

Zpravodaj



Ministerstvo dopravy



CENTRUM
DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU



BEZPEČNÁ DOPRAVA

2025 | číslo 3 | ročník 2

Strategie BESIP 2021–2030 vs. nehodovost v roce 2025

Téma čísla: Kampaň „Hele, motorka!“

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.GOV.CZ/ZPRAVODAJ

Vážení čtenáři,

dostává se vám do rukou třetí vydání druhého ročníku Zpravodaje BEZPEČNÁ DOPRAVA, ve kterém jsme pro vás připravili základní informaci o plnění Strategie BESIP 2021–2030 v roce 2025 a také v období účinnosti Strategie, která se zaměřuje na plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů.

V tématu čísla představujeme kampaň „Hele, motorka!“. Zařazeny jsou aktuální výsledky výzkumných aktivit Centra dopravního výzkumu, které jsou členěny do odborných článků v mezinárodních časopisech, příspěvků na konferencích a publikací – **Mohou zprávy o přerušení indikovat posun ve vývoji autonomních vozidel? Faktory přispívající k výskytu lomů a vybočení kolejnic, Best practice pro zpracování krajských strategií BESIP, Nehodovost na silnicích II. a III. třídy v kontextu cílů Strategie BESIP 2021–2030, Vliv vodorovného dopravního značení na stopu vozidla za snížené viditelnosti, Bezpečnost seniorů v dopravě, Systém včasného varování před pády stromů na železnici, Metodika implementace autonomních vozidel využívajících virtuálních kolejí.** V závěrečné kapitole se pak věnujeme přehledu novinek ze zahraničí, které mají vazbu na bezpečnost silničního provozu.

Zpravodaj vychází kvartálně.

– redakce –

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

Vydává: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. ve spolupráci se Samostatným oddělením BESIP Ministerstva dopravy

Redakce: Líšeňská 33a, 636 00 Brno, cdv@cdv.cz

Titulní strana: Hele, motorka! (BESIP)

© 2025 Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.



Obsah

1	Informace o plnění Strategie BESIP 2021–2030	4
1.1.	Rok 2025 (leden–červen)	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 účinnosti Strategie (leden 2021–červen 2025)	7
1.2.1	Strategické cíle	7
1.2.2	Klíčové ukazatele.....	7
1.2.3	Krajské srovnání	8
2	Téma čísla: Kampaň „Hele, motorka!“	9
3	Aktuality z výzkumu.....	11
3.1	Články v mezinárodních časopisech	11
3.1.1	Mohou zprávy o přerušení indikovat posun ve vývoji autonomních vozidel?	11
3.1.2	Faktory přispívající k výskytu lomů a vybočení kolejnic.....	11
3.2	Články v českých časopisech	12
3.2.1	Best practice pro zpracování krajských strategií BESIP.....	12
3.2.2	Nehodovost na silnicích II. a III. třídy v kontextu cílů Strategie BESIP 2021–2030.....	12
3.2.3	Vliv vodorovného dopravního značení na stopu vozidla za snížené viditelnosti.....	13
3.3	Příspěvky na konferencích.....	13
3.3.1	Bezpečnost seniorů v dopravě	13
3.3.2	Systém včasného varování před pády stromů na železnici	14
3.4	Ostatní publikace.....	15
3.4.1	Metodika implementace autonomních vozidel využívajících virtuálních kolejí	15
4	Informace ze světa.....	16
4.1	Zranitelní účastníci silničního provozu	16
4.1.1	Nizozemská vláda zahajuje kampaň na cyklistické přilby "Nasaďte si ji"	16
4.1.2	Zranění na e-koloběžkách vyvolávají obavy v Antverpách	16
4.1.3	Rostoucí obavy o bezpečnost e-koloběžek v Estonsku při debatách o pravidlech pro věk a licenci.....	16

4.1.4	Kypr se chystá zpřísnit předpisy pro e-koloběžky kvůli obavám o bezpečnost	17
4.1.5	Nová generace sdílených e-koloběžek v Belgii dokáže rozpoznat jízdu po chodníku i druhého jezdce	17
4.1.6	Téměř každý čtvrtý jezdec na e-koloběžce se někdy stal účastníkem nehody.....	17
4.1.7	Studie: Sražení SUV zvyšuje pravděpodobnost úmrtí nebo vážného zranění	18
4.2	Rychlost	18
4.2.1	Vlámská ministrině pro klima vyzval k omezení rychlosti na 100 km/h na dálnicích v belgickém regionu Flandry.....	18
4.2.2	1000 silnic bude v Římě změněno z rychlostních limitů 50 na 30 km/h.....	18
4.2.3	Návrh na rychlostní limity 10 mph ve Velké Británii v okolí škol.....	19
4.2.4	Pachatelé, kteří v Belgii zaplatí pokutu za překročení rychlosti online, se před zaplacením podívají na video se svědectvím obětí silničního provozu.	19
4.2.5	Maďarsko aktualizuje zákony o bezpečnosti silničního provozu	19
4.3	Automobilový sektor	20
4.3.1	Asistenční systémy pro řidiče Tesla a Volvo kritizovány organizací Euro NCAP	20
4.3.2	Studie ze Štýrského Hradce: zelené brzdové světlo na přední části vozu by mohlo snížit počet kolizí.....	20
4.3.3	Euro NCAP varuje před riziky velkých a těžkých vozidel při srážkách s vozidly normální velikosti 20	
4.3.4	Global NCAP vyzývá k povinnému označování bezpečnosti automobilů	21
4.4	Řidiči motorových vozidel	21
4.4.1	Dánsko snížilo limit pro řízení pod vlivem alkoholu pro začínající řidiče na 0,2 (od 1. července)	21
4.4.2	Nová kampaň za bezpečnost silničního provozu v Irsku ukazuje řidiče pod vlivem alkoholu s „krví na rukou“	21
4.4.3	Britští řidiči podporují alkoholové imobilizéry pro recidivisty	22
4.4.4	Irish Independent: Bezpečnostní reset je třeba, protože úmrtí na silnicích zanechávají zemi v šoku	22

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 2025, tak v období účinnosti Strategie, tzn. v období 2021–2025.

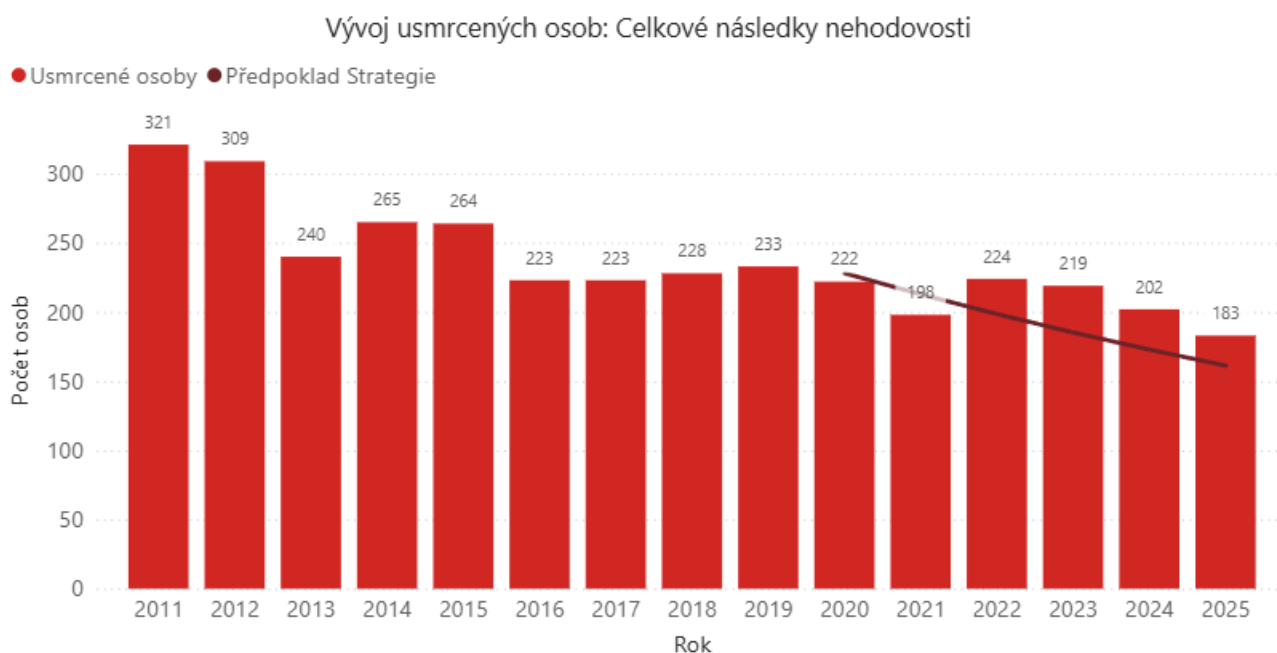
1.1. Rok 2025 (leden–červen)

1.1.1 Strategické cíle

V roce 2025 bylo zatím v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 183 a těžce zraněno 717 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie bylo usmrceno **o 22 osob více (+14 %)** a těžce zraněno o 54 osob méně (-7 %).

