

Zpravodaj



Ministerstvo dopravy



CENTRUM
DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU



BEZPEČNÁ DOPRAVA

2025 | číslo 2 | ročník 2

Strategie BESIP 2021–2030 vs. nehodovost v roce 2025

Téma čísla: Nehody autonomních vozidel

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 druhé 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 nehody autonomních vozidel. Zařazeny jsou aktuální výsledky výzkumných aktivit Centra dopravního výzkumu, které jsou členěny do odborných článků v mezinárodních časopisech, příspěvků na konferencích a publikací – **Kdo nese odpovědnost za srážky se zvěří? Rychlost z hlediska účastníků silničního provozu a jako nepřímý ukazatel bezpečnosti, Analýza rostoucí incidence a následků nehod cyklistů na elektrokolech, Terapeutický program pro řidiče, Katalog poškození vozidel, TP 132 Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích, Teorie a praxe používání bezpečnostních přileb cyklisty.** 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: autonomne.cz (CDV)

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

Obsah

1	Informace o plnění Strategie BESIP 2021–2030	4
1.1.	Rok 2025 (leden–březen)	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–březen 2025)	7
1.2.1	Strategické cíle	7
1.2.2	Klíčové ukazatele.....	7
1.2.3	Krajské srovnání	8
2	Téma čísla: Nehody autonomních vozidel	9
3	Aktuality z výzkumu.....	10
3.1	Články v časopisech	10
3.1.1	Kdo nese odpovědnost za srážky se zvěří?	10
3.1.2	Rychlost z hlediska účastníků silničního provozu a jako nepřímý ukazatel bezpečnosti 10	
3.1.3	Analýza rostoucí incidence a následků nehod cyklistů na elektrokolech	11
3.2	Příspěvky na konferencích.....	11
3.2.1	Terapeutický program pro řidiče	11
3.2.2	Katalog poškození vozidel	11
3.3	Ostatní publikace.....	11
3.3.1	TP 132 Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích	11
3.3.2	Teorie a praxe používání bezpečnostních přileb cyklisty.....	12
4	Informace ze světa.....	13
4.1	Zranitelní účastníci silničního provozu	13
4.1.1	Řidiči rozvážející jídla na elektrokolech: špatný obraz, ale ne méně bezpečný	13
4.1.2	Bezpečné cestování s elektrokolem: kampaň „E pod kontrolou“	13
4.1.3	Elektrokoloběžky: Policie zpřísňuje kontroly	13
4.1.4	Jedna ze šesti nehod na elektrokoloběžkách je způsobena alkoholem	14
4.1.5	Obyvatelé Paříže hlasovali pro vytvoření 500 dalších ulic pro pěší	14

4.2	Rychlost	14
4.2.1	První rok Bologna City 30	14
4.2.2	Ministři zahájili kampaň „Pomalejší rychlosti, bezpečnější silnice“	15
4.3	Automobilový sektor	15
4.3.1	Automatizované řízení: Velká výzva pro bezpečnost silničního provozu	15
4.3.2	Volkswagen vrací fyzická tlačítka	16
4.3.3	Sdružení spotřebitelů: zádržný systém autosedačky není bezpečný.....	16
4.3.4	Reforma silničního zákona: alcolock na cestě (možná již v červenci).....	16
4.4	Řidiči motorových vozidel	17
4.4.1	Nátlak v silničním provozu se zvyšuje	17
4.4.2	Až čtvrtině úmrtí mladých pasažérů se dalo předejít použitím bezpečnostních pásů	17
4.4.3	Jeden ze čtyř usmrčených řidičů neměl zapnutý pás, i když je to povinné už 50 let...	18
4.4.4	Co jsou to ty kruhy na silnici: význam neznámé dopravní značky?	18
4.4.5	„Jedno úmrtí na silnici znamená negativní dopad na celou rodinu“: chystají se nové tresty pro motoristy.....	19
4.4.6	Pokles dopravních nehod v Itálii: „S novým silničním zákonem za dva měsíce o 55 obětí méně“	19

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–březen)

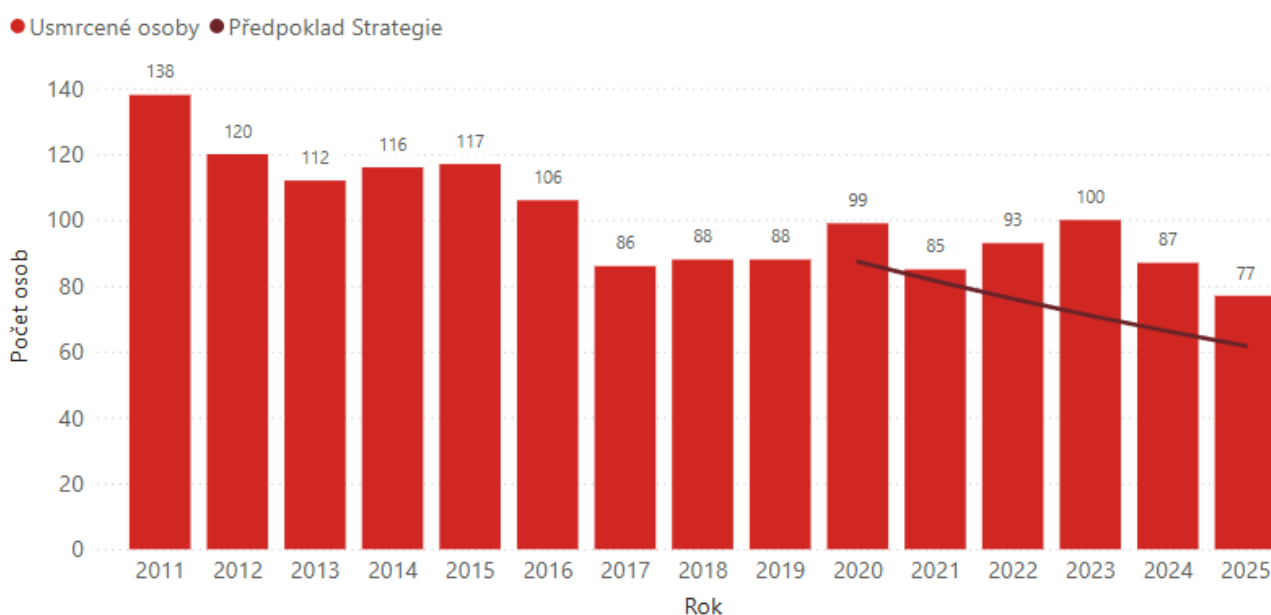
1.1.1 Strategické cíle

V roce 2025 bylo zatím v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 77 a těžce zraněno 269 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie bylo usmrceno **o 15 osob více (+24 %)** a těžce zraněno o 9 osob méně (-3 %).

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

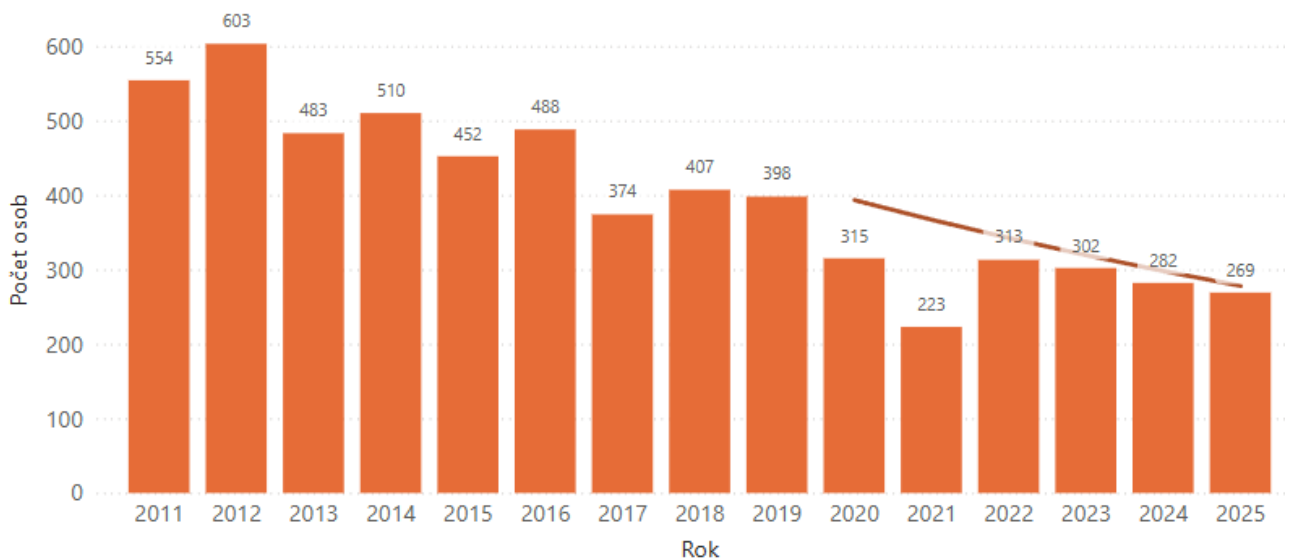
Vývoj v uvedeném období v uplynulých letech a vztah reality a předpokladů Strategie je zřejmý z následujících grafů.

