

Zpravodaj



BEZPEČNÁ DOPRAVA

2024 | Q4

Strategie BESIP 2021–2030 vs. nehodovost v roce 2024

Téma čísla: Hlubková analýza dopravních nehod

Aktuality z výzkumu

Informace ze světa



Monitoring zaměřený na bezpečnost
silničního provozu u nás a ve světě

Vážení čtenáři,

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

V tématu čísla představujeme hloubkovou analýzu dopravních nehod. Zařazeny jsou aktuální výsledky výzkumných aktivit Centra dopravního výzkumu, které jsou členěny do odborných článků v mezinárodních časopisech, příspěvků na konferencích a publikací – **Pachové repelenty snižují počet srážek se zvěří, Vliv neřidičských činností na výkon při převzetí řízení na úrovni 3, Výzkum seniorů a elektrokol, Nástroje pro hodnocení Strategie BESIP 2021–2030, Nástroje pro systematické řešení nehodových lokalit, Zvýšení bezpečnosti v pracovních zónách pomocí digitalizace a C-ITS, Srážky drážních vozidel se zvěří a Best Practice pro zřizování a fungování komisí a výborů BESIP v obcích.** V závěrečné kapitole se pak věnujeme přehledu novinek ze zahraničí, které mají vazbu na bezpečnost silničního provozu.

Zpravodaj vychází kvartálně.

– redakce –

Redakční rada: Ing. Lukáš Kadula, Ing. Jiří Ambros, Ph.D., Ing. Alena Daňková, Ph.D., Ing. Pavel Havránek, MBA, Ing. Veronika Valentová, Ph.D., MBA, Ing. Jindřich Frič, Ph.D., MBA, Mgr. Zuzana Ambrožová, Mgr. Tomáš 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: Hloubková analýza dopravních nehod (CDV)

© 2024 Centrum dopravního výzkumu v. v. i.



Obsah

1	Informace o plnění Strategie BESIP 2021–2030	4
1.1.	Rok 2024 (leden–září).....	4
1.1.1	Strategické cíle	4
1.1.2	Klíčové ukazatele – vše	5
1.1.3	Klíčové ukazatele – vývoj následků zranitelných účastníků silničního provozu	6
1.1.4	Krajské srovnání	7
1.2	Období leden 2021–září 2024	7
1.2.1	Strategické cíle	7
1.2.2	Klíčové ukazatele.....	7
1.2.3	Krajské srovnání	8
2	Téma čísla: Hlubková analýza dopravních nehod.....	9
3	Aktuality z výzkumu	11
3.1	Články v časopisech	11
3.1.1	Pachové repelenty snižují počet srážek se zvěří	11
3.2	Příspěvky na konferencích.....	11
3.2.1	Vliv neřidičských činností na výkon při převzetí řízení na úrovni 3	11
3.2.2	Výzkum seniorů a elektrokol.....	12
3.2.3	Nástroje pro hodnocení Strategie BESIP 2021–2030.....	12
3.2.4	Nástroje pro systematické řešení nehodových lokalit.....	13
3.2.5	Zvýšení bezpečnosti v pracovních zónách pomocí digitalizace a C-ITS	13
3.2.6	Srážky drážních vozidel se zvěří	14
3.3	Ostatní publikace.....	14
3.3.1	Best Practice pro zřizování a fungování komisí a výborů BESIP v obcích	14
4	Informace ze světa	15
4.1	Zranitelní účastníci silničního provozu	15
4.1.1	Otevřený dopis vyzývá k legalizaci e-koloběžek	15
4.1.2	Bezpečnost cyklistické přilby hodnocená novým výzkumem Imperial – žádná korelace mezi cenou a ochranou	15
4.1.3	Nizozemsko je pro povinné používání helmy a zákaz fatbiků pro osoby mladší 14 let 15	
4.1.4	Tisíce čínských fatbiků zabavených kvůli obavám o bezpečnost	16

Zpravodaj Bezpečná doprava

4.1.5	60 % hospitalizovaných jezdců na e-koloběžkách má úraz hlavy	16
4.1.6	Finsko zvažuje aktualizaci pravidel pro e-koloběžky.....	16
4.2	Rychlost	16
4.2.1	Proces změny rychlostních limitů na 50 km/h na pařížském okruhu byl zahájen	16
4.2.2	Evropská komise potvrdila účinnost limitů 30 km/h	17
4.2.3	Počet vážných dopravních nehod klesl o 38 % od doby, kdy Boloňa zavedla rychlostní limit 30 km/h v celém městě	17
4.2.4	Nová výzva k omezení rychlosti na německých dálnicích zmiňuje dopad vysokých rychlostí na dojezd elektrických vozidel	17
4.3	Alkohol a návykové látky	17
4.3.1	Španělský parlament podpořil návrh na podporu vládního plánu na snížení limitu alkoholu v krvi na 0,2 g/l.....	17
4.3.2	Belgická pojišťovna zruší pojistku každému řidiči, který bude přistižen při řízení pod vlivem alkoholu.....	18
4.3.3	Ve Velké Británii se zvyšuje počet úmrtí při řízení pod vlivem alkoholu; Vláda slibuje novou strategii bezpečnosti silničního provozu	18
4.3.4	Vias: 1 ze 6 pozitivních řidičských testů na drogy v Belgii ukazuje více pozitivních drog	18
4.4	Řidiči motorových vozidel	18
4.4.1	Polská vláda navrhuje řízení s doprovodem od 17 let s nižšími rychlostními limity pro začínající řidiče.....	18
4.4.2	Mercedes-Benz zvyšuje maximální rychlost svého systému automatizovaného řízení úrovně 3 na 95 km/h	19
4.4.3	"Automobily" v kategorii čtyřkolek jsou při nehodě smrtelné pro své cestující	19
4.4.4	Masivní nebezpečí: Nová zpráva RTZ o lehkých nákladních vozidlech.....	20
4.5	Ostatní	20
4.5.1	Evropská komise: úmrtí na silnicích za první pololetí roku 2024 nevykazuje meziročně žádný pokles	20
4.5.2	Vraťte zpět tlačítka: Dozorčí orgán pro bezpečnost automobilů varuje před rizikem rozptylujících dotykových displejů na palubní desce	20

1 Informace o plnění Strategie BESIP 2021–2030

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

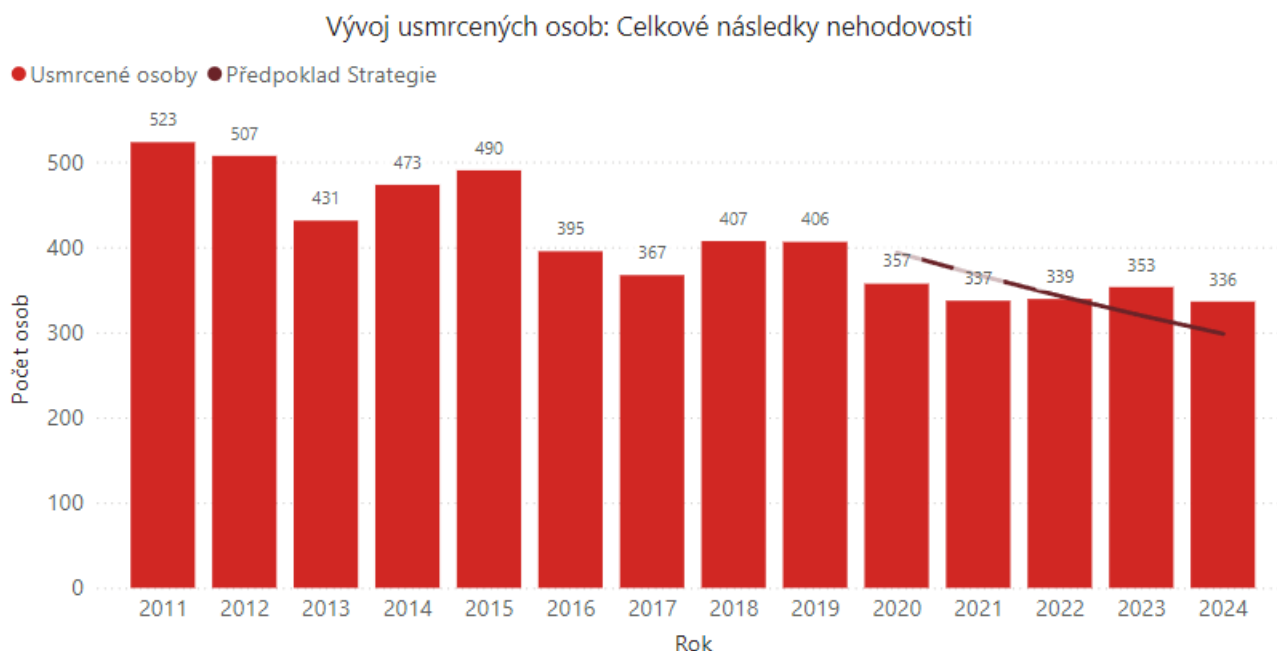
1.1. Rok 2024 (leden–září)