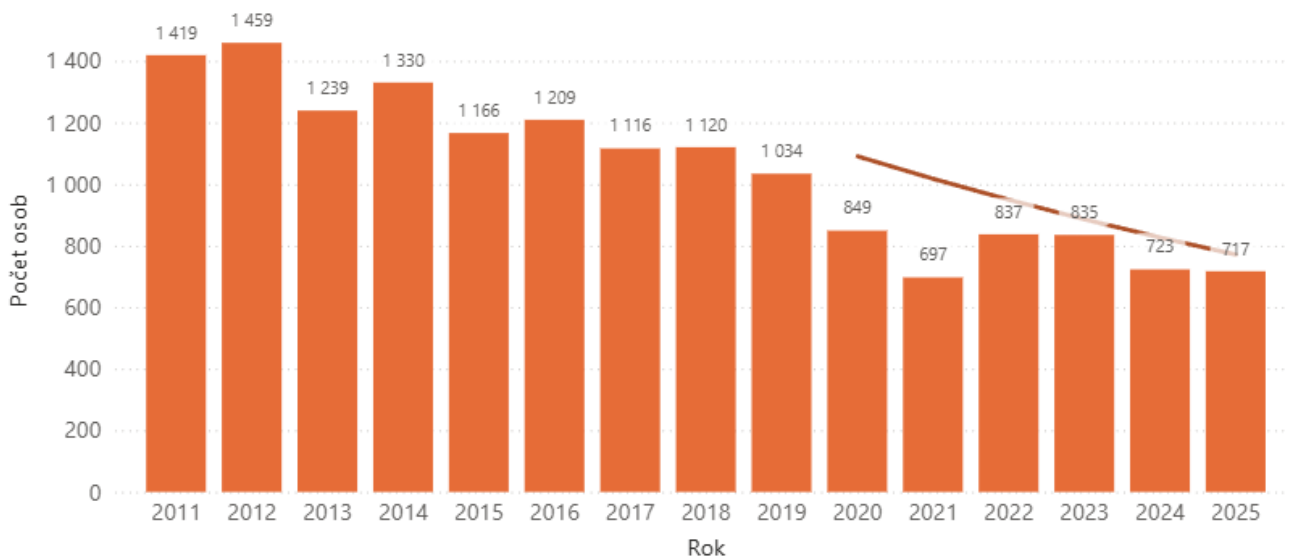
Ve sledovaných strategických cílech Strategie byly tedy předpoklady v roce 2025 splněny pouze v oblasti těžce zraněných osob.

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



Vývoj těžce zraněných osob: Celkové následky nehodovosti

● Těžce zraněné osoby ● Předpoklad Strategie



1.1.2 Klíčové ukazatele – vše

V oblasti klíčových ukazatelů (KPI) lze zatím v roce 2025 „pozitivně“ hodnotit např. bilanci fatálních nehod zaviněných řidiči vozidel pod vlivem alkoholu a návykových látek (-37 %), nehod motocyklistů (-23 %) a srážek se stromem (-20 %). V případě osob usmrčených se však nedařilo plnit předpoklady např. v důsledku nevěnování se řízení (+55 %), u seniorů (+41 %) a nepřipoutaných osob (+38 %).

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)	0	1	-1	-100,00 %
Alkohol a návykové látky (P)	12	19	-7	-36,84 %
Motocyklisté (N)	20	26	-6	-23,08 %
Srážky se stromem (I)	20	25	-5	-20,00 %
Srážky s vlakem (I)	4	5	-1	-20,00 %
Nepřiměřená rychlost (P)	57	59	-2	-3,39 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	21	21	0	0,00 %
Nesprávné předjíždění (P)	8	8	0	0,00 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	3	3	0	0,00 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	73	71	2	2,82 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	62	59	3	5,08 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	29	27	2	7,41 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	25	23	2	8,70 %
Chodci (N)	34	31	3	9,68 %
Místní komunikace - GPS (I)	22	20	2	10,00 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	119	107	12	11,21 %
Intravilán (I)	58	52	6	11,54 %
Muži jako viníci (V)	156	138	18	13,04 %
Celkové následky nehodovosti	183	161	22	13,66 %
Extravilán (I)	125	109	16	14,68 %
Cestující v osobních automobilech (N)	97	83	14	16,87 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	27	22	5	22,73 %
Děti (N)	5	4	1	25,00 %
Ženy jako viníci (V)	25	20	5	25,00 %
Cyklisté (N)	16	12	4	33,33 %
Starší řidiči jako viníci (V)	27	20	7	35,00 %
Nepřipoutané osoby (N)	33	24	9	37,50 %
Senioři (N)	48	34	14	41,18 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	12	8	4	50,00 %
Cizinci jako viníci (V)	23	15	8	53,33 %
Nevěnování se řízení (P)	31	20	11	55,00 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	2	1	1	100,00 %
Dálnice - GPS (I)	18	8	10	125,00 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

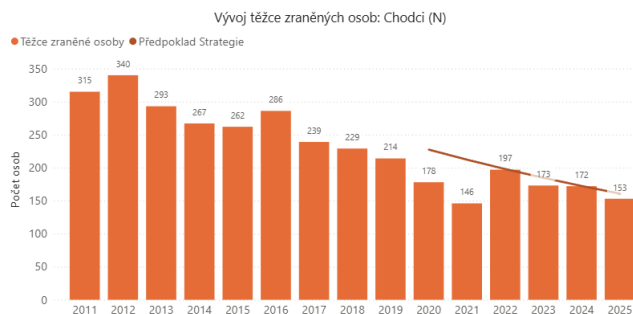
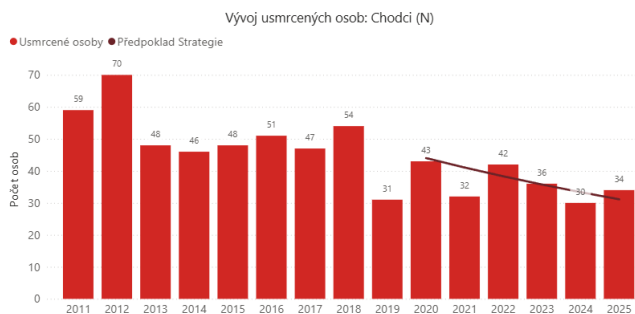
Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Cestující v autobusech (N)	8	16	-8	-50,00 %
Srážky se stromem (I)	34	66	-32	-48,48 %
Nesprávné předjíždění (P)	15	28	-13	-46,43 %
Srážky s vlakem (I)	3	5	-2	-40,00 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	142	194	-52	-26,80 %
Alkohol a návykové látky (P)	60	77	-17	-22,08 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	50	63	-13	-20,63 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	11	13	-2	-15,38 %
Extravilán (I)	310	362	-52	-14,36 %
Cestující v osobních automobilech (N)	246	283	-37	-13,07 %
Ženy jako viníci (V)	143	164	-21	-12,80 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	283	322	-39	-12,11 %
Nevěnování se řízení (P)	66	74	-8	-10,81 %
Nepřiměřená rychlost (P)	166	180	-14	-7,78 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	99	107	-8	-7,48 %
Celkové následky nehodovosti	717	771	-54	-7,00 %
Chodci (N)	153	161	-8	-4,97 %
Motocyklisté (N)	137	144	-7	-4,86 %
Děti (N)	40	42	-2	-4,76 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	430	451	-21	-4,66 %
Muži jako viníci (V)	551	576	-25	-4,34 %
Nepřipoutané osoby (N)	51	53	-2	-3,77 %
Intravilán (I)	407	409	-2	-0,49 %
Cyklisté (N)	125	121	4	3,31 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	204	193	11	5,70 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	70	66	4	6,06 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	16	15	1	6,67 %
Senioři (N)	163	148	15	10,14 %
Starší řidiči jako viníci (V)	89	77	12	15,58 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	35	30	5	16,67 %
Místní komunikace - GPS (I)	230	196	34	17,35 %
Dálnice - GPS (I)	33	28	5	17,86 %
Cizinci jako viníci (V)	100	62	38	61,29 %

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 2025 bylo zatím usmrceno 70 a těžce zraněno 415 zranitelných účastníků silničního provozu, tzn. že podíl zranitelných účastníků na všech usmrcených osobách činil 38 %, na těžce zraněných pak 58 %.**

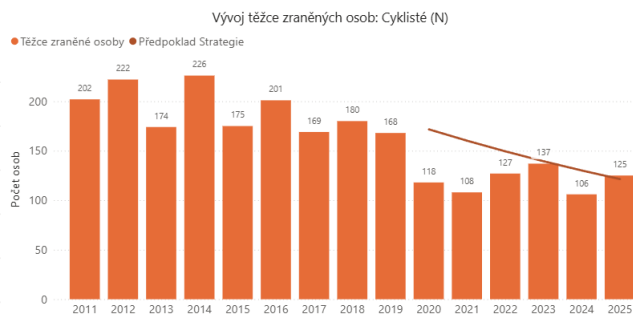
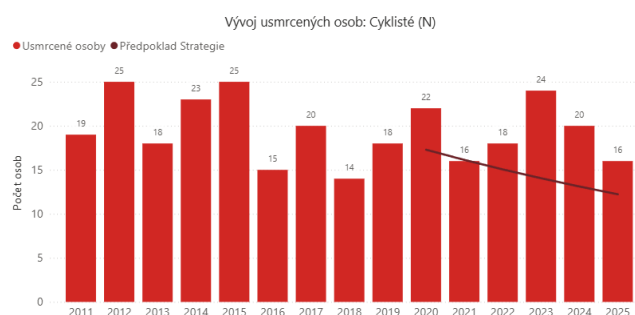
1.1.3.1 Chodci

V roce 2025 bylo zatím usmrceno 34 a těžce zraněno 153 chodců, předpoklady Strategie v oblasti usmrcených chodců nebyly splněny.



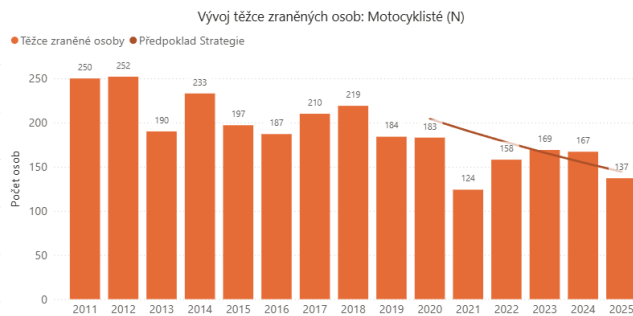
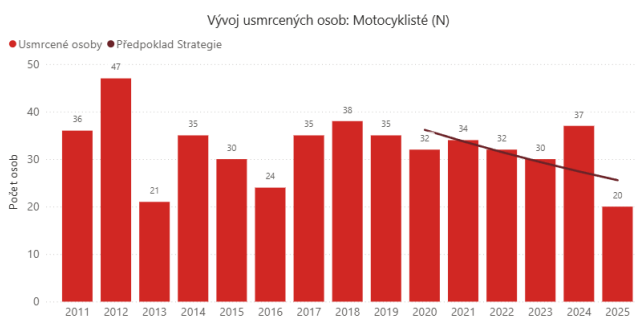
1.1.3.2 Cyklisté

V roce 2025 bylo zatím usmrceno 16 (z toho 3x elektrokolo [19 %] + 1x elektrokoloběžka [6 %]) a těžce zraněno 125 cyklistů (z toho 23x elektrokolo [18 %] + 21x elektrokoloběžka [17 %]), předpoklady Strategie v obou sledovaných parametrech nebyly splněny.