Vývoj usmrcených osob: Celkové následky nehodovosti



Vývoj těžce zraněných osob: Celkové následky nehodovosti

● Těžce zraněné osoby ● Předpoklad Strategie



1.1.2 Klíčové ukazatele – vše

V oblasti klíčových ukazatelů (KPI) lze zatím v roce 2025 „pozitivně“ hodnotit např. bilanci fatálních nehod motocyklistů (-67 %), nehod zaviněných řidiči vozidel pod vlivem alkoholu a návykových látek (-57 %), nehod v důsledku nepřiměřené rychlosti (-30 %) a srážek se stromem (-20 %). V případě osob usmrčených se však nedařilo plnit předpoklady např. v důsledku nesprávného předjíždění (+133 %), u starších řidičů jako viníků (+114 %) a nevěnování se řízení (+88 %).

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 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	0	1	-1	-100,00 %
Motocyklisté (N)	1	3	-2	-66,67 %
Alkohol a návykové látky (P)	3	7	-4	-57,14 %
Děti (N)	1	2	-1	-50,00 %
Nepřiměřená rychlost (P)	16	23	-7	-30,43 %
Srážky se stromem (I)	8	10	-2	-20,00 %
Cizinci jako viníci (V)	4	5	-1	-20,00 %
Cyklisté (N)	4	4	0	0,00 %
Nepřipoutané osoby (N)	10	10	0	0,00 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	9	9	0	0,00 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	1	1	0	0,00 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	27	25	2	8,00 %
Místní komunikace - GPS (I)	9	8	1	12,50 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	9	8	1	12,50 %
Intravilán (I)	23	20	3	15,00 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	54	46	8	17,39 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	12	10	2	20,00 %
Celkové následky nehodovosti	77	62	15	24,19 %
Dálnice - GPS (I)	5	4	1	25,00 %
Chodci (N)	20	16	4	25,00 %
Ženy jako viníci (V)	10	8	2	25,00 %
Cestující v osobních automobilech (N)	44	35	9	25,71 %
Muži jako viníci (V)	66	52	14	26,92 %
Extravilán (I)	54	42	12	28,57 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	31	24	7	29,17 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	4	3	1	33,33 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	12	9	3	33,33 %
Srážky s vlakem (I)	3	2	1	50,00 %
Senioři (N)	28	16	12	75,00 %
Nevěnování se řízení (P)	15	8	7	87,50 %
Starší řidiči jako viníci (V)	15	7	8	114,29 %
Nesprávné předjíždění (P)	7	3	4	133,33 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Nesprávné předjíždění (P)	3	8	-5	-62,50 %
Srážky s vlakem (I)	1	2	-1	-50,00 %
Srážky se stromem (I)	15	28	-13	-46,43 %
Cestující v autobusech (N)	5	9	-4	-44,44 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	3	5	-2	-40,00 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	53	77	-24	-31,17 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	6	8	-2	-25,00 %
Alkohol a návykové látky (P)	17	21	-4	-19,05 %
Cestující v osobních automobilech (N)	101	123	-22	-17,89 %
Motocyklisté (N)	16	19	-3	-15,79 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	22	26	-4	-15,38 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	64	75	-11	-14,67 %
Ženy jako viníci (V)	62	67	-5	-7,46 %
Děti (N)	14	15	-1	-6,67 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	28	30	-2	-6,67 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	38	40	-2	-5,00 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	101	106	-5	-4,72 %
Extravilán (I)	119	124	-5	-4,03 %
Celkové následky nehodovosti	269	278	-9	-3,24 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	181	187	-6	-3,21 %
Intravilán (I)	150	154	-4	-2,60 %
Muži jako viníci (V)	198	199	-1	-0,50 %
Nepřipoutané osoby (N)	21	21	0	0,00 %
Nepřiměřená rychlost (P)	73	72	1	1,39 %
Chodci (N)	92	87	5	5,75 %
Nevěnování se řízení (P)	29	27	2	7,41 %
Senioři (N)	71	62	9	14,52 %
Místní komunikace - GPS (I)	86	72	14	19,44 %
Cyklisté (N)	31	25	6	24,00 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	19	14	5	35,71 %
Starší řidiči jako viníci (V)	38	26	12	46,15 %
Dálnice - GPS (I)	21	11	10	90,91 %
Cizinci jako viníci (V)	44	23	21	91,30 %

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 25 a těžce zraněno 139 zranitelných účastníků silničního provozu, tzn. že podíl zranitelných účastníků na všech usmrcených osobách činil 32 %, na těžce zraněných pak 52 %.**

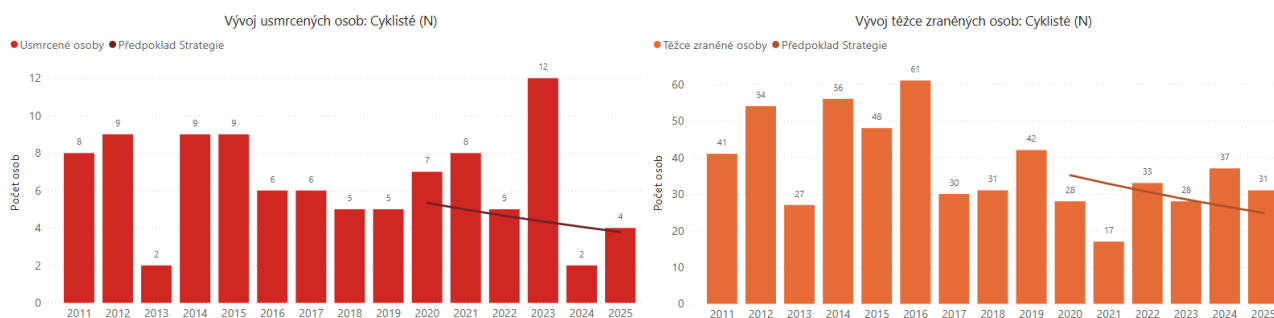
1.1.3.1 Chodci

V roce 2025 bylo zatím usmrceno 20 a těžce zraněno 92 chodců, předpoklady Strategie v obou sledovaných parametrech nebyly splněny.



