

Zpravodaj

BEZPEČNÁ DOPRAVA

2026 | číslo 2 | ročník 3



Strategie BESIP 2021–2030 vs. nehodovost v roce 2026

Téma čísla: Účinnost bodového hodnocení řidičů

Aktuality z výzkumu

Informace ze světa

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

zpracovalo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
<https://besip.gov.cz/zpravodaj>

Vážení čtenáři,

dostává se vám do rukou druhé číslo třetího ročníku Zpravodaje BEZPEČNÁ DOPRAVA. Připravili jsme si pro vás základní informaci o plnění Strategie BESIP 2021–2030 v roce 2026 a také v období účinnosti Strategie, která se zaměřuje na plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů. **V tématu čísla představujeme analýzu účinnosti bodového hodnocení řidičů.** Zařazeny jsou vybrané aktuální výsledky výzkumných aktivit Centra dopravního výzkumu, které zahrnují jak odborné články v mezinárodních časopisech, tak další publikace: **Kvalita časopisů a kvalita hodnocení, Alternativní přístupy k posouzení bezpečnosti pozemních komunikací, Hodnocení dopadu zklidňovacích opatření pomocí funkcionální analýzy dat, Ponehodová péče v praxi.** V závěrečné kapitole se pak věnujeme přehledu novinek ze zahraničí, které mají vazbu na bezpečnost silničního provozu.

Zpravodaj vychází kvartálně.

– redakce –

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

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

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

Titulní strana: Gemini

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

Obsah

1	Informace o plnění Strategie BESIP 2021–2030	5
1.1	Rok 2026 (leden–březen)	5
1.1.1	Strategické cíle	5
1.1.2	Klíčové ukazatele – vše	6
1.1.3	Klíčové ukazatele – vývoj následků zranitelných účastníků silničního provozu	7
1.1.4	Krajské srovnání	8
1.2	Období účinnosti Strategie (leden 2021–březen 2026)	8
1.2.1	Strategické cíle	8
1.2.2	Klíčové ukazatele	8
1.2.3	Krajské srovnání	9
2	Téma čísla: Účinnost bodového hodnocení řidičů	10
3	Aktuality z výzkumu	11
3.1	Články v mezinárodních časopisech	11
3.1.1	Kvalita časopisů a kvalita hodnocení	11
3.1.2	Alternativní přístupy k posouzení bezpečnosti pozemních komunikací	11
3.1.3	Hodnocení dopadu zklidňovacích opatření pomocí funkcionální analýzy dat	12
3.2	Publikace „Ponehodová péče v praxi“	12
4	Informace ze světa	13
4.1	Zranitelní účastníci silničního provozu	13
4.1.1	Povinné helmy pro rychlé e-koloběžky	13
4.1.2	Povinné značky a pojištění koloběžek	13
4.1.3	Pojištění e-koloběžek ve Francii	13
4.1.4	Povinné helmy pro koloběžky ve Valonsku	14
4.1.5	Zpráva o nehodách v mrtvém úhlu	14
4.1.6	Pravidla pro mobilitu osob se sníženou schopností	14
4.1.7	Minimální odstup při předjíždění cyklistů	15
4.1.8	Povinné helmy pro koloběžky v Seville	15
4.1.9	Děti často nejsou správně připoutány	15
4.1.10	Bezpečnější školní ulice ve Vídni	15
4.2	Rychlost	16

Zpravodaj Bezpečná doprava

4.2.1	Výzva pro limit 80 km/h mimo obce	16
4.2.2	Studie dopadů zklidňování dopravy s využitím GPS	16
4.2.3	Nové radary a úsekové měření ve Španělsku	16
4.2.4	Analýza rychlosti v Rakousku	16
4.2.5	Snížení rychlosti na dálnicích ve Španělsku	17
4.2.6	Konflikt o limit 30 km/h v Bologni	17
4.2.7	Doporučení 30 km/h ve městech EU	17
4.3	Automobilový sektor	17
4.3.1	Návrh nové kategorie malých elektromobilů	17
4.3.2	EU–USA dohoda o obchodu	18
4.3.3	Vyšetřování systému Tesla FSD	18
4.3.4	Regulace SUV v Londýně	18
4.3.5	Nárůst velkých pickupů v UK	19
4.3.6	Fiat zvažuje omezení maximální rychlosti aut	19
4.3.7	Tesla robotaxi mají vyšší nehodovost	19
4.3.8	Waymo využívá vzdálené operátory	19
4.3.9	Technické kontroly vozidel ve Flandrech	20
4.3.10	Automatizace Level 2++ a rizika	20
4.4	Řidiči motorových vozidel	20
4.4.1	Rizika spoléhání na asistované řízení	20
4.4.2	Řidiči kamionů vypínají bezpečnostní systémy	21
4.4.3	Obavy z řízení pod vlivem v Irsku	21
4.4.4	Alkohol interlock v Irsku	21
4.4.5	Zabavování řidičáků za vysokou rychlost	21
4.4.6	Omezení noční jízdy mladých řidičů	22
4.4.7	Reforma výuky řidičů v Německu	22
4.4.8	Kampaň proti rozptýlení řidičů	22
4.4.9	Časté používání mobilu při řízení	23
4.4.10	AI kamery detekují telefonování za jízdy	23
4.4.11	Nárůst recidivy řízení pod vlivem drog	23
4.4.12	Zavedení stupňovaného řídičského oprávnění	23
4.4.13	Test na detekci rajského plynu	24

4.5	Bezpečnost obecně	24
4.5.1	Pokles úmrtí na silnicích v EU.....	24
4.5.2	Program EU Road Safety Exchange.....	24
4.5.3	Skandál nelegálních vozidel ve Francii.....	24
4.5.4	Strategie bezpečnosti Vision Zero Londýn.....	25
4.5.5	Revize strategie bezpečnosti EU	25
4.5.6	Deregulace ohrožuje bezpečnost silnic.....	25
4.5.7	Regulace těžkých vozidel v Bruselu.....	26
4.5.8	Regulace cyklotaxíků v Londýně	26
4.5.9	Snížení limitu alkoholu v Belgii.....	26
4.5.10	Ocenění kampaně „Neřid' pod vlivem“	26
4.5.11	Červené osvětlení ulic a bezpečnost.....	27
4.5.12	Srovnání bezpečnosti silnic v Itálii	27
4.5.13	Nedostatek financí na bezpečnost v Nizozemsku.....	27

1 Informace o plnění Strategie BESIP 2021–2030

Níže uvedené informace obsahují základní přehled plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů Strategie BESIP jak v roce 2026, tak v období účinnosti Strategie, tzn. od ledna 2021.

Okomentoval(a): [DF1]: Nemá být v roce 2026?

1.1 Rok 2026 (leden–březen)

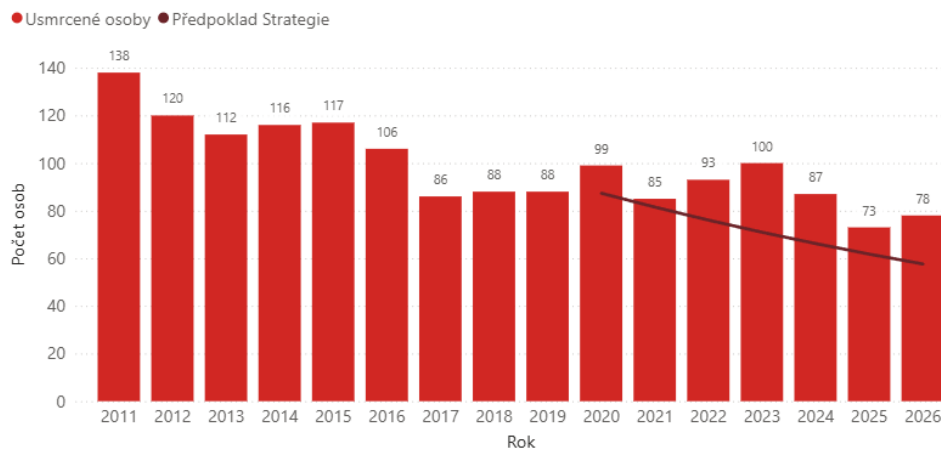
1.1.1 Strategické cíle

V roce 2026 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 78 a těžce zraněno 240 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie bylo usmrceno o 20 osob více (+34 %) a těžce zraněno o 19 osob méně (-7 %).

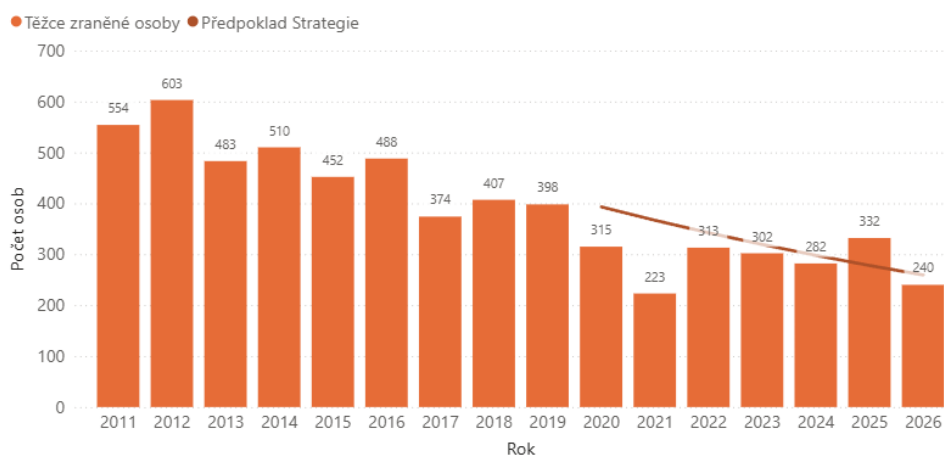
V oblasti sledovaných strategických cílů Strategie tedy předpoklady v roce 2026 byly splněny jen u těžce zraněných osob.

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

Vývoj usmrcených osob: Celkové následky nehodovosti



Vývoj těžce zraněných osob: Celkové následky nehodovosti



1.1.2 Klíčové ukazatele – vše

V oblasti klíčových ukazatelů (KPI) lze v roce 2026 „pozitivně“ hodnotit např. bilanci fatálních nehod při jízdě po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (-38 %) a v důsledku nepřiměřené rychlosti (-14 %). V případě osob usmrčených se však nedařilo plnit předpoklady např. na dálnicích (+233 %), u cyklistů (+150 %) a u cestujících v nákladních automobilech (+133 %).

Bilanci KPI usmrčených i těžce zraněných osob shrnují uvedené tabulky.