1.1.3.3 Motocyklisté

V roce 2025 bylo zatím usmrceno 20 a těžce zraněno 137 motocyklistů, předpoklady Strategie v obou sledovaných parametrech byly splněny.



1.1.4 Krajské srovnání

V roce 2025 se zatím 5 krajů dostalo pod stanovené předpoklady Strategie v oblasti usmrčených osob (nejlépe, -31 % usmrčených v Moravskoslezském kraji), 9 krajů pak v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -63 % těžce zraněných v Libereckém kraji). V případě usmrčených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit v 9 krajích: oproti předpokladům bylo o 46 % (tj. +12 osob) více usmrčeno ve Středočeském kraji (nejvíce). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v 5 krajích: nejvíce (o 74 %, tj. +37 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	11	16	-5	-31,25 %
Kraj Vysočina	8	10	-2	-20,00 %
Ústecký kraj	10	12	-2	-16,67 %
Jihomoravský kraj	14	15	-1	-6,67 %
Liberecký kraj	5	5	0	0,00 %
Královéhradecký kraj	11	10	1	10,00 %
Hlavní město Praha	9	8	1	12,50 %
Olomoucký kraj	12	10	2	20,00 %
Pardubický kraj	11	9	2	22,22 %
Jihočeský kraj	19	15	4	26,67 %
Zlínský kraj	9	7	2	28,57 %
Karlovarský kraj	7	5	2	40,00 %
Plzeňský kraj	19	13	6	46,15 %
Středočeský kraj	38	26	12	46,15 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Liberecký kraj	10	27	-17	-62,96 %
Pardubický kraj	22	46	-24	-52,17 %
Kraj Vysočina	21	35	-14	-40,00 %
Moravskoslezský kraj	48	70	-22	-31,43 %
Zlínský kraj	38	47	-9	-19,15 %
Královéhradecký kraj	45	55	-10	-18,18 %
Jihomoravský kraj	75	89	-14	-15,73 %
Jihočeský kraj	81	85	-4	-4,71 %
Ústecký kraj	57	57	0	0,00 %
Středočeský kraj	128	125	3	2,40 %
Karlovarský kraj	25	21	4	19,05 %
Plzeňský kraj	38	30	8	26,67 %
Olomoucký kraj	42	33	9	27,27 %
Hlavní město Praha	87	50	37	74,00 %

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

1.2 Období účinnosti Strategie (leden 2021–červen 2025)

1.2.1 Strategické cíle

V období leden 2021–březen 2025 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrčeno 2 000 a těžce zraněno 7 434 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie tak bylo usmrčeno o 24 osob více (+1,2 %) a těžce zraněno o 1 113 osob méně (-13,0 %).

1.2.2 Klíčové ukazatele

V oblasti klíčových ukazatelů lze v období účinnosti Strategie „pozitivně“ hodnotit např. bilanci fatálních nehod v důsledku nedodržení bezpečné vzdálenosti (-44 %), nesprávného předjíždění (-27 %), dětí (-22 %), mladých řidičů (-20 %), alkoholu a návykových látek (-18 %), fatalit na silnicích I. tříd (-10 %) a chodců (-9 %). V oblasti klíčových ukazatelů se v případě osob usmrčených nedařilo plnit předpoklady zejména u: ujetí viníka z místa nehody (+46 %), cyklistů (+28 %) a starších řidičů jako viníků (+27 %). V případě osob těžce zraněných byly klíčové ukazatele nad hodnotami předpokladu nehod na dálnicích (+28 %), u cizinců jako viníků nehod (+22 %), srážek s vlakem (+10 %) a cestujících v nákladních automobilech (+10 %).

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	10	-7	-70,00 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	15	27	-12	-44,44 %
Nesprávné předjíždění (P)	67	92	-25	-27,17 %
Děti (N)	42	54	-12	-22,22 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	261	325	-64	-19,69 %
Alkohol a návykové látky (P)	189	231	-42	-18,18 %
Srážky s vlakem (I)	55	63	-8	-12,70 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	680	752	-72	-9,57 %
Chodci (N)	341	376	-35	-9,31 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	1 246	1 324	-78	-5,89 %
Cestující v osobních automobilech (N)	1 006	1 056	-50	-4,73 %
Nepřiměřená rychlost (P)	690	701	-11	-1,57 %
Muži jako viníci (V)	1 668	1 687	-19	-1,13 %
Srážky se stromem (I)	295	296	-1	-0,34 %
Intravilán (I)	582	582	0	0,00 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	272	270	2	0,74 %
Celkové následky nehodovosti	2 000	1 976	24	1,21 %
Nedání přednosti v jždě (P)	297	293	4	1,37 %
Extravilán (I)	1 418	1 395	23	1,65 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	856	835	21	2,51 %
Ženy jako viníci (V)	258	251	7	2,79 %
Místní komunikace - GPS (I)	244	234	10	4,27 %
Nepřipoutané osoby (N)	329	311	18	5,79 %
Nevěnování se řízení (P)	260	239	21	8,79 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	266	242	24	9,92 %
Motocyklisté (N)	321	284	37	13,03 %
Cizinci jako viníci (V)	223	196	27	13,78 %
Senioři (N)	539	445	94	21,12 %
Dálnice - GPS (I)	136	112	24	21,43 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	120	95	25	26,32 %
Starší řidiči jako viníci (V)	316	248	68	27,42 %
Cyklisté (N)	185	145	40	27,59 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	41	28	13	46,43 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Ujetí viníka z místa nehody (V)	102	144	-42	-29,17 %
Nesprávné předjíždění (P)	237	331	-94	-28,40 %
Srážky se stromem (I)	529	699	-170	-24,32 %
Cestující v autobusech (N)	114	147	-33	-22,45 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	1 731	2 208	-477	-21,60 %
Děti (N)	380	482	-102	-21,16 %
Ženy jako viníci (V)	1 454	1 807	-353	-19,54 %
Alkohol a návykové látky (P)	652	806	-154	-19,11 %
Cestující v osobních automobilech (N)	2 624	3 208	-584	-18,20 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	2 939	3 589	-650	-18,11 %
Nepřiměřená rychlost (P)	1 763	2 140	-377	-17,62 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	1 039	1 243	-204	-16,41 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	134	159	-25	-15,72 %
Chodci (N)	1 541	1 819	-278	-15,28 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	521	610	-89	-14,59 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	4 395	5 116	-721	-14,09 %
Nepřipoutané osoby (N)	516	599	-83	-13,86 %
Extravilán (I)	3 583	4 143	-560	-13,52 %
Celkové následky nehodovosti	7 434	8 547	-1 113	-13,02 %
Intravilán (I)	3 851	4 403	-552	-12,54 %
Cyklisté (N)	1 163	1 311	-148	-11,29 %
Muži jako viníci (V)	5 721	6 411	-690	-10,76 %
Senioři (N)	1 508	1 659	-151	-9,10 %
Nedání přednosti v jždě (P)	2 014	2 210	-196	-8,87 %
Starší řidiči jako viníci (V)	818	875	-57	-6,51 %
Motocyklisté (N)	1 547	1 628	-81	-4,98 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	693	722	-29	-4,02 %
Nevěnování se řízení (P)	760	787	-27	-3,43 %
Místní komunikace - GPS (I)	2 062	2 102	-40	-1,90 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	337	307	30	9,77 %
Srážky s vlakem (I)	55	50	5	10,00 %
Cizinci jako viníci (V)	940	770	170	22,08 %
Dálnice - GPS (I)	379	296	83	28,04 %

1.2.3 Krajské srovnání

Během účinnosti Strategie 7 krajů splnilo její předpoklady v oblasti usmrčených osob (nejlépe, -17 % usmrčených v Moravskoslezském kraji) a 11 v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -36 % těžce zraněných v Pardubickém kraji). V případě usmrčených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit v 7 krajích, zejména Zlínském (+18 osob, tj. +24 %) a v Královéhradeckém (+23 osob, tj. +22 %). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v hl. m. Praze (+173 osob, tj. +33 %), v Karlovarském kraji (+52 osob, tj. +25 %) a Plzeňském kraji (+49 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	149	186	-37	-19,89 %
Olomoucký kraj	103	114	-11	-9,65 %
Jihočeský kraj	192	205	-13	-6,34 %
Kraj Vysočina	119	127	-8	-6,30 %
Pardubický kraj	110	115	-5	-4,35 %
Liberecký kraj	67	69	-2	-2,90 %
Plzeňský kraj	154	153	1	0,65 %
Ústecký kraj	154	151	3	1,99 %
Jihomoravský kraj	218	207	11	5,31 %
Hlavní město Praha	90	85	5	5,88 %
Karlovarský kraj	62	57	5	8,77 %
Středočeský kraj	345	315	30	9,52 %
Zlínský kraj	99	80	19	23,75 %
Královéhradecký kraj	138	111	27	24,32 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Pardubický kraj	315	501	-186	-37,13 %
Zlínský kraj	325	507	-182	-35,90 %
Liberecký kraj	211	322	-111	-34,47 %
Královéhradecký kraj	416	568	-152	-26,76 %
Moravskoslezský kraj	574	727	-153	-21,05 %
Kraj Vysočina	366	446	-80	-17,94 %
Jihomoravský kraj	829	980	-151	-15,41 %
Ústecký kraj	618	717	-99	-13,81 %
Olomoucký kraj	328	376	-48	-12,77 %
Jihočeský kraj	818	932	-114	-12,23 %
Středočeský kraj	1 212	1 351	-139	-10,29 %
Plzeňský kraj	398	342	56	16,37 %
Karlovarský kraj	274	220	54	24,55 %
Hlavní město Praha	750	559	191	34,17 %

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

2 Téma čísla: Kampaň „Hele, motorka!“

V květnu 2025 spustil BESIP spolu s Českou kanceláří pojistitelů novou kampaň „Hele, motorka!“ zaměřenou na zvýšení bezpečnosti motorkářů na silnicích. Ti totiž představují jedny z nejzranitelnějších účastníků silničního provozu a počet jejich úmrtí a zranění se dlouhodobě nedaří dostatečně snižovat. Kampaň vznikla v rámci projektu „Podívej se 2x“, finančně podpořeného z Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů.

