

Zpravodaj

# BEZPEČNÁ DOPRAVA

2026 | číslo 1 | ročník 3



Ministerstvo  
dopravy



CENTRUM  
DOPRAVNÍHO  
VÝZKUMU



Strategie BESIP 2021–2030 vs. nehodovost v roce 2025

Téma čísla: Novinky pro řidiče od roku 2026

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](http://WWW.BESIP.GOV.CZ/ZPRAVODAJ)

**Vážení čtenáři,**

dostává se vám do rukou první číslo třetího ročníku Zpravodaje BEZPEČNÁ DOPRAVA. Připravili jsme si pro vás 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 novinky pro řidiče od roku 2026.** Zařazeny jsou aktuální výsledky výzkumných aktivit Centra dopravního výzkumu, které jsou členěny na odborné články v časopisech, příspěvky na konferencích a ostatní publikace: **Jsou nehodové modely použitelné i při nižší rychlosti? Testování asistenčních systémů, Vliv neřidičských činností na výkon při převzetí řízení na úrovni 3, Kalibrace nehodových modelů, Statistické přístupy k modelování NUB.** 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. Denisa Frybertová, Ing. Veronika Petková, 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 Nežold, 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](mailto:cdv@cdv.gov.cz)

**Titulní strana:** M365 Copilot

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



## Obsah

|          |                                                                                                                                        |           |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Informace o plnění Strategie BESIP 2021–2030 .....</b>                                                                              | <b>5</b>  |
| 1.1      | Rok 2025 .....                                                                                                                         | 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–prosinec 2025) .....                                                                            | 8         |
| 1.2.1    | Strategické cíle .....                                                                                                                 | 8         |
| 1.2.2    | Klíčové ukazatele.....                                                                                                                 | 8         |
| 1.2.3    | Krajské srovnání .....                                                                                                                 | 9         |
| <b>2</b> | <b>Téma čísla: Novinky pro řidiče od roku 2026 .....</b>                                                                               | <b>10</b> |
| <b>3</b> | <b>Aktuality z výzkumu.....</b>                                                                                                        | <b>11</b> |
| 3.1      | Články v časopisech .....                                                                                                              | 11        |
| 3.1.1    | Jsou nehodové modely použitelné i při nižší rychlosti?.....                                                                            | 11        |
| 3.1.2    | Testování asistenčních systémů.....                                                                                                    | 11        |
| 3.1.3    | Vliv neřidičských činností na výkon při převzetí řízení na úrovni 3 .....                                                              | 12        |
| 3.2      | Příspěvky na konferencích.....                                                                                                         | 12        |
| 3.2.1    | Kalibrace nehodových modelů.....                                                                                                       | 12        |
| 3.2.2    | Statistické přístupy k modelování NUB.....                                                                                             | 13        |
| 3.3      | Ostatní publikace.....                                                                                                                 | 13        |
| <b>4</b> | <b>Informace ze světa.....</b>                                                                                                         | <b>15</b> |
| 4.1      | Zranitelní účastníci silničního provozu .....                                                                                          | 15        |
| 4.1.1    | Ceny KfV za bezpečnost silničního provozu za rok 2025 byly uděleny se zaměřením na mladé, zranitelné účastníky silničního provozu..... | 15        |
| 4.1.2    | První cyklistická prioritní ulice v Anglii.....                                                                                        | 15        |
| 4.1.3    | Pouze 5 procent bylo hodnoceno jako bezpečné – ACE School Route Index odhaluje rizika pro děti na základních školách .....             | 15        |
| 4.1.4    | Německo provede mírné změny pravidel pro e-koloběžky. Od roku 2027 bude na nových modelech vyžadována kontrolka .....                  | 16        |
| 4.1.5    | Nová pravidla pro elektrické koloběžky v Rumunsku, včetně povinných přileb a pojištění pro všechny uživatele .....                     | 16        |