Usmrčené osoby dle klíčových ukazatelů

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.	Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Cestující v autobusech (N)	0	1	-1	-100,00 %	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	1	5	-4	-80,00 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	0	1	-1	-100,00 %	Cestující v autobusech (N)	3	8	-5	-62,50 %
Srážky s vlákem (I)	1	2	-1	-50,00 %	Ujetí viníka z místa nehody (V)	3	7	-4	-57,14 %
Děti (N)	1	2	-1	-50,00 %	Srážky se stromem (I)	13	26	-13	-50,00 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	5	8	-3	-37,50 %	Srážky s vlákem (I)	1	2	-1	-50,00 %
Nesprávné předjíždění (P)	2	3	-1	-33,33 %	Alkohol a návykové látky (P)	11	19	-8	-42,11 %
Alkohol a návykové látky (P)	5	6	-1	-16,67 %	Nesprávné předjíždění (P)	5	8	-3	-37,50 %
Nepřiměřená rychlost (P)	19	22	-3	-13,64 %	Ženy jako viníci (V)	43	62	-19	-30,65 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	1	1	0	0,00 %	Intravilán (I)	111	144	-33	-22,92 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	43	43	0	0,00 %	Nepřiměřená rychlost (P)	52	67	-15	-22,39 %
Chodci (N)	16	15	1	6,67 %	Chodci (N)	65	81	-16	-19,75 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	25	23	2	8,70 %	Nedání přednosti v jízdě (P)	57	70	-13	-18,57 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	26	23	3	13,04 %	Silnice I. třídy - GPS (I)	61	72	-11	-15,28 %
Cestující v osobních automobilech (N)	38	33	5	15,15 %	Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	149	175	-26	-14,86 %
Srážky se stromem (I)	12	10	2	20,00 %	Mladí řidiči jako viníci (V)	32	37	-5	-13,51 %
Intravilán (I)	24	18	6	33,33 %	Místní komunikace - GPS (I)	59	67	-8	-11,94 %
Muži jako viníci (V)	64	48	16	33,33 %	Motocyklisté (N)	15	17	-2	-11,76 %
Celkové následky nehodovosti	78	58	20	34,48 %	Cestující v osobních automobilech (N)	106	115	-9	-7,83 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	11	8	3	37,50 %	Celkové následky nehodovosti	240	259	-19	-7,34 %
Extravilán (I)	54	39	15	38,46 %	Senioři (N)	54	57	-3	-5,26 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	13	9	4	44,44 %	Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	27	28	-1	-3,57 %
Nepřipoutané osoby (N)	15	10	5	50,00 %	Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	98	99	-1	-1,01 %
Ženy jako viníci (V)	13	8	5	62,50 %	Děti (N)	14	14	0	0,00 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	15	9	6	66,67 %	Muži jako viníci (V)	191	186	5	2,69 %
Místní komunikace - GPS (I)	12	7	5	71,43 %	Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	25	24	1	4,17 %
Nevěnování se řízení (P)	14	8	6	75,00 %	Nepřipoutané osoby (N)	21	19	2	10,53 %
Starší řidiči jako viníci (V)	13	7	6	85,71 %	Extravilán (I)	129	115	14	12,17 %
Senioři (N)	29	15	14	93,33 %	Cyklisté (N)	29	23	6	26,09 %
Motocyklisté (N)	6	3	3	100,00 %	Dálnice - GPS (I)	15	11	4	36,36 %
Cizinci jako viníci (V)	11	5	6	120,00 %	Starší řidiči jako viníci (V)	33	24	9	37,50 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	7	3	4	133,33 %	Nevěnování se řízení (P)	36	25	11	44,00 %
Cyklisté (N)	10	4	6	150,00 %	Cestující v nákladních automobilech (N)	19	13	6	46,15 %
Dálnice - GPS (I)	10	3	7	233,33 %	Cizinci jako viníci (V)	40	21	19	90,48 %

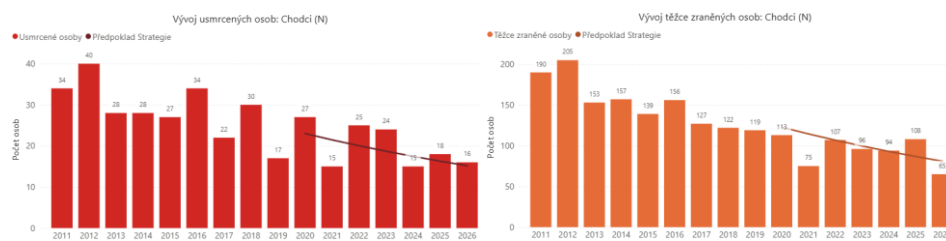
Zpravodaj Bezpečná doprava

1.1.3 Klíčové ukazatele – vývoj následků zranitelných účastníků silničního provozu

Dále je uveden vývoj usmrcených a těžce zraněných osob v oblasti zranitelných účastníků silničního provozu, tedy chodců, cyklistů a motocyklistů. **V roce 2026 bylo usmrceno 32 a těžce zraněno 109 zranitelných účastníků silničního provozu, tzn. že podíl zranitelných účastníků na všech usmrcených osobách činil 41 %, na těžce zraněných pak 45 %.**

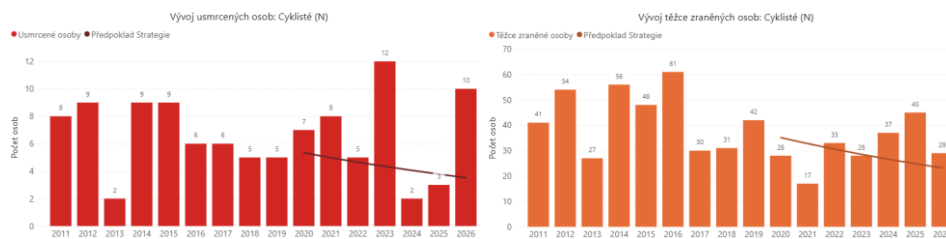
1.1.3.1 Chodci

V roce 2026 bylo usmrceno 16 a těžce zraněno 65 chodců, předpoklady Strategie v případě usmrcených osob nebyly splněny.



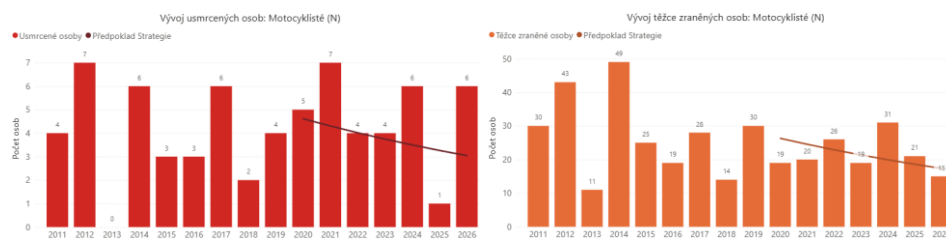
1.1.3.2 Cyklisté

V roce 2026 bylo usmrceno 10 (z toho 2x elektrokolo [20 %] + 2x elektrokoloběžka [20 %]) a těžce zraněno 29 cyklistů (z toho 6x elektrokolo [21 %] + 7x elektrokoloběžka [24 %]), předpoklady Strategie v obou sledovaných parametrech nebyly splněny.



1.1.3.3 Motocyklisté

V roce 2026 bylo usmrceno 6 a těžce zraněno 15 motocyklistů, předpoklady Strategie v případě usmrcených osob nebyly splněny.



1.1.4 Krajské srovnání

V roce 2026 se 7 krajů dostalo pod nebo na stanovené předpoklady Strategie v oblasti usmrčených osob (nejlépe, -100 % usmrčených v Karlovarském kraji), 8 krajů pak v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -53 % těžce zraněných v Pardubickém kraji). V případě usmrčených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit v 7 krajích: oproti předpokladům bylo o 200 % (tj. +2 osoby) více osob usmrčeno v Libereckém kraji (nejvíce). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v 6 krajích: nejvíce (o 188 %, tj. +15 osob) v Kraji Vysočina.

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

Usmrčené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Karlovarský kraj	0	2	-2	-100,00 %
Moravskoslezský kraj	3	5	-2	-40,00 %
Hlavní město Praha	2	3	-1	-33,33 %
Královéhradecký kraj	3	4	-1	-25,00 %
Píseňský kraj	4	5	-1	-20,00 %
Ústecký kraj	4	5	-1	-20,00 %
Pardubický kraj	4	4	0	0,00 %
Kraj Vysočina	4	3	1	33,33 %
Jihočeský kraj	7	5	2	40,00 %
Olomoucký kraj	6	4	2	50,00 %
Zlínský kraj	6	3	3	100,00 %
Středočeský kraj	18	8	10	125,00 %
Jihomoravský kraj	14	6	8	133,33 %
Liberecký kraj	3	1	2	200,00 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Pardubický kraj	7	15	-8	-53,33 %
Jihomoravský kraj	16	31	-15	-48,39 %
Jihočeský kraj	17	29	-12	-41,38 %
Královéhradecký kraj	12	20	-8	-40,00 %
Moravskoslezský kraj	16	26	-10	-38,46 %
Zlínský kraj	12	14	-2	-14,29 %
Středočeský kraj	41	41	0	0,00 %
Ústecký kraj	20	20	0	0,00 %
Liberecký kraj	7	6	1	16,67 %
Píseňský kraj	13	10	3	30,00 %
Hlavní město Praha	31	22	9	40,91 %
Olomoucký kraj	16	11	5	45,45 %
Karlovarský kraj	9	6	3	50,00 %
Kraj Vysočina	23	8	15	187,50 %

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

1.2 Období účinnosti Strategie (leden 2021–březen 2026)

1.2.1 Strategické cíle

V období leden 2021–prosinec 2025 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrčeno 2 316 a těžce zraněno 8 604 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie tak bylo usmrčeno o 63 osob více (+3 %) a těžce zraněno o 1 062 osob méně (-11 %).

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 (-38 %), dětí (-26 %), nesprávného předjíždění (-23 %), mladých řidičů (-17 %), srážek s vlakem (-12 %), chodců (-9 %) a fatalit na silnicích I. tříd (-9 %). V oblasti klíčových ukazatelů se v případě osob usmrčených nedařilo plnit předpoklady zejména u: ujetí viníka z místa nehody (+39 %), cyklistů (+33 %) a starších řidičů jako viníků (+30 %).

V případě osob těžce zraněných byly klíčové ukazatele nad hodnotami předpokladu nehod na dálnicích (+29 %), u cizinců jako viníků nehod (+26 %), cestujících v nákladních automobilech (+14 %), srážek s vlakem (+5 %) a nevěnování se řízení (+2 %).

Bilanci KPI usmrčených i těžce zraněných osob shrnují uvedené tabulky.