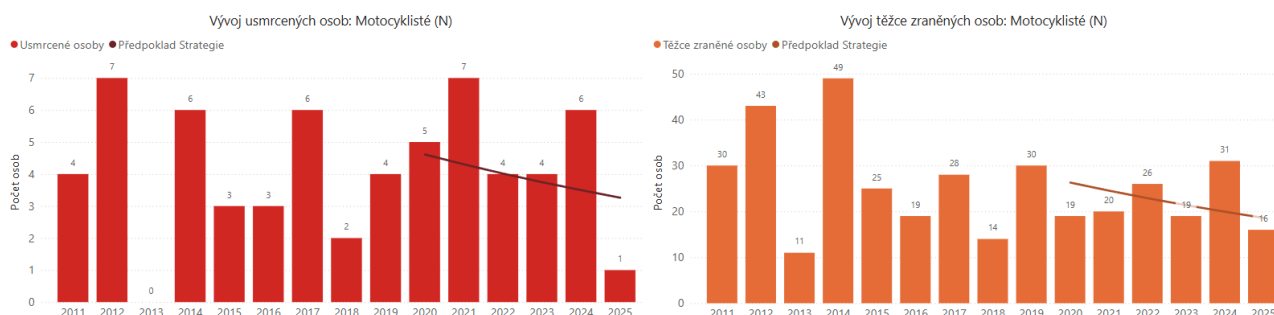
1.1.3.2 Cyklisté

V roce 2025 byli zatím usmrceni 4 ($\frac{1}{4}$ z toho 0x elektrokolo [0 %] + 0x elektrokoloběžka [0 %]) a těžce zraněno 31 cyklistů ($\frac{1}{4}$ z toho 6x elektrokolo [19 %] + 4x elektrokoloběžka [13 %]), předpoklady Strategie v oblasti usmrcených cyklistů nebyly splněny.



1.1.3.3 Motocyklisté

V roce 2025 byl zatím usmrcen 1 a těžce zraněno 16 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, -75 % usmrčených v Královéhradeckém kraji), 7 krajů pak v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -67 % těžce zraněných v Kraji Vysočina). V případě usmrčených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit v 8 krajích: oproti předpokladům bylo o 117 % (tj. +7 osob) více usmrčeno v Jihočeském kraji (nejvíce). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v 6 krajích: nejvíce (o 83 %, tj. +19 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.
Královéhradecký kraj	1	4	-3	-75,00 %
Karlovarský kraj	1	2	-1	-50,00 %
Jihomoravský kraj	4	7	-3	-42,86 %
Hlavní město Praha	2	3	-1	-33,33 %
Kraj Vysočina	3	4	-1	-25,00 %
Ústecký kraj	5	5	0	0,00 %
Pardubický kraj	5	4	1	25,00 %
Zlínský kraj	4	3	1	33,33 %
Moravskoslezský kraj	7	5	2	40,00 %
Plzeňský kraj	7	5	2	40,00 %
Olomoucký kraj	6	4	2	50,00 %
Liberecký kraj	2	1	1	100,00 %
Středočeský kraj	17	8	9	112,50 %
Jihočeský kraj	13	6	7	116,67 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Kraj Vysočina	3	9	-6	-66,67 %
Jihomoravský kraj	17	33	-16	-48,48 %
Pardubický kraj	10	16	-6	-37,50 %
Liberecký kraj	5	7	-2	-28,57 %
Královéhradecký kraj	16	21	-5	-23,81 %
Moravskoslezský kraj	25	28	-3	-10,71 %
Jihočeský kraj	29	31	-2	-6,45 %
Olomoucký kraj	11	11	0	0,00 %
Středočeský kraj	47	44	3	6,82 %
Plzeňský kraj	12	11	1	9,09 %
Ústecký kraj	25	22	3	13,64 %
Zlínský kraj	19	15	4	26,67 %
Karlovarský kraj	8	6	2	33,33 %
Hlavní město Praha	42	23	19	82,61 %

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

1.2 Období účinnosti Strategie (leden 2021–březen 2025)

1.2.1 Strategické cíle

V období leden 2021–březen 2025 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrčeno 1 894 a těžce zraněno 6 986 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie tak bylo usmrčeno o 17 osob více (+0,9 %) a těžce zraněno o 1 068 osob méně (-13,3 %).

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 (-52 %), dětí (-27 %), nesprávného předjíždění (-24 %), mladých řidičů (-21 %), alkoholu a návykových látek (-17 %), fatalit na silnicích I. tříd (-10 %) a chodců (-10 %). V oblasti klíčových ukazatelů se v případě osob usmrčených nedařilo plnit předpoklady zejména u: ujetí viníka z místa nehody (+43 %), starších řidičů jako viníků (+29 %) a cyklistů (+27 %). V případě osob těžce zraněných byly klíčové ukazatele nad hodnotami předpokladu nehod na dálnicích (+32 %), u cizinců jako viníků nehod (+21 %), srážek s vlakem (+13 %) 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)	12	25	-13	-52,00 %
Děti (N)	38	52	-14	-26,92 %
Nesprávné předjíždění (P)	66	87	-21	-24,14 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	244	308	-64	-20,78 %
Alkohol a návykové látky (P)	180	218	-38	-17,43 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	645	717	-72	-10,04 %
Srážky s vlakem (I)	54	60	-6	-10,00 %
Chodci (N)	327	362	-35	-9,67 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	1 181	1 263	-82	-6,49 %
Cestující v osobních automobilech (N)	953	1 008	-55	-5,46 %
Nepřiměřená rychlost (P)	649	665	-16	-2,41 %
Muži jako viníci (V)	1 578	1 600	-22	-1,38 %
Intravilán (I)	547	549	-2	-0,36 %
Srážky se stromem (I)	283	281	2	0,71 %
Celkové následky nehodovosti	1 894	1 877	17	0,91 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	281	278	3	1,08 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	260	257	3	1,17 %
Extravilán (I)	1 347	1 327	20	1,51 %
Ženy jako viníci (V)	243	239	4	1,67 %
Nepřipoutané osoby (N)	306	297	9	3,03 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	814	788	26	3,30 %
Místní komunikace - GPS (I)	231	221	10	4,52 %
Nevěnování se řízení (P)	244	227	17	7,49 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	251	230	21	9,13 %
Cizinci jako viníci (V)	204	186	18	9,68 %
Dálnice - GPS (I)	123	108	15	13,89 %
Motocyklisté (N)	302	262	40	15,27 %
Senioři (N)	519	426	93	21,83 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	112	90	22	24,44 %
Cyklisté (N)	173	136	37	27,21 %
Starší řidiči jako viníci (V)	304	235	69	29,36 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	40	28	12	42,86 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Ujetí viníka z místa nehody (V)	97	139	-42	-30,22 %
Nesprávné předjíždění (P)	225	311	-86	-27,65 %
Srážky se stromem (I)	510	661	-151	-22,84 %
Děti (N)	354	455	-101	-22,20 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	1 642	2 091	-449	-21,47 %
Cestující v autobusech (N)	111	139	-28	-20,14 %
Ženy jako viníci (V)	1 373	1 710	-337	-19,71 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	121	149	-28	-18,79 %
Alkohol a návykové látky (P)	609	749	-140	-18,69 %
Cestující v osobních automobilech (N)	2 479	3 048	-569	-18,67 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	2 757	3 373	-616	-18,26 %
Nepřiměřená rychlost (P)	1 670	2 032	-362	-17,81 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	978	1 176	-198	-16,84 %
Chodci (N)	1 480	1 745	-265	-15,19 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	4 146	4 852	-706	-14,55 %
Nepřipoutané osoby (N)	486	566	-80	-14,13 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	493	573	-80	-13,96 %
Intravilán (I)	3 594	4 149	-555	-13,38 %
Celkové následky nehodovosti	6 986	8 054	-1 068	-13,26 %
Extravilán (I)	3 392	3 904	-512	-13,11 %
Cyklisté (N)	1 069	1 215	-146	-12,02 %
Muži jako viníci (V)	5 368	6 034	-666	-11,04 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	1 874	2 093	-219	-10,46 %
Senioři (N)	1 416	1 572	-156	-9,92 %
Starší řidiči jako viníci (V)	767	823	-56	-6,80 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	651	687	-36	-5,24 %
Motocyklisté (N)	1 426	1 502	-76	-5,06 %
Místní komunikace - GPS (I)	1 918	1 978	-60	-3,03 %
Nevěnování se řízení (P)	723	740	-17	-2,30 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	321	291	30	10,31 %
Srážky s vlakem (I)	53	47	6	12,77 %
Cizinci jako viníci (V)	884	731	153	20,93 %
Dálnice - GPS (I)	367	279	88	31,54 %