1.1.1 Strategické cíle

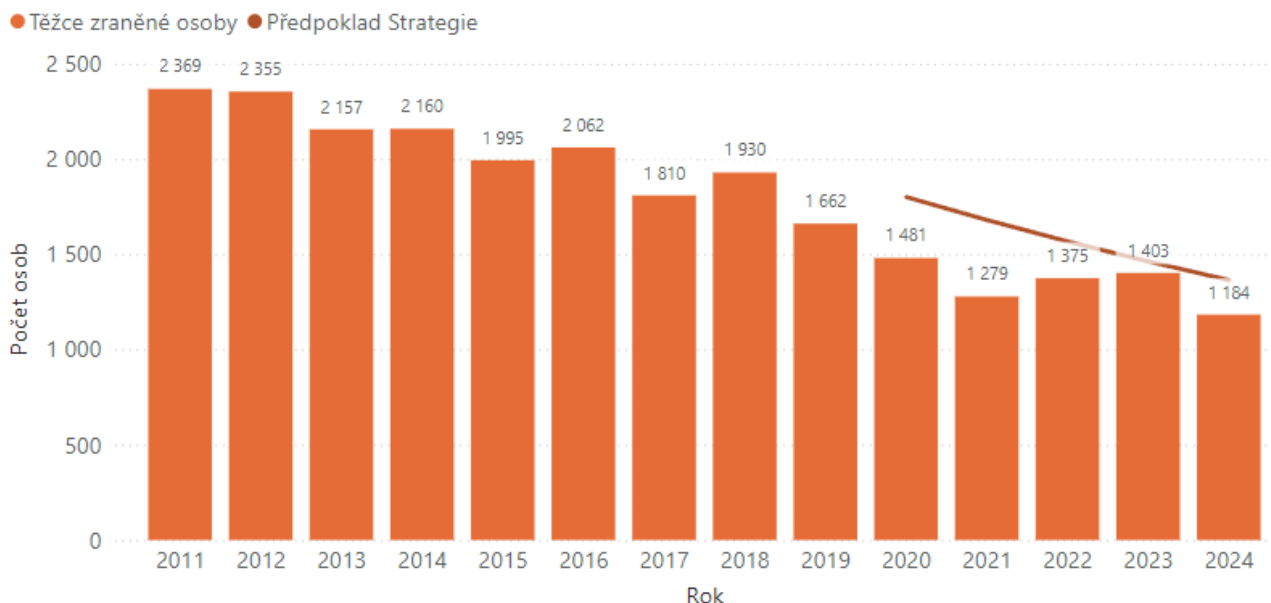
V 1–9/2024 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 336 a těžce zraněno 1 184 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie bylo usmrceno **o 38 osob více (+13 %)** a těžce zraněno o 181 osob méně (-13 %).

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. *Pozn. jedná se o pololetní hodnoty a předpoklady.*



Vývoj těžce zraněných osob: Celkové následky nehodovosti



1.1.2 Klíčové ukazatele – vše

V oblasti klíčových ukazatelů (KPI) lze v 1--9/2024 „pozitivně“ hodnotit bilanci fatálních nehod s přítomností alkoholu a návykových látek (-53 %) a také chodců (-12 %). V případě osob usmrčených se však nedařilo plnit předpoklady zejména např. v extravilánu, u seniorů, motocyklistů, cyklistů a na místních komunikacích, z pohledu příčin pak nelze pozitivně hodnotit fatální nehody v příčinných souvislostech s nevěnováním se řízení.

Bilanci KPI usmrčených i těžce zraněných osob shrnují uvedené tabulky.

Usmrčené osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Alkohol a návykové látky (P)	18	38	-20	-52,63 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	99	112	-13	-11,61 %
Chodci (N)	44	50	-6	-12,00 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	189	193	-4	-2,07 %
Srážky s vlakem (I)	8	10	-2	-20,00 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	3	5	-2	-40,00 %
Děti (N)	8	9	-1	-11,11 %
Nepřipoutané osoby (N)	42	43	-1	-2,33 %
Nepřiměřená rychlost (P)	104	105	-1	-0,95 %
Cestující v autobusech (N)	1	1	0	0,00 %
Nesprávné předjíždění (P)	15	14	1	7,14 %
Srážky se stromem (I)	44	42	2	4,76 %
Cestující v osobních automobilech (N)	155	153	2	1,31 %
Intravilán (I)	90	87	3	3,45 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	21	16	5	31,25 %
Starší řidiči jako viníci (V)	42	37	5	13,51 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	8	3	5	166,67 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	53	47	6	12,77 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	50	43	7	16,28 %
Dálnice - GPS (I)	26	17	9	52,94 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	53	43	10	23,26 %
Cyklisté (N)	35	24	11	45,83 %
Nevěnování se řízení (P)	47	36	11	30,56 %
Ženy jako viníci (V)	50	39	11	28,21 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	49	37	12	32,43 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	142	129	13	10,08 %
Cizinci jako viníci (V)	45	29	16	55,17 %
Místní komunikace - GPS (I)	52	33	19	57,58 %
Muži jako viníci (V)	274	253	21	8,30 %
Motocyklisté (N)	76	52	24	46,15 %
Seniori (N)	89	63	26	41,27 %
Extravilán (I)	246	211	35	16,59 %
Celkové následky nehodovosti	336	298	38	12,75 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