„Celkový počet úmrtí a těžkých zranění na českých silnicích se daří v posledních letech úspěšně snižovat. Motocyklisté jsou ale skupina, u které pozitivní trend bohužel neplatí. Proto jsme se letos na bezpečnost motocyklistů zaměřili. Projekt „Hele, motorka“ je součástí této strategie. Věřím, že právě takto koncipované kampaně založené na datech, výzkumech a kreativním provedení skutečně pomohou snížit počty těžkých zranění a zachránit lidské životy,“ říká ministr dopravy Martin Kupka.



Pavel Řezáč
dopravní psycholog

Vystudoval psychologii a postgraduálně se zaměřil na dopravní psychologii a terapii problémových řidičů. Vede divizi Dopravních technologií a lidského faktoru a Metodické centrum v Centru dopravního výzkumu.

Pavel říká:

V posledních letech se počet motorek na českých silnicích výrazně zvyšuje. Přesto s nimi řidiči v provozu stále příliš nepočítají. Když se podíváme do některých zemí s dlouhou tradicí motorek či mopedů (např. Itálie), tak vidíme, že řidiči aut jsou na ně daleko více zvyklí. U nás tomu tak úplně není. Je potřeba, abychom motorkáře do svého vnímání silničního provozu více začlenili. Naše hlava totiž dokáže ze zkušenosti lépe a adekvátně reagovat právě na to známé, běžné a časté. Naopak jevy, které vnímáme ojediněle, máme tendenci přehlížet a nepočítat s nimi. V praxi to může znamenat, že přijíždějící motorku prostě „nevidíme“. Přitom jsou motorkáři (stejně jako chodci či cyklisté), ti nejzranitelnější účastníci silničního provozu. Bud'me, prosím, pozorní i vůči nim, abychom nemuseli žít s vědomím, že jsme někomu vážně ublížili, či ho dokonce zabil. Z profesní zkušenosti vím, že takový traumatický zážitek – se všemi negativními dopady – si v sobě neseme po celý zbytek života.

Na základě skutečnosti, že polovinu usmrcených a zraněných motorkářů mají na svědomí řidiči aut, kteří je často přehlížejí, byla navržena multikanálová komunikační kampaň s cílem upozornit širokou veřejnost na rychle rostoucí počty motorkářů na silnicích, a seznámit ji s principy, jak na ně v provozu dávat větší pozor.



Veronika Oslzlá
zdravotnická záchranářka

Po studiu nastoupila na chirurgicko-traumatologický příjem Úrazové nemocnice Brno a později k ZZS JMK. Od roku 2017 pracuje u pražské záchranky jako záchranářka, operátorka tísňové linky a lektorka.

Veronika říká:

Motorkáři jsou v případě dopravních nehod výrazně zranitelnější než cestující v automobilech. Následky takových událostí bývají často vážné, a neřídka bohužel i fatální. Srážka, která by si v případě nehody osobních vozů vyžádala „jen“ pomáchané plechy a pár odřenin, může u motorkářů skončit těžkým zraněním, celoživotními následky i smrtí. K typickým zraněním motorkářů, se kterými se záchranná služba setkává, patří poranění hlavy jako otřesy mozku či zlomeniny lebky, které jsou zvlášť závažné, pokud motorkář nemá helmu. Záchranáři se dále setkávají s poraněními páteře včetně poškození míchy, zlomeninami končetin, tržnými rány, zraněními vnitřních orgánů a poraněními hrudníku. Zejména v souvislosti s nedostatečnou ochranou jsou častá ztrátová poranění tkání, včetně amputace končetin. Taková zranění vyžadují dlouhodobou léčbu a rehabilitaci a neřídka vedou k trvalé invaliditě. Zásadní je pro motorkáře nosit skutečně kvalitní a odolné ochranné vybavení – helmu, chránič páteře, rukavice a odolný svrchní oděv pro horní i dolní část těla. Vhodné je mít airbagovou bundu či vestu. V praxi se jednoznačně potvrzuje, že i banální nehoda, kdy motorkář nemá ochranné vybavení, může způsobit devastující poranění, která vyústí v amputaci končetiny, či dokonce smrt.

Mimo sérii televizních a rádiových spotů zahrnovala kampaň další originální guerillové aktivity, s jejichž pomocí bylo téma popularizováno. Filozofie kampaně stojí na závěrech vědeckého experimentu Univerzity v Nottinghamu a pracuje s principem, že říct si nahlas „Hele, motorka!“, když nějakou vidíme, napomáhá našemu mozku lépe ukotvit přítomnost motorkářů v provozu do svého podvědomí. Tím se mozek stává vůči motorkám pozornější a riziko jejich přehlédnutí řidičem se snižuje.

Statistiky ukazují, že téměř 40 procent nehod motocyklistů zaviní řidič auta. Tři čtvrtiny těchto nehod poté končí zraněním nebo usmrcením jezdce na motorce. „*Motocyklisté jsou ostatními řidiči často přehlíženi, nejčastěji kvůli špatnému odhadu nebo celkové nepozornosti za volantem, což chceme touto kampaní změnit. Velmi dobře funguje jednoduchý trik — kdykoli za jízdy vidíte motorku, řekněte si nahlas: ‚Hele, motorka!‘ Pomáhá to mozku ji opravdu zaregistrovat,*“ vysvětluje Tomáš Neřold, vedoucí oddělení BESIP Ministerstva dopravy.



Jan Straka
dopravní policista

U dopravní policie začal v roce 1996 v Praze, nejprve jako motorkář, později vyšetřoval vážné nehody. Dnes vede odbor metodiky na Policejním prezidiu ČR a je absolventem Policejní akademie.

Honza říká:

Dopravní nehodovost motorkářů je pro policii velké téma, protože motorkáři patří k nejzranitelnějším účastníkům silničního provozu. Za posledních 20 let se jich ze svých cest nevrátilo více než 1800, což je jako by z mapy zmizelo Vlachovo Březí nebo Kladruby. Mezi nejčastější příčiny nehod zaviněných samotnými řidiči motocyklů patří nepřiměřená rychlost spojená s nezvládnutím řízení motocyklu (zejména při průjezdu zatáčkou) a střet s protijedoucím vozidlem při předjíždění. Často je podceňován technický stav motocyklu, stav jeho pneumatik a brzd. Naopak mezi nezaviněné nehody patří situace, kdy řidiči automobilů nedají motocyklům přednost v jízdě na křižovatce, při odbočování vlevo nebo při vjíždění na hlavní silnici. Pohybujeme se na silnicích s respektem vůči všem účastníkům silničního provozu a buďme předvídaví, abychom byli schopni zabránit dopravním nehodám a vždy se ze svých cest vrátili v pořádku.

Kampaň svým zaměřením a dopady naplňuje dlouhodobé cíle Strategie BESIP 2021–2030 v prioritní oblasti ochrana zranitelných účastníků silničního provozu. Doplnuje tak další komunikační kampaně podpořené z Fondu zábrany škod, které cílí specificky na samotné motocyklisty (Učme se přežít), nebo na zvýšení bezpečnosti dalších skupin zranitelných účastníků silničního provozu, tj. cyklisty (Dám respekt), a chodce (Chybělo málo).

Více informací na helemotorka.cz.

3 Aktuality z výzkumu

V druhém čtvrtletí roku 2025 bylo publikováno několik výsledků z oblasti bezpečnosti silničního provozu, ať už článků v mezinárodních i českých časopisech nebo příspěvků na konferencích. V krátkých anotacích přinášíme průřezový přehled vybraných publikací, jejímiž autory byli výzkumní pracovníci z Centra dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV). **Výsledky vědy a výzkumu CDV jsou k dispozici v digitální podobě v Institucionálním repozitáři.**

3.1 Články v mezinárodních časopisech

3.1.1 Mohou zprávy o přerušení indikovat posun ve vývoji autonomních vozidel?

Testování a pilotní provozy autonomních vozidel v reálných dopravním provozu v současnosti zažívají výrazný rozmach. A to, přestože neexistují standardizované metody ověřování a validace, a ani legislativa a metodika sběru dat o bezpečnosti provozu autonomních vozidel nejsou sjednoceny. Bezpečnost autonomních vozidel lze odvozovat z hlášení o kolizích a přerušeních autonomního režimu, která každoročně poskytují výrobci a provozovatelé Kalifornskému úřadu pro motorová vozidla, která provozují svá autonomní vozidla v tamním prostředí. Tato hlášení podrobně popisují případy, kdy během testování došlo k převzetí řízení člověkem, nebo vypnutím systému autonomní jízdy samotným systémem. Zprávy o přerušeních autonomního řízení slouží primárně k vyhodnocení bezpečnosti a výkonnosti těchto vozidel, avšak vyvstává otázka, zda mohou být využity i jako základ pro posouzení připravenosti autonomní technologie a jejího vývoje. Tato studie analyzuje právě tato hlášení, aby posoudila jejich přínos pro hodnocení pokroku a zralosti autonomních systémů. Výsledky ukazují klesající trend počtu přerušení autonomního řízení, a to i přes rostoucí rozsah ujetých vzdáleností, což může naznačovat zlepšení v technologii autonomního řízení. Přesto však existují zásadní omezení: odlišnosti v metodice sběru dat, rozdílné provozní podmínky a nejednotný způsob vykazování mezi jednotlivými výrobci výrazně omezují možnost přímého srovnání. Tyto faktory zpochybňují spolehlivost hlášení o přerušeních jako jednoznačného ukazatele technologického pokroku. Studie proto zdůrazňuje potřebu větší standardizace a transparentnosti v oblasti vykazování, aby bylo možné přesněji posuzovat bezpečnost a vývojové trendy autonomních vozidel.

