

Zpravodaj



Ministerstvo dopravy



CENTRUM
DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU



BEZPEČNÁ DOPRAVA

2025 | číslo 1 | ročník 2

Strategie BESIP 2021–2030 vs. nehodovost v roce 2024

Téma čísla: Ponehodová péče

Aktuality z výzkumu

Informace ze světa



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

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

Vážení čtenáři,

dostává se vám do rukou první vydání druhého ročníku Zpravodaje BEZPEČNÁ DOPRAVA, ve kterém jsme pro vás připravili základní informaci o plnění Strategie BESIP 2021–2030 v roce 2024 a také v období účinnosti Strategie, která se zaměřuje na plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů.

V tématu čísla představujeme ponehodovou péči. Zařazeny jsou aktuální výsledky výzkumných aktivit Centra dopravního výzkumu, které jsou členěny do odborných článků v mezinárodních časopisech, příspěvků na konferencích a publikací – **Srážky motocyklistů se zvěří, Vliv výběru zdrojů na výsledky metaanalýz, Bezpečnost pozemních komunikací z pohledu účastníků silničního provozu, Vybrané výsledky projektu „Moderní metody dokumentace a analýzy poškození vozidla“, Místní strategie BESIP, Metodika pro hodnocení rizikovosti neřidičských činností, Systém psychologické ponehodové péče v ČR.** V závěrečné kapitole se pak věnujeme přehledu novinek ze zahraničí, které mají vazbu na bezpečnost silničního provozu.

Zpravodaj vychází kvartálně.

– redakce –

Redakční rada: Ing. Lukáš Kadula, Ing. Jiří Ambros, Ph.D., Vendula Vítková, Ing. Alena Daňková, Ph.D., Ing. Pavel Havránek, MBA, Ing. Veronika Valentová, Ph.D., MBA, Ing. Jindřich Frič, Ph.D., MBA, Mgr. Zuzana Ambrožová, Mgr. Tomáš 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.cz

Titulní strana: Ponehodová péče (CDV)

© 2025 Centrum dopravního výzkumu v. v. i.



Obsah

1	Informace o plnění Strategie BESIP 2021–2030	4
1.1.	Rok 2024	4
1.1.1	Strategické cíle	4
1.1.2	Klíčové ukazatele – vše	5
1.1.3	Klíčové ukazatele – vývoj následků zranitelných účastníků silničního provozu	6
1.1.4	Krajské srovnání	7
1.2	Období 2021–2024	7
1.2.1	Strategické cíle	7
1.2.2	Klíčové ukazatele	7
1.2.3	Krajské srovnání	8
2	Téma čísla: Ponehodová péče	9
3	Aktuality z výzkumu	11
3.1	Články v mezinárodních časopisech	11
3.1.1	Srážky motocyklistů se zvěří	11
3.1.2	Vliv výběru zdrojů na výsledky metaanalýz	11
3.2	Články v českých časopisech	11
3.2.1	Bezpečnost pozemních komunikací z pohledu účastníků silničního provozu	11
3.3	Příspěvky na konferencích	12
3.3.1	Vybrané výsledky projektu „Moderní metody dokumentace a analýzy poškození vozidla“ 12	
3.3.2	Místní strategie BESIP	13
3.4	Ostatní publikace	13
3.4.1	Metodika pro hodnocení rizikovosti neřidičských činností	13
3.4.2	Systém psychologické ponehodové péče v ČR	14
4	Informace ze světa	15
4.1	Zranitelní účastníci silničního provozu	15
4.1.1	Velká kontrola fatbiků v centru Haagu kvůli bezpečnosti silničního provozu	15
4.1.2	BUND a DVR představují druhý reprezentativní průzkum o napojení na veřejnou dopravu a vnímání bezpečnosti při jízdě na kole a chůzi	15
4.1.3	Finská rada pro bezpečnost silničního provozu navrhuje minimální věk 15 let pro e-koloběžky	16

Zpravodaj Bezpečná doprava

4.1.4	Evropská komise zveřejnila zprávu o harmonizovaných pravidlech pro prostředky osobní mobility	16
4.1.5	Výuka jízdy na kole v raném věku je spojena s nižším počtem úmrtí a zranění na silnicích	16
4.2	Rychlost	16
4.2.1	Veřejná konzultace k novému zákonu o silničním provozu v Řecku, snížení rychlosti ve městech na 30 km/h	16
4.2.2	Počet obětí klesl o 28 % po omezení rychlosti na 20 mil za hodinu ve Walesu	17
4.2.3	Evropská cena za bezpečnost silničního provozu ve městě Bologna 30	17
4.3	Automobilový sektor	17
4.3.1	Euro NCAP zveřejňuje hodnocení asistované jízdy na dálnici pro pět populárních modelů automobilů	17
4.3.2	Identifikace mezer ve výzkumu prostřednictvím analýzy dat z samořízených vozidel	17
4.3.3	Trumpův tým chce zrušit pravidlo hlášení autonehod, které Tesla odmítá	18
4.3.4	DCAS a U.S. DOT Volpe oznamují snížení rychlosti v obcích o 64 % v nové zprávě o inteligentní asistenci rychlosti	18
4.3.5	Jak bezpečný je ten nákladák? Hvězdičkové hodnocení nákladních vozidel.....	18
4.3.6	Inteligentní pneumatiky Goodyear dokážou detekovat déšť a led pro lepší nouzové brzdění	19
4.3.7	Jak mohou nákladní vozidla HCT a cyklisté nejlépe spolupracovat	19
4.3.8	Nová zpráva: Dotyková obrazovka z vás dělá nebezpečnějšího řidiče	19
4.4	Řidiči motorových vozidel	19
4.4.1	Až čtvrtině úmrtí mladých cestujících by se dalo předejít, kdyby používali bezpečnostní pásy	19
4.4.2	Doporučení pro zlepšení bezpečnosti motocyklů.....	20
4.4.3	Alkohol a řízení: proč jsou mladí lidé opatrnější než starší?.....	20
4.5	Ostatní	20
4.5.1	Zákazy řízení: Rada přijala vyjednávací postoj ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu v EU	20
4.5.2	Přichází Navigard, platforma pro bezpečnost silničního provozu.	20
4.5.3	Možnosti využití simulátorů řízení při výcviku řidičů-žáků	21

1 Informace o plnění Strategie BESIP 2021–2030

Níže uvedené informace obsahují základní přehled plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů Strategie BESIP jak v roce 2024, tak v období účinnosti Strategie, tzn. v období 2021–2024.

1.1. Rok 2024

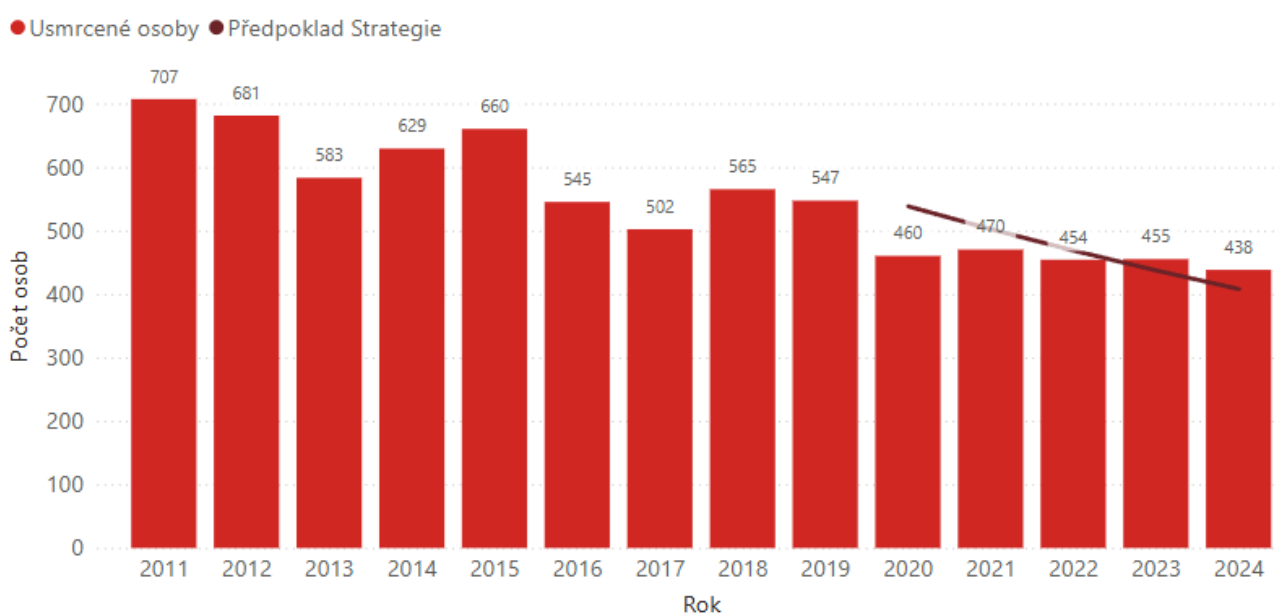
1.1.1 Strategické cíle

V roce 2024 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 438 a těžce zraněno 1 609 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie bylo usmrceno **o 30 osob více (+7 %)** a těžce zraněno o 138 osob méně (-13 %).