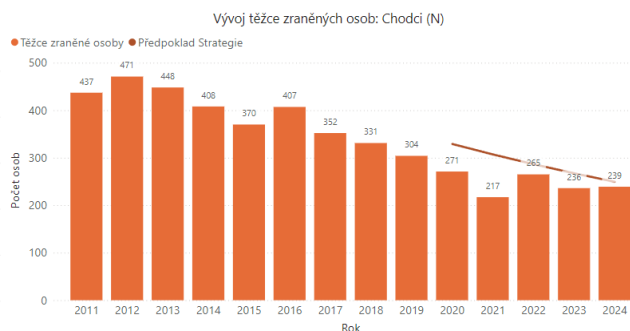
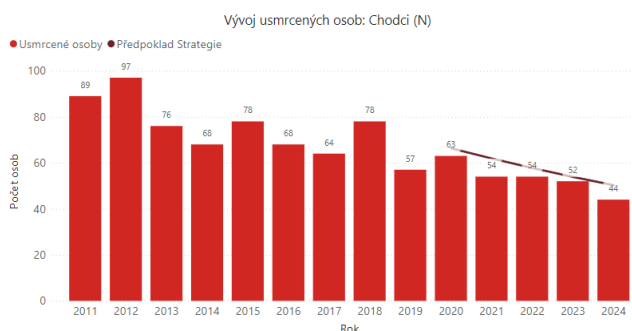
Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Celkové následky nehodovosti	1 184	1 365	-181	-13,26 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	633	780	-147	-18,85 %
Cestující v osobních automobilech (N)	355	491	-136	-27,70 %
Muži jako viníci (V)	908	1 024	-116	-11,33 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	470	576	-106	-18,40 %
Intravilán (I)	598	693	-95	-13,71 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	261	351	-90	-25,64 %
Extravilán (I)	586	671	-85	-12,67 %
Alkohol a návykové látky (P)	74	145	-71	-48,97 %
Nepřiměřená rychlost (P)	273	335	-62	-18,51 %
Ženy jako viníci (V)	234	286	-52	-18,18 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	296	342	-46	-13,45 %
Srážky se stromem (I)	67	112	-45	-40,18 %
Nepřipoutané osoby (N)	57	91	-34	-37,36 %
Seniori (N)	223	253	-30	-11,86 %
Cyklisté (N)	198	228	-30	-13,16 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	78	100	-22	-22,00 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	97	118	-21	-17,80 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	180	198	-18	-9,09 %
Děti (N)	58	75	-17	-22,67 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	14	25	-11	-44,00 %
Chodci (N)	239	249	-10	-4,02 %
Nesprávné předjíždění (P)	46	53	-7	-13,21 %
Cestující v autobusech (N)	17	23	-6	-26,09 %
Dálnice - GPS (I)	43	48	-5	-10,42 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	17	22	-5	-22,73 %
Srážky s vlakem (I)	7	8	-1	-12,50 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	52	50	2	4,00 %
Nevěnování se řízení (P)	129	125	4	3,20 %
Starší řidiči jako viníci (V)	142	136	6	4,41 %
Motocyklisté (N)	305	297	8	2,69 %
Místní komunikace - GPS (I)	355	331	24	7,25 %
Cizinci jako viníci (V)	155	123	32	26,02 %

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 1–9/2024 bylo v letošním roce usmrceno 155 a těžce zraněno 742 zranitelných účastníků silničního provozu, tzn. že podíl zranitelných účastníků na všech usmrcených osobách činil 46 %, na těžce zraněných pak 63 %.**

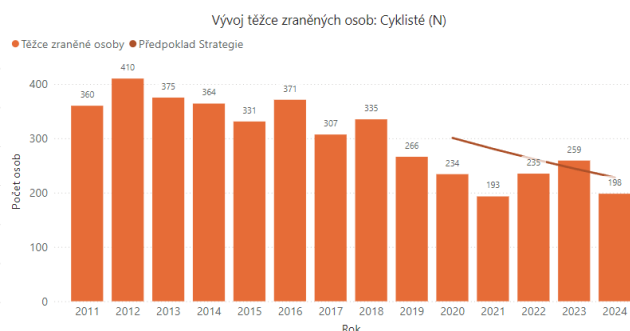
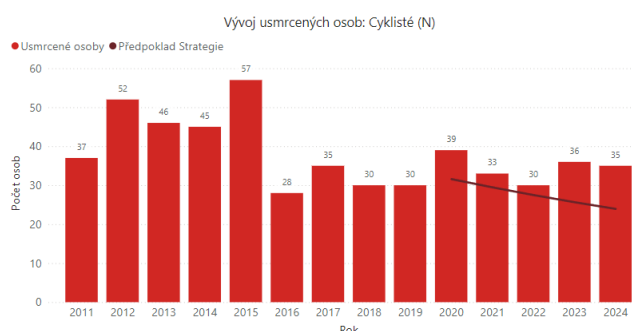
1.1.3.1 Chodci

V 1–9/2024 bylo v letošním roce usmrceno 44 a těžce zraněno 239 chodců, předpoklady Strategie v obou sledovaných parametrech byly splněny.



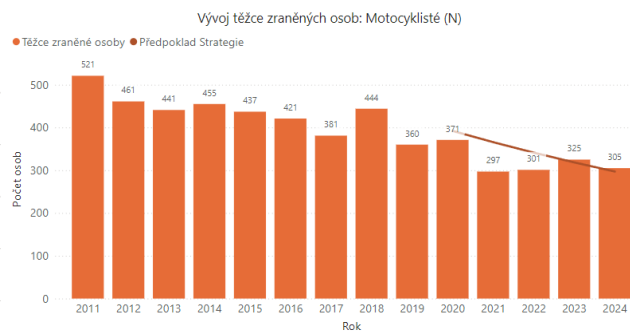
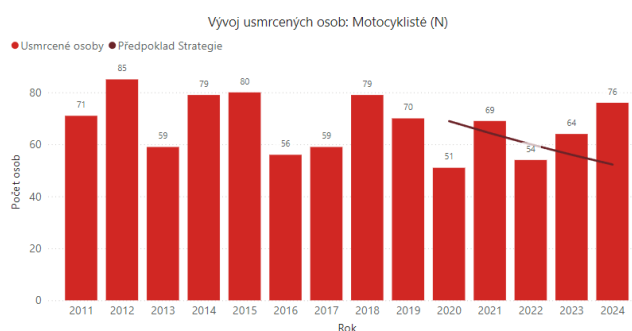
1.1.3.2 Cyklisté

V 1–9/2024 bylo v letošním roce usmrceno 35 (z toho 12x elektrokolo [34 %] + 2x elektrokoloběžka [6 %]) a těžce zraněno 198 cyklistů (z toho 29x elektrokolo [15 %] + 24x elektrokoloběžka [12 %]), předpoklady Strategie v oblasti usmrcených cyklistů nebyly splněny.



1.1.3.3 Motocyklisté

V 1–9/2024 bylo v letošním roce usmrceno 76 a těžce zraněno 305 motocyklistů, předpoklady Strategie v obou sledovaných parametrech nebyly splněny.



1.1.4 Krajské srovnání

V období 1–9/2024 se 5 krajů dostalo pod stanovené předpoklady Strategie v oblasti usmrčených osob (nejlépe, -9 usmrčených v Moravskoslezském kraji), 9 krajů pak v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -49 těžce zraněných v Jihomoravském kraji). V případě usmrčených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit v 7 krajích: oproti předpokladům bylo o 21 osob více usmrceno v Jihomoravském kraji (nejvíce). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v 5 krajích: nejvíce (o 45 osob) v hl. m. Praze.

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

Usmrčené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Moravskoslezský kraj	20	29	-9	-31,03 %
Ústecký kraj	19	23	-4	-17,39 %
Pardubický kraj	13	16	-3	-18,75 %
Kraj Vysočina	20	21	-1	-4,76 %
Zlínský kraj	12	13	-1	-7,69 %
Jihočeský kraj	28	28	0	0,00 %
Olomoucký kraj	19	19	0	0,00 %
Karlovarský kraj	11	10	1	10,00 %
Královéhradecký kraj	18	17	1	5,88 %
Liberecký kraj	12	10	2	20,00 %
Hlavní město Praha	16	12	4	33,33 %
Středočeský kraj	59	47	12	25,53 %
Plzeňský kraj	37	23	14	60,87 %
Jihomoravský kraj	52	31	21	67,74 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Jihomoravský kraj	109	158	-49	-31,01 %
Pardubický kraj	41	81	-40	-49,38 %
Jihočeský kraj	114	153	-39	-25,49 %
Moravskoslezský kraj	86	120	-34	-28,33 %
Královéhradecký kraj	66	94	-28	-29,79 %
Zlínský kraj	55	81	-26	-32,10 %
Středočeský kraj	192	214	-22	-10,28 %
Ústecký kraj	92	112	-20	-17,86 %
Liberecký kraj	34	53	-19	-35,85 %
Olomoucký kraj	60	58	2	3,45 %
Kraj Vysočina	71	66	5	7,58 %
Karlovarský kraj	57	37	20	54,05 %
Plzeňský kraj	80	55	25	45,45 %
Hlavní město Praha	127	82	45	54,88 %

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

1.2 Období leden 2021–září 2024

1.2.1 Strategické cíle

V období leden 2021–září 2024 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 1 715 a těžce zraněno 6 292 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie tak bylo usmrceno o 10 osob více (+0,6 %) a těžce zraněno o 1 102 osob méně (-14,9 %).