## Zpravodaj Bezpečná doprava

|       |                                                                                                                                                                           |    |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 4.1.6 | Město Florencie zakáže sdílené elektrické koloběžky od 1. dubna 2026 .....                                                                                                | 16 |
| 4.1.7 | Zpráva z Itálie o pokusech potlačit nelegální používání elektrokol jako motocyklů ...                                                                                     | 17 |
| 4.2   | Rychlost .....                                                                                                                                                            | 17 |
| 4.2.1 | DVR uvádí, že Německo potřebuje venkovské silniční limity 70 a 80 km/h, přičemž v Německu na silnici každé tři hodiny někdo zemře .....                                   | 17 |
| 4.2.2 | Jižní belgická provincie Valonsko může snížit rychlostní limity na venkovských silnicích na 70 km/h, několik let poté, co Flandry toto opatření zavedly.....              | 17 |
| 4.3   | Automobilový sektor .....                                                                                                                                                 | 17 |
| 4.3.1 | Předseda EK vyzývá k podpoře autonomních vozidel v EU .....                                                                                                               | 17 |
| 4.3.2 | Provoz dálkového řízení se stal v Německu legálním od 1. prosince, což otevřelo cestu ke zkouškám nasazení automatizovaných vozidel .....                                 | 18 |
| 4.3.3 | Britská veřejnost chce, aby se uplatňovala pravidla bezpečnosti vozidel EU .....                                                                                          | 18 |
| 4.3.4 | Snížování škod způsobených stále většími auty – redakční článek v jednom z nejvýznamnějších světových lékařských časopisů vyzývá k akci ohledně SUV ve městech ....       | 18 |
| 4.3.5 | Londýn uvádí, že jeho bezpečnostní systém nákladních vozidel, zaměřený na požadavky na přímé vidění, snížil počet úmrtí o 50 % .....                                      | 19 |
| 4.3.6 | Nový protokol Euro NCAP 2026 zahrnuje detekci řízení .....                                                                                                                | 19 |
| 4.3.7 | Švédská vláda bude platit za přístup k datům o tom, kde jsou bezpečnostní systémy vozidel nejvíce aktivovány – aby upřednostnila investice do infrastruktury .....        | 19 |
| 4.3.8 | Provoz nákladních vozidel a autobusů Roadpol probíhá po celé Evropě .....                                                                                                 | 20 |
| 4.4   | Řidiči motorových vozidel .....                                                                                                                                           | 20 |
| 4.4.1 | Čtyři z pěti řidičů se obávají oslnivých světlometů, když přicházejí temnější večery ..                                                                                   | 20 |
| 4.4.2 | Komise vyzývá k opatřením ke zvýšení bezpečných a chráněných parkovacích prostor pro profesionální řidiče.....                                                            | 20 |
| 4.4.3 | Revidovaná pravidla pro řidičské průkazy v EU byla zveřejněna v oficiálním věstníku 20                                                                                    |    |
| 4.4.4 | Finsko může zpřísnit požadavky na získání řidičského průkazu pro sedmnáctileté ....                                                                                       | 21 |
| 4.4.5 | Britská vláda zahajuje první kampaň proti řízení drog za posledních deset let .....                                                                                       | 21 |
| 4.4.6 | Novou kampaň proti řízení pod vlivem alkoholu v Belgii vede televizní osobnost, která byla sama odsouzena za řízení pod vlivem alkoholu. Slogan zní "Žádné výmluvy" ..... | 21 |
| 4.5   | Bezpečnost obecně .....                                                                                                                                                   | 22 |
| 4.5.1 | Nová webová stránka spojuje oběti nehod a svědky .....                                                                                                                    | 22 |
| 4.5.2 | KFV uvádí, že je letos v Rakousku už více dopravních úmrtí než loni .....                                                                                                 | 22 |
| 4.5.3 | 193 obcí v Norsku bylo certifikováno pro bezpečnost silničního provozu .....                                                                                              | 22 |

|       |                                                                                                                                       |    |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 4.5.4 | Finsko: Aktualizace strategie bezpečnosti dopravy bude spuštěna – Cílem je dosáhnout nulového dopravního nebezpečí do roku 2050 ..... | 22 |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

## 1 Informace o plnění Strategie BESIP 2021–2030

Níže uvedené informace obsahují základní přehled plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů Strategie BESIP jak v roce 2025, tak v období účinnosti Strategie, tzn. od ledna 2021.