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

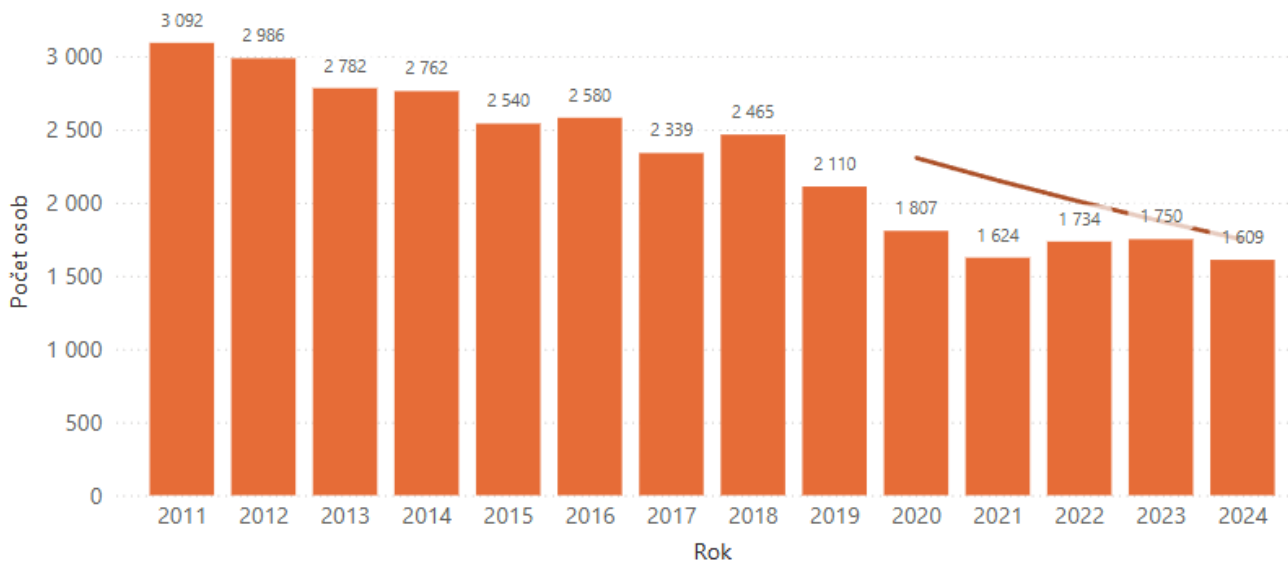
Vývoj v uvedeném období v uplynulých letech a vztah reality a předpokladů Strategie je zřejmý z následujících grafů.

Vývoj usmrcených osob: Celkové následky nehodovosti



Vývoj těžce zraněných osob: Celkové následky nehodovosti

● Těžce zraněné osoby ● Předpoklad Strategie



1.1.2 Klíčové ukazatele – vše

V oblasti klíčových ukazatelů (KPI) lze v roce 2024 „pozitivně“ hodnotit bilanci fatálních nehod zaviněných řidiči vozidel pod vlivem alkoholu a návykových látek (-17 %), na silnicích I. tříd (-16%), srážek s vlakem (-15 %) a také chodců (-12 %). V případě osob usmrčených se však nedařilo plnit předpoklady zejména např. na dálnicích (+43 %), u motocyklistů (+43 %), cyklistů (+37 %) a seniorů (30 %), z pohledu příčin pak nelze pozitivně hodnotit fatální nehody v příčinných souvislostech s nevěnováním se řízení (+31 %).

Bilanci KPI usmrčených i těžce zraněných osob shrnují uvedené tabulky.

Usmrčené osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Cestující v autobusech (N)	1	2	-1	-50,00 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	3	5	-2	-40,00 %
Děti (N)	9	11	-2	-18,18 %
Alkohol a návykové látky (P)	39	47	-8	-17,02 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	131	156	-25	-16,03 %
Srážky s vlakem (I)	11	13	-2	-15,38 %
Chodci (N)	69	78	-9	-11,54 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	259	273	-14	-5,13 %
Nepřipoutané osoby (N)	61	64	-3	-4,69 %
Intravilán (I)	114	119	-5	-4,20 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	65	67	-2	-2,99 %
Cestující v osobních automobilech (N)	213	219	-6	-2,74 %
Nepřiměřená rychlost (P)	141	144	-3	-2,08 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	56	56	0	0,00 %
Nesprávné předjíždění (P)	19	19	0	0,00 %
Muži jako viníci (V)	365	348	17	4,89 %
Srážky se stromem (I)	65	61	4	6,56 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	65	61	4	6,56 %
Celkové následky nehodovosti	438	408	30	7,35 %
Ženy jako viníci (V)	57	52	5	9,62 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	190	172	18	10,47 %
Starší řidiči jako viníci (V)	57	51	6	11,76 %
Extravilán (I)	324	289	35	12,11 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	63	50	13	26,00 %
Místní komunikace - GPS (I)	62	48	14	29,17 %
Cizinci jako viníci (V)	53	41	12	29,27 %
Senioři (N)	120	92	28	30,43 %
Nevěnování se řízení (P)	64	49	15	30,61 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	25	19	6	31,58 %
Cyklisté (N)	41	30	11	36,67 %
Motocyklisté (N)	83	58	25	43,10 %
Dálnice - GPS (I)	33	23	10	43,48 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	12	6	6	100,00 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

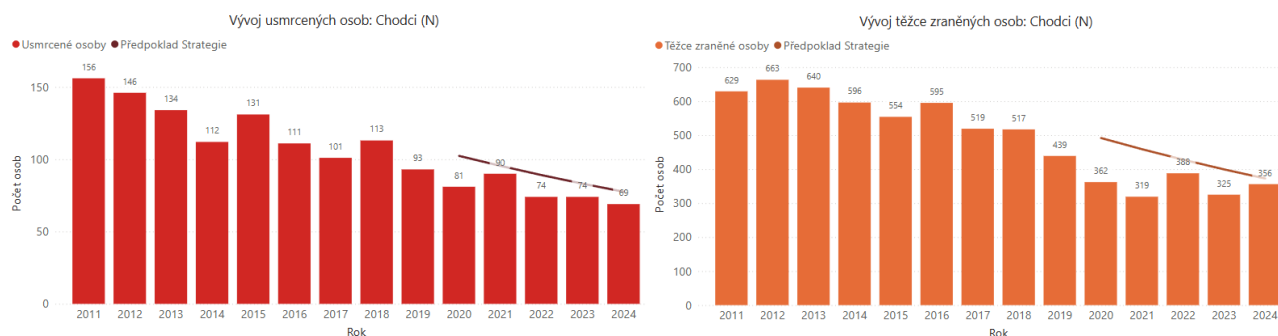
Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Nepřipoutané osoby (N)	76	123	-47	-38,21 %
Srážky se stromem (I)	92	142	-50	-35,21 %
Alkohol a návykové látky (P)	109	164	-55	-33,54 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	23	32	-9	-28,13 %
Děti (N)	75	99	-24	-24,24 %
Cestující v autobusech (N)	22	29	-7	-24,14 %
Cestující v osobních automobilech (N)	512	657	-145	-22,07 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	376	452	-76	-16,81 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	25	30	-5	-16,67 %
Nepřiměřená rychlost (P)	367	440	-73	-16,59 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	617	734	-117	-15,94 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	104	123	-19	-15,45 %
Nesprávné předjíždění (P)	58	68	-10	-14,71 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	910	1 048	-138	-13,17 %
Ženy jako viníci (V)	323	369	-46	-12,47 %
Intravilán (I)	823	897	-74	-8,25 %
Celkové následky nehodovosti	1 609	1 747	-138	-7,90 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	418	453	-35	-7,73 %
Cyklisté (N)	247	267	-20	-7,49 %
Extravilán (I)	786	849	-63	-7,42 %
Muži jako viníci (V)	1 232	1 311	-79	-6,03 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	240	255	-15	-5,88 %
Chodci (N)	356	373	-17	-4,56 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	145	148	-3	-2,03 %
Senioři (N)	336	339	-3	-0,88 %
Srážky s vlakem (I)	10	10	0	0,00 %
Místní komunikace - GPS (I)	474	428	46	10,75 %
Motocyklisté (N)	373	333	40	12,01 %
Nevěnování se řízení (P)	189	160	29	18,13 %
Starší řidiči jako viníci (V)	213	179	34	18,99 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	75	62	13	20,97 %
Dálnice - GPS (I)	73	60	13	21,67 %
Cizinci jako viníci (V)	217	159	58	36,48 %