Zpravodaj Bezpečná doprava

Usmrcené osoby dle klíčových ukazatelů

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.	Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Cestující v autobusech (N)	4	12	-8	-66,67 %	Ujetí vlnka z místa nehody (V)	123	166	-43	-25,90 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	18	29	-11	-37,93 %	Srážky se stromem (I)	592	792	-200	-25,25 %
Děti (N)	46	62	-16	-25,81 %	Cestující v autobusech (N)	125	166	-41	-24,70 %
Nesprávné předjíždění (P)	81	105	-24	-22,86 %	Nesprávné předjíždění (P)	289	374	-85	-22,73 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	307	370	-63	-17,03 %	Děti (N)	428	546	-118	-21,61 %
Srážky s vlakem (I)	64	73	-9	-12,33 %	Ženy jako viníci (V)	1 642	2 050	-408	-19,90 %
Chodci (N)	393	433	-40	-9,24 %	Sílnice I. třídy - GPS (I)	2 011	2 508	-497	-19,82 %
Sílnice I. třídy - GPS (I)	785	861	-76	-8,83 %	Nepřiměřená rychlost (P)	2 003	2 438	-435	-17,84 %
Alkohol a návykové látky (P)	240	262	-22	-8,40 %	Cestující v osobních automobilech (N)	3 042	3 653	-611	-16,73 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	1 427	1 514	-87	-5,75 %	Alkohol a návykové látky (P)	759	901	-142	-15,76 %
Cestující v osobních automobilech (N)	1 168	1 209	-41	-3,39 %	Sílnice II. a III. tříd - GPS (I)	3 434	4 051	-617	-15,23 %
Srážky se stromem (I)	326	337	-11	-3,26 %	Chodci (N)	1 777	2 087	-310	-14,85 %
Nepřiměřená rychlost (P)	776	798	-22	-2,76 %	Mladí řidiči jako viníci (V)	1 226	1 411	-185	-13,11 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	305	308	-3	-0,97 %	Nepřipoutané osoby (N)	591	679	-88	-12,96 %
Muži jako viníci (V)	1 927	1 921	6	0,31 %	Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	5 068	5 817	-749	-12,88 %
Intravilán (I)	668	659	9	1,37 %	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	156	179	-23	-12,85 %
Celkové následky nehodovosti	2 316	2 253	63	2,80 %	Intravilán (I)	4 415	4 976	-561	-11,27 %
Sílnice II. a III. tříd - GPS (I)	977	946	31	3,28 %	Celkové následky nehodovosti	8 604	9 666	-1 062	-10,99 %
Extravilán (I)	1 648	1 594	54	3,39 %	Extravilán (I)	4 189	4 688	-499	-10,64 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	347	334	13	3,89 %	Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	621	686	-65	-9,48 %
Nepřipoutané osoby (N)	379	357	22	6,16 %	Muži jako viníci (V)	6 658	7 244	-586	-8,09 %
Ženy jako viníci (V)	306	287	19	6,62 %	Nedání přednosti v jízdě (P)	2 318	2 511	-193	-7,69 %
Místní komunikace - GPS (I)	289	266	23	8,65 %	Cyklisté (N)	1 366	1 462	-96	-6,57 %
Nevěnování se řízení (P)	305	273	32	11,72 %	Senioři (N)	1 774	1 884	-110	-5,84 %
Cizinci jako viníci (V)	260	224	36	16,07 %	Motocyklisté (N)	1 773	1 812	-39	-2,15 %
Motocyklisté (N)	367	316	51	16,14 %	Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	817	823	-6	-0,73 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	320	275	45	16,36 %	Starší řidiči jako viníci (V)	983	989	-6	-0,61 %
Senioři (N)	631	511	120	23,48 %	Místní komunikace - GPS (I)	2 365	2 373	-8	-0,34 %
Dálnice - GPS (I)	167	130	37	28,46 %	Nevěnování se řízení (P)	902	888	14	1,58 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	140	108	32	29,63 %	Srážky s vlakem (I)	60	57	3	5,26 %
Starší řidiči jako viníci (V)	368	283	85	30,04 %	Cestující v nákladních automobilech (N)	395	348	47	13,51 %
Cyklisté (N)	218	164	54	32,93 %	Cizinci jako viníci (V)	1 104	878	226	25,74 %
Ujetí vlnka z místa nehody (V)	46	33	13	39,39 %	Dálnice - GPS (I)	431	334	97	29,04 %

1.2.3 Krajské srovnání

Během účinnosti Strategie 5 krajů splnilo její předpoklady v oblasti usmrcených osob (nejlépe, -20 % usmrcených v Moravskoslezském kraji) a 11 v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -35 % těžce zraněných v Pardubickém kraji). V případě usmrcených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit v 9 krajích, zejména Zlínském (+33 osob, tj. +36 %) a v Královéhradeckém (+24 osob, tj. +19 %). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v hl. m. Praze (+224 osob, tj. +35 %), v Karlovarském kraji (+66 osob, tj. +27 %) a Plzeňském kraji (+69 osob, tj. +18 %).

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

Usmrcené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Moravskoslezský kraj	168	210	-42	-20,00 %
Olomoucký kraj	120	131	-11	-8,40 %
Jihočeský kraj	222	235	-13	-5,53 %
Kraj Vysočina	139	145	-6	-4,14 %
Plzeňský kraj	174	175	-1	-0,57 %
Pardubický kraj	133	132	1	0,76 %
Ústecký kraj	177	174	3	1,72 %
Hlavní město Praha	98	96	2	2,08 %
Karlovarský kraj	68	64	4	6,25 %
Jihomoravský kraj	256	239	17	7,11 %
Liberecký kraj	85	79	6	7,59 %
Středočeský kraj	402	357	45	12,61 %
Královéhradecký kraj	150	126	24	19,05 %
Zlínský kraj	124	91	33	36,26 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Pardubický kraj	369	566	-197	-34,81 %
Liberecký kraj	237	363	-126	-34,71 %
Zlínský kraj	377	570	-193	-33,86 %
Královéhradecký kraj	489	641	-152	-23,71 %
Moravskoslezský kraj	659	820	-161	-19,63 %
Jihomoravský kraj	946	1 109	-163	-14,70 %
Kraj Vysočina	433	505	-72	-14,26 %
Ústecký kraj	718	819	-101	-12,33 %
Olomoucký kraj	377	426	-49	-11,50 %
Jihočeský kraj	949	1 053	-104	-9,88 %
Středočeský kraj	1 420	1 524	-104	-6,82 %
Plzeňský kraj	456	387	69	17,83 %
Karlovarský kraj	313	247	66	26,72 %
Hlavní město Praha	861	637	224	35,16 %

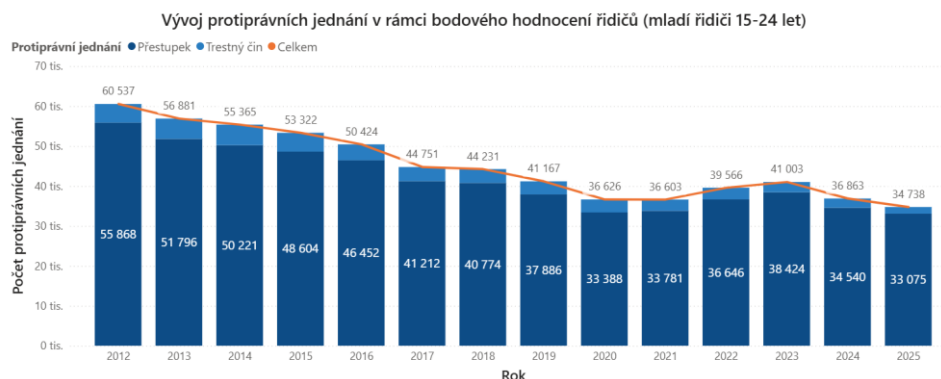
Detailní aktualizované informace o krajských klíčových ukazatelích jsou k dispozici na webu <https://www.cdv.gov.cz/vizenula>.

2 Téma čísla: Účinnost bodového hodnocení řidičů

Novela zákona č. 361/2000 Sb., účinná od ledna 2024, přinesla změny zaměřené na vyšší bezpečnost na silnicích. Zpřísnila postihy za některé přestupky, zjednodušila bodový systém a zavedla novinky jako „řidičák na zkoušku“ nebo řízení od 17 let pod dohledem mentora. Analýza Centra dopravního výzkumu a BESIP hodnotila dopady těchto opatření na chování řidičů i nehodovost v letech 2024–2025.

U všech řidičů došlo po zavedení novely k výraznému poklesu přestupků. V roce 2025 jich bylo o 15,7 % méně než před změnou, což představuje historicky velmi nízké hodnoty (mimo covidové roky). Zároveň klesl i počet usmrčených (o 7,5 %) a těžce zraněných (o 5,9 %), přičemž oba roky patří k nejbezpečnějším v historii.

Také u mladých řidičů (15–24 let) se potvrdilo zlepšení chování – počet přestupků byl oproti roku 2023 nižší o více než 15 % a v roce 2025 dosáhl historického minima. Na druhou stranu u této skupiny mírně vzrostl počet usmrčených a těžce zraněných při nehodách.



Specifická situace je u řidičů ve věku 17 a 18 let. Celkový počet jejich přestupků sice mírně kolísá, ale v přepočtu na počet řidičů se jejich chování zlepšilo. Analýza ukazuje, že po zavedení novely klesal počet přestupků těchto řidičů rychleji v porovnání s ostatními věkovými skupinami. Vyšší absolutní počty souvisejí především s nárůstem počtu mladých řidičů po zavedení režimu L17.

Celkové výsledky dále naznačují, že ke zlepšení chování řidičů dochází i při vyšší intenzitě policejních kontrol – počet zjištěných přestupků neroste úměrně počtu kontrol.

Novela přispěla ke zlepšení chování řidičů a ke snížení nehodovosti, zejména u většiny populace a u mladých řidičů. U nejmladších řidičů je však nutné výsledky interpretovat v kontextu jejich rostoucího počtu.

Kompletní analýzu má k dispozici Samostatné oddělení BESIP Ministerstva dopravy.

3 Aktuality z výzkumu

V prvním čtvrtletí roku 2026 bylo publikováno několik výsledků z oblasti bezpečnosti silničního provozu, ať už článků v časopisech, příspěvků na konferencích nebo jiných 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 mezinárodních časopisech

3.1.1 Kvalita časopisů a kvalita hodnocení

V oboru bezpečnosti silničního provozu je mnoho časopisů, které zveřejňují články popisující hodnocení účinnosti různých opatření. Jak časopisy, tak v nich publikované články, mají rozdílnou úroveň kvality – pro čtenáře a uživatele výsledků je ale důležité vědět, jak může konkrétním závěrům studii věřit. V této studii byla proto provedena analýza souvislosti kvality časopisů s kvalitou v nich publikovaných evaluací. Jako zdroj evaluací byl vybrán repozitář CMF Clearinghouse s více než 1000 hodnoceními účinnosti dopravně bezpečnostních opatření – a k časopisům, ve kterých byly evaluace publikované, byly přiřazeny stupně kvality podle několika mezinárodních žebříčků. Přes určité nesrovnalosti šest z osmi žebříčků vykazovalo očekávaný pozitivní vztah: čím lepší hodnocení časopisu, tím lepší hodnocení (a naopak). Tento závěr je důležitý jako varování pro uživatele výsledků evaluací, zejména v kontextu predátorských časopisů a jejich potenciálních dopadů na kvalitu hodnocení bezpečnosti silničního provozu.