1.2.2 Klíčové ukazatele

V oblasti klíčových ukazatelů lze v období účinnosti Strategie „pozitivně“ hodnotit např. bilanci fatálních nehod mladých řidičů (-21 %), fatalit na silnicích I. tříd (-10 %) a alkoholu a návykových látek (-26 %). V oblasti klíčových ukazatelů se v případě osob usmrčených nedařilo plnit předpoklady zejména u: starších řidičů jako viníků (+28 %), seniorů (+21 %), cyklistů (+28 %) a motocyklistů (+16 %). V případě osob těžce zraněných byly klíčové ukazatele nad hodnotami předpokladu u cizinců jako viníků nehod (+17 %), nehod na dálnicích (+24 %), cestujících v nákladních automobilech (+6 %) a srážek s vlakem (+14 %).

Bilanci KPI usmrčených i těžce zraněných osob shrnují uvedené tabulky.

Usmrcené osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	1 057	1 137	-80	-7,04 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	586	649	-63	-9,71 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	220	278	-58	-20,86 %
Cestující v osobních automobilech (N)	851	907	-56	-6,17 %
Alkohol a návykové látky (P)	150	204	-54	-26,47 %
Chodci (N)	282	318	-36	-11,32 %
Muži jako viníci (V)	1 422	1 454	-32	-2,20 %
Nesprávné předjíždění (P)	55	80	-25	-31,25 %
Děti (N)	36	47	-11	-23,40 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	12	23	-11	-47,83 %
Srážky s vlakem (I)	48	56	-8	-14,29 %
Nepřiměřená rychlost (P)	596	603	-7	-1,16 %
Cestující v autobusech (N)	3	8	-5	-62,50 %
Intravilán (I)	500	498	2	0,40 %
Srážky se stromem (I)	254	252	2	0,79 %
Nevěnování se řízení (P)	212	206	6	2,91 %
Extravilán (I)	1 215	1 208	7	0,58 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	260	253	7	2,77 %
Ženy jako viníci (V)	226	218	8	3,67 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	245	236	9	3,81 %
Celkové následky nehodovosti	1 715	1 705	10	0,59 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	35	24	11	45,83 %
Dálnice - GPS (I)	111	99	12	12,12 %
Nepřipoutané osoby (N)	277	265	12	4,53 %
Místní komunikace - GPS (I)	212	199	13	6,53 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	735	721	14	1,94 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	225	208	17	8,17 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	104	83	21	25,30 %
Cizinci jako viníci (V)	193	169	24	14,20 %
Cyklisté (N)	163	127	36	28,35 %
Motocyklisté (N)	294	253	41	16,21 %
Starší řidiči jako viníci (V)	274	214	60	28,04 %
Senioři (N)	460	381	79	20,73 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Celkové následky nehodovosti	6 292	7 394	-1 102	-14,90 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	3 688	4 397	-709	-16,12 %
Muži jako viníci (V)	4 851	5 549	-698	-12,58 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	2 509	3 109	-600	-19,30 %
Intravilán (I)	3 219	3 790	-571	-15,07 %
Cestující v osobních automobilech (N)	2 221	2 759	-538	-19,50 %
Extravilán (I)	3 073	3 603	-530	-14,71 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	1 474	1 912	-438	-22,91 %
Nepřiměřená rychlost (P)	1 503	1 855	-352	-18,98 %
Ženy jako viníci (V)	1 236	1 560	-324	-20,77 %
Chodci (N)	1 271	1 535	-264	-17,20 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	1 688	1 906	-218	-11,44 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	887	1 084	-197	-18,17 %
Senioři (N)	1 232	1 424	-192	-13,48 %
Alkohol a návykové látky (P)	569	742	-173	-23,32 %
Cyklisté (N)	989	1 150	-161	-14,00 %
Srážky se stromem (I)	470	603	-133	-22,06 %
Motocyklisté (N)	1 342	1 447	-105	-7,26 %
Místní komunikace - GPS (I)	1 713	1 809	-96	-5,31 %
Děti (N)	323	416	-93	-22,36 %
Starší řidiči jako viníci (V)	661	754	-93	-12,33 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	445	525	-80	-15,24 %
Nesprávné předjíždění (P)	210	287	-77	-26,83 %
Nepřipoutané osoby (N)	446	514	-68	-13,23 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	575	627	-52	-8,29 %
Nevěnování se řízení (P)	634	678	-44	-6,49 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	83	124	-41	-33,06 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	109	137	-28	-20,44 %
Cestující v autobusech (N)	101	124	-23	-18,55 %
Srážky s vlakem (I)	49	43	6	13,95 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	279	264	15	5,68 %
Dálnice - GPS (I)	316	255	61	23,92 %
Cizinci jako viníci (V)	787	672	115	17,11 %

1.2.3 Krajské srovnání

Během účinnosti Strategie 8 krajů splnilo její předpoklady v oblasti usmrcených osob (nejlépe, -34 usmrcených v Moravskoslezském kraji) a 11 v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -174 těžce zraněných v Pardubickém kraji). V případě usmrcených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit ve 6 krajích, zejména v Královéhradeckém (+25 osob, tj. +26 %), Středočeském (+24 osob, tj. +9 %) a Zlínském (+18 osob, tj. +26 %). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v hl. m. Praze (+131 osob, tj. +28 %), v Karlovarském kraji (+51 osob, tj. +27 %) a Plzeňském kraji (+40 osob, tj. +14 %).

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

Usmrcené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Moravskoslezský kraj	127	161	-34	-21,12 %
Olomoucký kraj	89	100	-11	-11,00 %
Jihočeský kraj	168	175	-7	-4,00 %
Kraj Vysočina	105	111	-6	-5,41 %
Liberecký kraj	56	59	-3	-5,08 %
Pardubický kraj	95	98	-3	-3,06 %
Plzeňský kraj	129	132	-3	-2,27 %
Ústecký kraj	131	131	0	0,00 %
Karlovarský kraj	53	50	3	6,00 %
Jihomoravský kraj	184	180	4	2,22 %
Hlavní město Praha	76	71	5	7,04 %
Zlínský kraj	87	69	18	26,09 %
Středočeský kraj	295	271	24	8,86 %
Královéhradecký kraj	120	95	25	26,32 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Pardubický kraj	260	434	-174	-40,09 %
Zlínský kraj	265	438	-173	-39,50 %
Královéhradecký kraj	337	492	-155	-31,50 %
Středočeský kraj	1 011	1 164	-153	-13,14 %
Moravskoslezský kraj	487	629	-142	-22,58 %
Jihomoravský kraj	719	849	-130	-15,31 %
Jihočeský kraj	696	810	-114	-14,07 %
Ústecký kraj	532	624	-92	-14,74 %
Liberecký kraj	191	281	-90	-32,03 %
Kraj Vysočina	331	385	-54	-14,03 %
Olomoucký kraj	278	325	-47	-14,46 %
Plzeňský kraj	336	296	40	13,51 %
Karlovarský kraj	242	191	51	26,70 %
Hlavní město Praha	607	476	131	27,52 %

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

2 Téma čísla: Hlubková analýza dopravních nehod

Hlubková analýza dopravních nehod (dále jen HADN) je unikátním výzkumným projektem Centra dopravního výzkumu. Provádění této činnosti v České republice navazuje na dlouholetý výzkum z 70. let. Od roku 2011 je HADN rozvíjena na CDV a v současné době realizována za podpory Ministerstva dopravy.