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 2024 bylo usmrceno 193 a těžce zraněno 976 zranitelných účastníků silničního provozu, tzn. že podíl zranitelných účastníků na všech usmrcených osobách činil 44 %, na těžce zraněných pak 61 %.**

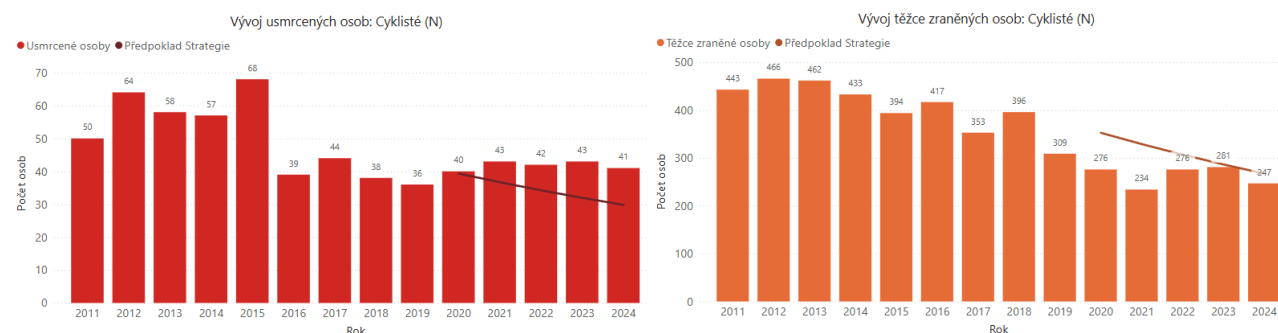
1.1.3.1 Chodci

V roce 2024 bylo usmrceno 69 a těžce zraněno 356 chodců, předpoklady Strategie v obou sledovaných parametrech byly splněny.



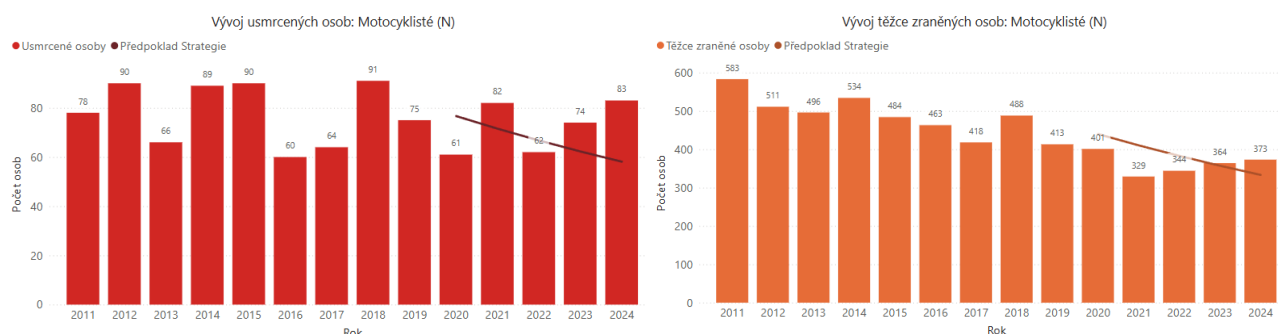
1.1.3.2 Cyklisté

V roce 2024 bylo usmrceno 41 (z toho 12x elektrokolo [29 %] + 2x elektrokoloběžka [5 %]) a těžce zraněno 247 cyklistů (z toho 38x elektrokolo [15 %] + 36x elektrokoloběžka [15 %]), předpoklady Strategie v oblasti usmrcených cyklistů nebyly splněny.



1.1.3.3 Motocyklisté

V roce 2024 bylo usmrceno 83 a těžce zraněno 373 motocyklistů, předpoklady Strategie v obou sledovaných parametrech nebyly splněny.



1.1.4 Krajské srovnání

V roce 2024 se 5 krajů dostalo pod stanovené předpoklady Strategie v oblasti usmrčených osob (nejlépe, -29 % usmrčených v Moravskoslezském kraji), 11 krajů pak v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -33 % těžce zraněných v Libereckém kraji). V případě usmrčených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit v 8 krajích: oproti předpokladům bylo o 67 % (tj. +29 osob) více usmrčeno v Jihomoravském kraji (nejvíce). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady ve 3 krajích: nejvíce (o 61 %, tj. +69 osob) v hl. m. Praze.

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

Usmrčené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Pardubický kraj	17	24	-7	-29,17 %
Jihočeský kraj	33	43	-10	-23,26 %
Moravskoslezský kraj	31	38	-7	-18,42 %
Olomoucký kraj	21	23	-2	-8,70 %
Zlínský kraj	15	16	-1	-6,25 %
Kraj Vysočina	26	26	0	0,00 %
Ústecký kraj	32	31	1	3,23 %
Karlovarský kraj	13	12	1	8,33 %
Královéhradecký kraj	25	23	2	8,70 %
Středočeský kraj	71	65	6	9,23 %
Hlavní město Praha	21	17	4	23,53 %
Liberecký kraj	18	14	4	28,57 %
Plzeňský kraj	43	32	11	34,38 %
Jihomoravský kraj	72	43	29	67,44 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Liberecký kraj	44	66	-22	-33,33 %
Jihomoravský kraj	144	200	-56	-28,00 %
Pardubický kraj	74	102	-28	-27,45 %
Zlínský kraj	77	103	-26	-25,24 %
Jihočeský kraj	155	190	-35	-18,42 %
Ústecký kraj	121	148	-27	-18,24 %
Moravskoslezský kraj	125	148	-23	-15,54 %
Královéhradecký kraj	100	115	-15	-13,04 %
Olomoucký kraj	68	77	-9	-11,69 %
Kraj Vysočina	85	92	-7	-7,61 %
Středočeský kraj	265	275	-10	-3,64 %
Karlovarský kraj	64	45	19	42,22 %
Plzeňský kraj	104	70	34	48,57 %
Hlavní město Praha	183	114	69	60,53 %

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

1.2 Období 2021–2024

1.2.1 Strategické cíle

V období 2021–2024 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrčeno 1 817 a těžce zraněno 6 717 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie tak bylo usmrčeno o 2 osoby více (+0,1 %) a těžce zraněno o 1 059 osob méně (-13,6 %).

1.2.2 Klíčové ukazatele

V oblasti klíčových ukazatelů lze v období účinnosti Strategie „pozitivně“ hodnotit např. bilanci fatálních nehod v důsledku nesprávného předjíždění (-30 %), dětí (-24 %), mladých řidičů (-22 %), alkoholu a návykových látek (-16 %), chodců (-11 %) a fatalit na silnicích I. tříd (-11 %). V oblasti klíčových ukazatelů se v případě osob usmrčených nedařilo plnit předpoklady zejména u: cyklistů (+27 %), starších řidičů jako viníků (+27 %), seniorů (+20 %) a motocyklistů (+16 %). V případě osob těžce zraněných byly klíčové ukazatele nad hodnotami předpokladu nehod na dálnicích (+29 %), u cizinců jako viníků nehod (+20 %), srážek s vlakem (+16 %) a cestujících v nákladních automobilech (+9 %).

Bilanci KPI usmrčených i těžce zraněných osob shrnují uvedené tabulky.