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	145	175	-30	-17,14 %
Olomoucký kraj	97	109	-12	-11,01 %
Pardubický kraj	104	110	-6	-5,45 %
Jihočeský kraj	186	196	-10	-5,10 %
Kraj Vysočina	114	120	-6	-5,00 %
Liberecký kraj	64	66	-2	-3,03 %
Plzeňský kraj	142	146	-4	-2,74 %
Ústecký kraj	149	145	4	2,76 %
Hlavní město Praha	83	80	3	3,75 %
Jihomoravský kraj	208	199	9	4,52 %
Karlovarský kraj	56	53	3	5,66 %
Středočeský kraj	324	297	27	9,09 %
Královéhradecký kraj	128	105	23	21,90 %
Zlínský kraj	94	76	18	23,68 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Pardubický kraj	303	471	-168	-35,67 %
Zlínský kraj	306	475	-169	-35,58 %
Liberecký kraj	206	301	-95	-31,56 %
Královéhradecký kraj	387	534	-147	-27,53 %
Moravskoslezský kraj	551	685	-134	-19,56 %
Kraj Vysočina	348	419	-71	-16,95 %
Jihomoravský kraj	771	924	-153	-16,56 %
Olomoucký kraj	297	355	-58	-16,34 %
Ústecký kraj	586	682	-96	-14,08 %
Jihočeský kraj	766	878	-112	-12,76 %
Středočeský kraj	1 131	1 270	-139	-10,94 %
Plzeňský kraj	372	323	49	15,17 %
Karlovarský kraj	257	205	52	25,37 %
Hlavní město Praha	705	532	173	32,52 %

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

2 Téma čísla: Nehody autonomních vozidel

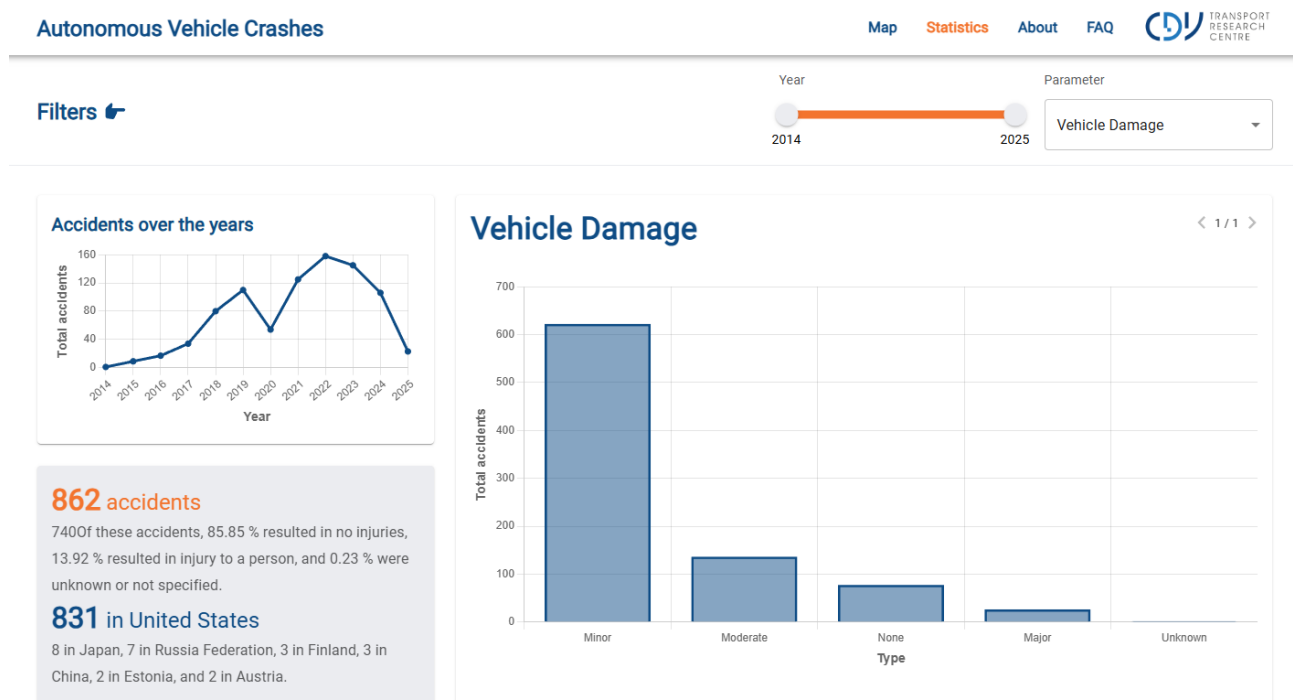
Naším hlavním cílem je shromáždit a přehledně vizualizovat informace o každé nehodě autonomního vozidla z celého světa. Vytvořili jsme tuto platformu, abychom široké veřejnosti zpřístupnili spolehlivé údaje o autonomních vozidlech.

S tím, jak se autonomní vozidla stávají běžnější součástí dopravy, je nezbytné detailně porozumět a sledovat vývoj této technologie na cestě k bezpečnějším silnicím. Veřejně dostupné údaje o nehodách autonomních vozidel jsou však často obtížně dohledatelné a roztroušené v mnoha různých zdrojích. To může vést k neúplnému nebo zkreslenému vnímání autonomních vozidel a jejich skutečného stavu veřejností.

Databáze se snaží poskytnout co nejúplnější přehled kolizí autonomních vozidel, a nabídnout tak objektivní zdroj informací s širším kontextem pro každého. Proto tuto "živou" databázi neustále aktualizujeme a rozšiřujeme.

V Centru dopravního výzkumu klademe velký důraz na poctivost, důvěryhodnost a objektivitu dat. Chceme zajistit, aby informace, které zde shromažďujeme a prezentujeme, byly co nejspolehlivější. Každá zaznamenaná nehoda je před vložením do databáze důkladně zkontrolována výzkumným pracovníkem. Údaje jsou čerpány z otevřených veřejných zdrojů, například z Kalifornského ministerstva motorových vozidel (DMV), a v maximální možné míře ověřovány.

Přesto se samozřejmě mohou vyskytnout chyby nebo nesrovnalosti. Pokud na takovou chybu nebo chybějící informaci narazíte, snažíme se ji okamžitě opravit a vítáme jakoukoli užitečnou zpětnou vazbu od uživatelů.



Databáze je finančně podpořena výhradně Ministerstvem dopravy České republiky v rámci Programu dlouhodobého koncepčního rozvoje výzkumných organizací.

Více informací na avcrashes.net.

3 Aktuality z výzkumu

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

3.1 Články v časopisech

3.1.1 Kdo nese odpovědnost za srážky se zvěří?

Mezinárodní studie se zaměřila na to, kdo nese odpovědnost za srážky se zvěří. Studie CDV, pokrývající celkem 36 evropských zemí, je výsledkem unikátní evropské spolupráce a může ovlivnit nejen dopravní politiku, ale i způsob, jak chráníme lidské životy a přírodu. Článek nabízí komplexní přehled právní odpovědnosti za tyto nehody, ukazuje jejich dopad na evidenci událostí a upozorňuje na problémy s nedostatečným reportováním. V některých zemích totiž za srážku nenese odpovědnost nikdo, jinde to mohou být řidiči, správci silnic nebo myslivci – a někdy rozhoduje až soud. Výzkum ukazuje, že způsob nastavení právní odpovědnosti ovlivňuje ochotu účastníků nehody incidenty vůbec nahlásit – a tím se ztrácí možnost účinně předcházet nehodám tam, kde se nejčastěji opakují. Autoři navrhli opatření, která by mohla zlepšit ochranu nejen zvěře, ale i řidičů – například úpravu odpovědnostních pravidel, cílené značení, využití nových technologií nebo efektivnější správu dat.