Skokan, A., Mareček, J. (2025). Could Disengagement Reports Indicate Evolution of Autonomous Vehicles? Vehicles 2025, roč. 7, č. 32. <https://doi.org/10.3390/vehicles7020032>

3.1.2 Faktory přispívající k výskytu lomů a vybočení kolejnic

Kolejnice představují základní součást železniční infrastruktury umožňující pohyb železničních vozidel. Vlivem různých faktorů může docházet k lomům či směrovému vybočení kolejí, což negativně ovlivňuje bezpečnost a plynulost železniční dopravy. Tato studie se zaměřila na lomy a vybočení kolejí na české železniční síti mezi lety 2002 a 2022 s cílem identifikovat koncentraci problémů v čase a prostoru či identifikovat významné faktory vedoucí k jejich vzniku. Výsledky dokládají významný vliv teploty vzduchu na vznik těchto problémů, což je relevantní zejména s ohledem na klimatickou změnu. Vlivem rostoucích teplot vzduchu či teplotních extrémů (horké vlny) je tak možné do budoucna očekávat nižší výskyt lomů, které jsou vázány především na nízké teploty v zimních měsících, a naopak očekávat více vybočení, ke kterým přispívají vysoké teploty v letních dnech. V rámci studie jsou diskutována preventivní opatření, která zahrnují například

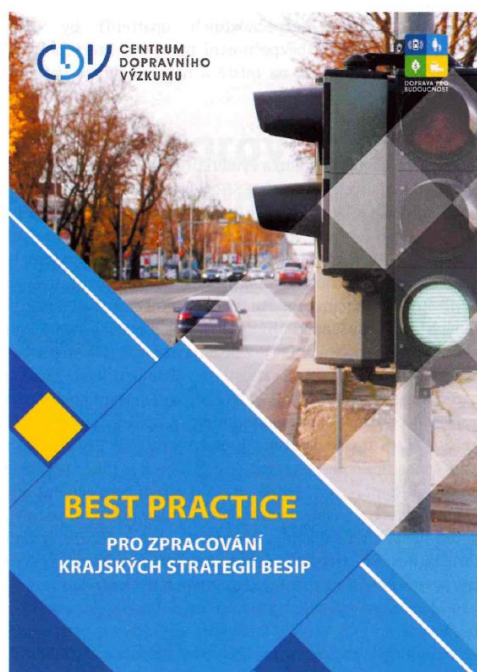
zvýšení upínací teploty kolejnic, jejich kontrolu pomocí ultrazvukových zařízení nebo barvení bílou barvou. Poznatky mohou sloužit jak správcům infrastruktury, tak ostatním zapojeným subjektům v rámci prevence a adaptace.



Nezval, V., Andrášik, R., Bíl, M. (2025). Identification of factors contributing to broken and buckled rails: insights from long-term data. *European Transport Research Review*, roč. 17, č. 28. <https://doi.org/10.1186/s12544-025-00725-w>

3.2 Články v českých časopisech

3.2.1 Best practice pro zpracování krajských strategií BESIP



Na pozemních komunikacích ve správě krajů došlo za poslední čtyři roky k 114 520 registrovaným nehodám, při nichž bylo usmrceno 763 osob, 2 545 osob bylo zraněno těžce a 37 277 osob lehce. Situace není stále příznivá ani z dlouhodobého hlediska. Významným nástrojem užívaným pro řešení této situace jsou krajské strategie bezpečnosti silničního provozu (BESIP), které fungují jako systematický nástroj pro komplexní řešení nehodovosti na území celého kraje, včetně dopravní výchovy. Za účelem širšího využití tohoto nástroje byla ve spolupráci s Ministerstvem dopravy vytvořena příručka Best practice pro zpracování krajských strategií BESIP. Článek představuje tuto příručku a proces vytváření krajských strategií BESIP, jejich význam a důležitost, s důrazem na přenos dobrých zkušeností při vytváření strategií z jiných krajů.

Valach, O., Tecl, J. (2025). Best practice pro zpracování krajských strategií BESIP vytváří standard použitelný pro všechny kraje v ČR. *Silniční obzor*, roč. 86, č. 4, s. 6–9.

3.2.2 Nehodovost na silnicích II. a III. třídy v kontextu cílů Strategie BESIP 2021–2030

Cílem článku je analýza nehodovosti na silnicích II. a III. třídy v České republice v letech 2021–2024 v kontextu plnění cílů Strategie BESIP 2021–2030, která si klade za cíl snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob na polovinu do roku 2030. Studie odhalila, že i přes celkový pozitivní trend v oblasti bezpečnosti silničního provozu nebyly na krajských silnicích plněny cíle Strategie v oblasti

usmrčených osob. Studie identifikovala klíčové rizikové faktory, jako je nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě či nevěnování se řízení, a poukázala na značné regionální rozdíly v plnění strategických cílů. Zranitelní účastníci silničního provozu, zejména motocyklisté a cyklisté, tvoří významnou část závažných následků dopravních nehod. Studie zdůrazňuje potřebu individualizovaného přístupu k prevenci nehodovosti, zlepšení infrastruktury a realizaci cílených kampaní, zaměřených na hlavní příčiny nehod a ochranu identifikovaných skupin.

Kadula, L., Havránek, P. (2025). Nehodovost na silnicích II. a III. třídy v kontextu cílů Strategie BESIP 2021–2030. Silniční obzor, roč. 86, č. 4, s. 3–6.

3.2.3 Vliv vodorovného dopravního značení na stopu vozidla za snížené viditelnosti

Tento článek navazuje na předchozí studii, která zkoumala vliv typu vodorovného dopravního značení na rychlost a příčnou polohu vozidla ve směrovém oblouku malého poloměru za denních podmínek. Nová studie se zaměřila na stejné oblouky v nočních podmínkách. Tato studie rozšiřuje předchozí výzkum o klíčové poznatky o roli vodicích čar při zlepšování chování řidičů a bezpečnosti za snížené viditelnosti. Článek porovnává výsledky denního a nočního měření a vyhodnocuje vliv snížené viditelnosti na chování řidičů. Statistická analýza potvrzuje významné rozdíly v příčné poloze vozidel a rychlostech mezi denními a nočními podmínkami. Podmínky s noční viditelností ukazují vyšší přínos značení dělicí čáry pro bezpečnost.



Vyskočilová, L., Zůvala, R., Striegler, R., Bucsuházy, K., Ambros, J. (2025). Vliv vodorovného dopravního značení na stopu vozidla za snížené viditelnosti. Silniční obzor, roč. 86, č. 4, s. 9–13.

3.3 Příspěvky na konferencích

3.3.1 Bezpečnost seniorů v dopravě

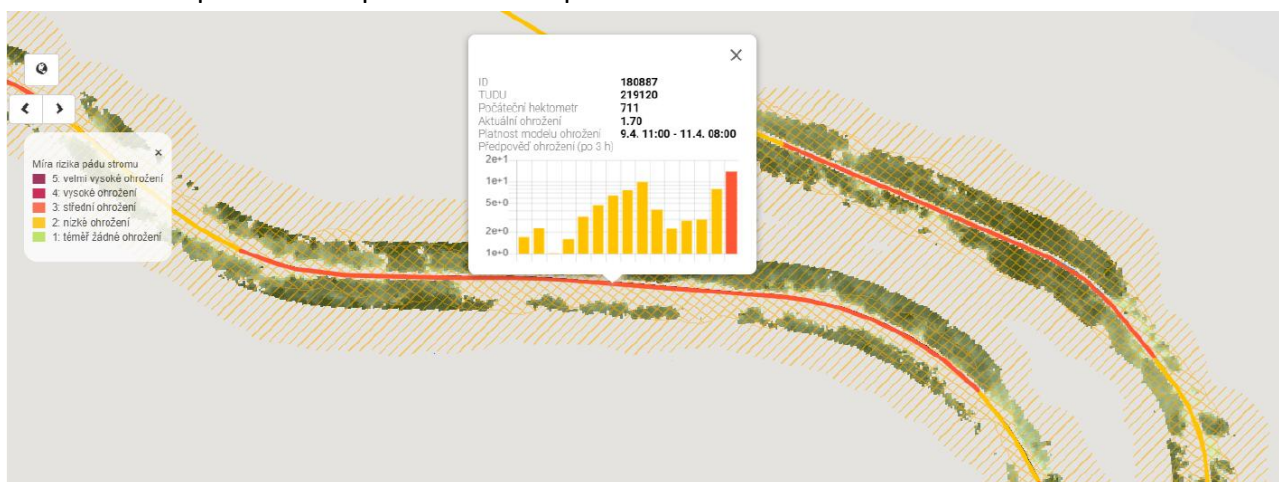
Klademe si za cíl zmapovat informovanost seniorů o legislativních změnách, jejich ochotu vzdělávat se a adaptovat se na nové podmínky v dopravě. Součástí analýzy je i hodnocení zdravotního stavu, motivace k mobilitě a připravenosti na situace spojené s moderními prostředky mikromobility, jako jsou elektrické koloběžky či osobní přepravníky se samovyvažovacím zařízením (např. segway, hoverboards). Dosavadní data naznačují, že část řidičů-seniorů si nemusí být plně vědoma potřeby pravidelně aktualizovat své znalosti dopravních předpisů, což může představovat jedno z rizik pro

jejich bezpečnost na silnicích. Tato skutečnost ovšem neznamená, že senioři nejsou ochotni se vzdělávat a zlepšovat své řidičské dovednosti. Naopak, mnoho z nich se aktivně zajímá o nové informace a pravidelně se účastní různých vzdělávacích programů zaměřených na bezpečnou jízdu. Přesto však nárůst mikromobility, zejména v městských oblastech, přináší nové výzvy, kterým senioři nemusí být vždy dostatečně připraveni čelit. S rostoucí popularitou těchto prostředků je možné, že v budoucnu vzroste počet nehod, které se týkají nejen seniorů, ale i samotných uživatelů mikromobility. Je proto nezbytné zajistit, aby senioři měli přístup k aktuálním informacím, které jim pomohou bezpečně se orientovat v novém dopravním prostředí. Vzhledem k tomu, že predikce expertů ukazují, že dojde k významnému zvýšení počtu starších řidičů, kteří budou zkušenější a aktivnější ve využívání automobilu a pravděpodobně budou řídit i ve vyšším věku, mohou naše výsledky rozkrýt, do jaké míry je tento trend v ČR aktuální a současně výsledky analýzy mohou přispět k návrhu opatření pro zlepšení informovanosti, prevenci nehod a zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.