Usmrčené osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Cestující v autobusech (N)	3	9	-6	-66,67 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	12	24	-12	-50,00 %
Nesprávné předjíždění (P)	59	84	-25	-29,76 %
Děti (N)	37	49	-12	-24,49 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	232	298	-66	-22,15 %
Alkohol a návykové látky (P)	177	211	-34	-16,11 %
Srážky s vlakem (I)	51	58	-7	-12,07 %
Chodci (N)	307	345	-38	-11,01 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	618	693	-75	-10,82 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	1 127	1 217	-90	-7,40 %
Cestující v osobních automobilech (N)	909	973	-64	-6,58 %
Muži jako viníci (V)	1 513	1 549	-36	-2,32 %
Nepříměřená rychlost (P)	633	642	-9	-1,40 %
Intravilán (I)	524	530	-6	-1,13 %
Celkové následky nehodovosti	1 817	1 815	2	0,11 %
Extravilán (I)	1 293	1 285	8	0,62 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	272	270	2	0,74 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	251	249	2	0,80 %
Ženy jako viníci (V)	233	231	2	0,87 %
Srážky se stromem (I)	275	271	4	1,48 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	783	764	19	2,49 %
Nepřipoutané osoby (N)	296	287	9	3,14 %
Místní komunikace - GPS (I)	222	214	8	3,74 %
Nevěnování se řízení (P)	229	219	10	4,57 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	239	220	19	8,64 %
Cizinci jako viníci (V)	201	181	20	11,05 %
Dálnice - GPS (I)	118	105	13	12,38 %
Motocyklisté (N)	301	259	42	16,22 %
Senioři (N)	491	410	81	19,76 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	108	87	21	24,14 %
Starší řidiči jako viníci (V)	289	228	61	26,75 %
Cyklisté (N)	169	133	36	27,07 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	39	27	12	44,44 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Ujetí viníka z místa nehody (V)	91	132	-41	-31,06 %
Nesprávné předjíždění (P)	222	303	-81	-26,73 %
Děti (N)	340	440	-100	-22,73 %
Srážky se stromem (I)	495	633	-138	-21,80 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	1 589	2 014	-425	-21,10 %
Ženy jako viníci (V)	1 325	1 643	-318	-19,35 %
Alkohol a návykové látky (P)	592	729	-137	-18,79 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	2 656	3 267	-611	-18,70 %
Cestující v osobních automobilech (N)	2 378	2 925	-547	-18,70 %
Nepříměřená rychlost (P)	1 597	1 960	-363	-18,52 %
Cestující v autobusech (N)	106	130	-24	-18,46 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	118	144	-26	-18,06 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	940	1 136	-196	-17,25 %
Chodci (N)	1 388	1 659	-271	-16,34 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	3 965	4 665	-700	-15,01 %
Nepřipoutané osoby (N)	465	545	-80	-14,68 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	471	548	-77	-14,05 %
Intravilán (I)	3 444	3 994	-550	-13,77 %
Celkové následky nehodovosti	6 717	7 776	-1 059	-13,62 %
Extravilán (I)	3 273	3 781	-508	-13,44 %
Cyklisté (N)	1 038	1 190	-152	-12,77 %
Muži jako viníci (V)	5 175	5 835	-660	-11,31 %
Senioři (N)	1 345	1 510	-165	-10,93 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	1 810	2 017	-207	-10,26 %
Starší řidiči jako viníci (V)	732	797	-65	-8,16 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	623	657	-34	-5,18 %
Motocyklisté (N)	1 410	1 483	-73	-4,92 %
Místní komunikace - GPS (I)	1 832	1 906	-74	-3,88 %
Nevěnování se řízení (P)	694	713	-19	-2,66 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	302	277	25	9,03 %
Srážky s vlakem (I)	52	45	7	15,56 %
Cizinci jako viníci (V)	849	708	141	19,92 %
Dálnice - GPS (I)	346	268	78	29,10 %

1.2.3 Krajské srovnání

Během účinnosti Strategie 7 krajů splnilo její předpoklady v oblasti usmrčených osob (nejlépe, -19 % usmrčených v Moravskoslezském kraji) a 11 v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -38 % těžce zraněných ve Zlínském kraji). V případě usmrčených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit v 7 krajích, zejména v Královéhradeckém (+26 osob, tj.+26 %) a Zlínském (+17 osob, tj. +23 %). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v hl. m. Praze (+155 osob, tj. +31 %), v Karlovarském kraji (+50 osob, tj. +25 %) a Plzeňském kraji (+48 osob, tj. +15 %).

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

Usmrčené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Moravskoslezský kraj	138	170	-32	-18,82 %
Olomoucký kraj	91	105	-14	-13,33 %
Jihočeský kraj	173	190	-17	-8,95 %
Pardubický kraj	99	106	-7	-6,60 %
Kraj Vysočina	111	117	-6	-5,13 %
Plzeňský kraj	135	141	-6	-4,26 %
Liberecký kraj	62	64	-2	-3,13 %
Ústecký kraj	144	139	5	3,60 %
Karlovarský kraj	55	52	3	5,77 %
Středočeský kraj	307	289	18	6,23 %
Jihomoravský kraj	204	192	12	6,25 %
Hlavní město Praha	81	76	5	6,58 %
Zlínský kraj	90	73	17	23,29 %
Královéhradecký kraj	127	101	26	25,74 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Zlínský kraj	287	460	-173	-37,61 %
Pardubický kraj	293	455	-162	-35,60 %
Liberecký kraj	201	295	-94	-31,86 %
Královéhradecký kraj	371	513	-142	-27,68 %
Moravskoslezský kraj	526	657	-131	-19,94 %
Olomoucký kraj	286	343	-57	-16,62 %
Kraj Vysočina	345	410	-65	-15,85 %
Jihomoravský kraj	754	891	-137	-15,38 %
Ústecký kraj	561	660	-99	-15,00 %
Jihočeský kraj	737	847	-110	-12,99 %
Středočeský kraj	1 084	1 226	-142	-11,58 %
Plzeňský kraj	360	312	48	15,38 %
Karlovarský kraj	249	199	50	25,13 %
Hlavní město Praha	663	508	155	30,51 %

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

2 Téma čísla: Ponehodová péče

Evropská unie pro dekádu 2021–2030 definovala 8 klíčových ukazatelů (KPI), které jsou vyhodnocovány ve všech členských zemích, jedním z nich je také ponehodová péče. Tato oblast je zakotvena ve Strategii BESIP 2021–2030 a návazných akčních plánech.

Mezi **nejčastější zranění při autonehodách** patří:

- opěrkový syndrom (whiplash) – zranění krční páteře, které vzniká při nehodách s nárazem zezadu,
- další zranění hlavy a krku (otřes mozku, fraktury lebky, krvácení do mozku nebo otok mozku, poranění obličeje),
- zranění hrudníku (kontuze hrudníku, zlomeniny žeber, poranění srdce a plíce, roztržení aorty),
- zranění břicha a pánve (vnitřní krvácení, poranění měkkých tkání břicha, zlomeniny pánve),
- zranění končetin (zlomeniny rukou/nohou, poranění kolenního kloubu, poranění zápěstí a předloktí, amputace končetin),
- poranění páteře (komprese nebo zlomeniny obratlů, poranění míchy),
- a v neposlední řadě posttraumatická stresová porucha (často přehlížená a velmi častá), akutní stresová reakce (šok, dezorientace nebo úzkost).

Při nehodách na **motocyklu nebo mopedu** se většina zranění opakuje stejně jako u automobilu, navíc se objevují kožní oděrky a popáleniny, pneumotorax nebo hemotorax, poranění vnitřních orgánů a poranění obličeje (zlomeniny čelisti, nosu a lícních kostí, poranění očí).

U nehod **cyklistů a koloběžkářů** včetně jejich elektrických verzí, dochází nejčastěji k fatálním úrazům v oblasti obličeje, celkově hlavy a poraněním pánve.

Z dat projektu KOMPLEX (Komplexní systém ponehodové péče) se podařilo získat celou řadu zajímavých informací včetně rozhovorů s odborníky, kteří bývají na místě nehody jako první – hasiči, záchranáři a policisté. Kvalitní ponehodová péče a zmírnění následné traumatizace začíná právě už během zásahu složek Integrovaného záchranného systému (IZS). *„Ze vzorku více než 2 000 respondentů se potvrdilo, že znaky **traumatizace z dopravní nehody** vykazuje až 30 % všech účastníků bez ohledu na míru fatality následků. Jinými slovy lze říct, že i přesto, že došlo pouze k majetkové újmě, může to v zasaženém člověku vyvolávat pocity viny či stres, které jej mohou limitovat v řádů dnů i týdnů. S rozvojem posttraumatu pak velmi koreluje míra prožité bolesti,“* říká David Červinka, výzkumný pracovník v oblasti dopravní psychologie, terapie a poradenství v dopravě z Centra dopravního výzkumu.

Na vážné dopravní nehody je třeba nahlížet skutečně komplexně jako na problematiku bio-psycho-socio-spirituální. Lze vnímat to, co taková situace bere, ale i dává. Na dopravní nehody je možné tedy nahlížet jak v kontextu toho, že je to událost, která může vést **ke zhroucení člověka**, ale také událost, jež může **zvýšit odolnost a pomoc s posttraumatickým růstem**.

Výzkum také ukázal důležité faktory, které vedou k horšímu prožívání takové situace. Především ženy po nehodách vykazují vyšší skóre fyzického stresu. Dále je to u účastníků nehod subjektivní pocit viny a poškození, vlastní i cizí zranění, ekonomické dopady, svědomitost konkrétního jedince a mj. velkou roli hraje i to, zda zasaženým byla poskytnuta alespoň nějaká forma ponehodové péče.

Na celou situaci reagovalo Centrum dopravního výzkumu (CDV) v projektu KOMPLEX financovaného Technologickou agenturou ČR vydáním odborné knihy, spuštěním webových stránek i speciálními workshopy, které byly určeny například dobrovolným hasičům. Zároveň jsme však v průběhu výzkumu došli k tomu, že je ponehodová péče široké téma, které budí zájem odborné veřejnosti a zejména zasažených osob.