HADN je moderním a mezinárodně využívaným nástrojem, který poskytuje unikátní údaje využitelné pro definici nebo modifikaci efektivních nápravných opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Hlubkové analýzy dopravních nehod jsou realizovány na celém světě, například (ale nikoliv pouze) v Německu, Finsku, Anglii, Austrálii, USA a Číně. Data z HADN přináší komplexní pohled na veškeré faktory, které s konkrétní nehodou souvisejí a také slouží ke zjištění a následné analýze charakteristik vedoucích k jejímu vzniku, ovlivňují její průběh a její následky.

První fází výzkumu je šetření nehody přímo na jejím místě bezprostředně po jejím vzniku. Výzkumný tým HADN vyjíždí k dopravním nehodám se zraněním některého z účastníků v téměř celém Jihomoravském kraji. Analýza je zaměřena na výzkum z hlediska dopravní infrastruktury, vozidlové techniky i lidského faktoru. Výzkumné týmy zjišťují veškeré údaje související s předmětnou dopravní nehodou a zajišťují kompletní dokumentaci místa nehody a zúčastněných vozidel. Realizovány jsou rovněž rozhovory s účastníky nehody.



Na místě dopravní nehody je detailně analyzována dopravní infrastruktura.

V rámci šetření je analyzován stav povrchu pozemní komunikace a její prostorové uspořádání, směrové a výškové vedení trasy, stav vodorovného i svislého dopravního značení, rozhledové poměry, okolí pozemní komunikace, vhodnost konstrukčního uspořádání křižovatek apod. Pro účely následné analýzy nehodového děje jsou dokumentovány všechny relevantní stopy související s dopravní nehodou (nejen stopy pohybu vozidel, ale také např. stopy po kontaktu s oděvem, částmi těla apod.), konečné polohy vozidel i účastníků, střepy, provozní kapaliny apod. Pro dokumentaci jsou využívány nejmodernější prostředky a postupy.

U každého z vozidel je detailně analyzováno vzniklé poškození i technická data vozidla – například technický stav vozidla i jeho pneumatik, zjišťována je vybavenost vozidla bezpečnostními systémy

a výbava vozidla. Analyzovány jsou rovněž bezpečnostní pásy (typ, stav, poškození, výškové nastavení, použití/nepoužití), airbagy, pedály (deformace, stopy a poškození) a nastavení ovládacích prvků ve vozidle. Údaje o poškození vozidla jsou návazně doplňována informacemi o mechanismu střetu a vzniklých zraněních.

V rámci rozhovorů s účastníky je zjišťováno pozadí vzniku dopravní nehody, informace o průběhu nehody a možnosti jejího odvrácení, vnímání řidiče před vznikem nehodové situace, interakci řidiče a vozidla, ale také vnímání řidiče ve vztahu k dopravnímu prostoru, jízdní zkušenosti řidiče a okolnosti jízdy, dále rovněž dopravní situace v místě nehody, účel cesty a znalost místa, fyzický i duševní stav účastníka, řidičské návyky a praxe apod.

Návazně jsou získaná data zpracovávána a dále komplexně analyzována včetně rekonstrukce nehodového děje na základě všech získaných údajů o dopravní nehodě. Analytické výstupy datové základny HADN včetně doporučení ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy na základě poznatků HADN jsou klíčové pro plnění Strategie BESIP.

Výstupy jsou využívány nejen na lokální, ale také na národní úrovni. HADN slouží jako kvalitní datová základna pro řadu projektů a dalších aktivit souvisejících se zvyšováním bezpečnosti silničního provozu a svým zaměřením je velmi cenným podkladem pro činnost BESIP. Jen komplementární sběr informací z celé soustavy člověk – prostředí – vozidlo může vést k identifikaci faktorů ovlivňujících dopravní nehodovost a napomoci efektivnímu směřování opatření pro zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

www.vyzkumnehod.cz



3 Aktuality z výzkumu

Ve třetím čtvrtletí roku 2024 bylo vydáno několik výsledků z oblasti bezpečnosti silničního provozu, článků v časopisech, příspěvků na konferencích nebo odborných publikací. V krátkých anotacích přinášíme průřezový přehled vybraných publikací, jejichž autory byli výzkumní pracovníci z Centra dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV). **Výsledky vědy a výzkumu CDV jsou k dispozici v digitální podobě v Institucionálním repozitáři.**

3.1 Články v časopisech

3.1.1 Pachové repelenty snižují počet srážek se zvěří

Účinnost pachových repelentů byla ověřena pomocí experimentální studie. V rámci rozsáhlého terénního průzkumu bylo sledováno 134 silničních úseků ve dvou obdobích: před a po aplikaci repelentů. Analýza odhalila pokles počtu srážek s kopytníky v rozsahu 43–60 %. Účinek byl přitom výraznější v prvních sedmi týdnech, což naznačuje, že si kopytníci na repelent zvykli. Krátkodobě lze však pachový repelent považovat za účinné opatření ke snížení počtu srážek vozidel se zvěří.

Bíl, M., Sedoník, J., Andrášik, R., Kušta, T., Keken, Z. (2024). Olfactory repellents decrease the number of ungulate-vehicle collisions on roads: Results of a two-year carcass study. Journal of Environmental Management, sv. 365, č. 121561.

3.2 Příspěvky na konferencích

3.2.1 Vliv neřidičských činností na výkon při převzetí řízení na úrovni 3

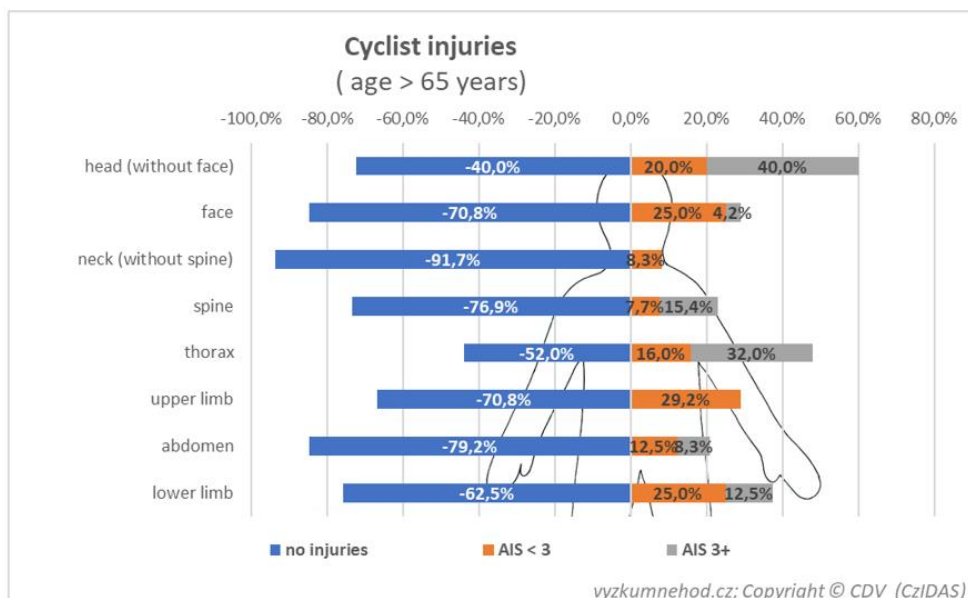
Studie na simulátoru nákladního vozidla se zaměřovala úroveň 3, tj. podmíněnou automatizací. Hlavním cílem této studie bylo vyhodnotit vliv různých typů neřidičských činností (non-driving-related tasks, NDRT) na výkon při převzetí řízení. Soubor tvořilo 31 účastníků (profesionálních řidičů nákladních vozidel nebo autobusů) a bylo prověřováno šest různých činností (práce na notebooku, telefonování, poslouchání rádia, relaxace, sledování videa, provádění manuální činnosti). Experimentální jízda v kabině simulátoru trvala 75 minut a skládala se z několika částí (zácvik – převzetí řízení bez činností – převzetí řízení s vykonáváním činností). Z výsledků vyplynulo, že převzetí je nejvíce zhoršováno u činností s převažující vizuální modalitou a vysokou mentální zátěží, výrazný vliv má také manipulace s předměty. Poznatky byly využity k vypracování Metodiky pro hodnocení rizikovosti neřidičských činností pro Ministerstvo dopravy ČR.