Pospíšilová, D., Daňková, A., Skládaná, P. (2025). Bezpečnost seniorů v dopravě: Jak preference ovlivňují bezpečnost a rizika nehod. Stárnutí 2025 (7. gerontologická mezioborová konference), Praha, 26. – 27. 2. 2025.

3.3.2 Systém včasného varování před pády stromů na železnici

Příspěvek představil aplikaci Stromynazeleznici.cz zaměřenou na nebezpečí pádů stromů na železniční tratě a trakční vedení. Aplikace byla vyvinuta pro Správu železnic a v základním zobrazení ukazuje míru ohrožení pády stromů založené na předpovědi počasí a výskytu vegetace v okolí železničních tratí (vrstva náchylnosti). Hodnoty jsou pravidelně aktualizovány podle předpovědi počasí v tříhodinových intervalech s výhledem na 45 hodin dopředu. Kromě toho aplikace obsahuje evidenci již padlých stromů, informaci o trendu zdraví lesních porostů či jejich skladbu. Aplikace poskytuje Správě železnic systém včasného varování před pády stromů, což přispívá k lepší připravenosti čelit možným narušením železniční dopravy například v době výskytu povětrnostních extrémů nebo při zavádění preventivních opatření.

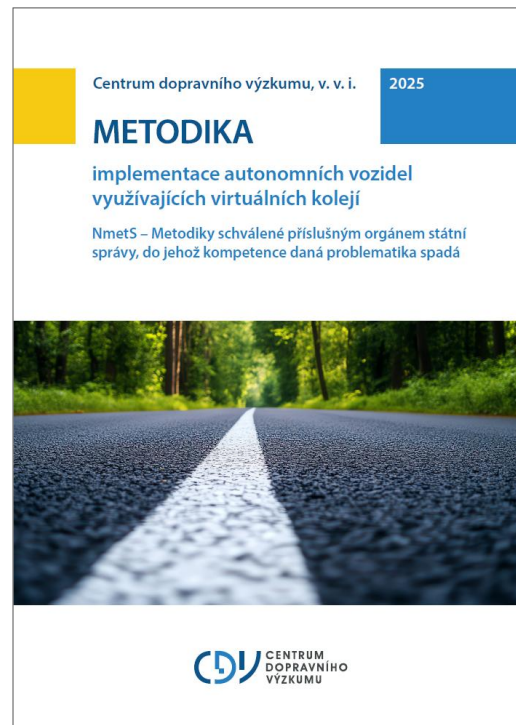


Bíl, M., Nezval, V., Andrášik, R., Kubeček, J., Cícha, V., Lepka, Z. (2025). Early Warning System for Tree-Fall Hazards on Railways: An Example of a System Developed for the Czech Railway Infrastructure Administrator. EGU General Assembly EGU25-9793, Vídeň, 27. 4. – 2. 5. 2025.

3.4 Ostatní publikace

3.4.1 Metodika implementace autonomních vozidel využívajících virtuálních kolejí

Metodika se zabývá implementací virtuálních kolejí jako inovativního prvku pro navigaci autonomních vozidel (AV). Virtuální kolej zvyšuje přesnost řízení, zlepšuje bezpečnost a efektivitu provozu AV v různých prostředích. Metodika poskytuje teoretický rámec, analyzuje legislativní a technické aspekty, definuje požadavky na infrastrukturu a popisuje postupy implementace. Praktická část zahrnuje testování v pilotním provozu a hodnotí dopad technologie na stávající dopravní infrastrukturu. Výstupy metodiky slouží provozovatelům AV, městským samosprávám i legislativním orgánům jako klíčový nástroj pro plánování a zavádění autonomních systémů. Dokument přispívá k rozvoji inteligentní mobility a budoucí integraci AV do běžného provozu.



Křehlík, Š., Skokan, A., Havránek, P., Šimeček, M., Daněk, P., Myšková, V., Held, O., Klimeš, P., Kejduš, J. (2025). *Metodika implementace autonomních vozidel využívajících virtuálních kolejí*. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Brno. Metodiku lze objednat v e-shopu CDV: <https://shopcdv.cz/products/metodika-implementace-autonomnich-vozidel-vyuzivajicich-virtualnich-koleji>

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 Nizozemská vláda zahajuje kampaň na cyklistické přilby "Nasadte si ji"

Nizozemská vláda v dubnu 2025 představila národní bezpečnostní kampaň „Zet ’m Op“ („Nasadte si ji“), která má podpořit dobrovolné nošení cyklistických přileb. Cílem je zvýšit míru nošení přileb z pouhých 4 % na 25 % populace během deseti let. Podle organizace VeiligheidNL skončilo v minulém roce ve nemocnicích 74 300 cyklistů, z toho 48 900 bylo vážně zraněno – více než polovina obětí měla zlomeniny, 13 % utrpělo mírné poranění mozku a 4 % vážné poškození lebky nebo mozku. Kampaň cílí zejména na rodiče malých dětí, dojíždějící a seniory nad 55 let, kteří tvoří významnou část hospitalizovaných osob. Součástí akcí jsou testovací dny s možností vyzkoušet si přilby, sleva na nákup, spolupráce s výrobcí na atraktivnějším designu a osvětové aktivity zaměřené na změnu vnímání přilby jako módního a bezpečného doplňku. Iniciativu podporují lékaři, organizace dopravní bezpečnosti i infrastruktury, zatímco cyklistické svazy varují před přílišným zdůrazňováním přileb, které podle nich může odvádět pozornost od nutnosti zlepšovat infrastrukturní opatření a efektivní omezení rychlosti.

Zdroj: road.cc

4.1.2 Zranění na e-koloběžkách vyvolávají obavy v Antverpách

V Antverpách dochází k průměrně jedné hospitalizaci každých osm hodin v důsledku nehod s elektrickými koloběžkami. Mezi červencem 2022 a lednem 2024 ošetřily nemocnice skupiny ZAS celkem 1 580 pacientů, což odpovídá více než 1 000 případům ročně. V 80 % případů šlo o pády a 90 % zraněných byli samotní jezdci. Polovina obětí byla po nehodě neschopná pracovat, což naznačuje vysoký sociální a ekonomický dopad. Nejvíce postiženi jsou muži ve věku 25–34 let, následováni skupinou 15–24 let, přičemž 62 % případů se týká mužů. Policie se podílela pouze na malé části incidentů, což naznačuje, že skutečný počet nehod je pravděpodobně vyšší. Lékaři a odborníci na dopravu volají po přísnějších pravidlech, jako je omezení výkonu koloběžek na úroveň elektrických bicyklů, zavedení povinného nošení helmy a omezení maximální rychlosti na 20 km/h. Tyto opatření by mohla výrazně snížit počet vážných zranění.

Zdroj: belganewsagency.eu

4.1.3 Rostoucí obavy o bezpečnost e-koloběžek v Estonsku při debatách o pravidlech pro věk a licenci

V Estonsku roste znepokojení ohledně bezpečnosti elektrických koloběžek, zejména v souvislosti s věkovými a licenčními pravidly. Současná legislativa nevyžaduje pro řízení koloběžky žádný speciální průkaz, což vede k situacím, kdy děti mladší 15 let jezdí na výkonnějších modelech, než je

povoleno. Například v oblasti Viimsi u Tallinnu byli opakovaně zadrženi mladiství na koloběžkách s vyššími rychlostmi, než jaké jsou stanoveny pro jízdu na chodnících. Diskuse o zavedení minimálního věku pro používání elektrických koloběžek probíhají, ale konkrétní legislativní kroky zatím nebyly přijaty. Některé společnosti, jako Bolt a Tuul, již stanovily minimální věk 16 let pro používání svých sdílených koloběžek, avšak soukromí vlastníci mohou jezdit i mladší. Odborníci na dopravu upozorňují na nutnost zavedení pravidel, která by odpovídala fyziologickým schopnostem dětí a zajistila bezpečnost všech účastníků silničního provozu.

Zdroj: news.err.ee

4.1.4 Kypr se chystá zpřísnit předpisy pro e-koloběžky kvůli obavám o bezpečnost

Na Kypru vzrůstá znepokojení ohledně bezpečnosti elektrických koloběžek, což vedlo k návrhu zpřísnění legislativy. Ačkoli Kypr patří k zemím s nejpřísnějšími pravidly v EU, jejich vymáhání je nedostatečné, což vede k nehodám a zraněním. Například nedávná nehoda v Limassolu opět upozornila na nutnost regulace osobních pohyblivých zařízení. Současné předpisy stanovují minimální věk 14 let pro řidiče, maximální rychlost 20 km/h na cyklostezkách a povinnost nosit helmu. Nicméně pouze dvě obce vedou evidenci o počtu koloběžek, což ukazuje na problémy s kontrolou. Navrhované změny zahrnují povinnost dovozců registrovat koloběžky, zavedení povinného pojištění a použití geofencingových systémů, které by omezily pohyb koloběžek mimo povolené oblasti. Diskuse o těchto změnách pokračují a výsledky budou předloženy parlamentu k legislativnímu projednání.