O projektu ▾
Praktické rady
Hlavní zásady



PONEHODOVÁ
PÉČE

Ke stažení
Mapa služeb
Kontakty



**Máte zájem
spolupracovat?**

**Neváhejte nás
kontaktovat.**

[Kontaktní formulář →](#)



CENTRUM
DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU

T A
Č R

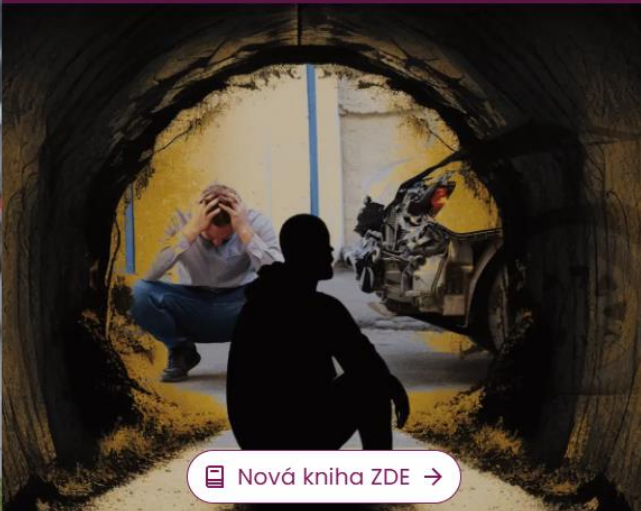
Tento projekt je spolufinancován ze zdrojů
evropského technologického agentury ČR a z
programu EIT.

www.kapra.cz
Kontakt: info@kapra.cz

Komplexní systém

PONEHODOVÉ PÉČE

v ČR



[Nová kniha ZDE →](#)

„Pod záštitou Ministerstva práce a sociálních věcí se naši výzkumní pracovníci mohou nyní více zabývat reálnými potřebami zasažených osob, komparujeme data ze zahraničních ponehodových systémů a vše konzultujeme se složkami Integrovaného záchranného systému. A také díky podpoře z Nadace ČEZ se nám v průběhu příštího roku podaří rozšířit i webové stránky ponehodovapece.cz, které v předchozím projektu nebyly hlavním výstupem,“ komentuje Veronika Vošická, výzkumná pracovnice v oblasti dopravní psychologie, terapie a poradenství v dopravě z Centra dopravního výzkumu. Naopak při zkoumání potřeb zasažených osob se webové stránky ukazují jako věc, kterou by ocenily. Přístup k případné pomoci v rámci ČR není jednotný a mnohdy jsou lidé uchylují právě k informacím z internetu, které mohou být podvodné. Společným cílem je vytvořit platformu, na které účastníci nehod získají veškeré potřebné informace na jednom místě.

Zdroj: [Tisková zpráva CDV] Třicet procent účastníků nehod potřebuje pomoc. Komplexní podpora na jednom místě: ponehodovapece.cz

3 Aktuality z výzkumu

V posledním čtvrtletí roku 2024 bylo vydáno několik výsledků z oblasti bezpečnosti silničního provozu, ať článků v časopisech, příspěvků na konferencích nebo ostatních odborných publikací. 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 Srážky motocyklistů se zvěří

Pomocí statistického modelování byly analyzovány faktory vedoucí ke zraněním při srážkách se zvěří, s využitím policejní databáze nehod v období 2009–2022. Méně než 2 % těchto střetů skončilo zraněním osob – bylo však zjištěno, že pravděpodobnost zranění byla cca 1600krát vyšší u motocyklistů než u cestujících ve vozidlech. Při použití úhybného manévru byla pravděpodobnost, že utrpí zranění, přibližně 68krát vyšší u cestujících v autě a pouze 2,3krát vyšší u motocyklistů ve srovnání s přímým zásahem do zvířete. Nepoužití přilby (pro motocyklisty) a nepoužití bezpečnostní pásy (pro cestující ve vozidlech) byly dalšími faktory, které zhoršovaly následky srážek. Zatímco brždění a přímý náraz se zdají být pro řidiče přijatelné, mezi motocyklisty by se mělo zvýšit povědomí o srážkách a nutnosti dodržování přiměřené rychlosti v kritických časech a místech).

Bíl, M., Andrášik, R., Bílová, M. (2024). Wildlife-vehicle collisions: The disproportionate risk of injury faced by motorcyclists. Injury, roč. 55, č. 5, s. 1–5.

3.1.2 Vliv výběru zdrojů na výsledky metaanalýz

Metaanalýzy (statistická shrnutí výsledků evaluací) představují nejlepší zdroj informací o účinnosti dopravně bezpečnostních opatření; jejich výsledky však mohou být ovlivněny řadou vlivů. Jedním z nich může být způsob výběru zdrojů evaluací: často jsou využívány pouze recenzované publikace v angličtině, navíc se zaměřením na novější studie (například po roce 2000). To znamená, že jsou přehlíženy v tzv. šedé literatuře (nerecenzovaných publikacích), vydané v jiných jazycích než angličtině a před rokem 2000. Na příkladech metaanalýz byly demonstrovány oba přístupy a bylo zjištěno, že výsledný vliv opatření na nehodovost se liší až o 10 %. Pro objektivnost evaluací lze doporučit, aby se výběr zdrojů žádným způsobem neomezoval.

Ambros, J., Elvik, R. (2025). Availability bias in road safety systematic reviews and its impact on the meta-analysis findings. Accident Analysis and Prevention, sv. 211, č. 107905.

3.2 Články v českých časopisech

3.2.1 Bezpečnost pozemních komunikací z pohledu účastníků silničního provozu

Subjektivní vnímání bezpečnosti komunikací všemi účastníky silničního provozu je důležitým faktorem determinujícím bezpečné chování. Mezinárodní projekt ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes) zařadil do průzkumu z roku 2023 téma hodnocení jednotlivých typů komunikací. Analýza výsledků ukázala, že čeští řidiči motorových vozidel ve srovnání s evropským průměrem vnímají všechny využívané typy komunikací jako méně bezpečné. Hodnocení ze strany chodců a cyklistů sice odpovídá evropskému průměru, výsledků vyspělejších států však u nás nedosahujeme. Výsledky mezinárodního srovnání jasně ukazují, že účastníci silničního provozu hodnotí komunikace jako

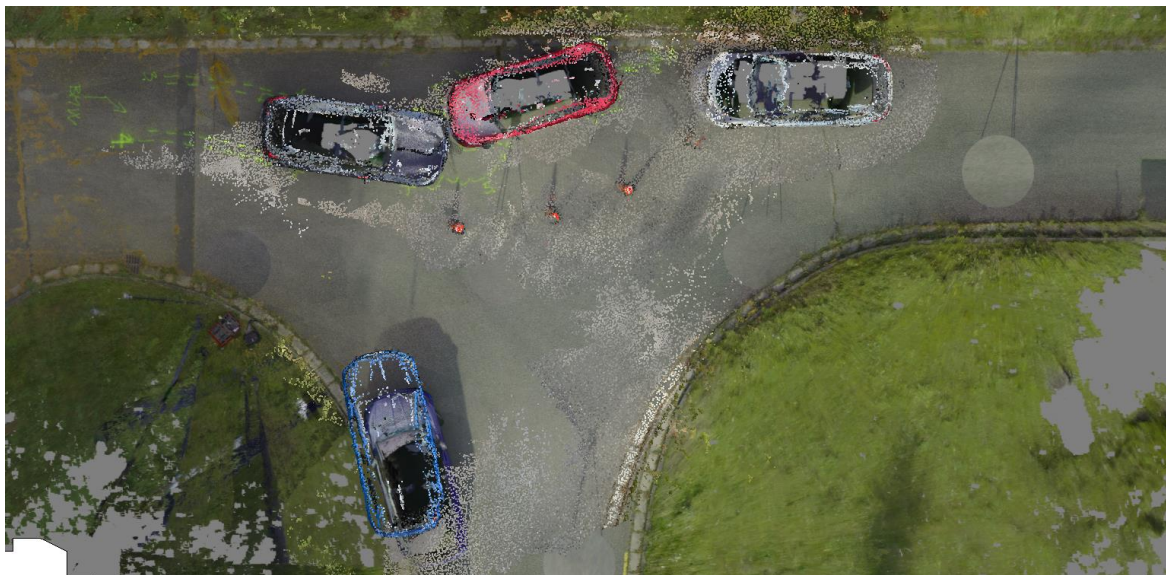
bezpečné právě v zemích, které dlouhodobě vykazují nižší míru závažných dopravních nehod a mají moderní přístup k utváření komunikací. Rozdílné výsledky jednotlivých krajů dále napovídají, kde je třeba věnovat stavu komunikací více pozornosti. Systematická aplikace principu samovysvětlující a odpouštějící komunikace, zklidňování dopravy ve městech a obcích a trvalá osvěta zaměřená na bezpečné chování a využívání možností pasivní bezpečnosti mohou napomoci k dosažení cílů Strategie BESIP 2021–2030.

Skládaná, P., Bucsuházy, K., Zůvala, R., Kadula, L. (2024). Bezpečnost pozemních komunikací z pohledu účastníků silničního provozu. Silniční obzor, roč. 85, č. 10, s. 24–30.