Horáková, M., Krejčí, L. (2024). *Effects of non-driving related tasks on driving performance after takeover request in automated driving (level 3)*. European Transport Conference, Antwerp, 18.–20. 9. 2024.

3.2.2 Výzkum seniorů a elektrokol

V souvislosti se stárnutím populace je důležité znát rizikové faktory a chování seniorů v dopravě. Prezentace se zaměřila na tyto aspekty, především ve vztahu k elektrokolům, s využitím poznatků Hlubkové analýzy dopravních nehod a dat Policie ČR.



Bucsuházy, K., Zůvala, R., Kadula, L. (2024). *Research on seniors in traffic and e-bikes*. ETSC PIN Talk, Lublaň, 19. 9. 2024.

3.2.3 Nástroje pro hodnocení Strategie BESIP 2021–2030

Vláda ČR svým usnesením č. j. 8 ze dne 4. 1. 2021 schválila Strategii BESIP 2021–2030 (dále jen „Strategii“), jejíž přípravou bylo pověřeno CDV. Pravidelné vyhodnocení Strategie lze rozdělit do dvou oblastí: první je vyhodnocení plnění pomocí analytických nástrojů, druhou zase vyhodnocení akčních plánů. Příspěvek se zaměřil na analytické nástroje, které jsou využívány jak ke koncepčnímu, tak k operativnímu vyhodnocení Strategie. Tyto nástroje jsou v této dekádě poprvé všechny dostupné on-line v interaktivní podobě jak pro odbornou, tak i širokou veřejnost a pomáhají tak

s osvětou bezpečnosti silničního provozu v ČR. Odkazy na uvedené nástroje jsou k dispozici na webu Samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy <https://www.besip.cz/Statistiky>.



Kadula, L. (2024). Nástroje pre hodnotenie Stratégie BESIP 2021–2030. Bezpečnosť cestnej premávky BECEP 2024, Štrbské Pleso, 18.–20. 9. 2024.

3.2.4 Nástroje pro systematické řešení nehodových lokalit

Pro účinné snižování dopravní nehodovosti je potřeba identifikovat místa častých dopravních nehod na silniční síti. Příspěvek shrnul jednotlivé metody a jejich vývoj, završený vytvořením Jednotného systému evidence nehodových lokalit. Tento portál poskytuje správcům nástroje pro systematickou identifikaci a řešení nehodových lokalit v souladu se Strategií BESIP 2021–2030.



Havránek, P. (2024). Od numerickej analýzy k účinnému riadeniu: systémové nástroje na sanáciu nehodových lokalít. Bezpečnosť cestnej premávky BECEP 2024, Štrbské Pleso, 18.–20. 9. 2024.

3.2.5 Zvýšení bezpečnosti v pracovních zónách pomocí digitalizace a C-ITS

Prezentace představila koncept nové centrální digitální evidence dopravních uzavírek vytvořený v projektu C-ZONE (CK0100037), jehož součástí je digitalizace a optimalizace procesů podávání žádosti a s tím související nově navržený datový formát popisu vedení dopravy (dopravně-inženýrských opatření, DIO) v uzavírce. Očekávané dopady na bezpečnost provozu spočívají zejména ve včasném varování řidičů prostřednictvím stávajících kanálů i C-ITS a vytvoření databáze pro další výzkum uzavírek a návrhů DIO. Součástí prezentace bylo také několik konceptů pro zvýšení bezpečnosti jak účastníků provozu, tak pracovníků v pracovních zónách.

Mikolášek, I. (2024). *Improving work zone safety with digitization and C-ITS. iCRASH'24, Inowrocław, 26.–27. 9. 2024.*

3.2.6 Srážky drážních vozidel se zvěř

Železniční tratě, zejména ty s intenzivním provozem, tvoří pro zvěř těžko překonatelnou bariéru a dochází proto ke srážkám. Studie se zaměřila na výskyt zvěře v blízkosti železniční trati ve vztahu k velikosti mezer mezi vlaky. Zvěř se vyskytovala častěji v blízkosti železničních tratí, kdy byly zaznamenány větší časové mezery mezi vlaky; mezi jednotlivými tratěmi byly navíc zjištěny statisticky významně rozdílné mezery. Výsledky přispějí k pochopení chování zvěře v blízkosti železničních tratí a lze je využít pro snížení počtu srážek zvěře s drážními vozidly.

Nezval, V., Andrášik, R., Bíl, M. (2024). *The occurrence of wildlife near railways with respect to frequency of trains: results from camera traps survey. IENE 2024 – Biodiversity in the headlight of future transport, Praha, 9.–13. 9. 2024.*

3.3 Ostatní publikace

3.3.1 Best Practice pro zřizování a fungování komisí a výborů BESIP v obcích



Pro řešení problematiky BESIP na území obcí je využívána i řada dalších mezinárodně uznávaných nástrojů. Jedním z nich jsou komise BESIP, které fungují jako iniciativní nástroj pro oblast bezpečnosti silničního provozu a dopravní výchovy dětí a mládeže. Za účelem čtenějšího využívání tohoto nástroje, vytvořilo CDV příručku Best Practice pro zřizování a fungování komisí BESIP. Příručka Best Practice umožňuje přenos dobrých zkušeností z ČR, tak i ze zahraničí do praxe. Při tvorbě příručky pro ČR byly použity kvantitativní a kvalitativní metody a sice dotazníkové šetření provedené napříč zástupci obcí v rámci Svazu měst a obcí ČR a také řízené rozhovory s domácími i zahraničními odborníky na tomto poli.

Příručka je dostupná zdarma v [e-shopu CDV](#).

Valach, O., Ambros, J., Elgner, J., Vedra, J., Pospíšilová, D., Tecl, J., Ibrmajerová, K. (2024). *Best Practice pro zřizování a fungování komisí a výborů BESIP v obcích. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Brno.*

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 Otevřený dopis vyzývá k legalizaci e-koloběžek

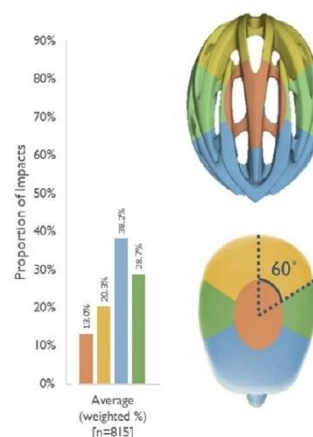
Koalice organizací ve Velké Británii vyzývá novou vládu, aby urychlila legalizaci elektrických koloběžek a podpořila tak přechod k udržitelnější dopravě. Argumentují, že současný stav, kdy jsou soukromé e-koloběžky nelegální, ale široce používané, vede k chaosu a nebezpečí. Legalizace by nejenže zavedla jasná pravidla a bezpečnostní standardy, ale také by podpořila úspěšné pilotní projekty sdílených e-koloběžek, které se ukázaly být populární a bezpečné. Autoři dopisu zdůrazňují, že legalizace e-koloběžek by přispěla k dosažení klimatických cílů, zlepšila kvalitu ovzduší a snížila dopravní zácpy. Navrhují vytvoření nové kategorie vozidel pro nízkouhlíkové dopravní prostředky, kam by e-koloběžky spaly. Vyzývají vládu, aby mezitím rozšířila pilotní projekty sdílených e-koloběžek a vytvořila tak prostor pro jejich další rozvoj.