*Bíl, M., Balčiauskas, L., Bílová, M., Cellina, S., Favilli, F., Gačić, D., Guinard, E., Heurich, M., Ivanova, N., Junghardt, J., Keuling, O., Kruuse, M., Kukalaj, Q., Langbein, J., Laube, P., Licoppe, A., Masaryk, P., Mašlanko, W., Mayer, M., Moroney, A., Moř, R., Mrđenović, D., Náhlík, A., Nebunu, A., Nezval, V., Niemi, M., Pokorný, B., Psaralexi, M., Ralevic, S., Ricci, S., Rolandsen, Ch.M., Rosell, C., Santos, S.M., Seiler, A., Steiner, W., Swinnen, K.R.R., Šprem, N., Trajçe, A., Trpeski, V., van der Grift, E.A., Vogiatzakis, I. Zihmanis, I. (2025). Wildlife-vehicle collision liability in Europe: A review of existing approaches and their implications. *Journal of Environmental Management*, sv. 380, č. 124986.*

3.1.2 Rychlost z hlediska účastníků silničního provozu a jako nepřímý ukazatel bezpečnosti

Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti je podmíněno řadou faktorů, zejména designem komunikace, ale i postoji řidičů a celospolečenskou tolerancí vůči rizikovému chování. Článek přináší údaje získané v mezinárodním dotazovacím průzkumu ESRA3 o chování a názorech účastníků silničního provozu ve vztahu k problematice rychlosti; zjištění jsou porovnána s výstupy měření nepřímých ukazatelů bezpečnosti. Výsledky dotazování stejně jako výsledky sledování v terénu potvrzují, že míra překračování rychlostních limitů je v ČR značná. V rámci Evropy patří ČR k zemím s nadprůměrným výskytem tohoto rizikového chování, které je navíc většinou účastníků provozu tolerováno (s výjimkou překračování limitu v intravilánu). Více než dvě třetiny českých řidičů na cestě nepočítají s možností policejní kontroly. Podpora opatření ke snížení rychlosti je mimořádně nízká. Plošné zavedení rychlosti 30 km/h v obcích má v ČR vůbec nejnižší podporu z 39 zemí podílejících se na projektu ESRA3; podpora limitu 80 km/h na komunikacích mimo obec je třetí nejnižší mezi zúčastněnými evropskými státy.

Skládaná, P., Bucsuházy, K., Kadula, L., Kšicová, E. (2025). Rychlost z hlediska účastníků silničního provozu a jako nepřímý ukazatel bezpečnosti. Silniční obzor, roč. 86, č. 1, s. 16–21.

3.1.3 Analýza rostoucí incidence a následků nehod cyklistů na elektrokolech

Cílem článku byla prezentace analyzovaných dostupných dat o nehodách cyklistů na elektrokolech a upozornit na specifika vyplývající z těchto nehod. Studie se zaměřila na rostoucí incidenci a následky nehod cyklistů na elektrokolech v České republice v letech 2023–2024. Bylo zjištěno, že nehody cyklistů na elektrokolech mají 2,4krát vyšší závažnost než nehody cyklistů na běžných jízdních kolech. Významný podíl nehod je způsoben nepřiměřenou rychlostí a jízdou pod vlivem alkoholu. Starší cyklisté (65+) tvoří podstatnou část zraněných (i smrtelně) cyklistů na elektrokolech. Studie také identifikovala potřebu zvýšené edukace a prevence, zaměřené na bezpečnost jízdy na elektrokolech, a doporučuje zavedení efektivních opatření ke snížení počtu nehod a zvýšení bezpečnosti na silnicích.

Kadula, L., Bucsuházy, K., Daňková, A. (2025). Analýza rostoucí incidence a následků nehod cyklistů na elektrokolech. Silniční obzor, roč. 86, č. 3, s. 20–24.

3.2 Příspěvky na konferencích

3.2.1 Terapeutický program pro řidiče

Příspěvek představil vyhodnocení terapeutických programů CDV v rámci pilotáže, včetně srovnání se zahraničními programy a jejich efektivitou. Metodické centrum CDV zajišťuje organizaci a kontrolu terapeutických programů pro řidiče dle Zák. 361/2000, včetně odborného směřování terapeutických programů v ČR, udělování a odnímání akreditací lektorům, vstupního a průběžného vzdělávání lektorů, udělování certifikátů klientům, provozu internetového informačního portálu.

Řezáč, P., Kurečková, V., Frič, J., Rosenberg, T. (2025). Opatření pro zvyšování bezpečnosti na silnicích v oblasti lidského faktoru – terapeutický program pro řidiče dle zákonné úpravy 361/2000 Sb. Doprava Jihomoravského kraje, Brno, 14. 3. 2025.

3.2.2 Katalog poškození vozidel

Cílem posteru bylo představit znalcům a odborníkům v oblasti analýzy dopravních nehod specializovanou databázi Katalog poškození vozidel. Ilustrována byla také práce s jeho moduly: katalogem poškození a EES katalogem. Součástí příspěvku bylo zhodnocení přínosů a současně také upozornění na aktualizace v datových zdrojích Katalogu poškození vozidel.

Bucsuházy, K., Motl, J., Mikulec, R., Moravcová, P., Bilík, M. (2025). Katalog poškození vozidel. ExFoS, Mikulov, 21. – 22. 3. 2025.

3.3 Ostatní publikace

3.3.1 TP 132 Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích

Nové technické podmínky (TP) se zabývají se jak dopravním zklidňováním průtahů silnic I. třídy (kromě silnic pro motorová vozidla), II. a III. třídy, tak místních komunikací, včetně navrhování zón 30, sdílených, obytných a pěších zón. TP slouží pro navrhování zklidňujících opatření vedoucích ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích, humanizaci dopravního prostoru, zlepšení podmínek pro zranitelné účastníky provozu, zvýšení estetické úrovně zklidňovaných komunikací, dále k efektivnímu využití prostoru komunikace a ke zmírnění emisní

a hlukové zátěže z dopravy. TP byly schváleny Ministerstvem dopravy, Odborem pozemních komunikací, č. j. MD-69960/2024-940/1 ze dne 31. 12. 2024 s účinností od 15. 1. 2025 a vydány Ředitelstvím silnic a dálnic ČR. Text je veřejně dostupný na webu Politiky jakosti pozemních komunikací ([PJPK](#)).

Kšicová, E., Charvátová, M., Bartoš, L., Richtr, A., Jelínková, E. (2025). TP 132 Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích.

3.3.2 Teorie a praxe používání bezpečnostních přileb cyklisty

Text popisuje sledování míry používání přileb při jízdě na jízdním kole a jejich výsledky. Jeden úhel pohledu se týká znalosti správného chování a bezpečnostních zásad, druhý pak toho, jak se tyto zásady uplatňují v praxi a zda si dospělí lidé uvědomují nebezpečí, i když přilbu nosit nemusí. Sledování a srovnání bylo provedeno za roky 2021, 2022 a 2023.

Musil, L., Kšicová, E., Havránek, P. (2025). Teorie a praxe používání bezpečnostních přileb cyklisty.

Zdroj: stavebniserver.com

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 Řidiči rozvážející jídla na elektrokolech: špatný obraz, ale ne méně bezpečný

Podle zprávy SWOV se doručovatelé jídel na elektrokolech nechovají nebezpečněji než běžní cyklisté. Platí to i pro používání mobilu, který mají zpravidla u sebe, obvykle v držáku, nevyužívají telefon častěji než běžní cyklisté. V některých ohledech se dokonce chovají bezpečněji (např. respektování SSZ, používání přilby). Nepotvrdili se tak rostoucí obavy z rizikového chování doručovatelů na dvou kolech. Přesto je důležité, aby se zaměstnavatelé i nadále dbali o bezpečnost doručovatelů, např. je nevystavovali vysokému časovému tlaku.

Zdroj: [swov.nl](https://www.swov.nl)

4.1.2 Bezpečné cestování s elektrokolem: kampaň „E im Griff“

Podle Asociace cyklistického průmyslu (ZIV) v Německu v posledních letech výrazně vzrostl prodej elektrokol ale bohužel také počtu nehod. Nová kampaň „E im Griff“ německé rady pro bezpečnost silničního provozu (DVR) vysvětluje nebezpečí a výzvy používání elektrických kol. Klíčovými tématy jsou bezpečné rozjezdy a brzdění, ladění elektrokol a bezpečná přeprava dětí na elektrokolech. Kampaň se také obrací na řidiče automobilů s požadavkem na ohleduplnost. Kampaň poukazuje na skutečnost, že rozdíly oproti běžným kolům jsou často podceňovány. Přičemž elektrokola jsou až o deset kilogramů těžší. Problémem je často rovnováha při rozjezdu a zastavení i nečekaně silné zrychlení," vysvětluje generální ředitel DVR Stefan Grieger. Z průzkumu např. vyplývá, že 50 % respondentů překonává s elektrokolem delší vzdálenosti ve srovnání s běžným kolem. 40 % uvádí jako příčinu nehody jednoho vozidla špatný stav vozovky nebo cyklostezky. Většina respondentů (75 %) se pak domnívá, že viníkem nehody je druhá strana.