3.3 Příspěvky na konferencích

3.3.1 Vybrané výsledky projektu „Moderní metody dokumentace a analýzy poškození vozidla“

Hlubková analýza nehod vyžaduje přesná data z průzkumu místa nehody včetně poškození vozidla. Pro účely dokumentace havárie byly hodnoceny jak konvenční, tak pokročilé moderní metody s využitím fotogrammetrie, laserového skenování nebo mobilních zařízení. Příspěvek prezentoval vybrané výsledky projektu „Moderní metody dokumentace a analýzy poškození vozidla“ řešeného CDV a Ústavem soudního inženýrství VUT v Brně; konkrétně představí vybrané výsledky zaměřené na moderní metody dokumentace a jejich přínosy i limity. Příspěvek zdůraznil potenciál mobilních zařízení jako alternativy ke konvenčním dokumentačním metodám. I když existují omezení přesnosti ve srovnání s tradičními přístroji, pohodlí, dostupnost a vyvíjející se možnosti chytrých telefonů vybavených lidarem nabízí slibný doplňkový nástroj pro rychlou a efektivní dokumentaci míst nehod a poškození vozidel.



Bucsuházy, K., Semela, M., Mikulec, R., Rak, M., Bradáč, A., Bilík, M., Moravcová, P., Křížák, M., Belák, M., Motl, J., Zůvala, R., Kledus, R. (2024). Selected results of the project “Modern Methods of Documentation and Analysis of Vehicle Damage”. 32nd Annual Congress of the European Association for Accident Research and Analysis (EVU), Kufstein, 12.–14. 9. 2024.

3.3.2 Místní strategie BESIP

Na mezinárodní konferenci k oslavě desátého výročí sítě CIVINET Česká a Slovenská republika „Proměnou mobility k udržitelné budoucnosti měst“ byly prezentovány místní strategie BESIP. Místní strategie přináší odborně zpracovaný přehled v oblasti bezpečnosti silničního provozu, který je důležitým realizačním nástrojem pro odpovědné pracovníky v oblasti dopravy. Při řešení nehodovosti je postupováno systematicky a komplexně v souladu se stávajícími rozvojovými záměry města. Jsou identifikovány nehodové lokality včetně návrhu možných opatření. Vypracováno je i organizační zajištění realizace a do řešení jsou zapojeny všechny dotčené subjekty i občané z řad odborné i laické veřejnosti. Součástí návrhu je i sledování realizace opatření a vyhodnocení jejich účinnosti.



Valach, O. (2024). Význam místních strategií pro zvýšení BESIP v obcích. Konference CIVINET X, Brno, 14. – 15. 11. 2024.

3.4 Ostatní publikace

3.4.1 Metodika pro hodnocení rizikovosti neřidičských činností

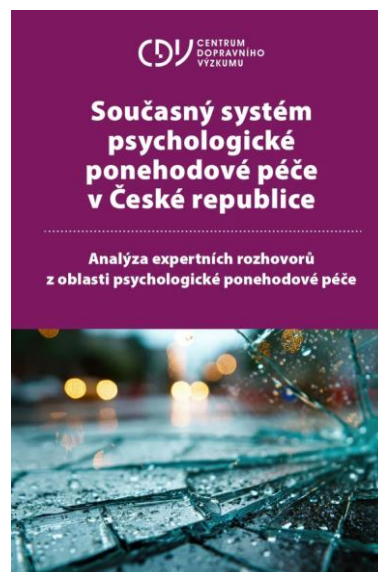


Metodika je zaměřena na posouzení vlivu neřidičských činností v kontextu úrovní L3 a L4. Hlavní zaměření je na kritéria hodnocení neřidičských činností a postup jejich hodnocení, který ilustrován řadou příkladů s cílem podpořit proces posuzování. Pro obě úrovně automatizace byly vytvořeny modely posuzování činností, které graficky ztvárňují posouzení činností z hlediska jednotlivých faktorů. Proces posuzování rizikovosti činnosti pro obě úrovně probíhá prostřednictvím posouzení činnosti v rámci jednotlivých vlastností a na jejím základě následném určení numerické úrovně jednotlivých faktorů. Pro jednotlivé faktory jsou pak stanoveny hranice, které umožňují ohodnotit vhodnost dané činnosti pro danou úroveň.

Adamovská, E., Vondráčková, L., Sulíková, B. (2024). Současný systém psychologické ponehodové péče v České republice. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Brno. Metodiku lze objednat v e-shopu CDV: <https://shopcdv.cz/products/metodika-pro-hodnoceni-rizikovosti-neridickykh-cinnosti>

3.4.2 Systém psychologické ponehodové péče v ČR

Publikace mapuje a popisuje současný systém psychologické ponehodové péče v České republice. Je založena na rozhovorech s odborníky z různých oblastí této problematiky. Tematicky se zaměřuje na krátkodobou, střednědobou a dlouhodobou ponehodovou péči, od poskytování psychické první pomoci a krizové intervence až po dlouhodobé psychosociální provázení a terapii. Umožňuje nahlédnout na tuto problematiku z perspektivy integrovaného záchranného systému, zdravotníků, pracovníků neziskových organizací, krizových center, dobrovolnických sdružení, dopravních psychologů a terapeutů. Publikace rovněž identifikuje silné a slabé stránky systému a nabízí návrhy na jeho zlepšení.



Horáková, M., Krejčí, L., Trepáčová, M., Šintálová, M., Vondráčková, L., Sklenář, M., Čampula, R., Adamovská, E., Skokan, A. (2024). Metodika pro hodnocení rizikovosti neřidičských činností.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Brno. Publikaci lze objednat v e-shopu CDV:

<https://shopcdv.cz/products/soucasny-system-psychologicke-ponehodove-pece-v-ceske-republice>

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 Velká kontrola fatbiků v centru Haagu kvůli bezpečnosti silničního provozu

Ve čtvrtek 21. listopadu odpoledne uspořádala policie v centru Haagu rozsáhlou kontrolu fatbiků. Celkem bylo zkontrolováno 201 fatbiků. Kontrola byla zaměřena na používání fatbiků a dodržování pravidel silničního provozu. Jedná se o důležitý krok v rámci podpory bezpečnosti silničního provozu, se zvláštním důrazem na to, aby si mladí lidé uvědomili nebezpečí (překročení rychlosti). Jejich součástí byly testy na válcové stoličky, které policie používá ke kontrole rychlosti a bezpečnosti fatbiků. Pokutu dostalo 23 řidičů, protože jejich fatbike nesplňoval zákonné požadavky na elektrokolo. Tyto fatbiky například neměly brzdy nebo byly „přeplňované“. Při kontrole bylo zjištěno, že fatbike dosahuje rychlosti 53 km/h bez pomoci pedálů. Pro elektrokola a fatbiky platí maximální povolená rychlost 25 km/h s podporou šlapání. Dva fatbiky byly zabaveny. Tito uživatelé již dříve obdrželi varování a pokutu a opět u nich bylo zjištěno nedodržení předpisů.

Zdroj: polite.nl

4.1.2 BUND a DVR představují druhý reprezentativní průzkum o napojení na veřejnou dopravu a vnímání bezpečnosti při jízdě na kole a chůzi

Více než 2 000 účastníků bylo dotázáno, zda se ve svém okolí cítí bezpečně, když se pohybují pěšky nebo na kole. Podle respondentů se bezpečnost cyklistů celkově nezlepšila, jen necelá polovina z nich zaznamenala nějakou změnu. Dokonce 27 % respondentů uvedlo, že se cítí méně bezpečně než před pěti lety. Zvláště velký počet cyklistů je nespokojen s infrastrukturou v Durynsku, Sasku-Anhaltsku a Sársku. Manfred Wirsch, prezident Německé rady pro bezpečnost silničního provozu: „Autobusy a vlaky jsou dopravními prostředky, které jsou z hlediska bezpečnosti silničního provozu nejvhodnější – ve veřejné dopravě jsme již velmi blízko k vizi nula. Lidé se však nejprve musí dostat na místo, odkud vyjíždějí. Jestliže méně než polovina – pouze 44 % respondentů – uvádí, že má přístup k dostatečně bezpečným cyklostezkám, je naléhavě nutné to zlepšit.“ Také v oblasti pěší dopravy je v celé zemi co dohánět. Wirsch: „85 procent lidí se domnívá, že se jejich bezpečnost jako chodců za posledních pět let nezlepšila. Víze nula znamená zajistit bezpečné dopravní cesty pro všechny typy účastníků silničního provozu. Pokud se to v očích obyvatelstva nedaří, je to alarmující signál.“

Zdroj: dvr.de

4.1.3 Finská rada pro bezpečnost silničního provozu navrhuje minimální věk 15 let pro e-koloběžky

„Elektrická koloběžka není vozidlo pro děti,“ uvedl generální ředitel rady. Finská rada pro bezpečnost silničního provozu navrhla omezit používání e-koloběžek a dalších lehkých elektrických vozidel na osoby starší 15 let. Poukázala na to, že ve Finsku v současné době není stanovena žádná věková hranice pro řízení e-koloběžky, ale jiné země stanovily věkovou hranici mezi 12 a 16 lety. Rada uvedla, že její návrh souvisí s vládním návrhem zákona o lehkých vozidlech, jehož cílem je zvýšit bezpečnost používání elektrokoloběžek, elektrokol a dalších lehkých vozidel.