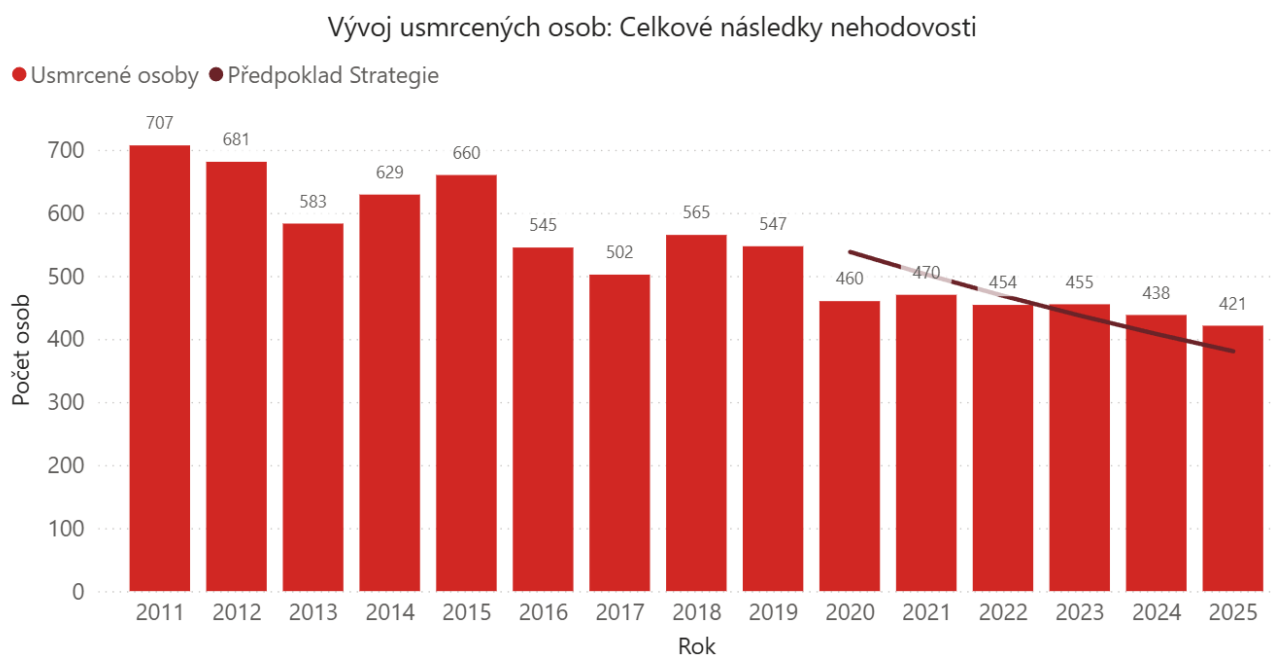
### 1.1 Rok 2025

#### 1.1.1 Strategické cíle

V roce 2025 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 421 a těžce zraněno 1 647 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie bylo usmrceno **o 41 osob více (+11 %)** a těžce zraněno **o 17 osob více (+1 %)**.

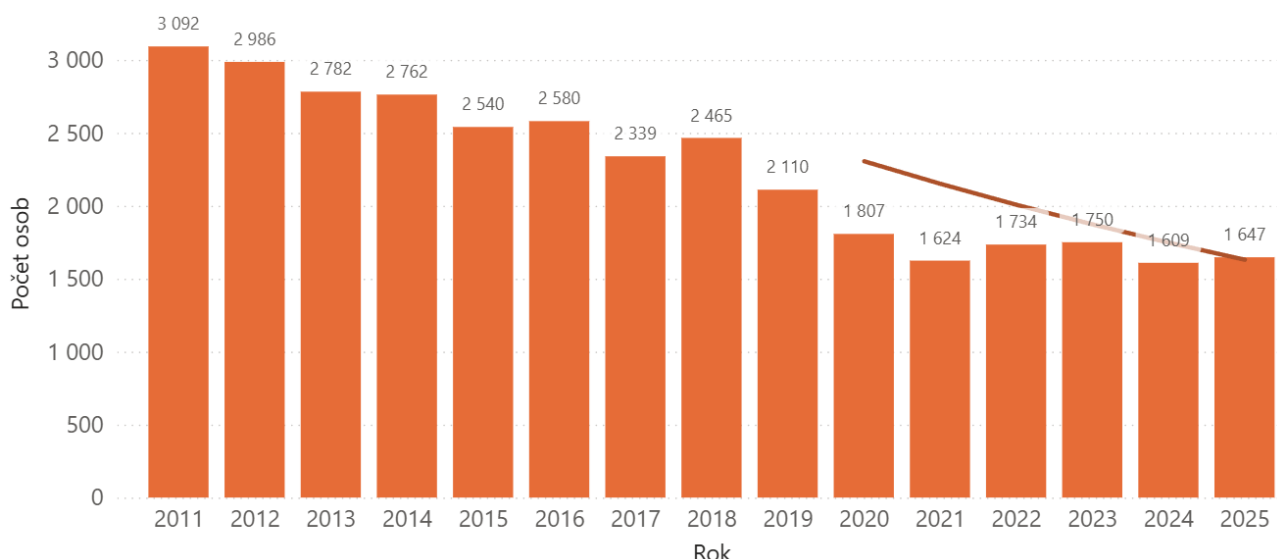
**Ve sledovaných strategických cílech Strategie tedy předpoklady v roce 2025 nebyly splněny.**