Ambros, J., Kieć, M. (2026). *Is there a link between journal quality and evaluation quality in road safety research? Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, roč. 36, č. 101813. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101813>

3.1.2 Alternativní přístupy k posouzení bezpečnosti pozemních komunikací

Posouzení pozemních komunikací v provozu (PPKP) je nový nástroj řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, který kombinuje proaktivní hodnocení (na základě charakteristik pozemních komunikací) a reaktivní hodnocení (na základě dopravní nehodovosti). Základní metodiku PPKP, která byla doporučena evropskou příručkou, aplikovalo CDV při posouzení sítě dálnic a silnic I. třídy v roce 2024. Článek pak představuje tři alternativní přístupy k PPKP, které autoři navrhli a pilotně otestovali. Jednalo se o:

- Rate Ratio test (RR), který dává do poměru relativní nehodovost daného úseku s relativní nehodovostí referenční skupiny,
- Bayesovskou inferenci (BI), která odpovídá na otázku: „Jaká je pravděpodobnost toho, že je na daném úseku vyšší relativní nehodovost než v rámci referenční skupiny?“,
- Empirickou bayesovskou metodu (EB), využívající predikční modely nehodovosti.

Z aplikace jednotlivých metod a jejich vzájemného srovnání vyplynulo, že alternativní metody poskytují srovnatelné výsledky. Navíc mají řadu výhod: například umožňují seřazení výsledků do „žebříčku“ priorit nebo umožňují zjednodušit sběr dat vypuštěním statisticky nevýznamných redukčních faktorů. Uvedené postupy jsou tedy použitelné pro provedení budoucích PPKP.

Okomentoval(a): [DF2]: Věta nedává smysl. Nemá být doporučeno evropskou příručkou? Nebo inspirovanou/ovlivněnou evropskou příručkou?

Okomentoval(a): [JA3R2]: Ahoj, mě to smysl dává. Evropská příručka nastavila metodiku jak to dělat, my jsme to udělali podle ní (+ navíc jsme pak navrhli vlastní postup). Ale klidně uprav 😊

Okomentoval(a): [DF4R2]: Ok

Andrášik, R., Ambros, J., Sedoník, J., Valentová, V., Bíl, M. (2026). *Alternative approaches to network-wide road safety assessment. European Transport Research Review, roč. 18, č. 7.* <https://doi.org/10.1186/s12544-026-00767-8>

3.1.3 Hodnocení dopadu zklidňovacích opatření pomocí funkcionální analýzy dat

Cílem studie bylo pilotní vyhodnocení dopadu zklidňovacích opatření s využitím GPS dat z plovoucích vozidel (FCD) pomocí funkcionální analýzy dat (FDA). Tento přístup umožňuje analyzovat průběh rychlosti vozidel v průběhu vybraného úseku komunikace, a tak komplexně posoudit skutečný vliv opatření na rychlost jízdy. Součástí hodnocení bylo i určení tzv. zóny vlivu, tj. vymezení úseku před opatřeními, na kterém skutečně dochází ze snížení rychlosti. Metoda byla demonstrována na případových studiích ve Španělsku a v ČR. Výsledky umožňují podrobné hodnocení a mohou tak podpořit efektivnější plánování opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Elgner, J., Ambros, J., Muñoz, M.A., Valentová, V., Fišerová, E. (2026). *Assessing the speed impact of urban traffic calming devices using functional data analysis. European Transport Research Review, roč. 18, č. 14.* <https://doi.org/10.1186/s12544-026-00775-8>

3.2 Publikace „Ponehodová péče v praxi“

CDV představuje čtyři nové publikace z projektu „Ponehodová péče“, které přináší praktické poznatky a konkrétní nástroje pro zlepšení podpory lidí zasažených dopravní nehodou. Vzájemně propojené publikace se zaměřují na psychosociální pomoc, komunikaci pomáhajících profesí i větší srozumitelnost systému.



- *Dialog* – facilitované setkání profesionálů s lidmi s přímou žitou zkušeností s dopravní nehodou.
- *Komunita* – organizovaná skupina lidí s žitou zkušeností, která funguje nejen jako svépomocná síť, ale především jako expertní panel pro odborníky.
- *Průvodce* – služba zajišťovaná kvalifikovaným odborníkem, který má detailní znalost systému ponehodové péče.
- Balíček zahrnuje i Shrnující dokument s výsledky a strategickým posunem dosaženým v rámci projektu Ponehodová péče.

Publikace lze objednat v e-shopu CDV: <https://shopcdv.cz/products/inovace-systemu-ponehodove-pece>

Okomentoval(a): [DF5]: Nebylo by lepší zklidňujících?

Okomentoval(a): [JAGR5]: „zklidňovací opatření“ je ustálený termín

Okomentoval(a): [DF7R5]: ok

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 Povinné helmy pro rychlé e-koloběžky

Článek informuje o připravované změně belgické legislativy, podle níž by se nošení helmy mohlo stát povinným pro uživatele elektrokol a elektrických koloběžek, které jsou schopny jet rychlostí vyšší než 20 km/h, přičemž cílem opatření je zvýšit bezpečnost v reakci na rostoucí počet nehod a zranění spojených s těmito dopravními prostředky; návrh prosazuje ministr mobility Jean-Luc Crucke, který se snaží najít kompromis mezi bezpečností a zachováním atraktivity sdílených dopravních služeb, jež bývají často technicky omezeny právě na rychlost 20 km/h, aby se přísnějším pravidlům vyhnuly, přičemž opatření zatím není plošné pro všechny uživatele, ale zaměřuje se právě na rychlejší a potenciálně rizikovější stroje.

Zdroj: rtbf.be

4.1.2 Povinné značky a pojištění koloběžek

Článek popisuje připravovanou reformu pravidel pro elektrické koloběžky v Itálii, která zavádí povinnost registračních značek a povinného ručení pro všechny uživatele, přičemž cílem je zvýšit bezpečnost a odpovědnost v reakci na rostoucí počet nehod; nové předpisy stanovují také přísnější sankce za porušení pravidel, které mohou dosáhnout až 400 eur, a zahrnují administrativní proces registrace vozidla spojený s konkrétním uživatelem, zatímco náklady na pojištění se budou lišit podle zvolené pojistky, přičemž opatření vyvolávají i kritiku kvůli finanční zátěži pro uživatele a provozovatele sdílených služeb.

Zdroj: en.ilsole24ore.com

4.1.3 Pojištění e-koloběžek ve Francii

Článek informuje o výzvě francouzské mezirezortní delegátky pro bezpečnost silničního provozu ke zvýšení odpovědnosti uživatelů elektrických koloběžek, monokol, gyropodů a hoverboardů (tzv. EDPM), přičemž zvláštní důraz klade na problém časté absence pojištění, která představuje významné riziko jak pro samotné uživatele, tak pro oběti nehod. Upozorňuje, že značná část účastníků dopravních nehod s těmito prostředky není pojištěna, což komplikuje odškodnění škod, a

zdůrazňuje nutnost dodržování platných pravidel včetně povinného pojištění, omezení rychlosti a dalších bezpečnostních opatření. Cílem sdělení je zvýšit povědomí veřejnosti o právních povinnostech i rizicích spojených s rostoucím využíváním těchto forem mikromobility a posílit prevenci nehod v městském prostředí.

Zdroj: securite-routiere.gouv.fr

4.1.4 Povinné helmy pro koloběžky ve Valonsku

Článek informuje o tom, že ve Valonsku byly spuštěny cílené kampaně zaměřené na snížení počtu nehod na elektrických koloběžkách, jejichž počet v posledních letech výrazně roste. Opatření se soustředí především na rizikové skupiny uživatelů a problematické situace, jako je jízda bez ochranných pomůcek, nedodržování dopravních pravidel či jízda pod vlivem alkoholu. Kampaně kombinují prevenci, osvětu i zvýšené policejní kontroly a mají za cíl změnit chování uživatelů a zvýšit jejich odpovědnost. Úřady zároveň zdůrazňují potřebu lepšího sdílení prostoru mezi různými účastníky dopravy a apelují na větší opatrnost, aby se předešlo vážným zraněním a zlepšila celková bezpečnost na silnicích.

Zdroj: rtbf.be

4.1.5 Zpráva o nehodách v mrtvém úhlu

Zpráva analyzuje problematiku nehod způsobených tzv. mrtvým úhlem mezi motorovými vozidly a cyklisty a ukazuje, že tento typ nehod je častější a komplexnější, než se dříve předpokládalo, přičemž se neomezuje pouze na nákladní vozidla, ale významně se na něm podílejí i osobní automobily. Studie identifikuje klíčové rizikové situace, zejména na křižovatkách při odbočování, a zdůrazňuje kombinaci faktorů, jako je omezený výhled řidiče, chování cyklistů a uspořádání infrastruktury. Navrhuje proto soubor opatření zahrnující úpravy dopravního prostoru (např. lepší oddělení cyklistů a vozidel či posunutí Stop čar), technologická řešení ve vozidlech a zvýšení informovanosti a správného chování účastníků provozu. Cílem je systémově snížit riziko těchto nehod prostřednictvím kombinace infrastruktury, regulace i prevence a přispět tak k vyšší bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu.

Zdroj: fietsberaad.be

4.1.6 Pravidla pro mobilitu osob se sníženou schopností

Článek představuje konzultaci britské vlády zaměřenou na revizi zastaralé legislativy týkající se elektrických prostředků mobility, jako jsou elektrické vozíky a skútry, s cílem lépe reflektovat technologický vývoj i potřeby osob se zdravotním postižením. Dokument upozorňuje, že současná pravidla (včetně omezení rychlosti, velikosti či klasifikace zařízení) již neodpovídají současné praxi a mohou omezovat nezávislost uživatelů, a proto navrhuje změny v definicích, podmínkách užívání na silnicích a chodnicích i v otázkách věkových limitů či přepravy dalších osob. Konzultace se rovněž zabývá možností zahrnout nové typy zařízení (např. elektrokoloběžky nebo přídatné pohony) mezi legální prostředky mobility pro osoby s omezenou pohyblivostí, přičemž zdůrazňuje nutnost vyvážit větší dostupnost a svobodu pohybu s bezpečností ostatních účastníků provozu a řešením problémů s vymahatelností pravidel.

Zdroj: gov.uk

Zpravodaj Bezpečná doprava

4.1.7 Minimální odstup při předjíždění cyklistů

Švédská vláda pověřila úřad Transportstyrelsen, aby prozkoumal možnosti úpravy pravidel pro cyklistickou dopravu, zejména zavedení minimálního odstupu, jasnějších pokynů nebo dopravního značení při předjíždění cyklistů motorovými vozidly; cílem je zvýšit bezpečnost cyklistů, aniž by došlo ke zhoršení celkové bezpečnosti silničního provozu či výraznému omezení plynulosti dopravy. Součástí zadání je také analýza dopadů na bezpečnost, srovnání se zahraniční praxí a posouzení rozdílů mezi městským a venkovským prostředím, přičemž vláda zdůrazňuje potřebu jasných a srozumitelných pravidel, která by podpořila širší využívání jízdního kola v každodenním životě i pro rekreaci; výsledky má úřad předložit do 30. srpna 2026.