Zdroj: yle.fi

4.1.4 Evropská komise zveřejnila zprávu o harmonizovaných pravidlech pro prostředky osobní mobility

Zjištění zdůrazňují celkovou potřebu harmonizovaných pravidel pro výrobky s cílem usnadnit přístup na trh ve všech členských státech a zároveň podpořit bezpečnost silničního provozu a environmentální udržitelnost. Navrhovaný rámec sladěním technických a dopravních předpisů usiluje o podporu bezpečného a širokého přijetí směrnice o slintavce a kulhavce v Evropě.

Zdroj: europa.eu

4.1.5 Výuka jízdy na kole v raném věku je spojena s nižším počtem úmrtí a zranění na silnicích

Nový výzkum dopravní poradenské společnosti TRL zjistil, že anglické místní úřady s vyšší úrovní školení Bikeability pro děti v raném věku vykazují nižší míru smrtelných dopravních nehod a vážných zranění. Bikeability je vládní národní program cyklistického vzdělávání, který spravuje organizace Bikeability Trust ministerstva dopravy. Školení 2. úrovně poskytuje dětem ve věku 9 až 11 let dovednosti potřebné k tomu, aby se mohli s jistotou pohybovat na kole po příměstských silnicích s mírným provozem. Zpráva společnosti TRL, vypracovaná pro Bikeability Trust, zjistila statistickou souvislost mezi školením úrovně 2 a nižším celkovým počtem usmrcených nebo těžce zraněných (KSI) a KSI cyklistů v anglických místních úřadech. „Výsledky této první analýzy jsou rozhodně pozitivní,“ řekl deníku Zag Daily vedoucí oddělení nové mobility společnosti TRL a spoluautor zprávy George Beard. „Byla zjištěna významná statistická souvislost, nicméně je třeba určité opatrnosti v tom smyslu, že z tohoto druhu analýzy nelze vyvozovat příčinnou souvislost.“ Společnost TRL pomocí čtyř modelů zkoumala údaje za desetileté období ve 109 místních úřadech, aby zjistila, zda existuje souvislost mezi školením Bikeability a KSI.

Zdroj: zagdaily.com

4.2 Rychlost

4.2.1 Veřejná konzultace k novému zákonu o silničním provozu v Řecku, snížení rychlosti ve městech na 30 km/h

Nový sankční rámec silničního dopravního řádu je předložen k veřejné konzultaci s ohledem na bezpečnost silničního provozu a ochranu lidských životů, ale také v souladu s potřebami moderní mobility a postupné digitalizace postupů. Pokud jde o filozofii předpisů, je třeba poznamenat, že komplexní sankční politika by se měla zaměřit na bezpečnost silničního provozu, aniž by byla

represivní. Cílem je zajistit, aby řidiči dodržovali předpisy, ukládat spravedlivé sankce odpovídající závažnosti/riziku každého přestupku a zajistit výběr pokut.

Zdroj: autoblog.gr

4.2.2 Počet obětí klesl o 28 % po omezení rychlosti na 20 mil za hodinu ve Walesu

Podle nejnovějších policejních údajů klesl počet srážek a obětí na velšských silnicích s omezením na 20 a 30 mil za hodinu v období od dubna do června letošního roku přibližně o čtvrtinu ve srovnání se stejným obdobím v roce 2023.

Zdroj: highwaysmagazine.co.uk

4.2.3 Evropská cena za bezpečnost silničního provozu ve městě Bologna 30

Projekt Bologna City 30 získal Evropskou cenu za bezpečnost silničního provozu 2024. Ocenění „Road Safety Awards 2024“ převzala na slavnostním ceremoniálu v Bruselu radní pro novou mobilitu města Bologna Valentina Orioli. Ocenění je oficiálním uznáním Evropské unie v rámci Evropské charty bezpečnosti silničního provozu (ERSC), kterou vede Evropská komise za účasti veřejných i soukromých subjektů, které se tomuto tématu věnují, jako jsou společnosti, sdružení, místní orgány, výzkumné ústavy, univerzity a školy. Společným cílem signatářů charty, jejímž členem je i město Bologna, je snížit do roku 2030 počet nehod se smrtelnými a vážnými zraněními o 50 % a do roku 2050 dosáhnout jejich nulového počtu.

Zdroj: ansa.it

4.3 Automobilový sektor

4.3.1 Euro NCAP zveřejňuje hodnocení asistované jízdy na dálnici pro pět populárních modelů automobilů

Euro NCAP testoval systémy asistovaného řízení na dálnici u pěti populárních modelů aut a zjistil velké rozdíly v jejich implementaci. BMW i5 a Mercedes-Benz C-Class byly hodnoceny jako „velmi dobré“ díky vysoké úrovni asistence a bezpečnostních záloh. Volkswagen ID.7 a Volvo EC40 získaly hodnocení „dobré“, ale postrádaly některé pokročilé funkce. BYD ATTO 3 byl hodnocen jako „nedoporučený“ kvůli špatnému výkonu v oblasti bezpečnostních záloh. Euro NCAP rozšířil své požadavky na monitorování řidiče a zavedl nové scénáře pro zajištění bezpečnosti. Testy zahrnovaly i vyhýbání se motorkářům, chodcům a cyklistům. Všechny testované systémy poskytují pouze asistenci, ale pokročilejší technologie se již vyvíjejí.

Zdroj: euroncap.com

4.3.2 Identifikace mezer ve výzkumu prostřednictvím analýzy dat z samořízených vozidel

V kalifornském San Francisku v současné době testuje samořízená auta asi třicet společností, které tak vytvářejí živou laboratoř. Z těchto společností se komerčnímu provozu věnuje pouze Waymo, zatímco Zoox provádí v San Franciscu rutinní testování bez řidiče. Navzdory těmto úspěchům bylo proti oběma společnostem zahájeno federální vyšetřování kvůli obavám o bezpečnost a společnost Cruise se snaží obnovit své povolení po téměř smrtelné nehodě chodce. Analýza údajů o nehodách těchto tří společností z povinného hlášení ukazuje, že mnoho oblastí samořízených vozidel je třeba zlepšit. Nejvýznamnějším typem nehod u společností Waymo a Zoox jsou nehody, při nichž došlo ke

srážce zezadu, zatímco Cruise se nejvíce potýkal s neočekávanými zásahy ostatních. Systémy počítačového vidění jsou velmi křehké a pravděpodobně hrají při nehodách nadměrnou roli. Samořízená vozidla mají také problémy s uvažováním v podmínkách nejistoty a simulace neefektivně překlenují propast mezi fyzickým a reálným testováním. Tato analýza zdůrazňuje, že chybí výzkum, zejména v oblasti umělé inteligence zahrnující počítačové vidění a uvažování za nejistoty.

Zdroj: [researchgate.net](https://www.researchgate.net)

4.3.3 Trumpův tým chce zrušit pravidlo hlášení autonehod, které Tesla odmítá

Trumpův tým chce, aby nastupující administrativa zrušila požadavek na hlášení automobilových nehod, proti kterému se postavila společnost Tesla (TSLA.O) Elona Muska, otevírá novou záložku, jak vyplývá z dokumentu, který viděla agentura Reuters, což by mohlo ochromit schopnost vlády vyšetřovat a regulovat bezpečnost vozidel se systémy automatického řízení. Odstranění ustanovení o zveřejňování nehod by prospělo zejména společnosti Tesla, která v rámci programu nahlásila federálním bezpečnostním regulátorům většinu nehod – více než 1 500. Společnost Tesla se stala terčem vyšetřování Národního úřadu pro bezpečnost silničního provozu (NHTSA), včetně tří vyšetřování vyplývajících z těchto údajů.

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

4.3.4 DCAS a U.S. DOT Volpe oznamují snížení rychlosti v obcích o 64 % v nové zprávě o inteligentní asistenci rychlosti

Zpráva s názvem New York City Intelligent Speed Assistance Pilot Evaluation (Pilotní vyhodnocení inteligentní asistence rychlosti v New Yorku) zdůrazňuje úspěch programu DCAS, který doposud vybavil technologií ISA 500 vozidel městského vozového parku a od spuštění programu v červenci 2022 dosáhl milníku 2,9 milionu kilometrů ujetých s touto technologií. Jak se uvádí ve zprávě, výskyt překročení rychlosti se snížil o 64 % ve srovnání s kontrolní skupinou. Účinnost systému ISA byla prokázána také u vozidel, která byla na základě předchozí jízdní historie identifikována systémem DCAS jako „vysoce riziková“, což ukazuje potenciál systému ISA u „obvyklých řidičů“. Agentura rovněž oznámila, že iniciativu ISA dále rozšíří na 2 100 vozidel díky podpoře z grantu Ministerstva dopravy USA (DOT) ve výši 2,4 milionu dolarů.