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



## Vývoj těžce zraněných osob: Celkové následky nehodovosti

● Těžce zraněné osoby ● Předpoklad Strategie



## 1.1.2 Klíčové ukazatele – vše

V oblasti klíčových ukazatelů (KPI) lze v roce 2025 „pozitivně“ hodnotit např. bilanci fatálních nehod při srážkách se stromem (-32 %) a v důsledku nepřiměřené rychlosti (-8 %). V případě osob usmrčených se však nedařilo plnit předpoklady např. na dálnicích (+82 %), u nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů (+43 %), u cyklistů (+39 %), u starších řidičů jako viníků (+38 %) a v důsledku nevěnování se řízení (+35 %).

Bilanci KPI usmrčených i těžce zraněných osob shrnují uvedené tabulky.

Usmrčené osoby dle klíčových ukazatelů

| Strategický cíl / klíčový ukazatel                         | Realita | Předpoklad | Rozdíl | Rozdíl rel. |
|------------------------------------------------------------|---------|------------|--------|-------------|
| Cestující v autobusech (N)                                 | 1       | 2          | -1     | -50,00 %    |
| Srážky se stromem (I)                                      | 39      | 57         | -18    | -31,58 %    |
| Děti (N)                                                   | 8       | 10         | -2     | -20,00 %    |
| Nepřiměřená rychlost (P)                                   | 124     | 135        | -11    | -8,15 %     |
| Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P) | 49      | 52         | -3     | -5,77 %     |
| Chodci (N)                                                 | 70      | 72         | -2     | -2,78 %     |
| Silnice I. třídy - GPS (I)                                 | 144     | 145        | -1     | -0,69 %     |
| Srážky s vlakem (I)                                        | 12      | 12         | 0      | 0,00 %      |
| Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)            | 5       | 5          | 0      | 0,00 %      |
| Mladí řidiči jako viníci (V)                               | 62      | 62         | 0      | 0,00 %      |
| Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)                 | 257     | 255        | 2      | 0,78 %      |
| Silnice II. a III. tříd - GPS (I)                          | 163     | 160        | 3      | 1,89 %      |
| Muži jako viníci (V)                                       | 351     | 325        | 26     | 8,00 %      |
| Intravilán (I)                                             | 120     | 111        | 9      | 8,11 %      |
| Cestující v osobních automobilech (N)                      | 221     | 204        | 17     | 8,33 %      |
| Celkové následky nehodovosti                               | 421     | 380        | 41     | 10,79 %     |
| Motocyklisté (N)                                           | 60      | 54         | 6      | 11,11 %     |
| Nesprávné předjíždění (P)                                  | 20      | 18         | 2      | 11,11 %     |
| Extravilán (I)                                             | 301     | 269        | 32     | 11,90 %     |
| Nedání přednosti v jízdě (P)                               | 64      | 57         | 7      | 12,28 %     |
| Nepřipoutané osoby (N)                                     | 68      | 60         | 8      | 13,33 %     |
| Ujetí viníka z místa nehody (V)                            | 7       | 6          | 1      | 16,67 %     |
| Místní komunikace - GPS (I)                                | 55      | 45         | 10     | 22,22 %     |
| Ženy jako viníci (V)                                       | 60      | 48         | 12     | 25,00 %     |
| Cizinci jako viníci (V)                                    | 49      | 38         | 11     | 28,95 %     |
| Senioři (N)                                                | 111     | 86         | 25     | 29,07 %     |
| Alkohol a návykové látky (P)                               | 58      | 44         | 14     | 31,82 %     |
| Nevěnování se řízení (P)                                   | 62      | 46         | 16     | 34,78 %     |
| Starší řidiči jako viníci (V)                              | 66      | 48         | 18     | 37,50 %     |
| Cestující v nákladních automobilech (N)                    | 25      | 18         | 7      | 38,89 %     |
| Cyklisté (N)                                               | 39      | 28         | 11     | 39,29 %     |
| Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)               | 66      | 46         | 20     | 43,48 %     |
| Dálnice - GPS (I)                                          | 40      | 22         | 18     | 81,82 %     |