Zdroj: regeringen.se

4.1.8 Povinné helmy pro koloběžky v Seville

Město Sevilla schválilo novou regulaci elektrických koloběžek (VMP) prostřednictvím úpravy dopravní vyhlášky, která reaguje na rostoucí počet uživatelů i nehod a zároveň sladuje místní pravidla se státní legislativou; cílem opatření je posílit bezpečnost silničního provozu a ochranu chodců i samotných uživatelů těchto prostředků. Klíčovým prvkem je omezení provozu výkonnějších koloběžek nad 250 W na cyklostezkách, zejména tam, kde jsou sdílené s chodci, což má snížit riziko kolizí, přičemž město zdůrazňuje prioritu ochrany zranitelných účastníků dopravy. Nová pravidla vznikla po odborném posouzení i veřejném připomínkovém řízení a představují snahu vytvořit bezpečnější a lépe organizovaný model městské mobility bez nepřiměřeného ohrožení ostatních účastníků provozu.

Zdroj: sevilla.org

4.1.9 Děti často nejsou správně připoutány

Článek upozorňuje, že ve Francii jsou téměř dvě třetiny dětí v automobilech stále nesprávně připoutány, což podle studie organizace Prévention routière představuje závažný bezpečnostní problém s potenciálně fatálními následky; nesprávné použití dětských sedaček či bezpečnostních pásů významně zvyšuje riziko těžkých zranění, zejména hlavy, páteře a hrudníku, přičemž mnoho rodičů si chyby ani neuvědomuje a mylně se domnívá, že dítě je připoutáno správně. Článek zdůrazňuje nejčastější pochybení, jako je špatně utažený nebo vedený pás, nevhodný typ sedačky či ponechání silného oblečení, a zároveň připomíná základní zásady bezpečné přepravy dětí – zejména volbu správného zádržného systému podle velikosti dítěte, jeho správné nastavení a u nejmenších i umístění proti směru jízdy – s cílem snížit počet úmrtí a zranění na silnicích.

Zdroj: ouest-france.fr

4.1.10 Bezpečnější školní ulice ve Vídni

Článek informuje o tom, že město Vídeň dlouhodobě zlepšuje okolí škol s cílem zvýšit bezpečnost dětí a kvalitu veřejného prostoru: od roku 2022 bylo upraveno 21 prostorů před školami a 13 nově vybudováno, přičemž dnes je již 93 škol vybaveno zónami bez aut, které podporují bezpečný a samostatný pohyb dětí pěšky, na kole či koloběžce. Tyto prostory jsou současně ekologicky upravovány – dochází k odstraňování asfaltu, výsadbě zeleně, instalaci vodních prvků a vytváření míst pro hru i odpočinek. Město rovněž rozšiřuje síť bezpečných cyklotras ke školám a zavádí tzv. školní ulice s dočasným zákazem vjezdu aut, což vede ke snížení dopravy, lepší kvalitě ovzduší a větší

bezpečnosti. Doplněním těchto opatření jsou školní plány tras, které pomáhají dětem orientovat se na nejbezpečnější cestě do školy a podporují jejich samostatnost.

Zdroj: <https://www.vienna.at/wiens-schulvorplaetze-wurden-sicherer-und-gruener/9966410>

4.2 Rychlost

4.2.1 Výzva pro limit 80 km/h mimo obce

Široká aliance organizací vyzývá německé zemské ministry dopravy, aby na konferenci přijali rozhodnutí o zavedení maximální rychlosti 80 km/h mimo obec jako klíčového opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ochraně klimatu; argumentuje přitom vysokým počtem zraněných při dopravních nehodách a dlouhodobými doporučeními odborníků, která dosud nebyla realizována, a zdůrazňuje, že spolu s limity 100 km/h na dálnicích a 30 km/h ve městech by šlo o účinný a rychle realizovatelný krok, jenž může zachraňovat lidské životy, snížit emise CO₂ a přispět k naplnění klimatických cílů v dopravním sektoru.

Zdroj: duh.de

4.2.2 Studie dopadů zklidňování dopravy s využitím GPS

Článek se zabývá hodnocením vlivu opatření ke zklidnění dopravy na rychlost jízdy ve městech a poukazuje na nedostatky tradičních metod založených na bodových měřeních, které nedokážou postihnout změny rychlosti v celém úseku komunikace; proto autoři navrhují metodický přístup využívající analýzu GPS dat a funkcionální datovou analýzu k modelování kontinuálních rychlostních profilů a statistickému testování rozdílů před a po zavedení opatření. Metoda je demonstrována na dvou případových studiích – ve Španělsku a v Česku – přičemž ve španělském případě byla zjištěna statisticky významná redukce rychlosti o 6–9 %, zatímco v českých lokalitách se významné snížení neprokázalo; výsledky zároveň ukazují, že jednotlivá opatření často nestačí ke snížení rychlosti pod stanovený limit 50 km/h, a naznačují potřebu kombinace více prvků pro dosažení efektivního zklidnění dopravy a lepšího plánování bezpečnostních opatření.

Zdroj: link.springer.com

4.2.3 Nové radary a úsekové měření ve Španělsku

Článek informuje o tom, že španělské Ředitelství dopravy (DGT) uvedlo do provozu 33 nových rychlostních radarů rozmístěných na silnicích v jedenácti autonomních regionech, přičemž jde o součást širšího plánu instalace celkem 122 kontrolních bodů plánovaných původně na rok 2025, z nichž většina již byla zprovozněna a zbytek bude dokončen během roku 2026; nové zařízení zahrnuje 20 pevných radarů a 13 úsekových měření, která sledují průměrnou rychlost vozidel na vybraných úsecích, a jejich cílem je především zvýšit bezpečnost na konvenčních silnicích a vytižených komunikacích snížením rychlosti a počtu dopravních nehod.

Zdroj: dgt.es

4.2.4 Analýza rychlosti v Rakousku

Článek popisuje, že v Rakousku bylo od zavedení přísnější legislativy v březnu 2024 do konce roku 2025 zabaveno několik stovek vozidel řidičům, kteří výrazně překročili povolenou rychlost, přičemž

Zpravodaj Bezpečná doprava

v některých případech může následovat i jejich prodej v dražbě; opatření má sloužit jako odstrašující prostředek proti nebezpečné jízdě, která patří k hlavním příčinám vážných dopravních nehod, zároveň však vyvolává diskuse o právních aspektech a jednotnosti postupu úřadů, protože rozhodování o zabavení není vždy stejné a část případů již řeší i ústavní soud.

Zdroj: wien.orf.at

4.2.5 Snížení rychlosti na dálnicích ve Španělsku

Článek informuje o změnách v dopravních pravidlech ve Španělsku od roku 2026, které směřují ke snižování maximální povolené rychlosti na vybraných úsecích dálnic a rychlostních silnic, aniž by se formálně měnil obecný limit 120 km/h; v praxi se stále častěji zavádějí nižší limity, typicky 100 km/h (a někde i méně), zejména v rizikových úsecích, na vjezdech a výjezdech či v závislosti na aktuálních podmínkách provozu, přičemž cílem těchto opatření je zvýšit bezpečnost silničního provozu, snížit nehodovost a přizpůsobit rychlost konkrétním charakteristikám komunikace a dopravní situaci.

Zdroj: 20minutos.es

4.2.6 Konflikt o limit 30 km/h v Bologni

Článek popisuje spor mezi italským městem Bologna a centrální vládou ohledně zavedení plošného rychlostního limitu 30 km/h ve městě, který byl zaveden v roce 2024 s cílem zvýšit bezpečnost dopravy; přestože statistiky ukazují výrazné zlepšení – počet nehod klesl přibližně o 13 % a úmrtí asi o polovinu – opatření čelí kritice ze strany vlády i některých řidičů a bylo zpochybněno soudem na základě stížnosti taxikáře, který poukazoval na delší jízdní časy a finanční ztráty. Město však plánuje pravidlo upravit a zachovat, zatímco spor odráží širší debatu o smyslu plošného snižování rychlosti v městském provozu a o pravomocích místních samospráv oproti státu, resp. vládě.

Zdroj: reuters.com

4.2.7 Doporučení 30 km/h ve městech EU

Článek uvádí, že podle Evropské komise je zavedení plošného rychlostního limitu 30 km/h ve městech nejúčinnějším opatřením pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zejména pro ochranu chodců a cyklistů, přičemž nadměrná či nepřiměřená rychlost se podílí přibližně na 30 % smrtelných nehod v EU; navzdory určitému poklesu počtu obětí (v roce 2024 téměř 20 tisíc) je tempo zlepšování nedostatečné pro splnění cíle snížit úmrtnost na polovinu do roku 2030, a proto EU zdůrazňuje nutnost důslednějšího snižování rychlosti v městských oblastech jako klíčového nástroje prevence nehod a ochrany zranitelných účastníků dopravy.

Zdroj: repubblica.it

4.3 Automobilový sektor

4.3.1 Návrh nové kategorie malých elektromobilů

Briefing organizace ETSC analyzuje návrh tzv. Automotive Omnibus balíčku Evropské komise, zejména zavedení nové podkategorie malých elektrických vozidel (M1E), a upozorňuje na jeho potenciálně negativní dopady na bezpečnost silničního provozu. Klíčovým problémem je plánované „zmrazení“ bezpečnostních požadavků pro tuto kategorii až na deset let, což by mohlo vést k vytvoření dvouúrovňového systému bezpečnosti a zakonzervování zastaralých standardů v době,

kdy EU již zaostává za cíli snižování počtu úmrtí na silnicích. ETSC kritizuje nedostatečné posouzení dopadů a vliv automobilového průmyslu na návrh a varuje, že menší a lehčí vozidla jsou zranitelnější při nehodách, zejména v městském prostředí s vysokým podílem chodců a cyklistů. Organizace zároveň odmítá i další části návrhu, jako jsou výjimky pro elektrické dodávky či odklady bezpečnostních opatření u nákladních vozidel, a doporučuje zachovat a dále rozvíjet přísné a aktuální bezpečnostní standardy pro všechna vozidla.

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

4.3.2 EU–USA dohoda o obchodu

Článek informuje o tom, že Evropský parlament podmíněně schválil obchodní dohodu mezi EU a USA, jejímž cílem je zmírnit napětí vyvolané hrozbami vysokých amerických cel a stabilizovat transatlantický obchod. Dohoda počítá se zavedením přibližně 15 % cel na většinu evropského exportu do USA výměnou za snížení některých bariér na straně EU, přičemž poslanci prosadili řadu pojištěk umožňujících její pozastavení v případě, že Spojené státy nedodrží podmínky nebo zavedou nové restriktce. Schválení přichází po období nejistoty a politických sporů, včetně kontroverzí kolem americké obchodní politiky, a nyní ještě vyžaduje finální souhlas členských států EU; celkově je dohoda vnímána jako kompromis, který má zabránit eskalaci obchodního konfliktu, ale zároveň vyvolává obavy z nerovnováhy a závislosti na nepředvídatelných krocích USA.

