

Zpravodaj

BEZPEČNÁ DOPRAVA

2026 | číslo 3 | ročník 3



Ministerstvo
dopravy



CENTRUM
DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU



Strategie BESIP 2021–2030 vs. nehodovost v roce 2026

Téma čísla: Rozšíření klíčových ukazatelů Strategie

Aktuality z výzkumu

Informace ze světa

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

Vážení čtenáři,

dostává se vám do rukou třetí 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 rozšíření systému hodnocení Strategie BESIP 2021–2030, které přináší nový doplňkový strategický cíl i detailnější klíčové ukazatele v oblasti infrastruktury, následků, příčin a viníků dopravních nehod.** Nové členění umožní přesnější interpretaci výsledků, lepší identifikaci rizikových skupin a regionů a efektivnější cílení preventivních, represivních i infrastrukturních opatření. Jde o další krok k datově podloženému řízení bezpečnosti silničního provozu a naplňování cílů Vize nula. Zařazeny jsou vybrané aktuální výsledky výzkumných aktivit Centra dopravního výzkumu, které zahrnují jak odborné články v mezinárodních časopisech, tak další publikace: **chování účastníků na smíšených stezkách pro pěší a cyklisty, vliv efektu novosti na účinnost zpomalovacích opatření, proměnlivé dopady zón 30, rizika uživatelů upravených elektrokol, novou metodu určování trajektorie zranitelných účastníků silničního provozu, efektivní místní strategie BESIP, dopad aktivit obcí na bezpečnost silničního provozu, závažné následky nehod v kontextu Strategie BESIP, aktuální stav využívání FCD v analýzách bezpečnosti, prvky pro zvýšení bezpečnosti cyklistů, dodržování pravidel na přechodech a křižovatkách, charakteristiky bezpečných turbookružních křižovatek a řízení pod vlivem alkoholu.** 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 Neřold, 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: Gemini

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

Obsah

1	Informace o plnění Strategie BESIP 2021–2030	5
1.1	Rok 2026 (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	9
1.1.4	Krajské srovnání	10
1.2	Období účinnosti Strategie (leden 2021–červen 2026)	11
1.2.1	Strategické cíle	11
1.2.2	Klíčové ukazatele.....	11
1.2.3	Krajské srovnání	12
2	Téma čísla: Rozšíření klíčových ukazatelů Strategie BESIP 2021–2030	14
2.1	Nový doplňkový strategický cíl	14
2.2	Rozšíření klíčových ukazatelů	14
3	Aktuality z výzkumu.....	16
3.1	Články v mezinárodních časopisech	16
3.1.1	Chování účastníků na smíšených stezkách pro pěší a cyklisty	16
3.1.2	Vliv efektu novosti na účinnost zpomalovacích opatření	16
3.1.3	Proměnlivé dopady zón 30	16
3.1.4	Rizika uživatelů upravených elektrokol.....	17
3.1.5	Nová metoda určování trajektorie zranitelných účastníků silničního provozu	17
3.2	Články v českých časopisech	18
3.2.1	Efektivní místní strategie BESIP	18
3.2.2	Dopad aktivit obcí na bezpečnost silničního provozu.....	18
3.2.3	Závažné následky nehod v kontextu Strategie BESIP	19
3.3	Příspěvky na konferencích.....	19
3.3.1	Aktuální stav využívání FCD v analýzách bezpečnosti.....	19
3.3.2	Prvky pro zvýšení bezpečnosti cyklistů	20
3.3.3	Dodržování pravidel na přechodech a křižovatkách	20
3.3.4	Charakteristiky bezpečných turbookružních křižovatek.....	21
3.3.5	Řízení pod vlivem alkoholu	21

4	Informace ze světa	21
4.1	Zranitelní účastníci silničního provozu	21
4.1.1	Nová pravidla pro zranitelné účastníky ve Španělsku	22
4.1.2	Vliv velikosti SUV na úmrtnost chodců	22
4.1.3	První evropská studie o cyklistické infrastruktuře	22
4.1.4	Přísnější pravidla pro elektrokoloběžky v Řecku	22
4.1.5	Rekordní úmrtnost motorkářů v Irsku	23
4.1.6	Automatické zpomalení elektrokoloběžek Bolt na chodnících	23
4.1.7	Pokles střetů s chodci ve Valencii	23
4.2	Rychlost	24
4.2.1	Návrh na snížení venkovské rychlosti v Portugalsku	24
4.2.2	Španělsko je průkopníkem městské rychlosti 30 km/h	24
4.2.3	Průzkum potvrzuje méně úmrtí po snížení rychlosti	24
4.2.4	Povinné omezovače rychlosti pro piráty v New Yorku	24
4.2.5	Rakousko plánuje vyšší a jednotné pokuty za rychlost	25
4.2.6	Koalice v Německu žádá rychlost 80 km/h mimo obce	25
4.2.7	Rozšiřování zón 30 km/h v Portugalsku	25
4.2.8	Budou auta v budoucnu omezena na 120 km/h?	26
4.2.9	Janov plánuje zóny 30 km/h u škol	26
4.3	Automobilový sektor	26
4.3.1	Dopis ETSC ministrům ohledně systému Tesla FSD	26
4.3.2	Zpráva o zavádějících bezpečnostních datech firmy Tesla	26
4.3.3	Švédsko může odmítnout technologii samořízení od Tesly	27
4.3.4	Svolávací akce autonomních vozů Waymo kvůli softwaru	27
4.3.5	Tragická nehoda Tesly v autonomním režimu v Texasu	27
4.3.6	Výzva k povinnému systému ABS pro motocykly	27
4.3.7	Nedostatky v ochraně proti podjetí kamionů	28
4.3.8	Hrozba neustále se zvětšujících aut v Evropě	28
4.3.9	Výsledky nových testů bezpečnosti nákladních automobilů	28
4.3.10	Varování před přílišným spoléháním na asistované řízení	29
4.4	Řidiči motorových vozidel	29
4.4.1	Spojitosť mezi depresemi řidičů a rizikem nehod	29

4.4.2	Telefonování za volantem trojnásobně zvyšuje riziko	29
4.4.3	Drogy za volantem potvrdily desítky irských pitev	30
4.4.4	Belgické zpřísnění trestů za alkohol za volantem	30
4.4.5	Častější obnova řidičských průkazů pro seniory ve Španělsku	30
4.4.6	Odstupňované řidičské průkazy v Severním Irsku	30
4.4.7	Obavy německých autoškol z reformy řidičských průkazů	31
4.4.8	Recidiva drogových deliktů v Británii převyšuje alkohol	31
4.4.9	Vysoká úmrtnost mladých kyperských řidičů v Evropě.....	31
4.4.10	Výzva k povinným alkoholovým zámkům v Británii.....	32
4.5	Bezpečnost obecně	32
4.5.1	Reakce ETSC na hodnocení bezpečnostní politiky EK	32
4.5.2	Předběžná data hlásí pokles úmrtnosti na unijních silnicích	32
4.5.3	Třetina španělských aut jezdí bez platné technické	32
4.5.4	Přísná dopravní opatření v Řecku přinášejí výsledky.....	33
4.5.5	Nizozemsko radikálně navyšuje počet rychlostních radarů.....	33
4.5.6	Výzva k nasazení AI kamer proti nepozorným řidičům.....	33
4.5.7	Chytré kužely ve Španělsku chrání silniční dělníky	33
4.5.8	TÜV Verband požaduje restart pro program Vision Zero	34
4.5.9	Pětina německých autobusů neprojde technickou kontrolou TÜV.....	34

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.

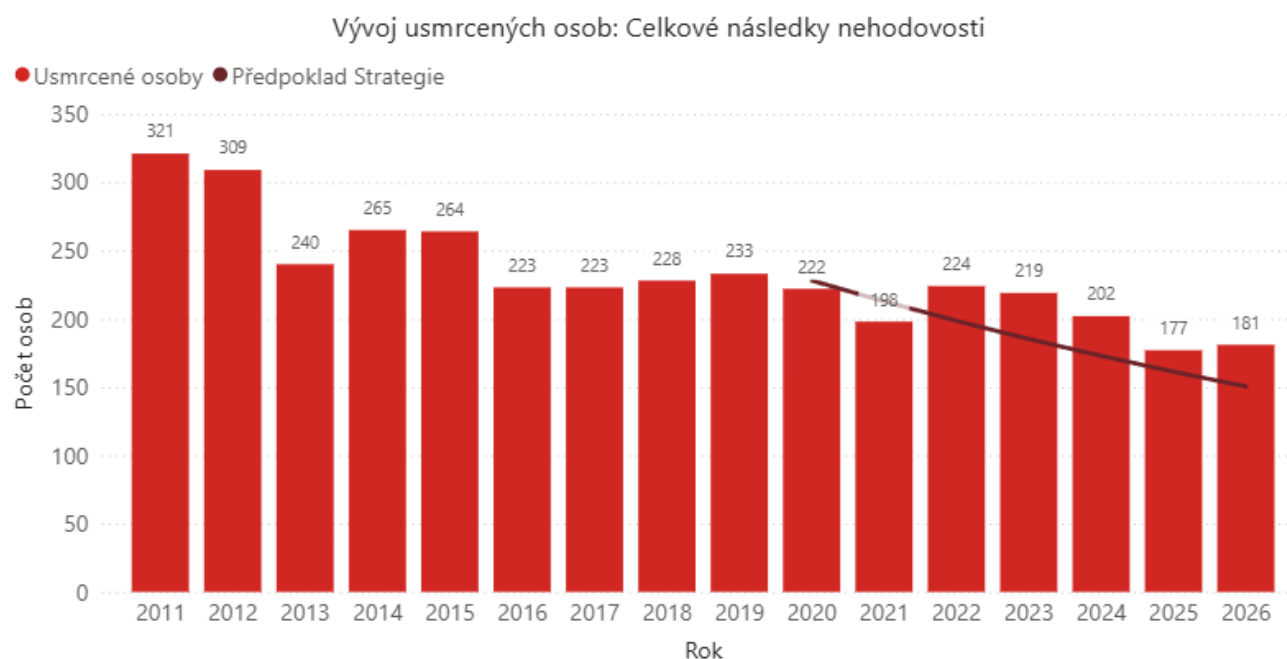
1.1 Rok 2026 (leden–červen)

1.1.1 Strategické cíle

V roce 2026 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 181 a těžce zraněno 726 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie bylo usmrceno **o 31 osob více (+21 %)** a těžce zraněno **o 7 osob více (+1 %)**.

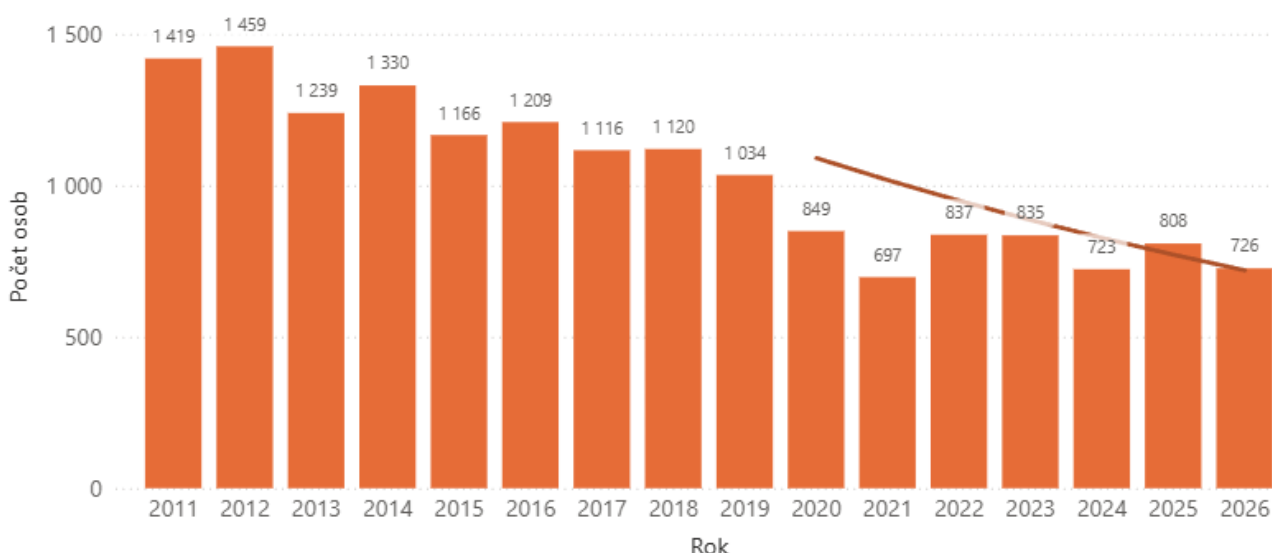
V oblasti sledovaných strategických cílů Strategie tedy předpoklady v roce 2026 nebyly splněny.

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



Vývoj těžce zraněných osob: Celkové následky nehodovosti

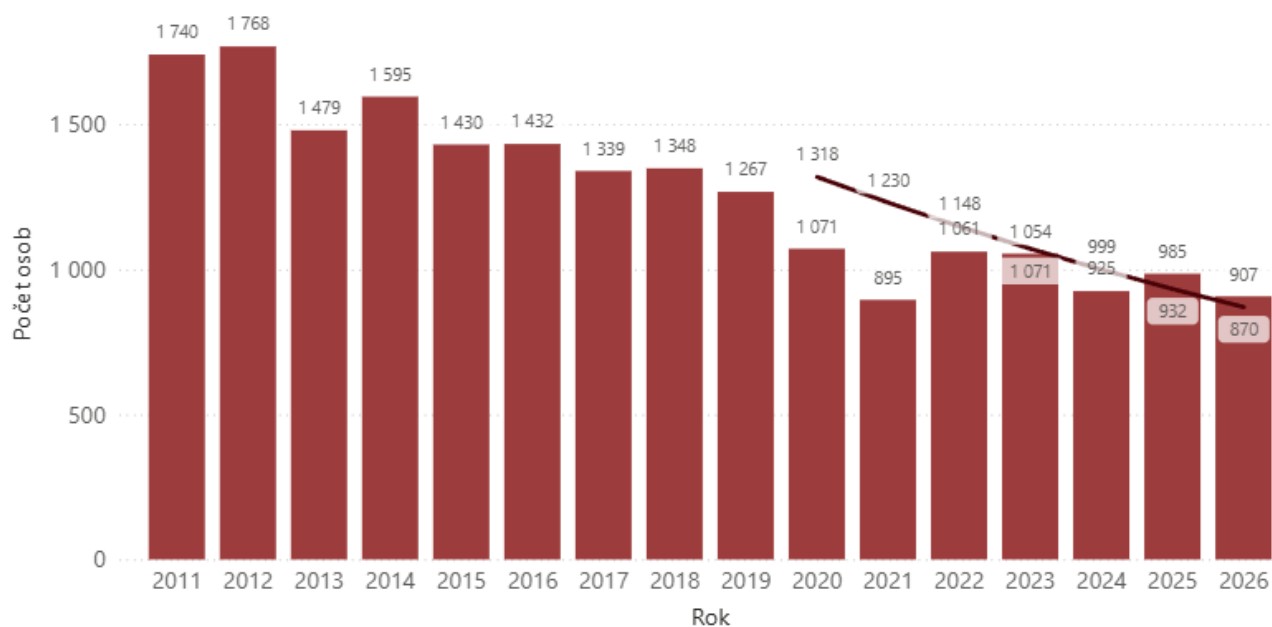
● Těžce zraněné osoby ● Předpoklad Strategie



V případě doplňkového cíle – kumulativního počtu usmrcených a těžce zraněných osob, byl v letošním roce předpoklad překročen o 4 %.