Zdroj: trafficechnologytoday.com

4.1.2 Bezpečnost cyklistické přilby hodnocená novým výzkumem Imperial – žádná korelace mezi cenou a ochranou

Nový systém hodnocení bezpečnosti cyklistických přileb vyvinutý na Imperial College London umožňuje spotřebitelům lépe vybrat si přilbu, která poskytuje maximální ochranu hlavy. Výzkumníci testovali širokou škálu přileb a zjistili, že cena není vždy ukazatelem kvality. Hodnocení zohledňuje různé typy zranění hlavy, včetně těch způsobených rotací, které mohou vést k vážnějším následkům. Výsledky ukázaly, že i levnější přilby mohou nabídnout vynikající ochranu. Tým plánuje rozšířit svůj výzkum na dětské přilby a další velikosti pro dospělé. Cílem je poskytnout spotřebitelům co nejvíce informací, aby se mohli rozhodnout pro přilbu, která nejlépe vyhovuje jejich potřebám. Tato studie je významným krokem kupředu v oblasti bezpečnosti cyklistiky a může přispět ke snížení počtu vážných zranění hlavy u cyklistů.

Zdroj: imperial.ac.uk



4.1.3 Nizozemsko je pro povinné používání helmy a zákaz fatbiků pro osoby mladší 14 let

Nizozemská Tweede Kamer schválila povinné nošení přileb pro uživatele fatbiků a zákaz používání těchto kol pro děti mladší 14 let. Tento krok je reakcí na rostoucí počet nehod, do kterých jsou zapojeni mladí jezdci na fatbicích. Fatbiky, které mohou být snadno upraveny na vyšší rychlosti,

představují významné riziko, zejména pro děti. Ministr dopravy upozornil na právní komplikace při rozlišování fatbiků od jiných elektrických kol, ale slíbil, že návrhy prozkoumá. Cílem je zvýšit bezpečnost na silnicích a snížit počet nehod, zejména mezi mladými jezdci.

Zdroj: nos.nl

4.1.4 Tisíce čínských fatbiků zabavených kvůli obavám o bezpečnost

Nizozemské úřady zabavily tisíce čínských fatbiků kvůli obavám o bezpečnost. Tato kola, často upravené na vyšší rychlosti, představují riziko pro uživatele i ostatní účastníky silničního provozu. Ministerstvo dopravy uvedlo, že mnoho z těchto fatbiků nespĺňuje evropské bezpečnostní normy. Zabavené fatbiky budou podrobeny dalšímu zkoumání a případně zničeny. Tento krok je součástí širšího úsilí o zvýšení bezpečnosti na silnicích a ochranu veřejnosti.

Zdroj: nu.nl

4.1.5 60 % hospitalizovaných jezdců na e-koloběžkách má úraz hlavy

Podle nedávné studie je 60 % uživatelů elektrických koloběžek, kteří jsou hospitalizováni po nehodě, zraněno na hlavě. Tento alarmující trend vedl k výzvam k zavedení přísnějších bezpečnostních opatření, včetně povinného nošení přileb. Zranění hlavy jsou často vážná a mohou mít dlouhodobé následky. Studie také ukázala, že většina těchto nehod se stává ve městech, kde je hustý provoz. Odborníci doporučují zvýšit povědomí o bezpečnostních rizicích a zlepšit infrastrukturu pro bezpečnější jízdu na elektrických koloběžkách.

Zdroj: rtbf.be

4.1.6 Finsko zvažuje aktualizaci pravidel pro e-koloběžky

Vláda navrhuje nové označení pro e-koloběžky, které bude žlutou tabulkou s černým obrázkem skútru, aby bylo jasné, kdy se na ně vztahují dopravní předpisy nebo omezení. Tato značka může také označovat výjimky pro e-koloběžky s textem „Ei koske“ („Neplatí“). Návrhy jsou součástí širších legislativních reforem zaměřených na zlepšení bezpečnosti silničního provozu a vyjasnění předpisů pro elektromobily. Vláda také navrhuje dopravní značení pro parkovací místa pro e-koloběžky a klasifikaci všech elektrických vozidel s rychlostí mezi 7 a 25 km/h jako lehká elektrická vozidla. Stejná pravidla silničního provozu platná pro cyklisty by se rozšířila i na tato vozidla. Navíc se navrhuje zavést limit 0,5 promile alkoholu v krvi pro provozovatele lehkých elektrických vozidel a motorových kol, přičemž změny by měly vstoupit v platnost v květnu příštího roku.

Zdroj: yle.fi

4.2 Rychlost

4.2.1 Proces změny rychlostních limitů na 50 km/h na pařížském okruhu byl zahájen

Pařížská radnice rozhodla o snížení rychlosti na pařížském okruhu na 50 km/h, což vyvolalo kontroverze. Cílem je snížit hluk a zlepšit kvalitu života pro 550 000 obyvatel v okolí, ale pravicoví politici to kritizují jako sociálně nespravedlivé opatření. Očekává se snížení hluku o 2–3 decibely, ale vliv na kvalitu ovzduší je sporný. Město také plánuje zavést pruhy pro spolujízdu, aby se snížil počet aut s jedním pasažérem

Zdroj: portail.free.fr

4.2.2 Evropská komise potvrdila účinnost limitů 30 km/h

Evropská komise zdůrazňuje, že stanovení a vymáhání rychlostních limitů je v kompetenci jednotlivých států a místních úřadů. Komise však uznává, že rychlost je hlavním faktorem úmrtí a vážných zranění na silnicích, zejména ve městech. Podporuje bezpečnostní opatření a výměnu osvědčených postupů mezi členskými státy

Zdroj: europarl.europa.eu

4.2.3 Počet vážných dopravních nehod klesl o 38 % od doby, kdy Boloňa zavedla rychlostní limit 30 km/h v celém městě

Po zavedení rychlostního limitu 30 km/h v Boloni došlo během prvních šesti měsíců k poklesu vážných nehod o 38 %. Celkový počet nehod klesl o 11 % a počet zraněných o více než 10 %. Město plánuje pokračovat v této politice, která se ukázala jako účinná při zlepšování bezpečnosti na silnicích.

Zdroj: motori.ilmattino.it

4.2.4 Nová výzva k omezení rychlosti na německých dálnicích zmiňuje dopad vysokých rychlostí na dojezd elektrických vozidel

Německé organizace na ochranu životního prostředí a bezpečnosti silničního provozu vedou kampaň za snížení rychlostních limitů na německých dálnicích, a to na 130 nebo dokonce 100 km/h. Jako důvody uvádějí ochranu klimatu, zvýšení bezpečnosti silničního provozu a zvláštní důraz kladou na rostoucí počet elektromobilů na silnicích. Tvrdí, že vysoké rychlosti těchto vozidel dramaticky snižují jejich dojezd a zvyšují riziko nehod. Snížení rychlosti by podle nich vedlo ke snížení spotřeby paliva a emisí, zlepšilo bezpečnost silničního provozu a umožnilo harmoničtější soužití různých typů vozidel na dálnicích. Kromě toho požadují snížení rychlostních limitů na 80 km/h mimo města a na 30 km/h ve městech.

Zdroj: bw24.de

4.3 Alkohol a návykové látky

4.3.1 Španělský parlament podpořil návrh na podporu vládního plánu na snížení limitu alkoholu v krvi na 0,2 g/l

Španělský kongres schválil návrh na snížení maximální povolené hladiny alkoholu v krvi pro řidiče na 0,2 promile. Tento krok je součástí širšího úsilí o zvýšení bezpečnosti na silnicích a snížení počtu dopravních nehod způsobených alkoholem. Nové opatření má za cíl především chránit zranitelné účastníky silničního provozu, jako jsou chodci a cyklisté. Podle statistik má alkohol na svědomí značnou část smrtelných nehod, a proto je snížení limitu považováno za klíčový krok k prevenci těchto tragédií. Opatření také zahrnuje přísnější sankce pro řidiče, kteří překročí nový limit. Zákodárci doufají, že tento krok povede k větší odpovědnosti mezi řidiči a k celkovému zlepšení bezpečnosti na silnicích.