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

4.1.3 Elektrokoloběžky: Policie zpřísňuje kontroly

Podle odhadů Úřadu pro bezpečnost silničního provozu (KfV) muselo být v roce 2024 po nehodách na elektrických skútrech v celém Rakousku ošetřeno asi 7 000 lidí. Problémem je jízda na elektrokoloběžkách po chodníku nepřiměřenou rychlostí nebo převážení dětí na elektrokoloběžkách bez přileb a celkově určitá lehkomyšlnost. Policie se nyní zaměřuje na cílené kontroly. Správní rada chce proto snížit maximální rychlost. Pokud by e-koloběžka jela rychleji než povolených 25 km/h jednalo by se o motorové vozidlo, a tedy nutnost vlastnit řidičský průkaz a příslušné pojištění. Ke snížení maximální povolené rychlosti vyzývá rovněž Rada pro bezpečnost silničního provozu. Klaus Robatsch zdůrazňuje: „Bohužel u elektrokoloběžek opravdu máme problém s rychlostí. A to, co bezpodmínečně chceme, je snížit limit na 20 km/h. Co ale také nezbytně potřebujeme, je druhá

brzda, zvonek a klakson a povinné používání helmy pro jezdce na elektrokoloběžkách.“ Stále častějším problémem je podle policie také alkohol a bezohledná jízda.

Zdroj: steiermark.orf.at

4.1.4 Jedna ze šesti nehod na elektrokoloběžkách je způsobena alkoholem

Každá šestá nehoda na elektrokoloběžkách v Rakousku se podle statistik stala pod vlivem alkoholu. Celkově se oproti předchozímu roku výrazně zvýšil počet nehod s elektrickými koloběžkami. V roce 2024 muselo být v nemocnici ošetřeno asi 7500 lidí po nehodách na elektrokoloběžkách (tj. o 25 % více než předchozí rok). „Mezi nejčastější příčiny nehod elektrických koloběžek patří nepřiměřená rychlost, nepozornost a vliv alkoholu a drog,“ vysvětlil v úterý Klaus Robatsch z KfV. Zvláště ohroženi jsou mladí muži v městských oblastech. Dvě třetiny všech obětí nehod jsou muži a téměř 70 procent z nich je mladších 40 let. Přičemž každému, kdo jede na e-koloběžce v opilosti, hrozí pokuta. Při 0,8 promile se pohybuje mezi 800 a 3 700 eur. Od 1,2 promile je pokuta až 4 400 eur a od 1,6 promile nebo v případě odmítnutí dechové zkoušky může být až 5 900 eur. Přestože koloběžky smí jezdit pouze po cyklostezkách nebo silnici, podle Robatsche stále asi každý pátý jezdec jezdí po chodníku. To dále zvyšuje riziko nehod.

Zdroj: salzburg.orf.at

4.1.5 Obyvatelé Paříže hlasovali pro vytvoření 500 dalších ulic pro pěší

Pařížané v referendu odhlasovali, že dalších 500 ulic města bude pro pěší, což dává nový impuls levicové radnici francouzské metropole omezit používání aut a zlepšit kvalitu ovzduší. Pro toto opatření hlasovalo 65,96 % Pařížanů, zatímco 34,04 % je odmítlo. Na konzultaci pořádanou magistrátem se dostavilo pouze 4,06 % voličů. Jednalo se o třetí podobné referendum v Paříži za posledních několik let, po hlasování v roce 2023, které schválilo zákaz elektronických koloběžek, a loňském rozhodnutí ztrojnásobit poplatky za parkování pro velká SUV. Referendum zruší v Paříži dalších 10 000 parkovacích míst a přidá se k 10 000 odstraněným od roku 2020. O tom, které ulice se stanou pěšími zónami, se bude konzultovat se dvěma miliony obyvatel. Údaje pařížské radnice ukazují, že automobilová doprava se od převzetí moci v hlavním městě na přelomu století socialisty snížila o více než polovinu. Celkově se tak zvýší počet těchto takzvaných „zelených plí“ na téměř 700, tedy něco málo přes jednu desetinu ulic.

Zdroj: reuters.com

4.2 Rychlost

4.2.1 První rok Bologna City 30

První rok projektu Bologna City 30 ukazuje prudký pokles počtu usmrcených osob, který se snížil téměř o polovinu (o 10, tj. o 49 %) a dosáhl ročního minima od roku 2013 (s výjimkou období Covid). Navíc poprvé od roku 1991 nebyl na boloňských silnicích usmrcen žádný chodec. Snížil se počet nehod (o více než 13 %) a počet zraněných (cca o 11 %), přičemž na radiálních komunikacích o více než -16 %, resp. -19 %. Výrazně poklesl počet nejzávažnějších nehod (-31 %) u nichž zasahovali záchranáři. Posílil se pokles automobilové dopravy (-5 %) a snížilo znečištění (-29 %). Výrazný boom zaznamenalo využívání sdílení kol (+69 %) a sdílení automobilů (+44 %) i cest metropolitní železniční dopravou (+31 %), přičemž přibýlo cest na kole (+10 %). Boloňský trend má o to větší hodnotu, že je

Zpravodaj Bezpečná doprava

v naprostém rozporu s celostátním trendem, kdy v první polovině roku 2024 vzrostl počet nehod v Itálii o 0,9 %, počet zraněných o 0,5 % a počet úmrtí na městských komunikacích o 7,9 %. Nejčastější příčiny nehodách v roce 2024 tvořily nepřiměřená rychlost (40,3 %) a nedání přednosti v jízdě (19,9 %). Zajímavé údaje vyplývají také z analýzy, jak obyvatelé Boloni cestují, a porovnávají rok 2024 s průměrem let 2022 a 2023. Analýza dopravních toků naznačuje, že velká část občanů se začala pohybovat udržitelněji, o něco méně využívá automobil a o něco více veřejnou dopravu a jízdu na kole. Realizace projektu má i environmentální kontext, kdy v roce 2024 bylo zaznamenáno výrazné snížení úrovně NO₂ v kontrolní jednotce. Průměrná hodinová hodnota 29 µg/m³ zaznamenaná v roce 2024 je o 29,3 % nižší ve srovnání s ročním průměrem za období 2022–2023 (41 µg/m³). V absolutním vyjádření se jedná o nejnižší hodnotu za posledních 10 let. Součástí projektu jsou v neposlední řadě zásahy do veřejného prostoru pro vytvoření odpovídající infrastruktury, které mají omezit rychlost a zlepšit bezpečnost.

Zdroj: comune.bologna.it

4.2.2 Ministři zahájili kampaň „Pomalejší rychlosti, bezpečnější silnice“

Ministři O'Brien a Canney zahájili v Irsku informační a osvětovou kampaň „Pomalejší rychlost, bezpečnější silnice“, aby upozornili na změnu rychlostních limitů na venkovských místních komunikacích. Od 7. února se na mnoha venkovských místních komunikacích změnil rychlostní limit z 80 km/h na 60 km/h. V souladu s „Vision Zero“ pro rok 2050 přijatou napříč EU má irská vládní Strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 primární cíl snížit počet úmrtí a vážných zranění na irských silnicích o 50 % do roku 2030. Mezinárodní výzkum ukazuje, že rychlost je faktorem přispívajícím k třetině smrtelných nehod. V rámci 1. fáze akčního plánu pracovní skupina dospěla k závěru, že ochrana zranitelných účastníků silničního provozu musí být hlavním zaměřením při stanovování rychlostních limitů. V dubnu 2024 byl podepsán zákon o silničním provozu, upravující změnu výchozích rychlostních limitů na venkovských, místních komunikacích, městských komunikacích a státních silnicích druhé třídy. Další implementační fáze se zaměří na omezení rychlosti v městských jádrech v podobě snížení na 30 km/h. Rychlostní limit na silnicích druhé třídy se doporučuje snížit ze 100 km/h na 80 km/h. Země v Evropě včetně Francie a Spojeného království v posledních letech snížily rychlostní limity na určitých typech silnic. Následný výzkum ukázal, že snížení limitů přispělo k 10% snížení počtu úmrtí i snížení nákladů na pojištění. Struktura zákona spočívá v omezení rychlosti pro různé třídy silnic. Místní úřady pak mohou provést změny výchozího nastavení. Závěrem je poukázáno na skutečnost, že 9 z 10 chodců zasažených při rychlosti 80 km/h nepřežije, zatímco při rychlosti 60 km/h toto číslo klesne na 5 z 10.