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: intravilán (-7 %), silnicích I. třídy (-10 %), srážky se stromem (-22 %), cestující v osobních automobilech (-6 %), alkohol (-41 %), jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (-19 %), řidiči jako viníci 35-44 let (-25 %), řidiči osobních automobilů jako viníci (-9 %).

Nedaří se však plnit předpoklady např. u KPI: extravilán (+15 %), dálnice (+85 %), silnice II. a III. tříd (+9 %), děti (+28 %), senioři (+16 %), cyklisté (+21 %), motocyklisté (+18 %), nepřipoutané osoby

Zpravodaj Bezpečná doprava

(+10 %), nevěnování se řízení (+33 %), řidiči jako viníci 55-64 let (+35 %), řidiči nákladních automobilů N1 jako viníci (+67 %), cizinci jako viníci (+68 %).

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	181	150	31	20,67 %
Intravilán (I)	49	48	1	2,08 %
Extravilán (I)	132	102	30	29,41 %
Dálnice a silnice I. třídy - GPS (I)	74	63	11	17,46 %
Dálnice - GPS (I)	22	7	15	214,29 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	52	55	-3	-5,45 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	79	67	12	17,91 %
Místní komunikace - GPS (I)	19	18	1	5,56 %
Srážky se stromem (I)	28	23	5	21,74 %
Srážky s vlakem (I)	3	4	-1	-25,00 %
Děti (N)	2	4	-2	-50,00 %
Senioři (N)	49	32	17	53,13 %
Chodci - celkem (N)	27	29	-2	-6,90 %
Chodci - intravilán (N)	22	21	1	4,76 %
Chodci - extravilán (N)	5	9	-4	-44,44 %
Cyklisté - celkem (N)	20	11	9	81,82 %
Cyklisté s přílbou (N)	6	2	4	200,00 %
Cyklisté bez přílbou (N)	14	10	4	40,00 %
Motocyklisté (N)	31	24	7	29,17 %
Cestující v osobních automobilech (N)	83	77	6	7,79 %
Cestující v nákladních automobilech - celkem (N)	18	8	10	125,00 %
Cestující v nákladních automobilech N1 (N)	14	4	10	250,00 %
Cestující v nákladních automobilech N2 (N)	1	0	1	
Cestující v nákladních automobilech N3 (N)	3	3	0	0,00 %
Cestující v autobusech (N)	0	1	-1	-100,00 %
Nepřipoutané osoby (N)	30	23	7	30,43 %
Ve dne (N)	133	115	18	15,65 %
V noci (N)	48	36	12	33,33 %
Alkohol a návykové látky (P)	9	18	-9	-50,00 %
Alkohol (P)	6	16	-10	-62,50 %
Návykové látky (P)	3	3	0	0,00 %
Nepřiměřená rychlost (P)	55	55	0	0,00 %
Nevěnování se řízení (P)	29	18	11	61,11 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	20	22	-2	-9,09 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	16	20	-4	-20,00 %
Nesprávné předjíždění (P)	7	7	0	0,00 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	1	3	-2	-66,67 %
Řidiči jako viníci - celkem (V)	157	137	20	14,60 %
Řidiči jako viníci 15-17 let (V)	0	0	0	
Řidiči jako viníci 18-24 let (V)	28	25	3	12,00 %
Řidiči jako viníci 25-34 let (V)	26	30	-4	-13,33 %
Řidiči jako viníci 35-44 let (V)	15	28	-13	-46,43 %
Řidiči jako viníci 45-54 let (V)	34	20	14	70,00 %
Řidiči jako viníci 55-64 let (V)	26	15	11	73,33 %
Řidiči jako viníci 65-74 let (V)	17	11	6	54,55 %
Řidiči jako viníci 75+ let (V)	10	8	2	25,00 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	99	100	-1	-1,00 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	31	20	11	55,00 %
Řidiči nákladních automobilů N1 jako viníci (V)	22	9	13	144,44 %
Řidiči nákladních automobilů N2 jako viníci (V)	3	2	1	50,00 %
Řidiči nákladních automobilů N3 jako viníci (V)	6	9	-3	-33,33 %
Muži jako viníci (V)	152	128	24	18,75 %
Ženy jako viníci (V)	29	19	10	52,63 %
Cizinci jako viníci (V)	23	14	9	64,29 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	0	2	-2	-100,00 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / Klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Celkové následky nehodovosti	726	719	7	0,97 %
Intravilán (I)	351	382	-31	-8,12 %
Extravilán (I)	375	338	37	10,95 %
Dálnice a silnice I. třídy - GPS (I)	200	207	-7	-3,38 %
Dálnice - GPS (I)	39	26	13	50,00 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	161	181	-20	-11,05 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	321	301	20	6,64 %
Místní komunikace - GPS (I)	175	182	-7	-3,85 %
Srážky se stromem (I)	38	61	-23	-37,70 %
Srážky s vlakem (I)	3	5	-2	-40,00 %
Děti (N)	53	39	14	35,90 %
Senioři (N)	149	139	10	7,19 %
Chodci - celkem (N)	149	150	-1	-0,67 %
Chodci - intravilán (N)	130	137	-7	-5,11 %
Chodci - extravilán (N)	19	14	5	35,71 %
Cyklisté - celkem (N)	131	113	18	15,93 %
Cyklisté s přílbou (N)	58	37	21	56,76 %
Cyklisté bez přílbou (N)	73	77	-4	-5,19 %
Motocyklisté (N)	156	135	21	15,56 %
Cestující v osobních automobilech (N)	237	264	-27	-10,23 %
Cestující v nákladních automobilech - celkem (N)	33	28	5	17,86 %
Cestující v nákladních automobilech N1 (N)	26	18	8	44,44 %
Cestující v nákladních automobilech N2 (N)	1	5	-4	-80,00 %
Cestující v nákladních automobilech N3 (N)	5	5	0	0,00 %
Cestující v autobusech (N)	10	15	-5	-33,33 %
Nepřipoutané osoby (N)	49	50	-1	-2,00 %
Ve dne (N)	605	591	14	2,37 %
V noci (N)	121	128	-7	-5,47 %
Alkohol a návykové látky (P)	53	72	-19	-26,39 %
Alkohol (P)	43	67	-24	-35,82 %
Návykové látky (P)	13	5	8	160,00 %
Nepřiměřená rychlost (P)	157	168	-11	-6,55 %
Nevěnování se řízení (P)	88	69	19	27,54 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	177	180	-3	-1,67 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	47	58	-11	-18,97 %
Nesprávné předjíždění (P)	29	26	3	11,54 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	11	14	-3	-21,43 %
Řidiči jako viníci - celkem (V)	580	580	0	0,00 %
Řidiči jako viníci 15-17 let (V)	3	3	0	0,00 %
Řidiči jako viníci 18-24 let (V)	92	97	-5	-5,15 %
Řidiči jako viníci 25-34 let (V)	102	118	-16	-13,56 %
Řidiči jako viníci 35-44 let (V)	92	114	-22	-19,30 %
Řidiči jako viníci 45-54 let (V)	109	95	14	14,74 %
Řidiči jako viníci 55-64 let (V)	102	80	22	27,50 %
Řidiči jako viníci 65-74 let (V)	47	47	0	0,00 %
Řidiči jako viníci 75+ let (V)	31	25	6	24,00 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	374	421	-47	-11,16 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	77	61	16	26,23 %
Řidiči nákladních automobilů N1 jako viníci (V)	53	37	16	43,24 %
Řidiči nákladních automobilů N2 jako viníci (V)	3	8	-5	-62,50 %
Řidiči nákladních automobilů N3 jako viníci (V)	20	16	4	25,00 %
Muži jako viníci (V)	559	537	22	4,10 %
Ženy jako viníci (V)	149	152	-3	-1,97 %
Cizinci jako viníci (V)	98	58	40	68,97 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	9	11	-2	-18,18 %

Usmrčené a těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

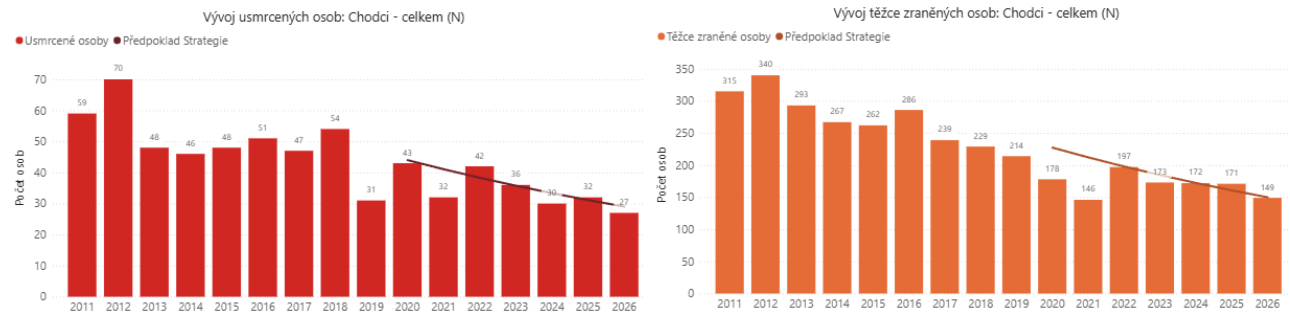
Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl relativně
Celkové následky nehodovosti	907	870	37	4,25 %
Intravilán (I)	400	430	-30	-6,98 %
Extravilán (I)	507	440	67	15,23 %
Dálnice a silnice I. třídy - GPS (I)	274	270	4	1,48 %
Dálnice - GPS (I)	61	33	28	84,85 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	213	236	-23	-9,75 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	400	368	32	8,70 %
Místní komunikace - GPS (I)	194	200	-6	-3,00 %
Srážky se stromem (I)	66	85	-19	-22,35 %
Srážky s vlakem (I)	6	9	-3	-33,33 %
Děti (N)	55	43	12	27,91 %
Senioři (N)	198	170	28	16,47 %
Chodci - celkem (N)	176	179	-3	-1,68 %
Chodci - intravilán (N)	152	158	-6	-3,80 %
Chodci - extravilán (N)	24	23	1	4,35 %
Cyklisté - celkem (N)	151	125	26	20,80 %
Cyklisté s přílbou (N)	64	39	25	64,10 %
Cyklisté bez přílby (N)	87	86	1	1,16 %
Motocyklisté (N)	187	158	28	17,61 %
Cestující v osobních automobilech (N)	320	342	-22	-6,43 %
Cestující v nákladních automobilech - celkem (N)	51	36	15	41,67 %
Cestující v nákladních automobilech N1 (N)	40	22	18	81,82 %
Cestující v nákladních automobilech N2 (N)	2	6	-4	-66,67 %
Cestující v nákladních automobilech N3 (N)	8	7	1	14,29 %
Cestující v autobusech (N)	10	16	-6	-37,50 %
Nepřipoutané osoby (N)	79	72	7	9,72 %
Ve dne (N)	738	706	32	4,53 %
V noci (N)	169	163	6	3,68 %
Alkohol a návykové látky (P)	62	90	-28	-31,11 %
Alkohol (P)	49	83	-34	-40,96 %
Návykové látky (P)	16	8	8	100,00 %
Nepřiměřená rychlost (P)	212	222	-10	-4,50 %
Nevěnování se řízení (P)	117	88	29	32,95 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	197	201	-4	-1,99 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	63	78	-15	-19,23 %
Nesprávné předjíždění (P)	36	33	3	9,09 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	12	17	-5	-29,41 %
Řidiči jako viníci - celkem (V)	737	717	20	2,79 %
Řidiči jako viníci 15-17 let (V)	3	4	-1	-25,00 %
Řidiči jako viníci 18-24 let (V)	120	121	-1	-0,83 %
Řidiči jako viníci 25-34 let (V)	128	148	-20	-13,51 %
Řidiči jako viníci 35-44 let (V)	107	143	-36	-25,17 %
Řidiči jako viníci 45-54 let (V)	143	115	28	24,35 %
Řidiči jako viníci 55-64 let (V)	128	95	33	34,74 %
Řidiči jako viníci 65-74 let (V)	64	58	6	10,34 %
Řidiči jako viníci 75+ let (V)	41	33	8	24,24 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	473	521	-48	-9,21 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	108	81	27	33,33 %
Řidiči nákladních automobilů N1 jako viníci (V)	75	45	30	66,67 %
Řidiči nákladních automobilů N2 jako viníci (V)	6	11	-5	-45,45 %
Řidiči nákladních automobilů N3 jako viníci (V)	26	25	1	4,00 %
Muži jako viníci (V)	711	666	45	6,76 %
Ženy jako viníci (V)	178	171	7	4,09 %
Cizinci jako viníci (V)	121	72	49	68,06 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	9	13	-4	-30,77 %

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 514 zranitelných účastníků silničního provozu, tzn. že podíl zranitelných účastníků na všech závažně zraněných osobách činil 57 %.**

1.1.3.1 Chodci

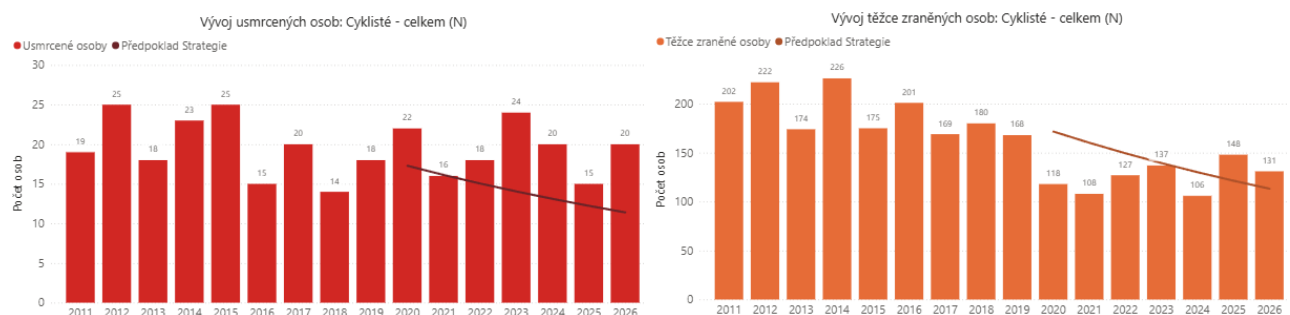
V roce 2026 bylo závažně zraněno 176 chodců (z toho 27 smrtelně a 149 těžce), historicky nejméně. Předpoklady Strategie v oblasti závažných zranění chodců (doplňkového cíle) byly splněny (-2 %).