Zdroj: in-cyprus.philenews.com

4.1.5 Nová generace sdílených e-koloběžek v Belgii dokáže rozpoznat jízdu po chodníku i druhého jezdce

V belgickém městě Mechelen byla představena nová generace sdílených elektrických koloběžek značky Hoppy vybavená umělou inteligencí, která automaticky reaguje na rizikové situace – při jízdě na chodníku sníží rychlost na tempo chůze a upozorní uživatele, a při detekci dvou osob na jedné koloběžce zastaví pohyb, čímž zabraňuje tandemové jízdě, jež stojí za 17 % nehod e-scooterů. Součástí bezpečnostních opatření je i snížení maximální rychlosti ze 25 na 20 km/h v celém městě (na některých frekventovaných místech stále platí nižší limit). Zatím bylo modernizováno čtvrtina flotily a plánována je další expanze do měst Sint-Niklaas, Kortrijk a Blankenberge. Tyto inovace mají za cíl zvýšit bezpečnost uživatelů i chodců bez negativního dopadu na popularitu služby.

Zdroj: hln.be

4.1.6 Téměř každý čtvrtý jezdec na e-koloběžce se někdy stal účastníkem nehody

Průzkum provedený irskou Road Safety Authority (RSA) odhalil, že téměř čtvrtina pravidelných uživatelů elektrických koloběžek byla zapojena do nehody, přičemž třetina zažila téměř nehodu. Všechny hlášené kolize se týkaly mužů. E-koloběžky jsou nyní vnímány jako nejnebezpečnější dopravní prostředek v Irsku, překonávající i motocykly. Přestože 60 % uživatelů nosí helmu a 66 % používá reflexní oblečení, stále přetrvávají rizikové chování, jako jízda po chodnících, přeprava dětí či dospělých cestujících a nedostatečné používání ochranných prostředků. RSA zdůrazňuje potřebu odpovědného chování a zvýšené povědomí mezi uživateli a ostatními účastníky silničního provozu pro zajištění bezpečnosti všech.

Zdroj: independent.ie

4.1.7 Studie: Sražení SUV zvyšuje pravděpodobnost úmrtí nebo vážného zranění

Analýza dat z více než 680 000 dopravních nehod ukázala, že chodci a cyklisté mají o 44 % vyšší pravděpodobnost smrtelného zranění, pokud je srazí SUV nebo lehký nákladní automobil (LTV), oproti menším osobním vozidlům. U dětí je tento rozdíl ještě výraznější – riziko úmrtí je o 82 % vyšší a u dětí mladších 10 let dokonce o 130 %. Tato zjištění vyplývají z výzkumu provedeného London School of Hygiene & Tropical Medicine (LSHTM) a Imperial College London, který zahrnoval studie z USA, Německa, Francie a Nizozemska. Vysoké riziko je spojeno s vyšší, širší a těžší konstrukcí SUV a LTV, jejichž přední část zasahuje chodce či cyklisty výše na těle, což vede k těžším zraněním. Např. u dětí může být zasažena hlava místo pánve, což zvyšuje pravděpodobnost fatálních následků. Studie také naznačuje, že nahrazení SUV běžnými osobními vozy by mohlo snížit počet smrtelných nehod chodců a cyklistů o 8 % v Evropě a o 17 % v USA. Počet dětských chodců a cyklistů usmrčených by se v Evropě snížil o 14 % a v USA o 27 %. Jednotlivé studie vycházely z klasifikace výrobců (SUV, LTV), protože neexistuje žádná dohodnutá právní definice.

Zdroj: lshtm.ac.uk

4.2 Rychlost

4.2.1 Vlámská ministrině pro klima vyzval k omezení rychlosti na 100 km/h na dálnicích v belgickém regionu Flandry

Ministryně klimatu ve Vlámku, Melissa Depraetere (Vooruit), navrhla snížit maximální rychlost na dálnicích na severu regionu z dosavadních 120 km/h na 100 km/h. Inspirovala se režimem v Nizozemsku, kde tento limit platí mezi 6:00 a 19:00 hodin. Cílem je přispět k plnění klimatických závazků a snížit emise CO₂. Úspora paliva až o 20–30 % zároveň přináší výhody pro bezpečnost silničního provozu a plynulost dopravy. Návrh má být jednou z řady vládních opatření plánovaných do léta. Kontroverzi ale vyvolalo, že kompetence mobility spadá pod jinou ministryni, Annick De Ridder (N-VA), která návrh označila za nepřijatelný. Podle bezpečnostního institutu Vias by byl efektivnější důsledný dohled a prosazení stávajícího limitu 120 km/h nebo adaptivní rychlostní regulace místo plošného snížení. Návrh tak zůstává spíše impulsem k debatě než konkrétním opatřením.

Zdroj: rtbf.be

4.2.2 1000 silnic bude v Římě změněno z rychlostních limitů 50 na 30 km/h.

V Římě byl spuštěn ambiciózní plán zlepšení bezpečnosti dopravy, který zahrnuje zavedení maximální povolené rychlosti 30 km/h na více než 1 000 městských ulicích, včetně historického centra a dalších klíčových lokalit. Tento krok je součástí širšího "Plánu Marshall" zaměřeného na snížení počtu nehod a úmrtí na silnicích. Podle údajů městských úřadů došlo v první polovině roku 2025 k poklesu počtu úmrtí o 15 % ve srovnání s předchozím rokem. Součástí opatření jsou také investice přesahující 30 milionů eur do infrastruktury, včetně instalace nových semaforů, zvýšení počtu radarů a zlepšení přechodů pro chodce. Důraz je kladen na úpravu rizikových křižovatek a zvýšení povědomí veřejnosti prostřednictvím informačních kampaní. Cílem je nejen snížit počet nehod, ale také zlepšit kvalitu života ve městě a přiblížit Řím evropským standardům v oblasti bezpečnosti dopravy.

4.2.3 Návrh na rychlostní limity 10 mph ve Velké Británii v okolí škol

Britská nezisková organizace Road Safety Foundation navrhuje zavedení maximální povolené rychlosti 10 mph (přibližně 16 km/h) na vybraných městských komunikacích, zejména v okolí škol, nemocnic a kulturních či sportovních zařízení. Tento krok má za cíl výrazně snížit počet úmrtí a vážných zranění, zejména mezi chodci, cyklisty a motocyklisty, a přispět k dosažení cíle „Vision Zero“, tedy nulové tolerance k úmrtím na silnicích. Podle organizace by snížení rychlosti na 10 mph znamenalo, že méně než 10 % nehod by vedlo k úmrtí nebo těžkému zranění. Kromě toho se doporučuje zavedení 20 mph (přibližně 32 km/h) limitu na jednopruhových silnicích a venkovských cestách, kde dochází k častému střetu vozidel s chodci a cyklisty. Tato opatření jsou podložena fyzikálními zákony a zranitelností lidského těla při nehodách. Návrh však vyvolal kritiku ze strany motoristických skupin, které jej označily za nerealistický a neproveditelný. Podobné snahy o snížení rychlosti již byly realizovány ve Walesu, kde byl v roce 2023 zaveden 20 mph limit v obytných oblastech, což vedlo k poklesu nehod, ale také k odporu veřejnosti.

Zdroj: [metro.co.uk](https://www.metro.co.uk)

4.2.4 Pachatelé, kteří v Belgii zaplatí pokutu za překročení rychlosti online, se před zaplacením podívají na video se svědectvím obětí silničního provozu.

Od června 2025 zavádí belgická vláda novou iniciativu, která má zvýšit povědomí o důsledcích nebezpečného chování na silnicích. Při platbě pokuty za dopravní přestupek budou řidiči povinni nejprve shlédnout emotivní svědectví oběti dopravní nehody, která byla způsobena například řízením pod vlivem alkoholu či rychlou jízdou. Tato svědectví budou dostupná online a také přiložena k písemným pokutám. Cílem je zdůraznit, že nepozorné či riskantní chování může vést k tragickým následkům a že bezpečnost na silnicích je klíčová pro ochranu všech účastníků silničního provozu. Kampaň se zaměřuje především na alkohol za volantem a překračování povolené rychlosti, které jsou častými příčinami vážných nehod. Přístup spojující sankce s citlivým vzdělávacím obsahem má motivovat řidiče k větší odpovědnosti a snížit riziko recidivy.

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

4.2.5 Maďarsko aktualizuje zákony o bezpečnosti silničního provozu

Maďarsko chystá nejrozsáhlejší reformu dopravního řádu (KRESZ) za desítky let, která reaguje na měnící se mobilní prostředí a reflektuje rostoucí počet cyklistů, elektrických koloběžek či pěších. Reforma zahrnuje definici chodců (rozšířenou o osoby tlačící vozidla, skateboardisty či bruslaře), zákaz používání mobilních telefonů při přecházení, nová „školní a mateřská zóna“ s limitem 30 km/h během školních hodin a přísná pravidla pro cyklisty a uživatele e-mobility (např. maximální rychlosti, helmy pro děti do 14 let, minimální bezpečná vzdálenost při předjíždění, právo přednosti na cyklistických ulicích). U motoristů se připravuje zvýšení rychlostních limitů (dálnice až na 140 km/h, rychlostní silnice 120 km/h, nákladní vozidla a autobusy 90 km/h), povolení jízdy na 125 ccm motocyklu s řidičským průkazem B, významné pravidlo „zipper merge“ (střídavé řazení), nová úprava předjíždění, vzdáleností za vozidly i signalizace a omezení používání klaksonu. Vzdělávání doplní povinné kurzy první pomoci a simulační tréninky pro středoškoláky, s možností rodinné výuky. Cílem je bezpečnější, srozumitelnější a inkluzivnější dopravní prostředí, implementace by

mohla začít po dokončení návrhů po 31. březnu 2025 a plné účinnosti dosáhnout v průběhu roku 2026.