Zdroj: gov.ie

4.3 Automobilový sektor

4.3.1 Automatizované řízení: Velká výzva pro bezpečnost silničního provozu

S březnovým začátkem platnosti nařízení o automatizovaném řízení došlo ve Švýcarsku k určitému obratu. V budoucnu bude na dálnicích povolena podmíněná automatizace (úroveň 3) a v definovaném rámci bude možné vysoce automatizované řízení (úroveň 4) s vozidly bez řidiče. Tyto změny představují však výzvu pro bezpečnost silničního provozu. Systémy úrovně 3 budou povoleny pouze na dálnicích. Když je systém aktivní, osoba za volantem již nemusí neustále sledovat

vozidlo a provoz a může pustit volant. Musí však být připravena kdykoli a za jakýchkoli okolností znovu získat kontrolu. Nesmí se tedy věnovat žádným činnostem musí mít stále přehled o provozu a situaci. Pro řidiče tak vznikají nová rizika: monotónnost, přeceňování výkonu systému, vlastních schopností i snížené situační povědomí. Proto bude hrát v tomto technologickém rozvoji důležitou roli školení řidičů. Pro lepší poznání fungování systémů ve vozidle a jejich hranic zároveň nový právní základ ukládá povinnost poskytovat informace všem subjektům nabízejícím vozidlo vybavené automatizačním systémem.

Zdroj: bfu.ch

4.3.2 Volkswagen vrací fyzická tlačítka

Volkswagen plánuje v nových vozech návrat k fyzickým tlačítkům namísto haptických posuvníků a přepínačů na dotykovém displeji. Šéfdesignér Andreas Mindt řekl, že společnost „už nikdy, nikdy neudělá tuto chybu“ a slibuje, že od příštího roku se u všech vozů ID 2all spojí fyzické ovládání hlasitosti, topení, ventilátoru a výstražných světel pod dotykovou obrazovkou. Mindt také říká, že rozhodnutí vrátit fyzická tlačítka bylo založeno na zpětné vazbě od zákazníků. Volkswagen zároveň není jedinou automobilkou, která chce nahradit fyzická tlačítka digitálními. Trend digitálních rozhraní odstartovala před více než deseti lety Tesla Model S se svým působivě velkým centrálním dotykovým displejem. Změna Volkswagenu přichází v zajímavou dobu, kdy dle programu EU pro hodnocení nových automobilů (NCAP) musí mít v příštím roce nové automobily určité fyzické ovládací prvky, aby získaly pětihvězdičkové hodnocení bezpečnosti. Názory některých vedoucích pracovníků automobilky zároveň označili tlačítka ve voze za „anomálii“ s tím, že brzy bude vše ovládáno digitálně prostřednictvím hlasu.

Zdroj: sciencedirect.com

4.3.3 Sdružení spotřebitelů: zádržný systém autosedačky není bezpečný

Nizozemské Sdružení spotřebitelů varuje před univerzálními adaptéry Isofix pro autosedačky ve starších automobilech. Výzkumy ukazují, že se mohou při nárazu odpojit, což představuje velké bezpečnostní riziko. Sdružení spotřebitelů doporučuje, aby je uživatelé přestali používat a vrátili tyto adaptéry. Riziko hrozí zejména u vozů vyrobených před listopadem 2014. V těchto vozech sdružení doporučuje používat místo systému Isofix sedačky, které lze připoutat bezpečnostním pásem. Univerzální adaptéry prodávaly Bol a Amazon. Společnost Bol od té doby stáhla všechny adaptéry Isofix a bude aktivně informovat zákazníky možnostech vrácení. Společnost Amazon je ze svých stránek rovněž odstranila.

Zdroj: nos.nl

4.3.4 Reforma silničního zákona: alcolock na cestě (možná již v červenci)

Alcolock je jednou z nejobávanějších novinek reformy silničního zákona v Itálii. Zatím se čeká na prováděcí vyhlášku, která stanoví technické parametry, aby mohl být na základě pravomocného rozhodnutí instalován do prostoru pro cestující odsouzené za řízení pod vlivem alkoholu (s mírou nad 0,8 promile). Pokud nebudou žádné připomínky z Evropské unie, mohl by být alcolock v Itálii instalován již v červenci. Obsluha bude jednoduchá: před nastartováním bude muset řidič dýchnout do zařízení umístěného vedle volantu. Při detekci alkoholu, zablokuje zapalování motoru a vozidlo nenastartuje. Pro odsouzené řidiče bude po přistižení s hladinou alkoholu v krvi mezi 0,8 a 1,5 g/l

bude povinné dva roky, zatímco při hodnotě vyšší než 1,5 g/l se zvýší na nejméně tři roky. Odhadované náklady se pohybují kolem dvou tisíc eur, k nimž se připočítají náklady na jednorázové náustky, údržbu a pravidelnou kalibraci. Pokud je v rodině jen jedno vozidlo, musí test podstoupit každý řidič. Jedním z paradoxů je, že alcolock je kalibrován, aby zastavil vozidlo při 0,1 g/l, tj. nižší, než je zákonný limit pro „normální“ řidiče (0,5 g/l). Pokusy o obcházení budou riskantní. „Pokud budou usvědčení pachatelé přistiženi při řízení vozidla bez zařízení, hrozí jim pokuta 158 až 638 eur a pozastavení řidičského oprávnění na 1 až 6 měsíců,“ vysvětluje Luigi Altamura. V případě jízdy pod vlivem alkoholu, ev. manipulace bude trest přísnější. Např. ve Švédsku je povinný ve vozidlech veřejné dopravy a osob přistižených při řízení pod vlivem alkoholu. Ve Finsku také u užitkových vozidel a školních autobusů. V dalších evropských zemích je zařízení u těžkých užitkových vozidlech.

Zdroj: [corriere.it](https://www.corriere.it)

4.4 Řidiči motorových vozidel

4.4.1 Nátlak v silničním provozu se zvyšuje

Německá rada pro bezpečnost silničního provozu (DVR) apeluje na všechny účastníky silničního provozu, aby se k sobě chovali v duchu partnerství a ohleduplnosti. Nárůst agresivního chování dokládají policejní statistiky. V roce 2024 bylo zaznamenáno 37 614 případů, což je nárůst o 3,5 % oproti roku 2023. Zároveň se očekává, že počet nenahlášených případů je mnohem vyšší. Řidiči aut se cítí být brzděni, cyklisté se cítí znevýhodněni bezohlednými řidiči a chodci jsou obtěžováni cyklisty nebo jezdci na elektrokoloběžkách. "Naše každodenní životy jsou charakterizovány stresem a hektickým tempem a rostoucí a stále složitější dopravní situace tento problém zhoršuje. Bohužel to až příliš často vede k unáhleným a agresivním reakcím. Toto chování je nejen nebezpečné, ale také na silnicích přizívá atmosféru strachu a nejistoty," vysvětluje Wirsch. V průzkumu zadaném DVR na konci roku 2024 téměř dvě třetiny všech respondentů (63 %) uvedlo, že ke snížení agresivity by mohly přispět tvrdší důsledky související s agresí. Přibližně třetina uváděla vhodnost zahrnutí dalšího modulu o „agresi“ do školení řidičů i více informací v médiích. DVR vyzývá k větší ohleduplnosti a změně perspektivy, zejména s ohledem na skupinu, která je zvláště silně zasažena agresí: lidé, jejichž pracoviště je na silnici či v těsné blízkosti jedoucího provozu.