1.1.3.2 Cyklisté

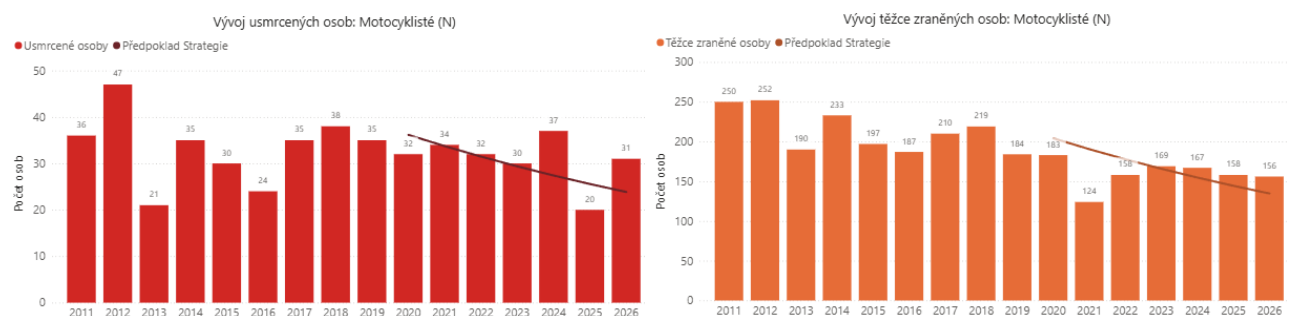
V roce 2026 bylo závažně zraněno 151 cyklistů (z toho 20 smrtelně a 131 těžce). Předpoklady Strategie v oblasti závažných zranění cyklistů (doplňkového cíle) nebyly splněny (+21 %).

Pozn. Závažně zraněno bylo 33 osob na elektrokolech (tj. 22 % cyklistů) a 25 osob na elektrokoloběžkách (tj. 17 % cyklistů).



1.1.3.3 Motocyklisté

V roce 2026 bylo závažně zraněno 187 motocyklistů (z toho 31 smrtelně a 156 těžce). Předpoklady Strategie v oblasti závažných zranění cyklistů (doplňkového cíle) nebyly splněny (+18 %).



1.1.4 Krajské srovnání

V roce 2026 se 7 krajů dostalo pod nebo na stanovené předpoklady Strategie v oblasti závažně zraněných osob (nejlépe: -25 % v Pardubickém kraji, -20 % v Moravskoslezském kraji, -17 % v Jihočeském kraji). Stanovené předpoklady se nedařilo plnit v 7 krajích: oproti předpokladům bylo o 60 % (tj. +15 osob) více osob závažně zraněno v Karlovarském kraji (nejvíce), negativní bilance byla evidována také v hl. m. Praze (+47 %), Kraji Vysočina (+38 %) a ve Středočeském kraji (+24 %).

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	3	8	-5	-62,50 %
Jihočeský kraj	14	14	0	0,00 %
Jihomoravský kraj	25	14	11	78,57 %
Karlovarský kraj	8	5	3	60,00 %
Kraj Vysočina	13	9	4	44,44 %
Královéhradecký kraj	9	9	0	0,00 %
Liberecký kraj	11	5	6	120,00 %
Moravskoslezský kraj	8	15	-7	-46,67 %
Olomoucký kraj	9	9	0	0,00 %
Pardubický kraj	11	9	2	22,22 %
Plzeňský kraj	9	12	-3	-25,00 %
Středočeský kraj	39	24	15	62,50 %
Ústecký kraj	11	11	0	0,00 %
Zlínský kraj	11	7	4	57,14 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Hlavní město Praha	78	47	31	65,96 %
Jihočeský kraj	64	80	-16	-20,00 %
Jihomoravský kraj	76	83	-7	-8,43 %
Karlovarský kraj	32	20	12	60,00 %
Kraj Vysočina	45	33	12	36,36 %
Královéhradecký kraj	53	51	2	3,92 %
Liberecký kraj	16	25	-9	-36,00 %
Moravskoslezský kraj	56	66	-10	-15,15 %
Olomoucký kraj	31	30	1	3,33 %
Pardubický kraj	27	43	-16	-37,21 %
Plzeňský kraj	25	28	-3	-10,71 %
Středočeský kraj	136	116	20	17,24 %
Ústecký kraj	54	53	1	1,89 %
Zlínský kraj	33	44	-11	-25,00 %

Usmrčené a těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl relativně
Hlavní město Praha	81	55	26	47,27 %
Jihočeský kraj	78	94	-16	-17,02 %
Jihomoravský kraj	101	97	4	4,12 %
Karlovarský kraj	40	25	15	60,00 %
Kraj Vysočina	58	42	16	38,10 %
Královéhradecký kraj	62	60	2	3,33 %
Liberecký kraj	27	30	-3	-10,00 %
Moravskoslezský kraj	64	80	-16	-20,00 %
Olomoucký kraj	40	40	0	0,00 %
Pardubický kraj	38	51	-13	-25,49 %
Plzeňský kraj	34	40	-6	-15,00 %
Středočeský kraj	175	141	34	24,11 %
Ústecký kraj	65	64	1	1,56 %
Zlínský kraj	44	50	-6	-12,00 %

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–červen 2026)

1.2.1 Strategické cíle

V období leden 2021–červen 2026 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 2 419 a těžce zraněno 9 090 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie tak bylo usmrceno o 73 osob více (+3 %) a těžce zraněno o 1 035 osob méně (-10 %).

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 (-21 %), nesprávné předjíždění (+20 %), řidiči jako viníci 25-35 let (-20 %), děti (-19 %), srážky se stromem (-19 %) a silnice I. třídy (-17 %).

Nedaří se však plnit předpoklady např. u KPI: návykové látky (+49 %), dálnice (+32 %), cizinci jako viníci (+26 %), řidiči jako viníci 75+ let (+19 %), řidiči nákladních automobilů N1 jako viníci (+11 %) a řidiči nákladních automobilů N3 jako viníci (+8 %).

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	2 419	2 346	73	3,11 %
Intravilán (I)	693	689	4	0,58 %
Extravilán (I)	1 726	1 657	69	4,16 %
Dálnice a silnice I. třídy - GPS (I)	991	1 028	-37	-3,60 %
Dálnice - GPS (I)	179	134	45	33,58 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	812	895	-83	-9,27 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	1 030	993	37	3,73 %
Místní komunikace - GPS (I)	296	274	22	8,03 %
Srážky se stromem (I)	342	351	-9	-2,56 %
Srážky s vlakem (I)	66	75	-9	-12,00 %
Děti (N)	47	64	-17	-26,56 %
Senioři (N)	651	528	123	23,30 %
Chodci - celkem (N)	404	447	-43	-9,62 %
Chodci - intravilán (N)	266	301	-35	-11,63 %
Chodci - extravilán (N)	138	146	-8	-5,48 %
Cyklisté - celkem (N)	228	172	56	32,56 %
Cyklisté s přílbou (N)	78	33	45	136,36 %
Cyklisté bez přílbou (N)	150	139	11	7,91 %
Motocyklisté (N)	392	337	55	16,32 %
Cestující v osobních automobilech (N)	1 213	1 254	-41	-3,27 %
Cestující v nákladních automobilech - celkem (N)	151	112	39	34,82 %
Cestující v nákladních automobilech N1 (N)	104	71	33	46,48 %
Cestující v nákladních automobilech N2 (N)	14	10	4	40,00 %
Cestující v nákladních automobilech N3 (N)	32	30	2	6,67 %
Cestující v autobusech (N)	4	12	-8	-66,67 %
Nepřipoutané osoby (N)	394	370	24	6,49 %
Ve dne (N)	1 712	1 637	75	4,58 %
V noci (N)	707	709	-2	-0,28 %
Alkohol a návykové látky (P)	244	274	-30	-10,95 %
Alkohol (P)	192	235	-43	-18,30 %
Návykové látky (P)	74	55	19	34,55 %
Nepríměřená rychlost (P)	812	831	-19	-2,29 %
Nevěnování se řízení (P)	320	284	36	12,68 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	356	348	8	2,30 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	316	320	-4	-1,25 %
Nesprávné předjíždění (P)	86	109	-23	-21,10 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	18	31	-13	-41,94 %
Řidiči jako viníci - celkem (V)	2 131	2 124	7	0,33 %
Řidiči jako viníci 15-17 let (V)	10	5	5	100,00 %
Řidiči jako viníci 18-24 let (V)	312	381	-69	-18,11 %
Řidiči jako viníci 25-34 let (V)	365	448	-83	-18,53 %
Řidiči jako viníci 35-44 let (V)	360	434	-74	-17,05 %
Řidiči jako viníci 45-54 let (V)	407	313	94	30,03 %
Řidiči jako viníci 55-64 let (V)	293	249	44	17,67 %
Řidiči jako viníci 65-74 let (V)	219	188	31	16,49 %
Řidiči jako viníci 75+ let (V)	163	107	56	52,34 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	1 483	1 572	-89	-5,66 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	336	287	49	17,07 %
Řidiči nákladních automobilů N1 jako viníci (V)	162	138	24	17,39 %
Řidiči nákladních automobilů N2 jako viníci (V)	40	42	-2	-4,76 %
Řidiči nákladních automobilů N3 jako viníci (V)	130	103	27	26,21 %
Muži jako viníci (V)	2 015	1 999	16	0,80 %
Ženy jako viníci (V)	322	298	24	8,05 %
Cizinci jako viníci (V)	273	233	40	17,17 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	46	34	12	35,29 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Celkové následky nehodovosti	9 090	10 125	-1 035	-10,22 %
Intravilán (I)	4 655	5 213	-558	-10,70 %
Extravilán (I)	4 435	4 911	-476	-9,69 %
Dálnice a silnice I. třídy - GPS (I)	2 566	2 970	-404	-13,60 %
Dálnice - GPS (I)	455	349	106	30,37 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	2 111	2 621	-510	-19,46 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	3 657	4 277	-620	-14,50 %
Místní komunikace - GPS (I)	2 481	2 481	0	0,00 %
Srážky se stromem (I)	617	827	-210	-25,39 %
Srážky s vlakem (I)	62	59	3	5,08 %
Děti (N)	467	571	-104	-18,21 %
Senioři (N)	1 869	1 965	-96	-4,89 %
Chodci - celkem (N)	1 861	2 156	-295	-13,68 %
Chodci - intravilán (N)	1 679	1 948	-269	-13,81 %
Chodci - extravilán (N)	182	210	-28	-13,33 %
Cyklisté - celkem (N)	1 468	1 552	-84	-5,41 %
Cyklisté s přílbou (N)	604	516	88	17,05 %
Cyklisté bez přílbou (N)	863	1 037	-174	-16,78 %
Motocyklisté (N)	1 914	1 929	-15	-0,78 %
Cestující v osobních automobilech (N)	3 173	3 802	-629	-16,54 %
Cestující v nákladních automobilech - celkem (N)	409	363	46	12,67 %
Cestující v nákladních automobilech N1 (N)	278	230	48	20,87 %
Cestující v nákladních automobilech N2 (N)	41	68	-27	-39,71 %
Cestující v nákladních automobilech N3 (N)	85	63	22	34,92 %
Cestující v autobusech (N)	132	173	-41	-23,70 %
Nepřipoutané osoby (N)	619	709	-90	-12,69 %
Ve dne (N)	7 310	8 033	-723	-9,00 %
V noci (N)	1 780	2 091	-311	-14,87 %
Alkohol a návykové látky (P)	801	953	-152	-15,95 %
Alkohol (P)	692	879	-187	-21,27 %
Návykové látky (P)	129	82	47	57,32 %
Nepríměřená rychlost (P)	2 108	2 539	-431	-16,98 %
Nevěnování se řízení (P)	954	932	22	2,36 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	2 438	2 620	-182	-6,95 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	643	721	-78	-10,82 %
Nesprávné předjíždění (P)	313	392	-79	-20,15 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	166	188	-22	-11,70 %
Řidiči jako viníci - celkem (V)	7 406	8 238	-832	-10,10 %
Řidiči jako viníci 15-17 let (V)	94	62	32	51,61 %
Řidiči jako viníci 18-24 let (V)	1 194	1 411	-217	-15,38 %
Řidiči jako viníci 25-34 let (V)	1 323	1 656	-333	-20,11 %
Řidiči jako viníci 35-44 let (V)	1 388	1 627	-239	-14,69 %
Řidiči jako viníci 45-54 let (V)	1 357	1 356	1	0,07 %
Řidiči jako viníci 55-64 let (V)	1 003	1 078	-75	-6,96 %
Řidiči jako viníci 65-74 let (V)	644	684	-40	-5,85 %
Řidiči jako viníci 75+ let (V)	384	353	31	8,78 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	5 293	6 064	-771	-12,71 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	867	856	11	1,29 %
Řidiči nákladních automobilů N1 jako viníci (V)	545	498	47	9,44 %
Řidiči nákladních automobilů N2 jako viníci (V)	82	121	-39	-32,23 %
Řidiči nákladních automobilů N3 jako viníci (V)	233	234	-1	-0,43 %
Muži jako viníci (V)	7 026	7 594	-568	-7,48 %
Ženy jako viníci (V)	1 748	2 134	-386	-18,09 %
Cizinci jako viníci (V)	1 171	915	256	27,98 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	129	171	-42	-24,56 %