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

4.3.3 Vyšetřování systému Tesla FSD

Článek informuje o tom, že americký úřad pro bezpečnost silničního provozu (NHTSA) rozšířil a prohloubil vyšetřování systému Full Self-Driving (FSD) společnosti Tesla, přičemž jej posunul do pokročilejší fáze tzv. technické analýzy, která může vést až k svolávací akci vozidel. Šetření se nyní týká přibližně 3,2 milionu vozů různých modelů a zaměřuje se zejména na schopnost systému správně fungovat za zhoršené viditelnosti, kdy může selhávat detekce překážek nebo varování řidiče. Regulátor zkoumá i účinnost systému, který má rozpoznat omezenou funkčnost senzorů (např. kamer), a analyzuje související nehody a incidenty; celý případ tak zvyšuje tlak na bezpečnost a spolehlivost pokročilých asistenčních systémů, jež jsou klíčové pro budoucí autonomní řízení Tesly.

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

4.3.4 Regulace SUV v Londýně

Článek popisuje nový plán londýnského starosty Sadiqa Khana v rámci strategie „Vision Zero“, jehož cílem je výrazně snížit počet dopravních nehod a obětí na silnicích v Londýně. Součástí návrhu je zaměření na tzv. „supersize“ SUV vozidla, která jsou kvůli své vyšší hmotnosti a rozměrům považována za nebezpečnější pro chodce i cyklisty, protože při kolizi způsobují závažnější zranění. Transport for London proto zvažuje zavedení dodatečných poplatků nebo jiných omezení pro tato vozidla, včetně možného zvýšení parkovacích poplatků či mýtného v městě. Plán zároveň zahrnuje širší balík opatření, jako je snížení rychlostních limitů a rozšíření bezpečnostní infrastruktury, přičemž Khan argumentuje, že cílem není omezovat řidiče, ale snížit počet úmrtí a vážných zranění v silničním provozu.

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

Zpravodaj Bezpečná doprava

4.3.5 Nárůst velkých pickupů v UK

Článek The Guardian uvádí, že počet tzv. „US-style“ pickupů na britských silnicích se za poslední desetiletí téměř zdvojnásobil – podle analýzy dat kampaně Clean Cities vzrostly registrace těchto vozidel o přibližně 92 % a nyní jich je v Británii téměř 600 000 oproti zhruba 308 000 v roce 2014. Studie upozorňuje, že tato velká a těžká vozidla, často prodávaná jako „lifestyle“ auta, jsou kvůli své velikosti a vysoké kapotě méně vhodná pro úzké městské ulice a mohou zvyšovat riziko pro chodce a cyklisty, zejména děti, které mohou být v přední „mrtvé zóně“ řidiče neviditelné. Kritici proto volají po přísnější regulaci, vyšších poplatcích a bezpečnostních opatřeních, která by omezila jejich nárůst ve městech a zohlednila jejich dopad na bezpečnost i infrastrukturu.

Zdroj: theguardian.com

4.3.6 Fiat zvažuje omezení maximální rychlosti aut

Článek The Autocar informuje, že vedení Fiatu zvažuje u svých malých městských modelů, jako jsou Fiat 500 a Panda, zavedení omezení maximální rychlosti na přibližně 73 mph (asi 118 km/h), a to jako alternativu k instalaci stále dražších povinných bezpečnostních systémů ADAS vyžadovaných EU. CEO Olivier Francois argumentuje, že tyto technologie jsou pro převážně auta využívaná ve městech zbytečně komplexní a výrazně zvyšují jejich cenu, zatímco omezení rychlosti by mohlo být jednodušším a levnějším řešením bez zásadního dopadu na reálné používání těchto vozů. Návrh souvisí také s širší debatou o nové kategorii malých aut v EU a o tom, jak přizpůsobit bezpečnostní regulace vozům určeným hlavně pro nízkorychlostní městský provoz.

Zdroj: autocar.co.uk

4.3.7 Tesla robotaxi mají vyšší nehodovost

Článek The Guardian (přes Electrek) informuje, že podle dat z amerického dohledu NHTSA a údajů zveřejněných Teslou má její robotaxi flotila v Austinu výrazně vyšší nehodovost, než jakou vykazují lidští řidiči, a to přibližně trojnásobnou i navzdory přítomnosti bezpečnostního dohledu v každém vozidle. Analýza vychází z několika desítek incidentů (včetně kolizí s jinými vozidly, cyklisty či pevnými překážkami) při zhruba stovkách tisíc ujetých mil, což podle autora ukazuje, že autonomní systém Tesly zatím nedosahuje úrovně bezpečnosti běžného řízení. Zároveň článek zdůrazňuje, že veškeré incidenty jsou silně anonymizované a veřejnost nemá detailní informace o jejich příčinách, což omezuje možnost nezávislého posouzení. Tesla i přes tato data pokračuje v rozšiřování programu a prezentuje ho jako klíčový krok k plně autonomní dopravě, zatímco kritici upozorňují, že současné výsledky zpochybňují připravenost technologie pro masový provoz.

Zdroj: electrek.co

4.3.8 Waymo využívá vzdálené operátory

Článek popisuje, že společnost Waymo během provozu svých autonomních vozidel v USA využívá také tzv. „remote assistance“ pracovníky, kteří sídlí mimo jiné na Filipínách a pomáhají autům v situacích, kdy si nejsou jistá dalším postupem. Tito pracovníci ale vozidla přímo neřídí – jejich úkolem je poskytovat doporučení a kontext na základě dat, která jim systém pošle, zatímco samotné řízení a rozhodování zůstává na palubním autonomním systému. Informace vyvolaly v americkém Senátu debatu o bezpečnosti, kybernetických rizicích a také o tom, zda jde skutečně o plně autonomní technologii, když se v kritických momentech opírá o lidskou pomoc na dálku. Waymo

zároveň zdůrazňuje, že tito operátoři jsou přísně prověřováni a že jejich zásahy jsou jen doplňkové, nikoli řídicí.

Zdroj: autoblog.com

4.3.9 Technické kontroly vozidel ve Flandrech

Článek informuje o rozhodnutí vlámské vlády zrušit od 1. září 2026 povinné technické kontroly ojetých vozidel prodávaných v rámci Belgie, přičemž kontrola zůstane zachována pouze u dovážených vozů; reforma, prosazená ministryní dopravy Annick De Ridder, má odstranit nadbytečnou regulaci nad rámec evropských požadavků a zjednodušit administrativu, zároveň však zachovává některé nástroje ochrany, jako je systém Car-Pass evidující historii vozidla, a zavádí i další změny, například prodloužení intervalů pravidelných kontrol u starších vozidel či zjednodušení některých procedur, přičemž opatření vyvolává debaty o možných dopadech na bezpečnost silničního provozu i trh s ojetými automobily.

Zdroj: brusselstimes.com

4.3.10 Automatizace Level 2++ a rizika

Článek organizace European Transport Safety Council upozorňuje, že probíhající jednání v rámci UNECE mohou urychlit zavádění pokročilých asistenčních systémů řízení označovaných jako „Level 2++“ v Evropě, což však vyvolává vážné obavy o bezpečnost. Tyto systémy přebírají stále větší část řízení, ale odpovědnost zůstává na řidiči, čímž dochází k nebezpečnému rozostření hranice mezi automatizovaným a manuálním řízením a k riziku snížení pozornosti řidiče. ETSC varuje, že v některých situacích nemusí mít řidič dostatek času zasáhnout, pokud systém selže, a kritizuje nedostatečný dohled, testování i možné klamavé marketingové označování těchto technologií. Organizace proto vyzývá k přísnější regulaci, větší transparentnosti a vytvoření nezávislého dohledu nad nehodami, aby se zabránilo tomu, že evropské silnice budou sloužit jako testovací prostředí pro nedostatečně ověřené technologie.

Zdroj: <https://etsc.eu/briefing-unece-talks-could-accelerate-level-2-driving-in-europe-with-major-safety-concerns/>

4.4 Řidiči motorových vozidel

4.4.1 Rizika spoléhání na asistované řízení

Projev předsedkyně National Transportation Safety Board Jennifer Homendy shrnuje závěry vyšetřování dvou smrtelných nehod vozidel s částečně automatizovaným řízením v režimu „hands-free“, při nichž vozy narazily do stojících automobilů a způsobily celkem tři úmrtí a další zranění; zdůrazňuje, že i přes technologický pokrok zůstává bezpečnost silniční dopravy zásadním problémem s desítkami tisíc obětí ročně, a upozorňuje na limity současných asistenčních systémů, potřebu jejich správného používání a důsledného dohledu nad řidičem, přičemž vyzývá k širšímu zavádění bezpečnostních technologií, jako jsou systémy varování před čelní srážkou a automatické nouzové brzdění, a k pokračující implementaci bezpečnostních doporučení s cílem dlouhodobě snížit počet obětí na nulu.

Zdroj: ntsb.gov

Okomentoval(a) [DFS]: Předpokládám roku 2026? Pro čtenáře, kteří si mohou číst zpravodaj zpětně bych rok uvedla.

Zpravodaj Bezpečná doprava

4.4.2 Řidiči kamionů vypínají bezpečnostní systémy

Článek informuje o výsledcích průzkumu Německé rady pro bezpečnost silničního provozu (DVR), podle něhož značná část řidičů nákladních vozidel nevyužívá důsledně moderní asistenční systémy, přestože tyto technologie mohou výrazně zvýšit bezpečnost na silnicích; téměř 60 % dotázaných systémů alespoň občas vypíná, nejčastěji asistenta udržování v jízdním pruhu, přičemž hlavními důvody jsou nedostatečné školení, nepochopení funkcí a rušivé či chybné zásahy systému. Průzkum zároveň ukazuje výrazné nedostatky ve vzdělávání řidičů, kdy velká část z nich neobdržela žádné nebo pouze neformální zaškolení, což vede k nejistotě a nižší důvěře v technologie. Přesto většina respondentů považuje asistenční systémy za užitečné, a DVR proto zdůrazňuje nutnost lepšího vzdělávání, zvyšování uživatelské přívětivosti systémů a jejich důsledného používání, protože technologie má sloužit jako podpora, nikoli náhrada pozornosti řidiče.

Zdroj: presseportal.de

4.4.3 Obavy z řízení pod vlivem v Irsku

Článek upozorňuje na přetrvávající a znepokojivý rozsah řízení pod vlivem alkoholu a drog v Irsku, který se projevuje vysokým počtem nedávných zatčení i dopravních přestupků navzdory intenzivní veřejné debatě o bezpečnosti silničního provozu; poukazuje na rostoucí užívání drog ve společnosti, jež se promítá i do rizikového chování řidičů, a kritizuje nedostatečnou účinnost dosavadních preventivních kampaní, přičemž zdůrazňuje potřebu přísnějších sankcí, posílení policejního dohledu i technologických opatření. Text dále reflektuje širší problémy důvěry v bezpečnostní složky v souvislosti s případy zneužití pravomocí a upozorňuje také na nutnost zlepšení stavu dopravní infrastruktury, protože bezpečnost na silnicích vyžaduje komplexní přístup zahrnující chování řidičů, institucionální odpovědnost i kvalitu silnic.