Zdroj: [nyc.gov](https://www.nyc.gov)

4.3.5 Jak bezpečný je ten nákladák? Hvězdičkové hodnocení nákladních vozidel

Nyní EuroNCAP rozšiřuje schéma na těžká nákladní vozidla, která často nejsou vybavena bezpečnostními prvky, které jsou u automobilů samozřejmostí. Nákladní vozidla představují pouze 3 % vozidel na silnicích, ale podílejí se na 15 % smrtelných nehod. „Nejde jen o zvýšení bezpečnosti nákladních automobilů, ale také o ochranu všech ostatních účastníků silničního provozu, ať už jde o řidiče osobních automobilů nebo cestující, cyklisty či chodce.“ Polovina řidičů nákladních vozidel, kteří zahynuli při nehodách, neměla zapnuté bezpečnostní pásy a mnoho nákladních vozidel nemá upozornění na bezpečnostní pásy, které je standardem ve všech nových osobních automobilech. Nezávislý orgán pro posuzování bezpečnosti testoval šest značek těžkých nákladních vozidel. Volvo získalo pět hvězdiček. Nákladní vozidlo Iveco 2024 však získalo pouze jednu hvězdičku, což je hodnocení výrazně nižší než u ostatních výrobců. EuroNCAP uvedl, že mu chybí bezpečnostní výbava, kterou jsou ostatní značky standardně vybaveny. Pan Avery vysvětlil: „Každý rok je zabito a vážně

zraněno 300 cyklistů. Polovina všech úmrtí cyklistů v Londýně je způsobena srážkou s nákladním vozidlem, které je často zachytí pod koly při otáčení. Chceme, aby výrobci montovali technologii, která dokáže automaticky zabrzdí vozidlo a zabránit těmto nehodám.“

Zdroj: bbc.com

4.3.6 Inteligentní pneumatiky Goodyear dokážou detekovat déšť a led pro lepší nouzové brzdění

Pneumatikářská společnost se spojila s nezávislou výzkumnou organizací TNO se sídlem v Nizozemsku, aby vyrobila pneumatiku vybavenou senzory, které dokážou rozpoznat kluzké a nebezpečné podmínky na silnici a mohou také spolupracovat s pokročilým asistenčním systémem řidiče vozidla. Nová technologie byla představena na veletrhu CES v Las Vegas. Jejím smyslem je dřívejší spuštění systému automatického nouzového brzdění (AEB) vozidla v případě, že je na vozovce detekována překážka a podmínky na silnici jsou nebezpečné. Díky bezpečnější brzdě dráze je méně pravděpodobné, že se vozidlo srazí s jiným zastaveným vozidlem nebo jiným objektem na silnici, uvádí Goodyear.

Zdroj: theverge.com

4.3.7 Jak mohou nákladní vozidla HCT a cyklisté nejlépe spolupracovat

Z testů vyplývá, že největší vliv na proudění vzduchu i subjektivní dojem má vzdálenost od předjížděného vozidla a rychlost. Čím blíže a rychleji nákladní vozidlo předjíždí, tím více je cyklista ovlivněn. Délka vozidel je také důležitá, ale ne tolik. Pozici cyklisty však neovlivnil žádný ze tří faktorů, ani vzdálenost, ani rychlost, ani délka vozidla. Studie doporučuje, aby vozidla HCT zcela změnila jízdní pruh a na užších silnicích mírně snížila rychlost, aby bylo předjíždění co nejbezpečnější. Je také důležité, aby se řidič ujistil, že na konci předjížděcího manévru předjelo cyklistu celé vozidlo.

Zdroj: vti.se

4.3.8 Nová zpráva: Dotyková obrazovka z vás dělá nebezpečnějšího řidiče

„Myslíte si, že můžete ovládat své auto při změně hudby? Podle nové studie je odpověď záporná. Je pozoruhodné, jak destruktivní je pro pozornost dotykový displej,“ říká Trygg Trafikk. Novou výzkumnou zprávu vypracovala společnost SINTEF ve spolupráci s Nord University jménem společnosti Trygg Trafikk a pojišťovny Fremtind. Zpráva ukazuje, jak dlouho nám trvá provádění různých funkcí dotykové obrazovky během řízení. Podle společnosti Trygg Trafikk jde o důležité poznatky pro budoucí práci v oblasti bezpečnosti silničního provozu. „Při řízení moderního automobilu jste zcela závislí na dotykových obrazovkách. Proto je důležité, že jsme nyní zdokumentovali, kolik pozornosti nám různé činnosti kradou,“ říká Ann-Helen Hansenová ze společnosti Trygg Trafikk.

Zdroj: tryggtrafikk.no

4.4 Řidiči motorových vozidel

4.4.1 Až čtvrtině úmrtí mladých cestujících by se dalo předejít, kdyby používali bezpečnostní pásy

Mladí lidé jsou vyzýváni, aby se „vzadu připoutali“, protože nové údaje poukazují na ohromující počet obětí dopravních nehod, při nichž se nepřipoutali bezpečnostním pásem. Nová analýza

organizace The AA Charitable Trust ukazuje, že téměř polovina (43 %) mladých cestujících (17–29 let), kteří zemřou při autonehodě, není připoutána. Používání bezpečnostních pásů snižuje riziko úmrtí přibližně o 50 %, což znamená, že by se dalo zabránit až čtvrtině všech úmrtí mladých cestujících v autě, kdyby se všichni mladí cestující připoutali.

Zdroj: theaa.com

4.4.2 Doporučení pro zlepšení bezpečnosti motocyklů

Tento RVS se vztahuje na silnice s veřejnou dopravou ve venkovských oblastech a v jednotlivých případech obdobně v městských oblastech (v souladu s rakouskými předpisy o silničním provozu). Uvádí různá opatření ke zvýšení bezpečnosti motocyklistů, která mají být použita na silnicích s nehodovostí a v oblastech se zvýšeným rizikem nehod motocyklů.

Zdroj: fsv.at

4.4.3 Alkohol a řízení: proč jsou mladí lidé opatrnější než starší?

Podle průzkumu, který provedla valonská agentura pro bezpečnost silničního provozu, si mladí lidé častěji připravují večer, aby se vyhnuli řízení pod vlivem alkoholu. Ačkoli jsou mladí lidé ve věku 18–24 let často obviňováni, podle průzkumu Valonské agentury pro bezpečnost silničního provozu (AWSR) si ve skutečnosti více než starší lidé plánují večery tak, aby nesedli za volant pod vlivem alkoholu. Mladí řidiči si při návštěvě slavnostní akce téměř dvakrát častěji plánují spánek (53 % oproti pouhým 28 % řidičů starších 35 let) nebo plánují jít domů pěšky (31 % oproti 17 % řidičů starších 35 let).

Zdroj: rtl.be

4.5 Ostatní

4.5.1 Zákazy řízení: Rada přijala vyjednávací postoj ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu v EU

V zájmu zlepšení bezpečnosti silničního provozu v celé Evropě dnes Rada přijala svůj vyjednávací postoj (obecný přístup) k návrhu Komise týkajícímu se některých zákazů řízení, který je součástí tzv. legislativního balíčku pro bezpečnost silničního provozu. Podle tohoto návrhu bude členský stát, který vydal řidičský průkaz („členský stát vydání“), povinen za určitých podmínek a v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy provést zákaz řízení uložený pachateli dopravního přestupku jiným členským státem, v němž byl spáchán závažný dopravní přestupek („členský stát spáchání přestupku“).

Zdroj: europa.eu

4.5.2 Přichází Navigard, platforma pro bezpečnost silničního provozu.

Přichází Navigard, platforma, která díky komplexnímu systému algoritmů spravuje a integruje data z nejmodernějších technologií pro bezpečnost silničního provozu: od kontroly předjíždění těžkých vozidel po sledování dodržování povolených hmotnostních limitů, od zjišťování rychlosti průjezdu po kontrolu vozidel v protisměru. Iniciativu představili ředitel Ústředního ředitelství specializací státní policie, prefekt Renato Cortese, a generální ředitel společnosti Autostrade per l'Italia Roberto

Tomasi. Cílem je zajistit větší bezpečnost na silnicích a odradit od nesprávného chování, což umožní cílené a stále včasnější zásahy.

Zdroj: motori.quotidianodipuglia.it

4.5.3 Možnosti využití simulátorů řízení při výcviku řidičů-žáků

Odvětví autoškol je v současné době ovlivňováno celou řadou faktorů z různých sociálních, ekonomických, politických a technologických oblastí. Je třeba poznamenat, že vzájemné působení těchto faktorů vede ke komplexním výzvám. Využití autoškolských simulátorů při výcviku řidičů by mohlo nabídnout velký potenciál pro překonání situace a nasměrování odvětví k budoucím výzvám.

Zdroj: bast.opus.hbz-nrw.de