Usmrčené a těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl relativně
Celkové následky nehodovosti	11 509	12 471	-962	-7,71 %
Intravilán (I)	5 348	5 902	-554	-9,39 %
Extravilán (I)	6 161	6 568	-407	-6,20 %
Dálnice a silnice I. třídy - GPS (I)	3 557	3 999	-442	-11,05 %
Dálnice - GPS (I)	634	482	152	31,54 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	2 923	3 516	-593	-16,87 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	4 687	5 270	-583	-11,06 %
Místní komunikace - GPS (I)	2 777	2 755	22	0,80 %
Srážky se stromem (I)	959	1 178	-219	-18,59 %
Srážky s vlakem (I)	128	134	-6	-4,48 %
Děti (N)	514	635	-121	-19,06 %
Senioři (N)	2 520	2 494	26	1,04 %
Chodci - celkem (N)	2 265	2 603	-338	-12,99 %
Chodci - intravilán (N)	1 945	2 249	-304	-13,52 %
Chodci - extravilán (N)	320	356	-36	-10,11 %
Cyklisté - celkem (N)	1 696	1 724	-28	-1,62 %
Cyklisté s přílbou (N)	682	549	133	24,23 %
Cyklisté bez přílby (N)	1 013	1 176	-163	-13,86 %
Motocyklisté (N)	2 306	2 266	40	1,77 %
Cestující v osobních automobilech (N)	4 386	5 056	-670	-13,25 %
Cestující v nákladních automobilech - celkem (N)	560	475	85	17,89 %
Cestující v nákladních automobilech N1 (N)	382	301	81	26,91 %
Cestující v nákladních automobilech N2 (N)	55	78	-23	-29,49 %
Cestující v nákladních automobilech N3 (N)	117	93	24	25,81 %
Cestující v autobusech (N)	136	185	-49	-26,49 %
Nepřipoutané osoby (N)	1 013	1 079	-66	-6,12 %
Ve dne (N)	9 022	9 670	-648	-6,70 %
V noci (N)	2 487	2 800	-313	-11,18 %
Alkohol a návykové látky (P)	1 045	1 227	-182	-14,83 %
Alkohol (P)	884	1 114	-230	-20,65 %
Návykové látky (P)	203	136	67	49,26 %
Nepřiměřená rychlost (P)	2 920	3 370	-450	-13,35 %
Nevěnování se řízení (P)	1 274	1 215	59	4,86 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	2 794	2 968	-174	-5,86 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	959	1 041	-82	-7,88 %
Nesprávné předjíždění (P)	399	501	-102	-20,36 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	184	219	-35	-15,98 %
Řidiči jako viníci - celkem (V)	9 537	10 362	-825	-7,96 %
Řidiči jako viníci 15-17 let (V)	104	66	38	57,58 %
Řidiči jako viníci 18-24 let (V)	1 506	1 792	-286	-15,96 %
Řidiči jako viníci 25-34 let (V)	1 688	2 104	-416	-19,77 %
Řidiči jako viníci 35-44 let (V)	1 748	2 061	-313	-15,19 %
Řidiči jako viníci 45-54 let (V)	1 764	1 670	94	5,63 %
Řidiči jako viníci 55-64 let (V)	1 296	1 327	-31	-2,34 %
Řidiči jako viníci 65-74 let (V)	863	872	-9	-1,03 %
Řidiči jako viníci 75+ let (V)	547	460	87	18,91 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	6 776	7 635	-859	-11,25 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	1 203	1 142	61	5,34 %
Řidiči nákladních automobilů N1 jako viníci (V)	707	635	72	11,34 %
Řidiči nákladních automobilů N2 jako viníci (V)	122	163	-41	-25,15 %
Řidiči nákladních automobilů N3 jako viníci (V)	363	337	26	7,72 %
Muži jako viníci (V)	9 041	9 593	-552	-5,75 %
Ženy jako viníci (V)	2 070	2 431	-361	-14,85 %
Cizinci jako viníci (V)	1 444	1 148	296	25,78 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	175	205	-30	-14,63 %

1.2.3 Krajské srovnání

Během účinnosti Strategie se 11 krajů dostalo pod nebo na stanovené předpoklady Strategie v oblasti závažně zraněných osob (nejlépe: -28 % v Pardubickém kraji, -27 % v Libereckém kraji, -24 % ve Zlínském kraji). Stanovené předpoklady se nedařilo plnit ve 3 krajích: oproti předpokladům bylo o 32 % (tj. +245 osob) více osob závažně zraněno v hl. m. Praze (nejvíce), negativní bilance byla evidována také v Karlovarském (+26 %) a Plzeňském kraji (+10 %).

Zpravodaj Bezpečná doprava

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	99	100	-1	-1,00 %
Jihočeský kraj	229	244	-15	-6,15 %
Jihomoravský kraj	267	246	21	8,54 %
Karlovarský kraj	76	68	8	11,76 %
Kraj Vysočina	148	151	-3	-1,99 %
Královéhradecký kraj	156	132	24	18,18 %
Liberecký kraj	93	82	11	13,41 %
Moravskoslezský kraj	173	220	-47	-21,36 %
Olomoucký kraj	123	136	-13	-9,56 %
Pardubický kraj	140	137	3	2,19 %
Plzeňský kraj	179	182	-3	-1,65 %
Středočeský kraj	423	374	49	13,10 %
Ústecký kraj	184	179	5	2,79 %
Zlínský kraj	129	95	34	35,79 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Hlavní město Praha	908	662	246	37,16 %
Jihočeský kraj	996	1 104	-108	-9,78 %
Jihomoravský kraj	1 006	1 161	-155	-13,35 %
Karlovarský kraj	336	261	75	28,74 %
Kraj Vysočina	455	529	-74	-13,99 %
Královéhradecký kraj	530	672	-142	-21,13 %
Liberecký kraj	246	382	-136	-35,60 %
Moravskoslezský kraj	699	860	-161	-18,72 %
Olomoucký kraj	392	446	-54	-12,11 %
Pardubický kraj	389	594	-205	-34,51 %
Plzeňský kraj	468	405	63	15,56 %
Středočeský kraj	1 515	1 599	-84	-5,25 %
Ústecký kraj	752	852	-100	-11,74 %
Zlínský kraj	398	600	-202	-33,67 %

Usmrčené a těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl relativně
Hlavní město Praha	1 007	762	245	32,15 %
Jihočeský kraj	1 225	1 348	-123	-9,12 %
Jihomoravský kraj	1 273	1 407	-134	-9,52 %
Karlovarský kraj	412	328	84	25,61 %
Kraj Vysočina	603	680	-77	-11,32 %
Královéhradecký kraj	686	803	-117	-14,57 %
Liberecký kraj	339	464	-125	-26,94 %
Moravskoslezský kraj	872	1 080	-208	-19,26 %
Olomoucký kraj	515	581	-66	-11,36 %
Pardubický kraj	529	730	-201	-27,53 %
Plzeňský kraj	647	587	60	10,22 %
Středočeský kraj	1 938	1 973	-35	-1,77 %
Ústecký kraj	936	1 031	-95	-9,21 %
Zlínský kraj	527	695	-168	-24,17 %

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

2 Téma čísla: Rozšíření klíčových ukazatelů Strategie BESIP 2021–2030

Strategie BESIP 2021–2030 stanovila systém pravidelného koncepčního i operativního vyhodnocování strategických cílů prostřednictvím více než 30 klíčových ukazatelů (KPI). Po první polovině implementačního období byla provedena revize dosavadního nastavení monitoringu, jejímž výsledkem je rozšíření sledovaných ukazatelů i zpřesnění jejich interpretace.

2.1 Nový doplňkový strategický cíl

Vedle dosavadního sledování strategických cílů bude nově vyhodnocován také doplňkový cíl – kumulativní vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných osob.

Důvodem jeho zavedení je skutečnost, že zejména při hodnocení menších územních celků nebo specifických skupin účastníků silničního provozu může docházet k výrazným meziročním výkyvům způsobeným relativně nízkými absolutními počty nehod. Samotné hodnocení usmrcených nebo těžce zraněných osob pak nemusí vždy věrně vystihovat skutečný vývoj bezpečnosti.

Kumulativní ukazatel umožní lépe posoudit dlouhodobý trend, omezí vliv nahodilých výkyvů a poskytne objektivnější podklad pro hodnocení plnění strategických cílů. Současně usnadní srovnávání výsledků mezi regiony i jednotlivými oblastmi bezpečnosti silničního provozu.

2.2 Rozšíření klíčových ukazatelů

Revize se týká také samotných klíčových ukazatelů, které budou nově sledovány ve větším detailu.

Infrastruktura

- doplnění souhrnného ukazatele pro síť ve správě ŘSD – dálnice a silnice I. třídy.

Následky dopravních nehod

- chodci v členění intravilán / extravilán,
- cyklisté v členění s přilbou / bez přilby,
- cestující v nákladních automobilech kategorií N1, N2 a N3,
- následky dopravních nehod podle doby vzniku ve dne / v noci.

Příčiny dopravních nehod

- vedle souhrnného ukazatele alkohol a jiné návykové látky je nově sledován samostatně vliv alkoholu a samostatně vliv ostatních návykových látek.

Viníci dopravních nehod

- významné rozšíření věkových kategorií řidičů z původního členění na mladé a starší řidiče na detailní věkové skupiny 15–17, 18–24, 25–34, 35–44, 45–54, 55–64, 65–69, 70–74 a 75+ let,
- samostatné sledování řidičů nákladních automobilů kategorií N1, N2 a N3.

Rozšíření monitoringu nepředstavuje pouze větší množství statistik. Jeho hlavním cílem je získat přesnější podklady pro rozhodování a umožnit lépe identifikovat rizikové skupiny účastníků silničního provozu, typy komunikací, časové úseky i regiony, kde je bezpečnostní potenciál největší.

Detailnější členění ukazatelů umožní:

- přesněji cílit preventivní kampaně na skupiny s nejvyšším rizikem,
- efektivněji plánovat represivní činnost Policie ČR,
- lépe prioritizovat investice do bezpečnostních opatření na dopravní infrastrukturu,
- průběžně vyhodnocovat účinnost již realizovaných opatření,
- rychleji identifikovat nové trendy a vznikající rizika.

Rozšířené klíčové ukazatele tak představují další krok k datově podloženému řízení bezpečnosti silničního provozu a naplňování principů Vize nula, jejímž cílem je systematické snižování počtu usmrčených a těžce zraněných osob na českých silnicích.

Měsíčně aktualizovaná vizualizace plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů je k dispozici na portálu cdv.gov.cz/vizenula.

3 Aktuality z výzkumu

Ve druhém 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 Chování účastníků na smíšených stezkách pro pěší a cyklisty

Cílem výzkumu bylo sledování a vyhodnocení chování účastníků na smíšených stezkách pro pěší a cyklisty. Videozáznam byl pořízen na celkem deseti úsecích smíšených stezek v Ostravě a Brně. Data byla vyhodnocena pomocí videoanalýzy s využitím algoritmu YOLO, který detekoval osoby a jízdní kola a sledoval jejich trasu pomocí algoritmu BoT-SORT. Dále byla analyzována závislost mezi různými intenzitami provozu a počtem interakcí – bylo potvrzeno, že při vyšší intenzitě narůstá pravděpodobnost dopravních konfliktů, kterou lze kompenzovat větší šířkou smíšené stezky.

Kvašňovská, E., Vyskočilová, L., Janoška, Z., Ambros, J., Mikolajek, Z., Striegler, R. (2026). Pedestrian and cyclist safety in the context of micromobility on the shared-use paths. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, roč. 38, č. 102116. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2026.102116>

3.1.2 Vliv efektu novosti na účinnost zpomalovacích opatření

Ačkoli se zpomalovací opatření používají celosvětově již několik desetiletí, jejich uváděné dopady na rychlost zůstávají nejednotné. Jedním z důvodů může být tzv. efekt novosti, který způsobuje, že řidiči si na opatření postupně zvykají a počáteční dopad na rychlost proto klesá. V této studii byl analyzován vliv novosti na výsledky rychlosti u pěti běžných zpomalovacích opatření (3D přechody pro chodce, informační radary, optické psychologické brzdy, snížené rychlostní limity a fyzická opatření). Výsledky naznačují, že účinnost obecně časem klesá u všech typů opatření, konkrétně o 40 až 100 %: může se tedy snížit na polovinu nebo zcela zmizet. Žádná kategorie zpomalovacích opatření tedy není vůči efektům novosti imunní – a krátkodobá hodnocení pravděpodobně nadhodnocují dlouhodobou účinnost. Tyto výsledky mají důležité důsledky pro hodnocení dopadů zklidňování dopravy, návrh programů a související politiky.

Ambros, J., Šípek, M. (2026). How does the novelty effect influence speed impacts? An exploratory meta-analysis of five types of traffic calming measures. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, roč. 37, č. 102037. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2026.102037>

3.1.3 Proměnlivé dopady zón 30

Studie autorů z CDV a zahraničních partnerů analyzovala dopady zavádění zón a limitů 30 km/h na základě dosud nejrozsáhlejší mezinárodní metaanalýzy. Výzkumníci vyhodnotili 84 studií z Evropy, Severní Ameriky, Austrálie i Asie a zkoumali nejen vliv na bezpečnost, ale také na rychlost, intenzitu dopravy či hluk. Výsledky potvrdily, že opatření vedou v průměru ke snížení počtu dopravních nehod o 17 %, počtu zranění o 18 % a průměrné rychlosti o 4,7 km/h. Naopak vliv na intenzitu dopravy nebyl statisticky významný. Studie také ukázala, že účinnost opatření závisí na konkrétním provedení. Nejlepších výsledků dosahují rozsáhlé zóny 30 doplněné fyzickými prvky zklidňování

dopravy, zejména v lokalitách s vyšší výchozí rychlostí vozidel. Autoři upozorňují, že samotné dopravní značky mají zpravidla menší efekt než komplexní řešení kombinující snížení rychlosti s úpravami dopravního prostoru. Výsledky mohou sloužit jako podklad pro rozhodování měst a obcí při zavádění opatření podporujících bezpečnější a příjemnější městské prostředí.