Zdroj: dailynewshungary.com

4.3 Automobilový sektor

4.3.1 Asistenční systémy pro řidiče Tesla a Volvo kritizovány organizací Euro NCAP

Euro NCAP v červnovém hodnocení hodnotilo systém asistované jízdy u devíti vozů podle dvou kategorií – *Assistance Competence* (schopnost spolupráce s řidičem) a *Safety Backup* (záložní bezpečnostní odezva). Automobily Kia EV3, Porsche Macan, Renault 5 a Toyota bZ4X získaly známku „Very good“ díky viníkající rovnováze mezi zapojením řidiče a bezpečnostní zálohou. Napopak Tesla Model S, Volvo EX30 a MG ZS dosáhly pouze „Moderate“ (střední hodnocení). Kvůli nedostatkům v *Assistance Competence* – např. u modelu S bylo kritizováno zavádějící pojmenování „Autoopilot“ a neschopnost hladce umožnit zásah řidiče, přestože záložní bezpečnost dosáhla 94 %. Mezi skupinami s velmi dobrým a středním hodnocením se umístily modely Mazda CX-80 a XPENG G9, které dostaly známku „Good“. Euro NCAP zdůrazňuje, že bezpečné systémy asistované jízdy musí být přehledně komunikovány uživatelům, jejich limity jasné a jejich použití intuitivní – špatně navržené systémy mohou vést k falešnému pocitu bezpečí a možným rizikům.

Zdroj: euroncap.com

4.3.2 Studie ze Štýrského Hradce: zelené brzdové světlo na přední části vozu by mohlo snížit počet kolizí

Tým výzkumníků z Technické univerzity v Grazu spolu s Bonner Institut für Rechts – und Verkehrspsychologie analyzoval 200 skutečných dopravních nehod na křižovatkách v Rakousku a na základě simulací dospěl k závěru, že instalace zelených brzdových světel na čelní části vozidel by mohla zabránit přibližně 7,5 až 17 % těchto nehod. Ve zhruba čtvrtině případů by navíc došlo ke snížení nárazové rychlosti, což by zmírnilo závažnost poranění. Přední zelené brzdové světlo totiž včas vizuálně varuje protijedoucí a částečně i boční účastníky provozu o brzdění vozidla, čímž se zkracuje reakční doba a brzdná dráha. Autoři studie upozorňují, že světla musí být viditelné – a v asi třetině nehod byly kvůli úhlu viditelnosti skryty – proto navrhuje i doplňková boční světla. Technologii považují za technicky nenáročnou k implementaci či doplnění; dosud však nebyla sériově zavedena ani legislativně upravena.

Zdroj: gmx.net

4.3.3 Euro NCAP varuje před riziky velkých a těžkých vozidel při srážkách s vozidly normální velikosti

Euro NCAP představilo výsledky hodnocení 16 nových modelů, mezi kterými sklidily pětihvězdičkové hodnocení Audi A5 PHEV, Q5, VW Tayron, MG MGS5 EV, Tesla Model 3, Toyota C-HR PHEV a zcela nový Voyah COURAGE; bez bezpečnostního balíčku od Kii si plného ocenění zaslouží i EV3 – s ním ale také získává pět hvězd. Více modelů jako Renault 4 (2024), Ford Tourneo Custom, Kia EV3 (bez balíčku), Opel Grandland, Peugeot 3008/5008 či VW Caravelle dosáhly čtyř hvězd; model Dacia Bigster dosáhl tří. Euro NCAP opět potvrdilo svůj komplexní přístup – zohledňuje nejen ochranu cestujících při čelních, bočních a zadních nárazech, ale také bezpečnost zranitelných účastníků

Zpravodaj Bezpečná doprava

provozu a systémy prevence a post-crash asistenci. Zvláštní pozornost organizace věnuje rostoucím rozměrům vozidel – za poslední dekádu se průměrná hmotnost automobilů v Evropě zvýšila o 100 kg díky stále větší poptávce po SUV (která tvořila 54 % nových vozů v roce 2024) a přechodu na elektromobilitu, což přináší obavy ohledně zvýšeného rizika pro chodce a další účastníky provozu („car bloat“).

Zdroj: euroncap.com

4.3.4 Global NCAP vyzývá k povinnému označování bezpečnosti automobilů

Global NCAP společně s Latin NCAP představily při Summitu International Transport Forum v květnu 2025 novou zprávu, ve které vyzývají vlády po celém světě k zavedení povinného bezpečnostního označování všech nových vozidel. V dokumentu zdůrazňují alarmující skutečnost, že od roku 2000 bylo vyrobeno téměř dvě miliardy automobilů, z nichž mnoho postrádá základní bezpečnostní prvky, což významně přispívá k rostoucímu počtu úmrtí a vážných zranění na silnicích. Navrhované označování – analogicky k energetickým štítkům u domácích spotřebičů – by mělo obsahovat hodnocení NCAP (např. hvězdičkový systém), což by umožnilo spotřebitelům snadno porovnat úroveň bezpečnosti vozidla přímo v prodejně. Zároveň by to podnítilo výrobce k navrhování bezpečnějších vozidel a zamezilo přístupu nízko hodnocených modelů na trh. Obě organizace jasně apelují na státní orgány, aby tento systém stanovily jako povinný a tím efektivně ochránily veřejnost při výběru nového automobilu.

Zdroj: globalncap.org

4.4 Řidiči motorových vozidel

4.4.1 Dánsko snížilo limit pro řízení pod vlivem alkoholu pro začínající řidiče na 0,2 (od 1. července)

Od 1. července 2025 platí v Dánsku nová legislativa, která stanovuje pro všechny nové řidiče (držitele řidičského průkazu kategorie B) maximální povolený obsah alkoholu v krvi na 0,2 promile během prvních tří let od získání řidičského průkazu. Tato změna se týká jak nových řidičů, kteří získali řidičský průkaz po 1. červenci 2025, tak těch, kteří jej získali před tímto datem, pokud od jeho získání neuplynuly tři roky. Cílem tohoto opatření je snížit riziko dopravních nehod způsobených nedostatečnou zkušeností a přítomností alkoholu v krvi, přičemž i malé množství alkoholu může výrazně ovlivnit schopnost řídit. Porušení této nové hranice povede k přísným sankcím, včetně zákazu řízení, pokuty, povinnosti absolvovat 12hodinový kurz zaměřený na alkohol, drogy a dopravu a nutnosti složit novou teoretickou a praktickou zkoušku. Dále je zaveden tříletý zkušební období, během kterého jsou sankce za závažná porušení dopravních předpisů přísnější. Tato opatření mají přispět k prevenci nehod a podpořit vytváření bezpečných dopravních návyků u nových řidičů.

Zdroj: sikkertrafik.dk

4.4.2 Nová kampaň za bezpečnost silničního provozu v Irsku ukazuje řidiče pod vlivem alkoholu s „krví na rukou“

Irská Road Safety Authority (RSA) spustila novou televizní kampaň zaměřenou na prevenci řízení pod vlivem alkoholu. Reklama ukazuje muže, který si po pití piva v hospodě bere klíče a odchází, přičemž jeho přátelé se postupně pokrývají krví, což symbolizuje jejich spoluvinu. Kampaň má upozornit

nejen na nebezpečí samotného řízení pod vlivem alkoholu, ale i na odpovědnost těch, kteří mlčí a nezasáhnou. Ministr dopravy Séan Canney, zdůraznil důležitost společenské odpovědnosti a vyzval veřejnost, aby se nebála říct „ne“ řízení pod vlivem alkoholu. Podle analýzy RSA tvořil alkohol přítomný ve 35 % smrtelných nehod mezi lety 2016 a 2020, přičemž v nočních hodinách (22:00–6:00) to bylo až 70 %. Kampaň byla představena na výroční konferenci RSA, která se zaměřila na výzvy spojené s řízením pod vlivem alkoholu a drog.

Zdroj: thejournal.ie

4.4.3 Britští řidiči podporují alkoholové imobilizéry pro recidivisty

Více než polovina britských motoristů (53 %) by podpořila povinnost instalovat alkoholocky do vozidel řidičů odsouzených za řízení pod vlivem alkoholu, ukázal průzkum, který si nechal zpracovat automobilový klub RAC. Alkoholocky jsou zařízení, která znemožní nastartování vozidla, pokud řidič neprojde dechovou zkouškou. RAC navrhuje pilotní program, který by umožnil soudům nařídít jejich instalaci u recidivistů, místo tradičního trestu zákazu řízení, který podle organizace nemusí být dostatečně účinný. Podle RAC by alkoholocky mohly pomoci snížit opakování přestupků a zvýšit bezpečnost na silnicích. Některé evropské země, jako Belgie, již podobné technologie využívají. RAC také zdůrazňuje, že alkoholocky by měly být součástí širšího přístupu k prevenci a rehabilitaci řidičů pod vlivem alkoholu.

Zdroj: independent.co.uk

4.4.4 Irish Independent: Bezpečnostní reset je třeba, protože úmrtí na silnicích zanechávají zemi v šoku

Smrt Garda Kevina Flatleyho, který byl srážen motocyklem během rychlostní kontroly poblíž Dublinu, hluboce otřásla irskou společností a vyvolala výzvu komisaře Drew Harrise k „resetu a přehodnocení“ přístupu k bezpečnosti silnic. Editor zdůrazňuje alarmující nárůst dopravních úmrtí v posledních letech až o třetinu oproti rekordně nízkým číslům z roku 2021 a upozorňuje na běžné prohřešky jako překračování rychlosti, jízdu na červenou, rozptylování mobilním telefonem či nedostatečné používání bezpečnostních pásů. Redakce vyzývá vládu i bezpečnostní složky k okamžitému zavedení konkrétních opatření: posílit prosazování pravidel, využít dostupné technologie (např. radary), nabídnout osvětu místo trestných bodů (např. speed awareness kurzy) a opět aktivně zapojit Road Safety Authority do vedení celostátní strategie na snížení dopravních nehod. To vše má být výraznou reakcí na tragické události a stoupající počet obětí na irských silnicích.

Zdroj: independent.ie

V Brně v červenci 2025 zpracovalo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. za finanční podpory Ministerstva dopravy v rámci programu dlouhodobého koncepčního rozvoje výzkumných organizací.