Zdroj: irishexaminer.com

4.4.4 Alkohol interlock v Irsku

Článek informuje o návrzích na zavedení povinného používání tzv. alkoholových zámků (ignition interlock devices) v Irsku, tedy dechových analyzátorů propojených se zapalováním vozidla, které zabrání nastartování, pokud je řidič pod vlivem alkoholu; odborníci, včetně zástupců Medical Bureau of Road Safety, označují tuto technologii za potenciálně zásadní („game changer“) v boji proti řízení pod vlivem alkoholu, jež se podílí přibližně na 30 % dopravních nehod. Navrhuje se zejména jejich povinné nasazení u opakovaných pachatelů, o čemž aktuálně uvažuje irská vláda, přičemž výhodou je i skutečnost, že nová vozidla v EU jsou již technicky připravena na instalaci těchto zařízení; současně se zdůrazňuje, že opatření by mělo být součástí širšího přístupu k řešení problému, který souvisí i s rozšířenou závislostí na alkoholu ve společnosti.

Zdroj: rte.ie

4.4.5 Zabavování řidičáků za vysokou rychlost

Článek informuje o změnách v polských předpisech silničního provozu účinných od 3. března 2026, jejichž cílem je zvýšení bezpečnosti na silnicích a zpřísnění postihů za nebezpečné chování. Nově mohou získat řidičský průkaz skupiny B již sedmnáctiletí, avšak do dosažení plnoletosti smějí řídit pouze pod dohledem zkušeného řidiče a za zvláštních podmínek. Zpřísní se také sankce za překročení rychlosti, kdy nově hrozí odebrání řidičského průkazu při překročení limitu o více než

50 km/h i mimo obec na vybraných typech silnic. Současně se zvyšuje maximální povolená rychlost zemědělských traktorů z 30 na 40 km/h, což reflektuje jejich technický pokrok. Celkově změny směřují k větší odpovědnosti řidičů, lepší kontrole rizikového chování a přizpůsobení pravidel současným podmínkám dopravy.

Zdroj: gov.pl

4.4.6 Omezení noční jízdy mladých řidičů

Článek popisuje návrh změn finského zákona o řidičských průkazech, jehož cílem je především zvýšit bezpečnost mladých a začínajících řidičů. Navrhuje se zpřesnění podmínek pro udělování výjimek umožňujících řízení již od 17 let, zavedení omezení pro nezletilé řidiče (např. zákaz řízení v nočních hodinách) a zpřísnění požadavků na výcvik, zejména rozšíření a prodloužení školení zaměřeného na rozpoznávání rizik. Součástí návrhu je také zavedení administrativních sankcí za podvody při teoretické zkoušce. Celkově změny směřují k důkladnější přípravě nových řidičů a omezení rizikového chování v počáteční fázi řízení.

Zdroj: valtioneuvosto.fi

4.4.7 Reforma výuky řidičů v Německu

Článek informuje o ostré kritice plánované reformy řidičských průkazů v Německu ze strany sdružení autoškol, která ji označují za zásadní ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Reformní návrhy ministerstva dopravy mají snížit náklady na získání řidičského oprávnění prostřednictvím větší digitalizace, zavedení tzv. „laického výcviku“ s doprovodem a přesunu teoretické přípravy do online prostředí, což však podle kritiků povede ke snížení kvality výuky. Autoškoly zdůrazňují, že některé dovednosti a odpovědné chování lze efektivně rozvíjet pouze při prezenční výuce a praktickém výcviku, zatímco digitální nástroje či výuka s laiky nemohou tyto aspekty plnohodnotně nahradit. Celkově tak článek prezentuje spor mezi snahou státu zlevnit a zjednodušit získání řidičského průkazu a obavami odborné veřejnosti z negativních dopadů na úroveň přípravy řidičů a bezpečnost dopravy.

Zdroj: faz.net

4.4.8 Kampaň proti rozptýlení řidičů

Text upozorňuje na problematiku rozptýlení účastníků silničního provozu jako jednoho z hlavních faktorů dopravních nehod a zdůrazňuje nutnost plné koncentrace při pohybu na silnici. Uvádí, že významná část kolizí souvisí s nepozorností, například nedostatečným sledováním situace nebo spěchem, a že rozptýlení může být způsobeno technologiemi (mobilní telefony, navigace, infotainment), spolucestujícími či běžnými činnostmi, jako je jídlo nebo poslech hlasité hudby. Text zároveň upozorňuje na zvýšenou zranitelnost některých skupin, zejména chodců, dětí, cyklistů či starších a zdravotně postižených osob, a zdůrazňuje princip sdílené odpovědnosti, kdy největší díl odpovědnosti nesou řidiči jako potenciálně nejnebezpečnější účastníci provozu. Celkové sdělení směřuje k prevenci nehod prostřednictvím zvýšené pozornosti, ohleduplnosti a respektování pravidel, aby byly silnice bezpečnější pro všechny.

Zdroj: roadsafety.scot

Zpravodaj Bezpečná doprava

4.4.9 Časté používání mobilu při řízení

Článek upozorňuje na výsledky irské studie, podle níž řidiči dodávek a menších nákladních vozidel používají mobilní telefon za jízdy téměř dvakrát častěji než ostatní řidiči, což představuje významné bezpečnostní riziko. Výzkum založený na tisících pozorování ukazuje, že rozptýlení způsobené telefonováním či manipulací s telefonem je u této skupiny výrazně rozšířenější, přičemž část řidičů drží telefon u ucha a jiní jej používají k psaní zpráv nebo procházení obsahu. Tento jev je spojován zejména s pracovním charakterem jízdy a tlakem na komunikaci během řízení. Odborníci varují, že používání mobilních zařízení za volantem výrazně zvyšuje riziko dopravních nehod, a zdůrazňují potřebu cílených opatření zaměřených právě na profesionální řidiče a prevenci nepozornosti na silnicích.

Zdroj: [independent.ie](https://www.independent.ie)

4.4.10 AI kamery detekují telefonování za jízdy

Článek se věnuje nasazení tzv. „handyblitzerů“, tedy kamer využívajících umělou inteligenci k odhalování řidičů používajících mobilní telefon za jízdy, a představuje pohled odborníků na jejich přínosy i rizika. Technologie dokáže automaticky rozpoznat prohřešky z obrazového záznamu a má potenciál zvýšit bezpečnost silničního provozu tím, že odradí řidiče od nebezpečného chování, které výrazně zvyšuje riziko nehod. Zároveň však experti upozorňují na problematické aspekty, zejména otázky ochrany soukromí, právní přípustnosti plošného sledování a spolehlivosti systémů založených na umělé inteligenci. Diskuse tak ukazuje napětí mezi snahou využít moderní technologie k posílení bezpečnosti a nutností zachovat základní práva a důvěru veřejnosti při jejich zavádění.

Zdroj: [saechsische.de](https://www.saechsische.de)

4.4.11 Nárůst recidivy řízení pod vlivem drog

Článek informuje o výrazném nárůstu opakovaného řízení pod vlivem drog v Anglii a Walesu, kde počet případů recidivy vzrostl mezi roky 2023 a 2024 o 24 % (na 3 193 případů), přičemž opakovaní pachatelé dnes tvoří významnou část všech těchto deliktů; experti upozorňují, že problém souvisí mimo jiné s dlouhými prodlevami při laboratorním vyhodnocení krevních testů (až několik měsíců), během nichž mohou podezřelí řidiči nadále legálně řídit a znovu porušovat zákon, což může mít tragické následky, jak dokládají konkrétní případy smrtelných nehod; organizace zabývající se bezpečností silničního provozu proto vyzývají k reformám, zejména k okamžitému pozastavení řidičského oprávnění po pozitivním testu a zavedení rehabilitačních programů pro drogové řidiče, protože současný systém je podle nich nedostatečný a vyžaduje urgentní změny.

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

4.4.12 Zavedení stupňovaného řidičského oprávnění

Článek informuje o plánovaném zavedení tzv. odstupňovaného řidičského oprávnění v Severním Irsku, které má jako první část Spojeného království zavést přísnější pravidla pro začínající řidiče s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu; systém počítá mimo jiné s povinnou minimální dobou výuky řízení, omezeními pro noční jízdy a počtem spolujezdců či dalšími restrikcemi v prvních měsících po získání oprávnění, přičemž odborníci i úřady zdůrazňují, že mladí a nezkušení řidiči patří k nejrizikovější skupině na silnicích a podobná opatření se v jiných zemích osvědčila jako účinná

nástroj ke snížení nehodovosti, a proto by nová pravidla měla přispět k lepší ochraně všech účastníků provozu.

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

4.4.13 Test na detekci rajského plynu

Článek informuje o vývoji nového zařízení podobného alkoholtesteru, které dokáže detekovat oxid dusný v dechu řidičů a mohlo by se stát důležitým nástrojem pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu, protože užívání tohoto plynu (tzv. „rajského plynu“) se podílí na rostoucím počtu dopravních nehod; přístroj využívá pokročilé technologie k odhalení látky i několik hodin po inhalaci a umožňuje rychlou kontrolu přímo na silnici, nicméně jeho širší nasazení zatím naráží na legislativní omezení, jelikož právní rámec ve Francii dosud neumožňuje takové testování ani sankcionování řidičů, a odborníci proto zdůrazňují potřebu úpravy zákonů, aby bylo možné tento nástroj efektivně využít v praxi.

Zdroj: france3-regions.franceinfo.fr

4.5 Bezpečnost obecně

4.5.1 Pokles úmrtí na silnicích v EU

Článek Evropské komise shrnuje předběžné údaje o dopravních nehodách v EU za rok 2025, podle nichž na evropských silnicích zahynulo přibližně 19 400 lidí, což představuje meziroční pokles o 3 % (asi o 580 obětí méně), a to i přes rostoucí objem dopravy; přestože jde o pozitivní vývoj, tempo zlepšování je stále nedostatečné a většina členských států zatím nesměřuje k naplnění cíle snížit do roku 2030 počet úmrtí a vážných zranění na polovinu, přičemž mezi jednotlivými zeměmi přetrvávají výrazné rozdíly – některé státy zaznamenaly výrazné zlepšení (např. Estonsko či Řecko), zatímco jiné zaostávají, a zveřejněná data jsou navíc pouze předběžná a mohou být ještě upřesněna.

Zdroj: transport.ec.europa.eu

4.5.2 Program EU Road Safety Exchange

Článek informuje o zahájení nové fáze programu EU Road Safety Exchange (EURSE III), který realizuje Evropská rada pro bezpečnost dopravy jménem Evropské komise a jehož cílem je urychlit zavádění osvědčených opatření ke zvyšování bezpečnosti silničního provozu napříč Evropou; program reaguje na přetrvávající výrazné rozdíly mezi státy, kde je riziko úmrtí na silnicích až trojnásobné, a nově klade větší důraz na roli měst a regionů, protože právě na lokální úrovni se přijímají klíčová rozhodnutí o dopravní infrastruktuře, rychlostních limitech či řízení nové mobility, přičemž prostřednictvím studijních návštěv a sdílení zkušeností mají účastníci možnost přebírat konkrétní funkční řešení (např. v oblasti zklidňování dopravy či cyklistické infrastruktury), a program se zároveň zaměřuje i na nové výzvy spojené s technologickým vývojem, jako jsou automatizovaná vozidla či digitální nástroje, s cílem přispět k naplnění evropského závazku snížit do roku 2030 počet obětí dopravních nehod na polovinu.