Ambros, J., Šípek, M., Křivánek, V., Jurewicz, C., Turner, B., Elvik, R., Valentová, V. (2026). *Exploring the heterogeneity in impacts of 30 km/h speed interventions: A subgroup meta-analysis based on a systematic international review. Accident Analysis and Prevention*, roč. 232, č. 108547. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2026.108547>

3.1.4 Rizika uživatelů upravených elektrokol

Rostoucí podíl elektrokol v silničním provozu představuje nová rizika pro bezpečnost silničního provozu. Vyšší rychlosti, odlišné ovládání elektrokol ve srovnání s klasickými jízdními koly a přítomnost účastníků silničního provozu, jejichž fyzická kondice by jim neumožňovala jízdu na kole bez podpory, vedou k většímu počtu nehod a odlišným typům zranění. Tyto problémy se u některých cyklistů ještě zhoršují nelegálními úpravami, které umožňují ještě vyšší rychlosti jejich elektrokol. Cílem studie bylo zjistit, kdo jsou jezdci upravených elektrokol, proč k úpravám dochází a zda jsou jezdci upravených elektrokol náchylnější k rizikovému chování. Ve studii byly použity online a terénní dotazníkové průzkumy, zahrnující více než 1000 vyplněných dotazníků. Ukázalo se, že 10 % cyklistů mělo upravená elektrokola; častější to bylo u mužů, mladších cyklistů a jezdců s vyšší ročně ujetou vzdáleností ve srovnání s jezdci na standardních elektrokolech. Majitelé upravených elektrokol měli obecně horší bezpečnostní charakteristiky, soudě podle nepoužívání přilby, konzumace alkoholu a zkušeností s nehodami.



Bucsházy, K., Vedra, J., Kadula, L., Skládaná, P., Zůvala, R., Ambros, J. (2026). *Users of modified pedelecs: a risky group among Czech e-cyclists? Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, roč. 37, č. 102026. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2026.102026>

3.1.5 Nová metoda určování trajektorie zranitelných účastníků silničního provozu

Přesná rekonstrukce trajektorie je nezbytná pro spolehlivou videoanalýzu bezpečnosti silničního provozu. Většina postupů počítačového vidění však uvažuje účastníky jako geometrický střed ohraničujícího obdélníku – což je zjednodušení, které způsobuje systematickou prostorovou odchylku. V článku byla proto navržena nová metoda odhadu trajektorie, která vypočítává reprezentativní bod odvozený z geometrie objektu a dynamiky pohybu, a tak poskytuje realističtější aproximaci skutečně obsazeného prostoru. Metoda byla vyhodnocena na 64 hodinách videozáznamů pokrývajících různá dopravní prostředí s účastí vozidel i chodců. Při použití metriky

PET (post-encroachment time) bylo zjištěno, že navrhovaná metoda produkuje hodnoty PET, které se od přístupu založeného na středu ohraničujícího obdélníku liší v průměru o 0,69 s, a v téměř 17 % událostí rozdíl přesáhl hodnotu PET = 1 s. Tyto odchylky systematicky posouvají klasifikaci závažnosti konfliktů – stávající reprezentace trajektorií tedy může zkreslovat hodnocení bezpečnosti silničního provozu.

Janoška, Z., Bílová, M., Bíl, M. (2026). A novel method for determining the trajectory of vulnerable road users from video recordings and its practical implications. *Accident Analysis and Prevention*, roč. 233, č. 108578. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2026.108578>

3.2 Články v českých časopisech

3.2.1 Efektivní místní strategie BESIP

Efektivním nástrojem pro komplexní a systematické řešení bezpečnosti silničního provozu na území města mohou být místní strategie BESIP. Místní strategie se doporučuje zpracovat na období korespondující s dobou platnosti národní strategie. Jedná se zpravidla o delší programové období, během kterého může dojít k náhlé změně ve vývoji nehodovosti, na kterou je nutné reagovat přizpůsobením aktivit, případně provést aktualizaci akčního plánu. Aktualizace a zpřesnění aktivit BESIP se provádí prostřednictvím samostatné koncepce, tzv. Informace o plnění, která navazuje na vytvořený strategický dokument a vyhodnocuje naplnění stanovených cílů a klíčových ukazatelů. Článek popisuje proces tvorby této evaluační koncepce s uvedením příkladu zpracování a následného využití na příkladu města Otrokovice.



Valach, O., Krystyníková, R. (2026). Vyhodnocení místních strategií BESIP pomáhá městům efektivně reagovat na změny, vylepšit procesy a kvantifikovat pokrok. *Silniční obzor*, roč. 87, č. 4, s. 11–15. <https://doi.org/10.64720/SO.2026.04.OV01>

3.2.2 Dopad aktivit obcí na bezpečnost silničního provozu

Studie se zaměřila na analýzu vztahů mezi dopravní nehodovostí, výdaji obcí na dopravu a jejich aktivitami v oblasti bezpečnosti silničního provozu (BESIP). Cílem bylo identifikovat skupiny obcí s podobnými charakteristikami. Pomocí analýzy hlavních komponent (PCA) byly redukovány dimenze dat a následně byla aplikována shluková analýza metodou k-průměrů. Výsledkem bylo

rozdělení obcí do sedmi odlišných skupin, které se liší jak v intenzitě dopravních opatření a investic, tak v míře nehodovosti. Kategorizace obcí umožňuje lépe porozumět rozdílům mezi obcemi, odhalit jejich silné a slabé stránky v oblasti BESIP a nabídnout podklad pro efektivnější cílení dopravně-bezpečnostních politik.

Šípek, M. (2026). *Zhodnocení aktivit obcí na BESIP. Silniční obzor*, roč. 87, č. 4, s. 15–20. <https://doi.org/10.64720/SO.2026.04.MS01>

3.2.3 Závažné následky nehod v kontextu Strategie BESIP

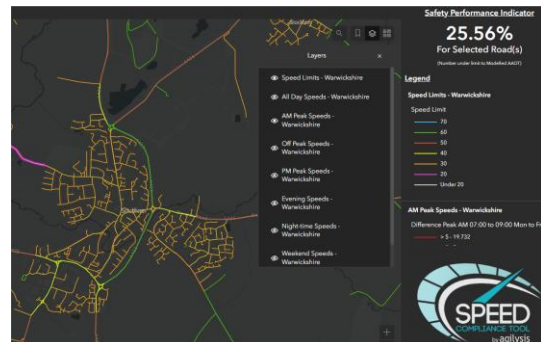
Článek analyzuje aktuální stav bezpečnosti silničního provozu v ČR v kontextu průběžného plnění cílů Strategie BESIP 2021–2030. V polovině implementačního období (rok 2025) je hodnocen vývoj klíčových ukazatelů: počtu usmrčených osob (24hodinová definice) a těžce zraněných osob. V roce 2025 bylo evidováno historické minimum 421 usmrčených osob, avšak v kumulativním vyjádření za období 2021–2025 ČR zaostává o 2 % za trajektorií předpokládanou Strategií. V oblasti těžce zraněných osob je naopak kumulativní hodnota o 11 % příznivější oproti plánovanému vývoji. V článku jsou identifikovány problematické klíčové ukazatele bezpečnosti (KPI), regionální disparity a specifická rizika zranitelných účastníků provozu. Závěrečná část propojuje analytická zjištění s konkrétními aktivitami Akčního plánu 2025–2026.

Kadula, L., Daňková, A., Bucszházy, K. (2026). *Závažné následky dopravních nehod v České republice v kontextu Strategie BESIP 2021–2030: průběžné hodnocení a preventivní intervence. Silniční obzor*, roč. 87, č. 4, s. 3–7. <https://doi.org/10.64720/SO.2026.04.LK01>

3.3 Příspěvky na konferencích

3.3.1 Aktuální stav využívání FCD v analýzách bezpečnosti

Data z plovoucích vozidel (FCD) se získávají z navigačních senzorů, akcelerometrů nebo gyroskopů. Soubory FCD z flotil vozidel umožňují analyzovat chování účastníků (rychlosti, zrychlení apod.) a bezpečnost silničního provozu. Příspěvek poskytl shrnutí aktuálního stavu: co víme a co zatím nevíme o FCD a jejich využití ve studiích bezpečnosti silničního provozu, ilustrované zkušenostmi společností CDV a Agilysis a ukázkovými příklady.



Ambros, J., Elgner, J., Owen, R. (2026). *Floating car data for road safety: What do, and don't we know? IRTAD Conference 2026, Atény*, 15. – 17. 4. 2026.

3.3.2 Prvky pro zvýšení bezpečnosti cyklistů

Příspěvek se zaměřuje na bezpečnost cyklistů. Byly představeny navržené prvky pro zvýšení bezpečnosti:

- psychologicko-fyzické oddělení cyklistické dopravy od ostatních druhů dopravy (separátory), vhodné pro přímé úseky
- systém levého odbočení pro cyklisty pro ochranu cyklistů v křižovatce

Funkčnost prvků byla ověřována jak pomocí simulátoru, tak laboratorním experimentem.



Kšicová, E., Havránek, P. (2026). Prvky pro zvýšení bezpečnosti cyklistů – bude to fungovat i v ČR? Konference Dopravní infrastruktura, Litomyšl, 12. – 13. 5. 2026.

3.3.3 Dodržování pravidel na přechodech a křižovatkách



Evropský projekt Trendline shromažďuje a harmonizuje klíčové ukazatele bezpečnosti (KPI) napříč členskými státy. Kromě standardních KPI, jako je rychlost, používání přileb nebo pásů, se vyvíjí i „experimentální“ KPI. Jedním z nich je i dodržování pravidel silničního provozu na přechodech pro chodce a křižovatkách. Příspěvek představil soubor těchto nových KPI a shrnul zkušenosti z pilotního testování v šesti zemích. Pozorování byla prováděna s využitím standardizované metodiky, aby byla zajištěna srovnatelnost napříč městskými kontexty a typy přechodů. Výsledky odhalily významné rozdíly v úrovni dodržování pravidel mezi jednotlivými zeměmi, ovlivněné řadou místních faktorů. Jsou také popsána závěrečná doporučení pro pozorování spolu s možnými aspekty pro budoucí aktualizace.

Ambros, J., Vieira, S., Nagy, P. D. (2026). Compliance on Pedestrian Crossings and Intersections: Lessons from the Trendline Project. Transport Research Arena 2026, Budapešť, 18. – 21. 5. 2026.

3.3.4 Charakteristiky bezpečných turbookružných křižovatek

Turbookružní křižovatky (TOK) se celosvětově rozšiřují, ale zkušenosti s vlivem jejich geometrických parametrů na bezpečnost jsou stále omezené. Příspěvek se zaměřil na tuto mezeru, s využitím dat z Polska a ČR. Byl analyzován soubor celkem 92 TOK, zahrnující geometrické charakteristiky, intenzity dopravy a dopravní nehodovost. Statistickým modelováním byly identifikovány klíčové geometrické parametry ovlivňující bezpečnost: například větší průměr nebo vyšší počet jízdních pruhů je spojen s nárůstem nehod; fyzické oddělení jízdních pruhů může naopak zlepšit bezpečnost. Tato zjištění poskytují praktické vodítko pro navrhování TOK, které mohou přispět ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu.



Kieć, M., Ambros, J. (2026). Which geometrical parameters should a safe turbo roundabout have? Road Safety and Simulation 2026, Neapol, 23. – 26. 6. 2026.

3.3.5 Řízení pod vlivem alkoholu

Dne 30. 6. 2026 se konala mezinárodní konference „Alkoholové zámky v boji proti řízení pod vlivem alkoholu v České republice“ v prostorách Senátu Parlamentu ČR pod záštitou jeho místopředsedkyně RNDr. Jitky Seitlové. Akci pořádalo CDV ve spolupráci s Evropskou radou pro bezpečnost dopravy (ETSC). Konference byla zaměřena na možnosti využití alkoholových zámek (alcolocků) jako nástroje ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. V rámci společné prezentace CDV a Ministerstva dopravy byl popsán vliv řízení pod vlivem alkoholu na plnění cílů Strategie BESIP 2021–2030. Výsledky ukazují, že přestože alkohol zůstává významným rizikovým faktorem závažných dopravních nehod, jeho dopad na plnění strategických cílů postupně klesá. Součástí prezentace je také přehled legislativních změn, poznatků z hloubkové analýzy dopravních nehod, výsledků šetření ESRA a analýz Centrálního registru řidičů, které potvrzují význam kombinace legislativních opatření, kontroly, výzkumu a preventivních aktivit založených na datech.

Kadula, L., Ambrožová, Z. (2026). Vliv řízení pod vlivem alkoholu na plnění cílů Strategie BESIP 2021–2030 v České republice. Alkoholové zámky v boji proti řízení pod vlivem alkoholu v České republice, Praha, 30. 6. 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 zranitelné účastníky ve Španělsku

Článek informuje o schválení novely španělského obecného pravidla silničního provozu, která posiluje ochranu zranitelných účastníků dopravy, zejména chodců, cyklistů, motocyklistů a uživatelů osobních prostředků mikromobility. Nová úprava zavádí právní definici zranitelného účastníka provozu a zpřísňuje pravidla pro používání ochranných prostředků, předjíždění cyklistů, provoz elektrických koloběžek i pohyb motocyklů, přičemž větší důraz klade na bezpečnost v městském prostředí a udržitelnou mobilitu. Cílem reformy je snížit nehodovost, přizpůsobit dopravní předpisy současným trendům v mobilitě a vytvořit bezpečnější podmínky pro všechny účastníky silničního provozu.

Zdroj: elconfidencial.com

4.1.2 Vliv velikosti SUV na úmrtnost chodců

Analýza deníku The New York Times ukazuje, že rychlý nárůst prodeje velkých SUV a pickupů v USA významně přispěl k rostoucímu počtu úmrtí chodců. Vyšší a mohutnější přední části těchto vozidel vytvářejí větší mrtvé úhly, zhoršují výhled řidičů a při střetu častěji zasahují chodce do hlavy a hrudníku, což vede k vážnějším zraněním než u nižších osobních automobilů. Podle analýzy mohly změny v konstrukci vozidel od počátku století přispět k několika tisícům dodatečných úmrtí chodců a každoročně způsobovat stovky zbytečných obětí. Autoři zároveň upozorňují, že americké bezpečnostní předpisy se dlouhodobě soustředily především na ochranu posádky vozidla, zatímco bezpečnost chodců zůstávala opomíjena.

