci více přípravků nebo jejich užívání s alkoholem.

Zdroj: [imfarmacias.es](https://www.imfarmacias.es)

4.4.5 Řecká policie zavede silniční testování řidičů na drogy

Článek informuje o zavedení rychlých drogových testů do kontrol řecké dopravní policie v rámci nového řeckého zákona o silničním provozu. Testy využívají vzorek slin a během několika minut mohou odhalit například kokain, heroin, konopí či amfetaminy; pozitivní výsledek však musí být následně potvrzen laboratorním toxikologickým vyšetřením krve nebo moči. Opatření má posílit boj proti řízení pod vlivem návykových látek a přispět ke zvýšení bezpečnosti na silnicích, jeho praktické zavedení se však zatím odkládá kvůli nutnosti pořízení vybavení, proškolení policistů a dokončení souvisejících administrativních postupů. Původně se počítalo se zahájením kontrol během roku 2026, nyní se jejich termín posouvá.

Zdroj: [huffingtonpost.gr](https://www.huffingtonpost.gr)

4.5 Bezpečnost obecně

4.5.1 Norsko hodnotí rozpočet na rok 2027 z pohledu bezpečnosti dopravy

Norská organizace Trygg Trafikk hodnotí návrh státního rozpočtu na rok 2027 jako krok správným směrem v oblasti bezpečnosti silničního provozu, avšak s nedostatečným finančním zajištěním vzhledem k rozsahu problémů. Norsko zaostává za cílem snížit do roku 2030 počet usmrčených a těžce zraněných na nejvýše 350 osob. Zvláštní pozornost vyžadují krajské silnice, kde bylo v letech 2022–2025 riziko usmrcení nebo těžkého zranění na ujetý kilometr přibližně o 88 % vyšší než na státních silnicích. Organizace pozitivně hodnotí navýšení prostředků na údržbu infrastruktury, pokračování kontrol a opatření zaměřených na rizikové skupiny, zejména motocyklisty, i zlepšování evidence dopravních úrazů. Kritizuje však nedostatečné posílení investic do bezpečnosti krajských silnic a omezení účelového financování bezpečných školních cest a okolí škol, jehož začlenění do obecných rozpočtů obcí může oslabit prioritu těchto opatření.

Zdroj: tryggtrafikk.no

4.5.2 Portugalsko připravuje změny pravidel v rámci strategie Vize nula 2030

Portugalská vláda připravuje revizi silničního zákona v rámci nové Národní strategie bezpečnosti silničního provozu „Visão Zero 2030“, jejímž cílem je do roku 2030 snížit počet usmrčených a těžce zraněných při dopravních nehodách o 50 % oproti roku 2019 a do roku 2050 tyto následky zcela eliminovat. Zvažované změny se zaměřují především na překračování rychlostních limitů, řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, používání mobilních telefonů za volantem a opakované porušování pravidel. Součástí plánovaných opatření je také posílení kontroly rychlosti a posouzení instalace radarů v místech s vysokou nehodovostí. Automobilový klub Portugalska (ACP) navrhuje zpřísnění pravidel pro rizikové chování řidičů a aktualizaci znalostí držitelů řidičského oprávnění staršího 25 let, zatímco organizace MUBi prosazuje obecný rychlostní limit 30 km/h v obcích a lepší ochranu chodců a cyklistů. Uvedené návrhy jsou zatím předmětem přípravy a legislativního procesu, nejde tedy o již schválená pravidla.

Zdroj: ovilaverdense.pt

4.5.3 Skotsko investuje do inovativních projektů bezpečnosti silničního provozu

Skotská vláda poskytne více než 865 000 liber na financování jedenácti inovativních projektů zaměřených na zvýšení bezpečnosti silničního provozu a naplnění cílů skotského rámce bezpečnosti silničního provozu do roku 2030. Podporované iniciativy zahrnují vzdělávání mladých lidí prostřednictvím virtuální reality, programy zaměřené na bezpečnost řidičů při pracovních cestách, kreativní aktivity pro mladé účastníky silničního provozu a výzkum bezpečnějšího uspořádání ulic s cílem předcházet smrtelným a vážným dopravním nehodám. Podle skotského ministra pro hospodářství, cestovní ruch a dopravu Stephena Flynna je vedle bezpečné infrastruktury zásadní také porozumění chování účastníků provozu a rizikům, kterým čelí. Financování má podpořit nové přístupy, spolupráci mezi organizacemi a rozvoj poznatků, které přispějí k dlouhodobému snižování počtu usmrčených a vážně zraněných na skotských silnicích.

Zdroj: transport.gov.scot

4.5.4 Španělsko zavádí bezpečnostní kritéria do veřejných zakázek

Španělské Generální ředitelství dopravy (DGT) zveřejnilo v roce 2025 metodickou příručku, která doporučuje začleňovat požadavky na bezpečnost silničního provozu do zadávání veřejných zakázek, zejména u stavebních prací, služeb a dodávek souvisejících s pohybem osob a vozidel. Dokument má pomoci veřejným institucím využívat nákupní a smluvní politiku k omezení pracovních dopravních nehod a podpoře bezpečné a udržitelné mobility. Navrhuje zohledňovat například plány bezpečné mobility, odborné vzdělávání zaměstnanců, bezpečnostní výbavu pořizovaných vozidel, bezpečné plánování provozních činností či certifikaci systému řízení bezpečnosti silničního provozu podle normy ISO 39001. Příručka vysvětluje, jak tato kritéria uplatnit v jednotlivých fázích zadávacího řízení, a obsahuje více než 20 příkladů již realizovaných veřejných zakázek. Jde o nezávazný metodický materiál, který má veřejným zadavatelům usnadnit zavádění účinných opatření ke snižování nehodovosti.

Zdroj: dgt.es

4.5.5 Bulharsko aktualizuje národní strategii bezpečnosti silničního provozu do roku 2030

Bulharská vláda aktualizovala Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 s cílem účinněji reagovat na vývoj dopravní nehodovosti a zajistit dlouhodobé snižování počtu usmrčených a těžce zraněných osob při dopravních nehodách. Aktualizace vychází z analýzy současné situace, vyhodnocení dosavadních opatření a identifikace nedostatků, které vyžadují cílený zásah státu. Dokument stanovuje konkrétní cíle a měřitelné ukazatele a určuje prioritní oblasti, na něž se mají zaměřit následné akční plány. Strategie rozvíjí koncepci bezpečné mobility a propojuje bulharskou dopravní politiku s cíli udržitelného rozvoje OSN a evropským rámcem bezpečnosti silničního provozu. Důraz klade na koordinovaný postup státních institucí, ochranu života a zdraví všech účastníků provozu a zvýšení účinnosti opatření ke snižování dopravní nehodovosti.

Zdroj: telegraph.bg