Zdroj: etsc.eu

4.5.3 Skandál nelegálních vozidel ve Francii

Článek se zabývá rostoucími obavami z dopadů větších vozidel, zejména SUV, na bezpečnost silničního provozu, přičemž upozorňuje, že střety s těmito vozidly jsou pro chodce a cyklisty výrazně

Zpravodaj Bezpečná doprava

nebezpečnější a častěji končí smrtelně než u menších aut; na základě výzkumů a iniciativ některých měst, včetně Londýna, se proto diskutuje o možných regulačních opatřeních, jako jsou úpravy infrastruktury, omezení velikosti vozidel či změny v dopravní politice, přičemž téma vyvolává širší debatu o rovnováze mezi komfortem řidičů, environmentálními dopady a bezpečností zranitelných účastníků silničního provozu.

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

4.5.4 Strategie bezpečnosti Vision Zero Londýn

Článek informuje o úvahách londýnského starosty Sadiq Khan zavést poplatky či jiná omezení pro velká SUV vozidla, která podle analýz představují vyšší riziko pro bezpečnost silničního provozu, zejména pro chodce a děti, a zároveň přispívají ke kongescím a problémům s infrastrukturou ve městě; návrhy vycházejí ze zjištění organizace Transport for London, že větší a těžší automobily zvyšují závažnost dopravních nehod, a jsou součástí širší strategie „Vision Zero“ zaměřené na eliminaci smrtelných nehod, přičemž opatření jsou zatím ve fázi zvažování a mohou zahrnovat i další kroky, jako je snižování rychlostních limitů či rozšiřování zón s omezenou rychlostí.

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

4.5.5 Revize strategie bezpečnosti EU

Evropská komise ve své průběžné zprávě potvrzuje závazek snížit do roku 2030 počet úmrtí a těžkých zranění na silnicích o 50 % v rámci strategie „Vision Zero“, která směřuje k téměř nulové úmrtnosti do roku 2050, avšak konstatuje, že současné tempo pokroku je nedostatečné pro splnění tohoto cíle. Zpráva ukazuje, že ačkoli se počet obětí dopravních nehod v EU postupně snižuje, pokles je pomalý a mezi členskými státy přetrvávají výrazné rozdíly; zvláštní pozornost je přitom věnována zranitelným účastníkům silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté a motocyklisté. Komise zdůrazňuje potřebu posílit opatření v rámci tzv. „Safe System“ přístupu, včetně bezpečnější infrastruktury, vozidel i chování účastníků provozu, a vyzývá členské státy k intenzivnějšímu úsilí, aby bylo možné dosáhnout stanovených cílů a zlepšit celkovou bezpečnost na evropských silnicích.

Zdroj: transport.ec.europa.eu

4.5.6 Deregulace ohrožuje bezpečnost silnic

Evropská rada pro bezpečnost dopravy (ETSC) ve své reakci na průběžnou zprávu EU o bezpečnosti silničního provozu upozorňuje, že dosavadní pokrok je ohrožen novým trendem deregulace, který může oslabit dosud dosažené standardy. Přestože oceňuje významné legislativní úspěchy, jako je zavedení pokročilých bezpečnostních prvků vozidel či zlepšení řízení bezpečnosti infrastruktury, varuje, že měnící se politické priority vedou k tlakům na zmírňování pravidel, například v oblasti technických norem vozidel či pravidel pro řidičská oprávnění. ETSC zdůrazňuje, že tyto kroky mohou zvýšit rizika na silnicích a zpomalit plnění cílů EU v oblasti snižování počtu obětí dopravních nehod, a vyzývá k zachování přísných bezpečnostních standardů a pokračování v systematickém přístupu k ochraně účastníků silničního provozu.

Zdroj: etsc.eu

4.5.7 Regulace těžkých vozidel v Bruselu

Článek informuje o plánech vlády regionu Brusel zavést novou zónu „Light and Safe“ (LISA), která by omezila nebo potenciálně zakázala provoz velkých soukromých pick-upů ve městě, zejména pokud nejsou využívány k pracovním účelům. Opatření navazuje na již dřívější kroky, jako je zrušení daňových výhod pro soukromě vlastněné pick-upy a fungování nízkoemisní zóny, a reaguje na rostoucí obavy z bezpečnosti, velikosti a hmotnosti těchto vozidel ve městském prostředí. Cílem je zvýšit bezpečnost zranitelných účastníků dopravy, snížit negativní dopady na veřejný prostor a podpořit používání menších a lehčích vozidel, přičemž konkrétní podoba regulace (např. poplatky či zákazy) je zatím ve fázi návrhu.

Zdroj: bruxellestoday.be

4.5.8 Regulace cyklotaxíků v Londýně

Článek informuje o tom, že organizace Transport for London (TfL) poprvé zavede komplexní regulaci provozu cyklorikš v Londýně na základě zákona z roku 2024, jehož cílem je zvýšit bezpečnost, profesionalitu a transparentnost tohoto dosud převážně neregulovaného odvětví. Nový systém zavádí povinné licence pro řidiče a provozovatele od října 2026 a pro vozidla od roku 2027, přičemž stanovuje přísné požadavky na bezpečnost, technický stav vozidel, kvalifikaci řidičů (včetně kontrol bezúhonnosti, zdravotního stavu a jazykových znalostí) i provozní podmínky. Součástí opatření je také regulace jízdného formou cenových stropů, omezení hluku například zákazem zesilované hudby a celkově větší dohled nad provozem, což má reagovat na dlouhodobé problémy s předraženými jízdami, bezpečnostními riziky a obtěžováním veřejnosti a zároveň zachovat cyklorikše jako udržitelný dopravní prostředek.

Zdroj: tfl.gov.uk

4.5.9 Snížení limitu alkoholu v Belgii

Článek informuje o zpřísnění belgické politiky proti řízení pod vlivem alkoholu a drog, kdy byla výrazně snížena hranice pro okamžité odebrání řidičského průkazu z 0,50 mg/l na 0,35 mg/l alkoholu v dechu, což má vyslat jasný signál nulové tolerance vůči nebezpečnému chování na silnicích. Opatření je součástí širší strategie ke zvýšení bezpečnosti a snížení počtu dopravních obětí v rámci cíle „Vision Zero“, přičemž reaguje na stále vysoký počet nehod a obětí i přetrvávající společenskou toleranci k jízdě pod vlivem. Současně se zpřísní i další nástroje, například sjednocení dočasného zákazu řízení na 12 hodin, rozšíření testování na drogy (včetně ketaminu), zavedení přísnější právní kvalifikace dopravních usmrcení a vytvoření databáze recidivistů, což má umožnit důslednější postih a prevenci opakovaných přestupků.

Zdroj: verlinden.belgium.be

4.5.10 Ocenění kampaně „Neřid' pod vlivem“

Článek informuje o tom, že kampaň „High fährt nicht – high lässt fahren“ německého Deutscher Verkehrssicherheitsrat získala významné ocenění na soutěži Public Marketing Awards, kde obdržela celkem šest cen za kreativitu, storytelling, design, udržitelnost, mediální integraci a zapojení publika. Kampaň je zaměřena především na mladé účastníky silničního provozu ve věku 18–24 let a upozorňuje na rizika řízení pod vlivem konopí, přičemž využívá spíše humor a nabídku bezpečných alternativ dopravy než odstrašující komunikaci. Vznikla v reakci na legalizaci konopí v Německu a její

Zpravodaj Bezpečná doprava

součástí byla i rozsáhlá mediální distribuce a interaktivní roadshow, která měla zvýšit povědomí o dopadech drog na schopnost řídit; celkově tak představuje moderní přístup k prevenci a osvětě v oblasti dopravní bezpečnosti.

Zdroj: www.dvr.de

4.5.11 Červené osvětlení ulic a bezpečnost

Článek popisuje rostoucí trend evropských měst, zejména v Dánsku či Velké Británii, která experimentují s červeným pouličním osvětlením jako způsobem, jak snížit světelné znečištění a jeho negativní dopady na životní prostředí. Výzkumy ukazují, že tradiční bílé LED světlo narušuje chování nočních živočichů, například netopýřů, zatímco červené světlo má na jejich aktivitu výrazně menší vliv a je pro ně podobné přirozené tmě. Projekty jsou zatím většinou pilotní a snaží se najít rovnováhu mezi ekologickými přínosy a zachováním bezpečnosti a viditelnosti pro lidi, přičemž naznačují širší posun v přístupu k veřejnému osvětlení směrem k větší ohleduplnosti k biodiverzitě a nočnímu prostředí.

Zdroj: euronews.com

4.5.12 Srovnání bezpečnosti silnic v Itálii

Článek upozorňuje na rozpor mezi reálnou závažností dopravní nehodovosti v Itálii a politickými prioritami, kdy země patří v počtu obětí dopravních nehod k nejhorším v EU, přesto se uvažuje o výrazném omezení používání rychlostních kamer (autoveloxů). Autor kritizuje, že zatímco kriminalita obecně klesá a je silně vnímána jako bezpečnostní problém, vysoký počet úmrtí na silnicích – přibližně několik tisíc ročně – nevyvolává odpovídající společenskou ani politickou reakci. Plánované odstranění velké části radarů je tak prezentováno jako krok opačný k potřebám zvyšování bezpečnosti, protože právě kontrola rychlosti patří mezi prokazatelně účinné nástroje prevence nehod. Text tak poukazuje na zkreslené vnímání rizik ve společnosti a varuje, že oslabování preventivních opatření může situaci na silnicích dále zhoršit.

Zdroj: corriere.it

4.5.13 Nedostatek financí na bezpečnost v Nizozemsku

Článek upozorňuje, že snižování veřejných výdajů na dopravní bezpečnost v Nizozemsku představuje vážné riziko pro další vývoj počtu obětí v dopravě, protože strukturální rozpočet má do roku 2030 klesnout téměř o třetinu a po roce 2026 zcela skončí i jednorázové finanční programy. Podle Verkeersveiligheidscoalitie to povede k omezení klíčových opatření i výzkumu, který je nezbytný pro efektivní politiku, přičemž současně již bylo opuštěno dřívější ambiciózní cílové snížení počtu obětí. Statistiky přitom zůstávají alarmující – počet mrtvých i těžce zraněných neklesá, a zvláště ohrožení jsou cyklisté – což vede organizace k výzvě k dlouhodobému, stabilnímu financování, jasným cílům a systematickému přístupu, jinak hrozí další nárůst nehodovosti a společenských škod.

Zdroj: anwb.nl

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