Zdroj: nytimes.com

4.1.3 První evropská studie o cyklistické infrastruktuře

Studie Cycling Counts, zveřejněná Evropskou komisí u příležitosti Světového dne jízdního kola, poprvé vytvořila jednotný celoevropský výchozí přehled o cyklistické infrastruktuře a navrhla metodiku pro systematický sběr dat v oblasti cyklistických sítí, využívání jízdních kol, bezpečnosti cyklistů a souvisejících služeb. Zjištění ukazují, že v Evropské unii existuje více než 900 000 km cyklistických tras a pruhů, přičemž téměř 24 % obyvatel EU jezdí na kole alespoň jednou týdně. Ve většině z téměř 300 sledovaných evropských měst s více než 150 000 obyvateli fungují systémy sdílených kol s celkovou flotilou přibližně 300 000 bicyklů. Studie zároveň upozorňuje na nedostatek kvalitních dat zejména v oblasti cyklistické logistiky a parkování kol a přináší doporučení pro sjednocení a zlepšení monitorování cyklistiky napříč členskými státy, aby bylo možné lépe podporovat rozvoj udržitelné mobility v Evropě.

Zdroj: transport.ec.europa.eu

4.1.4 Přísnější pravidla pro elektrokoloběžky v Řecku

Řecká vláda připravuje výrazné zpřísnění pravidel pro používání elektrických koloběžek s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu a snížit počet nehod. Nový legislativní rámec má zavést úplný zákaz používání elektrických koloběžek nezletilými osobami, povinné omezovače rychlosti, zákaz jízdy na rychlostních komunikacích, povinné pojištění odpovědnosti a také registrační označení každého vozidla. Obce by navíc mohly regulovat maximální počet sdílených koloběžek na svém území. Opatření reagují na rostoucí počet nehod, zejména mezi mladistvými uživateli, a podle ministra ochrany občanů mají zajistit bezpečnější provoz jak pro jezdce, tak pro chodce. Součástí širší debaty

o dopravní bezpečnosti je i návrh na zákaz čtyřkolek na řeckých ostrovech, které jsou považovány za zvláště riziková vozidla.

Zdroj: en.protothema.gr

4.1.5 Rekordní úmrtnost motorkářů v Irsku

Článek upozorňuje na výrazný nárůst úmrtí motocyklistů na irských silnicích, který v roce 2025 dosáhl nejvyšší úrovně za téměř dvacet let. Podle analýzy irského Úřadu pro bezpečnost silničního provozu (RSA) jsou mezi oběťmi výrazně zastoupeni muži, přičemž znepokojivě roste počet usmrčených ve věkové skupině 16–25 let. Většina smrtelných nehod se odehrává o víkendech, během odpoledních hodin a často při střetu s jiným vozidlem. Zjištění poukazují na přetrvávající vysoké riziko spojené s jízdou na motocyklu a zdůrazňují potřebu intenzivnější prevence, zvyšování bezpečnostního povědomí i větší ohleduplnosti všech účastníků silničního provozu.

Zdroj: independent.ie

4.1.6 Automatické zpomalení elektrokoloběžek Bolt na chodnících

Společnost Bolt představila v Bruselu novou generaci sdílených elektrokoloběžek Bolt 7, které jsou vybaveny integrovanou navigací, displejem na řídítkách a několika funkcemi založenými na umělé inteligenci. Nové koloběžky mají uživatelům poskytovat informace o trase, rychlosti, parkovacích zónách či místních omezeních, aniž by museli během jízdy používat mobilní telefon. Systémy AI dokážou rozpoznat jízdu po chodníku, upozornit na nevhodné chování a v případě potřeby automaticky snížit rychlost vozidla; zároveň pomáhají s dodržováním pravidel parkování a v některých situacích detekují přítomnost chodců. Součástí inovací jsou také výkonnější světla, vylepšené brzdy a ergonomické úpravy. Bolt tím reaguje na kritiku spojenou s bezpečností a provozem sdílených koloběžek a současně chce městům nabídnout lepší nástroje pro řízení mikromobility.

Zdroj: bruzz.be

4.1.7 Pokles střetů s chodci ve Valencii

Podle prvních výsledků valencijského plánu bezpečnosti silničního provozu Vector 2026–2030 se na dvaceti křižovatkách, kde bylo zrušeno současné svícení blikající oranžové a zelené pro chodce, snížil počet střetů chodců, cyklistů a uživatelů elektrokoloběžek s automobily o 8,6 %. Za prvních pět měsíců roku 2026 město zaznamenalo také výrazný pokles závažných dopravních nehod, když počet obětí dopravních nehod klesl ze sedmi na jednu a u chodců nebylo evidováno žádné úmrtí. Plán zahrnuje posílení dopravní policie, využití analytických nástrojů a nové kontroly zaměřené na rychlost, alkohol a drogy s cílem snížit do roku 2030 počet usmrčených a těžce zraněných osob na polovinu.

Zdroj: valenciaplaza.com

4.2 Rychlost

4.2.1 Návrh na snížení venkovské rychlosti v Portugalsku

Článek informuje o návrhu portugalské vlády v rámci strategie Národní bezpečnosti silničního provozu „Visão Zero 2030“, který počítá se snížením nejvyšší povolené rychlosti na obousměrných silnicích mimo obce bez středového dělicího pásu z 90 na 70 km/h a se zavedením limitu 30 km/h v místech, kde se společně pohybují motorová vozidla a chodci. Cílem opatření je výrazně snížit počet usmrcených a těžce zraněných při dopravních nehodách, reagovat na nepříznivý vývoj nehodovosti v Portugalsku a dosáhnout do roku 2030 padesátiprocentního poklesu závažných následků nehod s dlouhodobou vizí nulového počtu usmrcených a těžce zraněných do roku 2050.

Zdroj: rr.pt/noticia/pais

4.2.2 Španělsko je průkopníkem městské rychlosti 30 km/h

Článek připomíná, že Španělsko bylo první zemí na světě, která v roce 2021 plošně zavedla rychlostní limit 30 km/h na většině městských ulic s jedním jízdním pruhem v každém směru. Pět let po zavedení opatření prezentují španělské dopravní úřady výsledky, podle nichž došlo k poklesu počtu smrtelných nehod a sražení chodců, zejména mezi nejzranitelnějšími účastníky provozu. Opatření mělo kromě zvýšení bezpečnosti přispět také ke snížení hluku a znečištění ovzduší ve městech. Přestože bylo zpočátku přijímáno s určitou skepsí ze strany řidičů, dostupná data naznačují, že nižší rychlosti vedou ke zklidnění dopravy a menší závažnosti nehod, aniž by významně omezily mobilitu obyvatel. Článek tak představuje španělskou zkušenost jako příklad úspěšné dopravní politiky, která inspirovala další evropská města a státy k zavádění podobných opatření.

Zdroj: abc.es

4.2.3 Průzkum potvrzuje méně úmrtí po snížení rychlosti

Průzkum sítě měst Eurocities mezi 38 evropskými městy z 19 zemí ukázal, že snižování rychlostních limitů ve městech, zejména zavádění zón s limitem 30 km/h v obytných čtvrtích, okolí škol a historických centrech, přináší významné bezpečnostní přínosy. Tři čtvrtiny dotázaných měst zaznamenaly pokles počtu úmrtí a zranění při dopravních nehodách a 91 % uvedlo alespoň jeden další pozitivní dopad, například nižší hlukovou a emisní zátěž či vyšší využívání aktivních forem dopravy. Města zároveň nepozorovala významné negativní dopady na dopravní kongesce, intenzitu provozu ani délku cest. Přestože zavádění nižších rychlostních limitů často naráželo na politický a veřejný odpor nebo legislativní překážky, po jejich implementaci míra nesouhlasu výrazně poklesla. Výsledky potvrzují, že cílené snižování rychlosti je účinným nástrojem pro zvýšení bezpečnosti a kvality života ve městech a může významně přispět k naplňování evropské vize nulového počtu obětí dopravních nehod.

Zdroj: eurocities.eu

4.2.4 Povinné omezovače rychlosti pro piráty v New Yorku

Článek informuje o novém zákonu státu New York zaměřeném na tzv. „superrychlé řidiče“, kteří opakovaně překračují povolenou rychlost. Řidiči, kteří během 12 měsíců nasbírají alespoň 16 zaznamenaných překročení rychlosti, budou muset na vlastní náklady instalovat do svých vozidel inteligentní omezovače rychlosti (Intelligent Speed Assistance), jež pomocí GPS a databáze rychlostních limitů zabrání jízdě nad povolenou rychlost. Opatření bylo přijato jako reakce na několik

Zpravodaj Bezpečná doprava

tragických nehod způsobených notorickými přestupci a jeho cílem je zvýšit bezpečnost silničního provozu, zejména ochranu chodců a dalších zranitelných účastníků dopravy. Neplnění povinnosti instalace může vést k vysokým pokutám, pozastavení registrace vozidla a dalším sankcím. Zastánci zákona jej považují za účinný nástroj prevence závažných nehod, zatímco kritici upozorňují na otázky soukromí, nákladů a možné technické komplikace spojené s využíváním těchto systémů.

Zdroj: roadsbridges.com

4.2.5 Rakousko plánuje vyšší a jednotné pokuty za rychlost

Rakouská spolková vláda plánuje od roku 2027 sjednotit a zpřísnit systém dopravních pokut v celé zemi, protože současné sankce se mezi jednotlivými spolkovými zeměmi liší. Hlavním cílem je zvýšit bezpečnost silničního provozu a posílit preventivní účinek trestů, zejména za závažné překročení rychlosti. Nově by se například minimální pokuta za překročení rychlosti o více než 30 km/h zvýšila ze 150 na 200 eur a za překročení o více než 40 km/h v obci nebo 50 km/h mimo obec ze 300 na 400 eur, přičemž horní hranice sankcí se rovněž zvýší. Sjednoceny budou také pokuty ukládané formou anonymních příkazů, včetně některých parkovacích přestupků, a to zpravidla na úroveň dosud nejvyšších sazeb v jednotlivých zemích. Vláda změny odůvodňuje nárůstem dopravních nehod a úmrtí v roce 2025, kdy nepřiměřená rychlost stála za více než 16 % nehod se zraněním a přibližně třetinou smrtelných nehod.

Zdroj: kurier.at

4.2.6 Koalice v Německu žádá rychlost 80 km/h mimo obce

Článek informuje o výzvě široké koalice environmentálních, dopravně-bezpečnostních a dalších společenských organizací adresované německé Konferenci ministrů dopravy, aby schválila snížení maximální povolené rychlosti na silnicích mimo obec ze 100 na 80 km/h. Podle autorů by spolu se zavedením obecného rychlostního limitu na dálnicích a širším uplatněním zóny 30 km/h v obcích toto opatření přispělo ke snížení počtu dopravních nehod, zachránilo každoročně stovky lidských životů a tisíce osob uchránilo před těžkými zraněními. Zároveň by vedlo ke snížení emisí oxidu uhličitého, spotřeby pohonných hmot a závislosti na dovozu ropy, přičemž jeho realizace by byla rychlá a finančně nenáročná.

Zdroj: duh.de

4.2.7 Rozšiřování zón 30 km/h v Portugalsku

Portugalská vláda chce v rámci nové Národní strategie bezpečnosti silničního provozu rozšířit počet zón s maximální povolenou rychlostí 30 km/h, aby snížila nehodovost a počet obětí dopravních nehod. Opatření se zaměřuje především na obytné oblasti, okolí škol a další místa s vyšším pohybem chodců a cyklistů, kde nižší rychlost výrazně omezuje riziko vážných zranění. Součástí strategie jsou také další kroky ke zklidnění dopravy, včetně úprav dopravní infrastruktury a přehodnocení klasifikace některých komunikací. Podle zastánců opatření představují zóny 30 km/h účinný nástroj pro zvýšení bezpečnosti a kvality života ve městech, přičemž cílem vlády je dlouhodobě snížit počet dopravních nehod a jejich závažné následky.

Zdroj: observador.pt

4.2.8 Budou auta v budoucnu omezena na 120 km/h?

Článek se zabývá debatou o možném budoucím omezení maximální rychlosti osobních automobilů na 120 km/h. Odborníci i zástupci automobilového průmyslu upozorňují, že technicky by takové řešení bylo realizovatelné, avšak naráželo by na silný odpor veřejnosti, protože mnoho řidičů vnímá možnost vyšších rychlostí jako symbol osobní svobody. Zastánci omezení argumentují především vyšší bezpečností silničního provozu, nižší spotřebou energie a snížením emisí, zejména u elektromobilů. Kritici naopak tvrdí, že problémem není samotná konstrukční rychlost vozidel, ale chování řidičů a dodržování stávajících pravidel. Článek uzavírá, že plošné omezení rychlosti na 120 km/h zatím není na pořadu dne, přesto se podobné návrhy objevují stále častěji v souvislosti s bezpečnostními a environmentálními cíli evropské dopravní politiky.

Zdroj: rtl.be

4.2.9 Janov plánuje zóny 30 km/h u škol

Na zasedání městské komise pro dopravu představilo město Janov plán na zvýšení bezpečnosti silničního provozu, jehož součástí je zřízení jedné zóny s rychlostním limitem 30 km/h a tří školních ulic v každém městském obvodu. Opatření se zaměřují především na ochranu zranitelných účastníků dopravy, zejména chodců, cyklistů a uživatelů mikromobility. Město chce při plánování využívat moderní technologie a analýzu dat, které umožní identifikovat nejen místa s nehodami, ale i tzv. „téměř nehody“, a preventivně upravovat rizikové lokality. Součástí programu budou také stavební prvky pro zklidnění dopravy, jako jsou zvýšené přechody, zpomalovací prahy, ostrůvky či zúžení vozovek, jejichž cílem je přirozeně snížit rychlost vozidel a zvýšit bezpečnost v obytných a školních zónách.