Zdroj: abc.es

4.3.2 Belgická pojišťovna zruší pojistku každému řidiči, který bude přistižen při řízení pod vlivem alkoholu

Belgická pojišťovna Baloise oznámila, že bude rušit smlouvy s řidiči, kteří způsobili nehodu pod vlivem alkoholu nebo drog. Toto opatření je reakcí na rostoucí počet nehod způsobených intoxikovanými řidiči a má za cíl zvýšit bezpečnost na silnicích. Pojišťovna uvedla, že řidiči, kteří poruší pravidla, nebudou mít nárok na žádné pojistné plnění a jejich smlouvy budou okamžitě zrušeny. Baloise také plánuje zavést přísnější kontroly a monitorování, aby zajistila dodržování těchto pravidel. Tento krok je součástí širší strategie pojišťovny zaměřené na prevenci nehod a ochranu ostatních účastníků silničního provozu. Opatření má také sloužit jako varování pro ostatní řidiče, aby se vyhnuli řízení pod vlivem. Pojišťovna doufá, že tímto způsobem přispěje ke snížení počtu dopravních nehod a zvýšení celkové bezpečnosti na silnicích.

Zdroj: belganewsagency.eu

4.3.3 Ve Velké Británii se zvyšuje počet úmrtí při řízení pod vlivem alkoholu; Vláda slibuje novou strategii bezpečnosti silničního provozu

V roce 2022 dosáhl počet úmrtí při nehodách způsobených řízením pod vlivem alkoholu ve Velké Británii nejvyšší úrovně za posledních 13 let, s 300 oběťmi. To je nejvíce od roku 2009, kdy bylo zaznamenáno 380 úmrtí. Přestože celkový počet zranění a úmrtí při těchto nehodách v posledním desetiletí klesal, tento nárůst je znepokojující. IAM RoadSmart a další odborníci volají po přísnějších zákonech a větším počtu náhodných kontrol na silnicích. Národní rada policejních šéfů také doporučuje rychlejší odebrání řidičských průkazů pro opakované pachatele. Vláda plánuje aktualizovat Strategický rámec pro bezpečnost silničního provozu a pokračovat v kampani THINK! na podporu změny chování.

Zdroj: bbc.com

4.3.4 Vias: 1 ze 6 pozitivních řidičských testů na drogy v Belgii ukazuje více požitých drog

V roce 2023 bylo v Belgii pozitivně testováno na drogy 12 636 řidičů, což představuje průměrně 35 případů denně a nárůst o 30 % oproti roku 2019. Jeden z šesti řidičů byl pozitivní na více než jednu drogu. Nejčastěji zjištěnou drogou byl konopí (58 %), následovaný kokainem (33 %), amfetaminy (13 %) a opiáty (2 %). Kombinace konopí a kokainu byla nalezena u 9 % pozitivních řidičů. Řidiči pod vlivem více drog mají 5 až 30krát vyšší riziko nehody. Institut Vias doporučuje systematické testování na drogy při nehodách a přísnější sankce. Sankce zahrnují pokuty od 1 600 do 16 000 eur, odebrání řidičského průkazu až na pět let a povinné lékařské a psychologické vyšetření.

Zdroj: rtbf.de

4.4 Řidiči motorových vozidel

4.4.1 Polská vláda navrhuje řízení s doprovodem od 17 let s nižšími rychlostními limity pro začínající řidiče

Ministerstvo v Polsku navrhuje snížení věkové hranice pro získání řidičského průkazu kategorie B na 17 let, pokud mladí řidiči budou jezdit pod dohledem zkušeného dospělého. Další změny zahrnují přísnější pravidla pro udělování trestných bodů a zavedení přísnějších trestů za řízení pod vlivem alkoholu nebo drog, včetně vězení. Plánuje se také zavedení zkušební doby pro nové řidiče, během

Zpravodaj Bezpečná doprava

níž budou platit přísnější omezení rychlosti a zákaz konzumace alkoholu. Za opakované porušení pravidel, jako je řízení bez platného oprávnění, hrozí odebrání řidičského průkazu na pět let. Nové předpisy mají zvýšit bezpečnost na silnicích a snížit počet dopravních nehod.

Zdroj: infor.pl

4.4.2 Mercedes-Benz zvyšuje maximální rychlost svého systému automatizovaného řízení úrovně 3 na 95 km/h

Mercedes-Benz představuje v Německu další verzi systému DRIVE PILOT pro podmíněně automatizovanou jízdu (SAE-Level 3). Toto evoluční vylepšení nyní dokáže sledovat vozidlo na dálnici rychlostí až 95 km/h, což představuje výrazně větší přínos pro zákazníky. Potřebná recertifikace německým Spolkovým úřadem pro automobilovou dopravu se očekává do konce roku 2024, poté bude možné zahájit prodej na začátku roku 2025.

Zdroj: mercedes-benz.com

4.4.3 "Automobily" v kategorii čtyřkolek jsou při nehodě smrtelné pro své cestující



Na jeden ujetý kilometr je riziko vážného zranění pro cestující v „malém autě“ šestkrát vyšší než pro cestující v běžném autě, a to zejména kvůli méně časté přítomnosti bezpečnostní výbavy. Například hlava je v případě čelního nárazu chráněna jen velmi málo. Takové jsou závěry nové studie institutu Vias, v níž byly analyzovány všechny nehody od roku 2017. Pro zvýšení jejich bezpečnosti vydal

institut Vias 5 doporučení pro orgány veřejné správy, včetně povinnosti opatřit zadní část těchto vozidel výrazným označením, aby byla lépe rozpoznatelná. Ve skutečnosti je 40 % účastníků silničního provozu nedokáže rozlišit.

Zdroj: vias.be

4.4.4 Masivní nebezpečí: Nová zpráva RTZ o lehkých nákladních vozidlech

Podle nové zprávy Road to Zero Coalition představují velká a těžká vozidla, jako jsou SUV, dodávky a pickupy, významné riziko pro bezpečnost na silnicích. Tato vozidla způsobují ročně více než 40 000 úmrtí v USA, což je umožněno nedostatečnými předpisy a zastaralými politikami. Zpráva zdůrazňuje nebezpečí spojená s jejich výškou, hmotností, geometrií přední části a velkými slepými zónami. Elektrifikace těchto vozidel přidává další výzvu kvůli těžkým bateriím. Road to Zero Coalition doporučuje řešení na všech úrovních vlády i v soukromém sektoru, aby se snížila tato rizika a zvýšila bezpečnost na silnicích.

Zdroj: nsc.org

4.5 Ostatní

4.5.1 Evropská komise: úmrtí na silnicích za první pololetí roku 2024 nevykazuje meziročně žádný pokles

Předběžné údaje za prvních šest měsíců roku 2024 naznačují, že počet úmrtí na silnicích EU zůstal stejný ve srovnání se stejným obdobím roku 2023. Některé členské státy, včetně Rakouska, Litvy a Slovinska, zaznamenaly výrazný pokles o více než 25 %. Ostatní země dosud zaznamenaly výrazný nárůst.

Zdroj: transport.ec.europa.eu

4.5.2 Vraťte zpět tlačítka: Dozorčí orgán pro bezpečnost automobilů varuje před rizikem rozptylujících dotykových displejů na palubní desce

Podle zprávy Euro NCAP představují dotykové obrazovky v moderních autech významné riziko pro bezpečnost na silnicích, protože odvádějí pozornost řidičů. Tradiční tlačítka a knoflíky jsou intuitivnější a snadněji se používají, zatímco dotykové obrazovky vyžadují, aby řidiči sledovali obrazovku, což zvyšuje riziko nehody. Euro NCAP plánuje zavést nový testovací protokol, který bude hodnotit bezpečnost ovládacích prvků v autech. Ministr pro bezpečnost silničního provozu James Lawless uznal, že legislativa musí držet krok s těmito technologickými výzvami. Studie také upozorňuje na vysokou míru používání mobilních telefonů za volantem, což dále zvyšuje riziko nehody. Doporučuje se zavedení přísnějších předpisů a vzdělávacích programů pro řidiče.

Zdroj: thejournal.ie

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