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

4.4.2 Až čtvrtině úmrtí mladých pasažérů se dalo předejít použitím bezpečnostních pásů

Nová analýza The AA Charitable Trust ukazuje, že téměř polovina (43 %) mladých cestujících (17-29), kteří zemřou při autonehodě, není připoutána. Používání bezpečnostních pásů snižuje riziko úmrtí přibližně o 50 %, což znamená, že až přibližně jedné čtvrtině úmrtí mladých cestujících v autě by se dalo předejít, kdyby si všichni mladí cestující připoutali pásy. Dle analýzy napříč věkovými skupinami, úmrtnost bez pásů klesla na 27 % cestujících v autě, což ukazuje na neúměrný počet usmrcených nepřipoutaných mladých cestujících. Dále mladí pasažéři mají větší pravděpodobnost úmrtí než jejich vrstevnice. Výzkum založený na pěti letech údajů o autonehodě, že 68 % mladých cestujících, kteří zemřou nepřipoutáni jsou muži. Přičemž 74 % úmrtí mladých cestujících bez pásů se stane v noci nebo večer. Míra úmrtí cestujících v autě bez použití bezpečnostních pásů je obecně nejvyšší u cestujících na zadních sedadlech (40 %). Problematické jsou pak víkendy, vykazují nejvyšší míru nepřipoutanosti mezi smrtelnými nehodami v autě. Mladí lidé také zbytečně umírají kvůli

nepřipoutání také jako řidiči. Organizace AA Charitable Trust provedla analýzu, aby zahájila nové zaměření na důležitost používání bezpečnostních pásů, zejména mezi mladými lidmi. Zároveň vyzývá k zavedení šesti trestných bodů pro nové řidiče, kteří nemají bezpečnostní pásy, v rámci řady navrhovaných opatření ke zlepšení bezpečnosti nových řidičů. Podle Edmunda Kinga ředitele AA Charitable Trust je „naprostá tragédie, že mladí lidé umírají jako cestující a řidiči, protože si nezapnuli bezpečnostní pás. V analýze jsou popsány také případové studie.

Zdroj: theaa.com

4.4.3 Jeden ze čtyř usmrčených řidičů neměl zapnutý pás, i když je to povinné už 50 let

Při nehodě jednoho vozidla nebyl podle průzkumu Vias v době nárazu připoután více než každý čtvrtý usmrčený řidič. Institut pro bezpečnost silničního provozu zkoumal všechny smrtelné nehody s jedním účastníkem silničního provozu za posledních deset let. Více než čtvrtina řidičů (27 %), a na dálnicích dokonce třetina (33 %), nebyla v době nehody připoutána bezpečnostním pásem. Častěji pak tuto povinnost ignorují řidiči dodávek (téměř čtyři z deseti). Konkrétně za posledních 10 let přišlo tímto způsobem o život nejméně 230 lidí. K tomu je třeba připočítat ty, kteří zemřeli při nehodách s účastí jiného vozidla. V důsledku osvětových kampaní je nyní 95 % účastníků silničního provozu na předním sedadle připoutáno bezpečnostním pásem (93 % ve Valonsku, 95 % ve Vlámku a 98 % v Bruselu). Na zadních sedadlech dodržuje tuto povinnost 79 % cestujících. Povinnost používat bezpečnostní pásy pro cestující na zadních sedadlech byla zavedena v roce 1991. Navíc se podíl cestujících, kteří si zapnou bezpečnostní pásy, téměř zdvojnásobuje, pokud je připoutána osoba za volantem. Článek připomíná, že při nárazu v rychlosti 50 km/h se však z dospělého člověka vážícího 80 kg stává více než tunová hmota, u níž hrozí i rozdrčení ostatních cestujících.

Zdroj: bx1.be

4.4.4 Co jsou to ty kruhy na silnici: význam neznámé dopravní značky?

Podle několika studií se levotočivé zatáčky motocyklisté naklání blízko středové čáry, přičemž při výskytu protijedoucího vozidla často následuje náhlý úhybný manévr končící havárií. Generální ředitelství pro dopravu (DGT) zjistilo, že v roce 2024 přišlo o život 289 osob při nehodě motocyklu a 11 osob při nehodě mopedu. Celkem tedy stejný počet jako v roce 2023. Na některých silnicích se proto objevily nové značky – bílé kruhy v reflexním a protiskluzovém provedení, které jsou umístěny vedle středové čáry. Tyto kruhy jsou určitým vodítkem, které motoristům ukazují, kudy mají jet nejbezpečněji, a částečně je nutí zpomalit. Mezi země, které je experimentálně zavedly, patří také Německo, Rakousko, Skotsko, Slovinsko a Lucembursko. Rakouská rada pro bezpečnost silničního provozu (KFV) provedla analýzu nehod motocyklů a zjistila, že většina z nich se odehrává v zatáčkách. Devadesát pět procent volí nesprávnou a obvykle příliš úzkou trasu. Po vyznačení kruhů v roce 2019 v Tyrolsku byl v roce 2023 analyzován jejich vliv na nehodovost motocyklů, která klesla o 80 %. Generální ředitelství pro dopravu (DGT) zatím účinnost těchto okruhů při snižování počtu nehod motocyklistů neprokázalo. Pilotní namalování kruhů proběhlo na silnici u vodní nádrže Foix.

Zdroj: motor.elpais.com

4.4.5 „Jedno úmrtí na silnici znamená negativní dopad na celou rodinu“: chystají se nové tresty pro motoristy

Nový belgický ministr pro mobilitu Jean-Luc Crucke připravuje zpřísnění řidičských přestupků. Za tímto účelem chce zavést nové tresty pro řidiče, kteří pod vlivem alkoholu nebo drog nebo kteří za jízdy používají mobilní telefon. „V současné době je soudce povinen uložit dechovou zkoušku s následnou psychologickou kontrolou od hodnoty 1,8 promile. Myšlenkou je snížit tuto normu na 0,8 miligramu alkoholu na litr krve,“ vysvětlil Jean-Luc Crucke. Přičemž prioritou jsou ti, kteří se chovají nevhodně, recidivisté, kteří představují nebezpečí na silnicích a kteří způsobí 500 úmrtí ročně.

Zdroj: [lalibre.be](https://www.lalibre.be)

4.4.6 Pokles dopravních nehod v Itálii: „S novým silničním zákonem za dva měsíce o 55 obětí méně“

Bilance dva měsíce po začátku platnosti nové vyhlášky o bezpečnosti silničního provozu a nových pravidel v Itálii je velmi pozitivní. V období od 14. prosince 2024 do 13. února 2025 došlo v porovnání se stejným obdobím loňského roku k poklesu dopravních nehod. Podle údajů dopravní policie a karabiniérů činil celkový počet nehod 10 762, což je o 6 % méně než v loňském roce (11 444). Výrazně poklesl počet smrtelných nehod (-22,1 %), z 208 na 162, přičemž počet obětí klesl na 172 oproti 227 v předchozím roce (-24,2 %, o 55 obětí méně). Počet nehod se zraněním se rovněž snížil, a to z 4 315 na 3 893 (-9,8 %), stejně jako počet zranění, který se snížil o 752, z 6 470 na 5 718 (-11,6 %). Současně byla realizována intenzivní kontrolní činnost policie na silnicích. Nejčastějšími přestupky bylo překročení rychlosti, nepřipoutání se bezpečnostními pásy a používání mobilního telefonu za jízdy. Dále byla pozornost věnována řízení pod vlivem alkoholu a drog. Dle Ministerstva infrastruktury a dopravy (MPO) bylo odebráno 11 558 řidičských průkazů, z toho 6 058 (většina) za používání mobilního telefonu za jízdy.

Zdroj: [corriere.it](https://www.corriere.it)

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