Zdroj: smart.comune.genova.it

4.3 Automobilový sektor

4.3.1 Dopis ETSC ministrům ohledně systému Tesla FSD

Evropská rada pro bezpečnost dopravy (ETSC) dne 12. června 2026 vyzvala ministry dopravy většiny členských států EU, aby před uznáním prozatímního schválení systému Tesla FSD (Supervised) požadovali odpovědi na klíčové otázky týkající se jeho bezpečnosti a doložení relevantních důkazů. ETSC upozorňuje na potřebu důkladného posouzení rizik a transparentního rozhodovacího procesu při zavádění pokročilých asistenčních systémů řízení, protože jejich předčasné schválení bez dostatečně ověřených dat může mít významné dopady na bezpečnost silničního provozu. Dopis nebyl zaslán Nizozemsku, které prozatímní schválení udělilo, ani Belgii, Dánsku, Estonsku a Litvě, které jej již přijaly.

Zdroj: etsc.eu

4.3.2 Zpráva o zavádějících bezpečnostních datech firmy Tesla

Vyšetřování agentury Reuters ukázalo, že společnost Tesla předkládala evropským regulačním orgánům zavádějící statistiky o bezpečnosti systému Full Self-Driving (FSD) ve snaze získat širší schválení této technologie v Evropě. Firma tvrdila, že FSD je několikanásobně bezpečnější než běžní řidiči a že jeho rozšíření by mohlo zabránit tisícům nehod a úmrtí, avšak nezávislí odborníci označili

použitou metodiku za nevěrohodnou a založenou na nerealistických předpokladech a nevhodných srovnáních. Přestože nizozemský regulátor systém předběžně schválil na základě vlastních testů, některé evropské úřady a bezpečnostní organizace požadují důkladnější a nezávislé ověření bezpečnostních tvrzení společnosti Tesla před případným rozšířením povolení na úrovni celé Evropské unie.

Zdroj: reuters.com

4.3.3 Švédsko může odmítnout technologii samořízení od Tesly

Švédské dopravní úřady zvažují, že na úrovni Evropské unie nepodpoří zavedení systému Full Self-Driving (Supervised) společnosti Tesla, pokud firma neodstraní funkci umožňující vozidlům překračovat povolenou rychlost prostřednictvím nastavení „Speed Offset“. Podle švédských regulátorů by systematické překračování rychlostních limitů mohlo narušit právní rámec i očekávané bezpečnostní přínosy automatizovaného řízení. O celoevropském schválení technologie jedná technický výbor EU, přičemž některé země, například Nizozemsko, Dánsko či Estonsko, jsou vůči systému vstřícnější, protože konečnou odpovědnost nadále nese řidič. Schválení technologie by Tesle pomohlo posílit její postavení na evropském trhu, kde čelí rostoucí konkurenci čínských výrobců elektromobilů.

Zdroj: reuters.com

4.3.4 Svolávací akce autonomních vozů Waymo kvůli softwaru

Společnost Waymo svolává téměř 3 900 autonomních vozidel poté, co její robotická taxi opakovaně vjela do uzavřených dálničních stavebních zón. Vyšetřování odhalilo nejméně 13 případů v Arizoně a Kalifornii, kdy vozidla nerozpoznala dopravní značení, uzavírky nájezdů nebo kužely vymezující pracovní úseky a pokračovala v jízdě, čímž zvyšovala riziko nehody. Přestože nebyla hlášena žádná zranění, americký regulátor NHTSA označil situaci za bezpečnostní riziko. Waymo již omezila provoz na dálnicích a vydala softwarovou aktualizaci, která má zlepšit rozpoznávání stavebních zón a zabránit opakování podobných incidentů.

Zdroj: cbsnews.com

4.3.5 Tragická nehoda Tesly v autonomním režimu v Texasu

Americký Národní úřad pro bezpečnost silničního provozu (NHTSA) zahájil podrobné vyšetřování smrtelné nehody vozu Tesla Model 3, který v červnu v Texasu ve vysoké rychlosti vyjel ze silnice a narazil do rodinného domu. Při nehodě zemřela šestasedmdesátiletá žena nacházející se uvnitř domu, zatímco řidič uvedl, že v době havárie používal automatizovaný asistenční systém řízení. Vyšetřování se zaměřuje na možné selhání technologie „Full Self-Driving“, která již dříve čelila kritice kvůli zavádějícímu označení a obavám o její bezpečnost. Případ je součástí širší debaty o spolehlivosti autonomních systémů řízení a může vést k dalším bezpečnostním opatřením či regulatorním zásahům.

Zdroj: bbc.com

4.3.6 Výzva k povinnému systému ABS pro motocykly

Evropská rada pro bezpečnost dopravy (ETSC) ve svém stanovisku vyzývá Evropskou komisi k zavedení povinného systému ABS (protiblokovacího brzdového systému) pro všechny motocykly, včetně kategorie L3e-A1 (motocykly do 125 cm³), na kterou se současná evropská legislativa

nevztahuje. ETSC upozorňuje, že úmrtnost motocyklistů v EU klesá výrazně pomaleji než u ostatních účastníků silničního provozu a že studie prokázaly, že ABS snižuje riziko účasti motocyklu na nehodě přibližně o 30 %, zejména u závažných nehod a na mokré vozovce. Organizace poukazuje na to, že Evropská komise měla již do roku 2019 posoudit a případně navrhnout rozšíření povinnosti ABS i na tuto kategorii motocyklů, avšak dosud tak neučinila. Podle analýzy zadané Komisí by přínosy zavedení ABS výrazně převýšily náklady (poměr přínosů a nákladů přibližně 23:1), přičemž opatření by mohlo přinést společenské přínosy v hodnotě 1,4 miliardy eur. ETSC proto doporučuje přijmout cílenou legislativní změnu nařízení EU 168/2013 a zahrnout povinnost ABS mezi rychle realizovatelná opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Zdroj: [etsc.eu](https://www.etsc.eu)

4.3.7 Nedostatky v ochraně proti podjetí kamionů

Článek představuje výsledky testů organizace Euro NCAP, které odhalily závažné nedostatky v ochraně proti podjetí osobních vozidel pod zadní část nákladních vozidel a přívěsů. Podle studie jsou současné evropské ochranné zábrany na zádi návěsů v řadě případů nedostatečné a společně s omezenou schopností některých starších systémů automatického nouzového brzdění rozpoznat zadní část přívěsu přispívají přibližně ke 400 smrtelným nehodám ročně v Evropě a Spojeném království. Crash testy ukázaly, že současné evropské normy neposkytují dostatečnou ochranu posádky, zatímco robustnější řešení používaná v USA významně snižují závažnost těchto střetů. Autoři proto vyzývají evropské regulační orgány i výrobce přívěsů k modernizaci technických požadavků a zavedení účinnějších ochranných systémů.

Zdroj: [news.euroncap.com](https://www.euroncap.com/news)

4.3.8 Hrozba neustále se zvětšujících aut v Evropě

Článek představuje studii organizací Transport & Environment (T&E) a Clean Cities, která upozorňuje na rostoucí rozměry nově prodávaných automobilů v Evropě a jejich dopady na městský prostor. Pokud bude trend zvětšování vozidel pokračovat, mohou evropská města do roku 2040 přijít o 8,5 až 14 % parkovacích míst na ulicích, protože delší a širší automobily zabírají více veřejného prostoru. Studie současně varuje, že větší vozidla představují vyšší riziko pro chodce a cyklisty, zvyšují spotřebu energie i materiálů a přispívají k vyšším emisím. Autoři proto doporučují zavést opatření podporující návrat k menším vozidlům, včetně úpravy daňových pravidel a technických požadavků na konstrukci automobilů, aby se omezily negativní dopady na bezpečnost, životní prostředí i kvalitu městského prostoru.

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

4.3.9 Výsledky nových testů bezpečnosti nákladních automobilů

Euro NCAP ve svém nejnovějším hodnocení nákladních vozidel konstatuje výrazné zlepšení bezpečnostních standardů evropských trucků. V kategorii regionální distribuce získalo pět ze sedmi testovaných vozidel maximální pětihvězdičkové hodnocení, zatímco v roce 2024 dosáhly stejného výsledku pouze dva modely. Nejlépe si vedl model Scania L-series s celkovým skóre 90 %, zejména díky výbornému přímému výhledu z kabiny a pokročilým systémům ochrany chodců a cyklistů. Hodnocení Euro NCAP se zaměřuje na tři oblasti – bezpečnou jízdu, prevenci kolizí a bezpečnost po nehodě – a zároveň uděluje označení CitySafe vozidlům vhodným pro provoz v městském prostředí. Výsledky ukazují, že výrobci stále více investují do aktivních bezpečnostních systémů, jako jsou

autonomní nouzové brzdění, asistenty pro udržení v jízdním pruhu či monitorování řidiče. Euro NCAP současně upozorňuje, že některé klíčové bezpečnostní prvky jsou u řady výrobců stále nabízeny pouze za příplatek, a vyzývá k jejich standardní montáži. Organizace očekává, že tlak na zvyšování bezpečnosti bude pokračovat i v dalších letech s plánovaným rozšiřováním a zpřísňováním testovacích metodik.

Zdroj: commercial-vehicles.euroncap.com

4.3.10 Varování před přílišným spoléháním na asistované řízení

Článek shrnuje úvodní vystoupení předsedkyně amerického Národního úřadu pro bezpečnost dopravy (NTSB) Jennifer Homendy při projednávání závěrečné zprávy o dvou smrtelných nehodách vozidel Ford Mustang Mach-E provozovaných v režimu částečné automatizace řízení bez nutnosti držení volantu. Ve svém vystoupení upozorňuje, že přehnaná důvěra řidičů v asistenční systémy a nedostatečný dohled nad jejich používáním mohou vést k tragickým následkům. Zdůrazňuje, že současná federální regulace nestanovuje dostatečné požadavky na výkonnost těchto systémů ani jejich hodnocení z hlediska bezpečnosti, přestože výzkumy ukazují omezený přínos částečné automatizace a riziko rozptýlení řidičů. NTSB proto opět vyzývá k zavedení přísnějších bezpečnostních standardů, podpoře osvědčených technologií, jako jsou systémy varování před čelním nárazem a automatické nouzové brzdění, a k důslednému prosazování opatření směřujících ke snížení počtu obětí dopravních nehod.

Zdroj: [ntsb.gov](https://www.nts.gov)

4.4 Řidiči motorových vozidel

4.4.1 Spojitost mezi depresemi řidičů a rizikem nehod

Článek informuje o studii Univerzity v Granadě zpracované pro španělské Generální ředitelství dopravy (DGT), která analyzuje vliv duševního zdraví a psychofarmak na bezpečnost silničního provozu. Výsledky ukazují, že řidiči trpící depresí, úzkostnými poruchami nebo bipolární poruchou mají přibližně o 72 % vyšší riziko dopravní nehody než běžná populace. Studie zároveň upozorňuje, že některá sedativně působící antidepresiva, benzodiazepiny a hypnotika mohou dočasně zhoršovat pozornost, reakční dobu i koordinaci při řízení, zatímco nesesedativní antidepresiva obdobný negativní vliv zpravidla nevykazují. Autoři proto doporučují individuální posuzování zdravotní způsobilosti řidičů, systematictější psychologický screening a užší propojení péče o duševní zdraví s opatřeními ke zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

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

4.4.2 Telefonování za volantem trojnásobně zvyšuje riziko

Článek upozorňuje na výsledky nové studie, podle níž telefonický hovor během řízení – a to i prostřednictvím handsfree nebo integrovaného systému vozidla – zvyšuje riziko dopravní nehody přibližně trojnásobně. Hlavním problémem není samotné držení telefonu, ale kognitivní zátěž spojená s vedením hovoru, která omezuje pozornost řidiče, zpomaluje reakce, snižuje schopnost sledovat dopravní situaci a vede k častějším chybám zejména v náročných provozních situacích. Autoři proto zdůrazňují, že pro bezpečnou jízdu je vhodné vyhnout se telefonickým hovorům během řízení bez ohledu na použitou technologii a zaměřit preventivní opatření na omezení rozptýlení řidičů.

Zdroj: estrepublikain.fr

4.4.3 Drogy za volantem potvrdily desítky irských pitev

Článek upozorňuje na znepokojivý rozsah užívání alkoholu a drog mezi řidiči, kteří zahynuli při dopravních nehodách v Irsku. Údaje irského Úřadu pro bezpečnost silničního provozu (RSA) ukazují, že z 316 případů řidičů, u nichž byly mezi lety 2016–2020 dostupné toxikologické výsledky, mělo 35 % v organismu alkohol, 14 % kokain, 12 % benzodiazepiny a menší podíl také konopí, opioidy či jiné psychoaktivní látky. Současně bylo jen do konce května letošního roku zadrženo více než 1 500 osob za řízení pod vlivem drog, přičemž jejich počet v posledních letech roste. Přestože pozitivní toxikologický nálezní automaticky neznamená ovlivnění řidiče v době nehody, zveřejněná data podle odborníků i politiků potvrzují potřebu intenzivnější prevence a osvěty zaměřené na rizika řízení pod vlivem alkoholu a drog.

Zdroj: irishexaminer.com

4.4.4 Belgické zpřísnění trestů za alkohol za volantem

Belgie od 1. července 2026 zpřísní postihy za řízení pod vlivem alkoholu zavedením jednotného dvanáctihodinového odebrání řidičského oprávnění pro všechny řidiče, kteří při kontrole překročí zákonný limit alkoholu, bez ohledu na naměřenou hodnotu. Dosavadní systém odstupňovaných zákazů řízení v délce od dvou do dvanácti hodin tak zaniká a cílem změny je vyslat jasný signál o nulové toleranci vůči řízení pod vlivem alkoholu. Nová pravidla se zároveň rozšiřují i na držitele dočasných řidičských průkazů a uživatele elektrických koloběžek. Po uplynutí dvanáctihodinové lhůty musí řidič absolvovat nový test na alkohol; pokud je výsledek stále pozitivní, zákaz řízení se automaticky prodlužuje o dalších šest hodin. Opatření reaguje na dlouhodobě vysoký podíl dopravních nehod souvisejících s alkoholem, který v Belgii představuje přibližně jedenáct procent všech nehod s následkem zranění.

Zdroj: rtl.be

4.4.5 Častější obnova řidičských průkazů pro seniory ve Španělsku

Španělské ředitelství pro dopravu (DGT) zavádí od roku 2026 změny týkající se obnovování řidičských průkazů starších řidičů, které se dotknou zejména osob narozených mezi lety 1956 a 1961. Řidiči, kteří dosáhnou věku 65 let, budou nově obnovovat běžný řidičský průkaz každých pět let namísto dosavadních deseti, aby mohly být častěji posuzovány jejich zdravotní a psychofyzické schopnosti potřebné pro bezpečné řízení. Osoby starší 70 let budou naopak osvobozeny od správního poplatku za obnovu řidičského oprávnění, nadále však budou muset absolvovat povinné lékařské prohlídky. DGT zároveň zdůrazňuje, že ve Španělsku neexistuje horní věková hranice pro řízení motorových vozidel a rozhodujícím kritériem pro další držení řidičského oprávnění zůstává individuální zdravotní způsobilost řidiče.

Zdroj: autobild.es

4.4.6 Odstupňované řidičské průkazy v Severním Irsku

Článek informuje o zavedení systému postupného získávání řidičského oprávnění (Graduated Driver Licensing, GDL) v Severním Irsku od 1. října 2026, který představuje největší reformu výcviku a licencování řidičů za posledních téměř 70 let. Nový systém zavádí povinnou minimálně šestiměsíční dobu výcviku s vedením záznamů o jízdách, strukturovaný vzdělávací program

a dvouleté období omezení pro nové řidiče, včetně nočních omezení přepravy spolujezdců u řidičů mladších 24 let. Cílem opatření je snížit vysoký podíl mladých a nezkušených řidičů na závažných dopravních nehodách a prostřednictvím postupného získávání zkušeností zvýšit bezpečnost silničního provozu.

Zdroj: loveballymena.online

4.4.7 Obavy německých autoškol z reformy řidičských průkazů

Plánovaná reforma německého systému výuky v autoškolách, která má od roku 2027 zlevnit získání řidičského průkazu prostřednictvím větší digitalizace, omezení povinných jízd a možnosti procvičování řízení s rodiči, vyvolává mezi provozovateli autoškol značné obavy. Instruktóři upozorňují, že rodiče nemají potřebné pedagogické ani odborné kompetence a na rozdíl od učitelů autoškol nemohou v krizových situacích zasáhnout do řízení, což může negativně ovlivnit bezpečnost silničního provozu. Kritizována je také nejasná odpovědnost při případných nehodách a riziko sociální nerovnosti, protože ne všichni žadatelé o řidičský průkaz mají k dispozici vhodný doprovod nebo vozidlo. Přesto některé navrhované změny, zejména digitalizace teoretické výuky a zjednodušení teoretické části zkoušek, nacházejí mezi žáky i instruktory podporu.

Zdroj: www1.wdr.de

4.4.8 Recidiva drogových deliktů v Británii převyšuje alkohol

Analýza britského autoklubu RAC založená na údajích úřadu DVLA odhalila, že recidiva u řízení pod vlivem drog je ve Spojeném království téměř pětkrát častější než u řízení pod vlivem alkoholu. V období let 2014–2025 bylo nejméně třikrát přistiženo při řízení pod vlivem drog 12 391 řidičů, zatímco u alkoholu šlo o 2 553 osob. Celkem bylo za opakované drogové řízení odsouzeno více než 41 tisíc držitelů řidičských oprávnění. Odborníci upozorňují, že současné sankce nejsou dostatečně účinné a volají po zavedení celostátního rehabilitačního programu pro drogové řidiče po vzoru již existujících programů pro pachatele řízení pod vlivem alkoholu. Článek zároveň poukazuje na rostoucí význam drogového řízení jako závažného, avšak často opomíjeného problému bezpečnosti silničního provozu.

Zdroj: regit.cars

4.4.9 Vysoká úmrtnost mladých kyperských řidičů v Evropě

Kypr patří mezi nejhorší země Evropské unie z hlediska úmrtnosti mladých lidí při dopravních nehodách. Podle údajů Evropské rady pro bezpečnost dopravy (ETSC) se v roce 2023 umístil na třetím místě v počtu úmrtí osob mladších 24 let a na druhém místě v podílu mladých obětí dopravních nehod, který dosahuje 27 %, zatímco průměr EU činí 18 %. V letech 2023–2025 zahynulo na kyperských silnicích 120 lidí, přičemž čtvrtina obětí byla mladší 24 let. Hlavními příčinami smrtelných nehod jsou nepozornost za volantem, konzumace alkoholu a jízda pod vlivem drog. Většina tragických nehod se odehrává v obydlených oblastech a mezi nejohroženější skupiny patří mladí řidiči, motocyklisté a chodci. Kyperské úřady proto připravují soubor opatření zaměřených na zpřísnění legislativy, reformu výcviku řidičů, dopravní výchovu a zvýšení bezpečnosti silniční infrastruktury.

Zdroj: en.philenews.com

4.4.10 Výzva k povinným alkoholovým zámkům v Británii

Článek informuje o výzvě kampaně Lock Out Drink-Driving Campaign k zavedení povinného používání alkoholových imobilizérů (alcohol interlocks) u řidičů opakovaně odsouzených za řízení pod vlivem alkoholu ve Spojeném království. Tyto systémy umožňují nastartování vozidla pouze po úspěšném provedení dechové zkoušky a podle zastánců představují účinný nástroj ke snížení recidivy i počtu nehod způsobených alkoholem. Návrh vychází z výsledků odborných studií i zkušeností ze zemí, kde jsou alkoholové imobilizéry již součástí programů pro rizikové řidiče, a navazuje na připravovanou revizi britské strategie bezpečnosti silničního provozu zaměřenou na zpřísnění opatření proti řízení pod vlivem alkoholu.

Zdroj: roadsafetygb.org.uk

4.5 Bezpečnost obecně

4.5.1 Reakce ETSC na hodnocení bezpečnostní politiky EK

Evropská rada pro bezpečnost dopravy (ETSC) ve své reakci na průběžnou zprávu Evropské komise o naplňování rámce politiky bezpečnosti silničního provozu 2021–2030 upozorňuje, že Evropská unie postupuje při snižování počtu obětí a těžkých zranění na silnicích příliš pomalu a současnými opatřeními pravděpodobně nesplní cíl snížit jejich počet do roku 2030 na polovinu. Přestože ETSC oceňuje otevřené přiznání Komise, že dosavadní nástroje nejsou dostatečné, kritizuje nedostatečnou ambicióznost navrhovaných kroků a varuje před deregulací, která může dosažení cílů dále ohrozit. Organizace proto vyzývá k důslednějším legislativním opatřením, vyšším investicím do bezpečnosti silniční dopravy a silnějšímu dohledu nad plněním evropské strategie „Vision Zero“, jejímž cílem je přiblížit se do roku 2050 stavu nulového počtu úmrtí na silnicích.

Zdroj: etsc.eu

4.5.2 Předběžná data hlásí pokles úmrtnosti na unijních silnicích

Evropská komise zveřejnila předběžné údaje o bezpečnosti silničního provozu za rok 2025, podle nichž se počet usmrcených na silnicích v Evropské unii meziročně snížil o 3 % na přibližně 19 400 osob, což představuje asi o 580 obětí méně než v roce 2024. Přestože jde vzhledem k rostoucímu objemu dopravy o pozitivní vývoj, tempo zlepšování je podle Komise stále nedostatečné pro dosažení cíle snížit do roku 2030 počet usmrcených i těžce zraněných na polovinu oproti roku 2019. Zpráva zároveň upozorňuje na výrazné rozdíly mezi členskými státy – nejbezpečnější silnice mají tradičně Švédsko a Dánsko, zatímco nejvyšší míru úmrtnosti vykazují Rumunsko a Bulharsko – a zdůrazňuje potřebu důslednějšího prosazování opatření v oblasti infrastruktury, bezpečnosti vozidel i chování účastníků silničního provozu.

Zdroj: transport.ec.europa.eu

4.5.3 Třetina španělských aut jezdí bez platné technické

Podle údajů asociace AECA-ITV jezdilo ve Španělsku v roce 2025 přibližně 30 % vozidel bez platné technické kontroly (ITV), což představuje významné bezpečnostní riziko. Vozidla s více než ročním zpožděním technické prohlídky vykazují o 65 % vyšší pravděpodobnost závažných technických závad a výrazně roste také podíl smrtelných nehod, zejména u nákladních vozidel bez platné kontroly. Nejčastější problémy se týkají osvětlení, emisí, pneumatik a brzd. Článek upozorňuje, že pravidelná

technická kontrola není pouze zákonnou povinností, ale také důležitým nástrojem pro prevenci nehod, ochranu životního prostředí a zajištění bezpečnějšího provozu na silnicích.

Zdroj: motor16.com

4.5.4 Přísná dopravní opatření v Řecku přinášejí výsledky

Podle představitelů řeckého Institutu bezpečnosti silničního provozu „Panos Mylonas“ přinášejí nová přísnější dopravní opatření a intenzivnější policejní kontroly první pozitivní výsledky v oblasti bezpečnosti na silnicích. Předběžné údaje ukazují, že v roce 2025 klesl v Řecku počet obětí dopravních nehod o 22 % oproti předchozímu roku, což znamená záchranu přibližně 127 lidských životů a řadí zemi mezi nejúspěšnější státy Evropské unie v této oblasti. Odborníci však upozorňují, že pro potvrzení dlouhodobého trendu je nutné pokračovat v systematickém vyhodnocování dat a důsledném uplatňování přijatých opatření.

Zdroj: amna.gr/en

4.5.5 Nizozemsko radikálně navyšuje počet rychlostních radarů

Nizozemské státní zastupitelství výrazně zpřísní automatizovaný dohled nad silničním provozem a ještě letos více než zdvojnásobí počet míst, kde budou umístěny radary a další kontrolní systémy – z přibližně 650 na nejméně 1 450 lokalit. Rozšíření se týká pevných i mobilních radarů, kamer odhalujících používání mobilních telefonů za volantem a úsekového měření rychlosti. Cílem je zvýšit pravděpodobnost odhalení přestupků, zlepšit bezpečnost silničního provozu a umožnit policii soustředit se více na nebezpečné a opakované pachatele dopravních deliktů. Součástí plánů je také častější nasazení radarů v městských zónách s omezením na 30 km/h a pilotní projekt úsekového měření v zastavěných oblastech.

Zdroj: bnr.nl

4.5.6 Výzva k nasazení AI kamer proti nepozorným řidičům

Článek informuje o výzvě britských odborníků na bezpečnost silničního provozu k rozšíření využívání kamerových systémů s umělou inteligencí pro odhalování nebezpečného chování řidičů, zejména překračování rychlosti, používání mobilních telefonů za jízdy a nepoužívání bezpečnostních pásů. Podle zástupců organizací zabývajících se bezpečností dopravy je klíčovým preventivním faktorem vysoká pravděpodobnost odhalení přestupku, nikoli pouze přísnost sankcí. Navrhují proto zvýšit pokuty za dopravní přestupky a získané prostředky využít k financování širšího nasazení inteligentních kamer a dalších prostředků dopravního dohledu. Článek rovněž upozorňuje, že britská vláda připravuje revizi systému postihů za dopravní přestupky s cílem účinněji omezit nebezpečné chování řidičů a snížit počet obětí dopravních nehod.

Zdroj: autocar.co.uk

4.5.7 Chytré kužely ve Španělsku chrání silniční dělníky

Španělské Generální ředitelství dopravy (DGT) zahájilo homologaci prvních „chytrých“ dopravních kuželů vybavených technologií IoT, které mají zvýšit bezpečnost silničních prací i plynulost dopravy. Zařízení automaticky přenášejí informace o poloze a začátku či ukončení dopravních omezení do platformy DGT 3.0, odkud se varování dostávají na proměnné dopravní značky i do navigačních systémů propojených vozidel. Technologie má lépe chránit pracovníky na silnicích, upozorňovat

řidiče na nehody, uzavírky nebo práce na vozovce v reálném čase a představuje další krok v digitalizaci řízení dopravy a rozvoji propojené mobility ve Španělsku.

Zdroj: eleconomista.es

4.5.8 TÜV Verband požaduje restart pro program Vision Zero

Sdružení TÜV-Verband vyzývá k novému impulzu pro naplnění strategie „Vision Zero“, jejímž cílem je eliminovat úmrtí na silnicích, protože Německo v posledních letech v oblasti bezpečnosti silničního provozu prakticky nepokročilo. V roce 2025 dokonce počet obětí dopravních nehod mírně vzrostl na 2 814, zatímco počet zraněných zůstal vysoký. TÜV proto navrhuje zakotvit princip Vision Zero do německého silničního zákona jako závazné vodítko pro dopravní politiku a prosazuje soubor opatření zahrnující bezpečnější dopravní infrastrukturu, modernizaci technických kontrol vozidel, širší využití asistenčních systémů, cílenou regulaci rychlosti, přísnější dohled nad dodržováním pravidel, nulovou toleranci alkoholu a drog za volantem i systematické vzdělávání účastníků silničního provozu. Cílem těchto kroků je obnovit pokles počtu dopravních nehod a přiblížit se evropskému cíli výrazně snížit počet obětí silničního provozu.

Zdroj: tuev-verband.de

4.5.9 Pětina německých autobusů neprojde technickou kontrolou TÜV

Podíl autobusů, které neprošly pravidelnou technickou kontrolou v Německu kvůli závažným nebo nebezpečným závadám, v letech 2024–2025 vzrostl na 19,2 %, což je výrazně více než v předchozích letech. Podle sdružení TÜV jde o alarmující trend, který se týká i nových vozidel – již rok po registraci neprojde kontrolou každý desátý autobus a u pětiletých vozidel se podíl vážných závad téměř zdvojnásobil. Mezi nejčastější problémy patří úniky oleje, závady osvětlení nebo koroze. TÜV spojuje zhoršující se stav zejména s nedostatečnou údržbou způsobenou ekonomickým tlakem na dopravce, zatímco Svaz německých autobusových dopravců (bdo) tuto kritiku odmítá a za hlavní příčinu označuje rostoucí technickou složitost moderních autobusů a nedostatky na straně výrobců.

Zdroj: comdirect.de

V Brně v červenci 2026 zpracovalo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. za finanční podpory Ministerstva dopravy v rámci programu dlouhodobého koncepčního rozvoje výzkumných organizací.