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

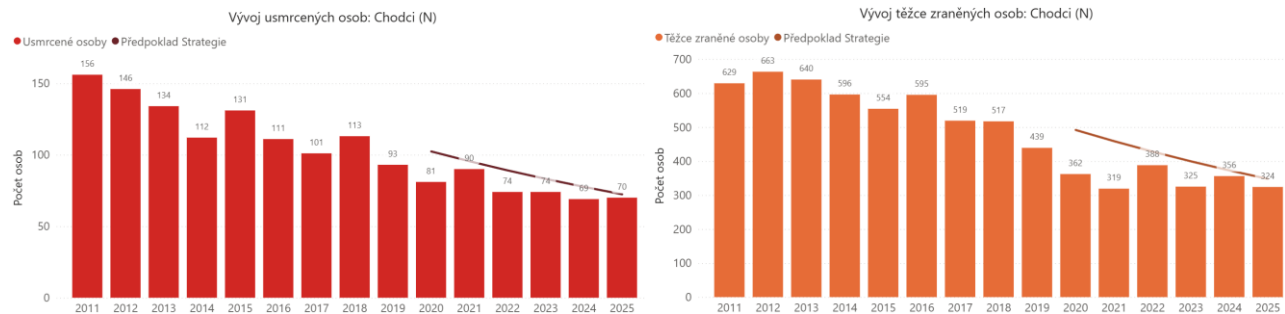
| Strategický cíl / klíčový ukazatel                         | Realita | Předpoklad | Rozdíl | Rozdíl rel. |
|------------------------------------------------------------|---------|------------|--------|-------------|
| Cestující v autobusech (N)                                 | 16      | 27         | -11    | -40,74 %    |
| Srážky se stromem (I)                                      | 84      | 133        | -49    | -36,84 %    |
| Srážky s vlakem (I)                                        | 7       | 9          | -2     | -22,22 %    |
| Děti (N)                                                   | 74      | 92         | -18    | -19,57 %    |
| Ženy jako viníci (V)                                       | 288     | 344        | -56    | -16,28 %    |
| Silnice I. třídy - GPS (I)                                 | 356     | 422        | -66    | -15,64 %    |
| Nepřiměřená rychlost (P)                                   | 354     | 411        | -57    | -13,87 %    |
| Cestující v osobních automobilech (N)                      | 558     | 613        | -55    | -8,97 %     |
| Nepřipoutané osoby (N)                                     | 105     | 114        | -9     | -7,89 %     |
| Chodci (N)                                                 | 324     | 348        | -24    | -6,90 %     |
| Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)                 | 954     | 978        | -24    | -2,45 %     |
| Nesprávné předjíždění (P)                                  | 62      | 63         | -1     | -1,59 %     |
| Extravilán (I)                                             | 787     | 792        | -5     | -0,63 %     |
| Silnice II. a III. tříd - GPS (I)                          | 683     | 685        | -2     | -0,29 %     |
| Celkové následky nehodovosti                               | 1 647   | 1 630      | 17     | 1,04 %      |
| Alkohol a návykové látky (P)                               | 156     | 153        | 3      | 1,96 %      |
| Intravilán (I)                                             | 860     | 837        | 23     | 2,75 %      |
| Ujetí viníka z místa nehody (V)                            | 29      | 28         | 1      | 3,57 %      |
| Muži jako viníci (V)                                       | 1 297   | 1 223      | 74     | 6,05 %      |
| Nedání přednosti v jízdě (P)                               | 451     | 423        | 28     | 6,62 %      |
| Mladí řidiči jako viníci (V)                               | 254     | 238        | 16     | 6,72 %      |
| Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P) | 125     | 115        | 10     | 8,70 %      |
| Motocyklisté (N)                                           | 348     | 311        | 37     | 11,90 %     |
| Nevěnování se řízení (P)                                   | 172     | 149        | 23     | 15,44 %     |
| Místní komunikace - GPS (I)                                | 468     | 400        | 68     | 17,00 %     |
| Senioři (N)                                                | 375     | 317        | 58     | 18,30 %     |
| Cyklisté (N)                                               | 299     | 249        | 50     | 20,08 %     |
| Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)               | 167     | 138        | 29     | 21,01 %     |
| Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)            | 37      | 30         | 7      | 23,33 %     |
| Cestující v nákladních automobilech (N)                    | 74      | 58         | 16     | 27,59 %     |
| Dálnice - GPS (I)                                          | 72      | 56         | 16     | 28,57 %     |
| Starší řidiči jako viníci (V)                              | 221     | 167        | 54     | 32,34 %     |
| Cizinci jako viníci (V)                                    | 224     | 148        | 76     | 51,35 %     |

### 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 usmrceno 169 a těžce zraněno 971 zranitelných účastníků silničního provozu, tzn. že podíl zranitelných účastníků na všech usmrcených osobách činil 40 %, na těžce zraněných pak 59 %.**

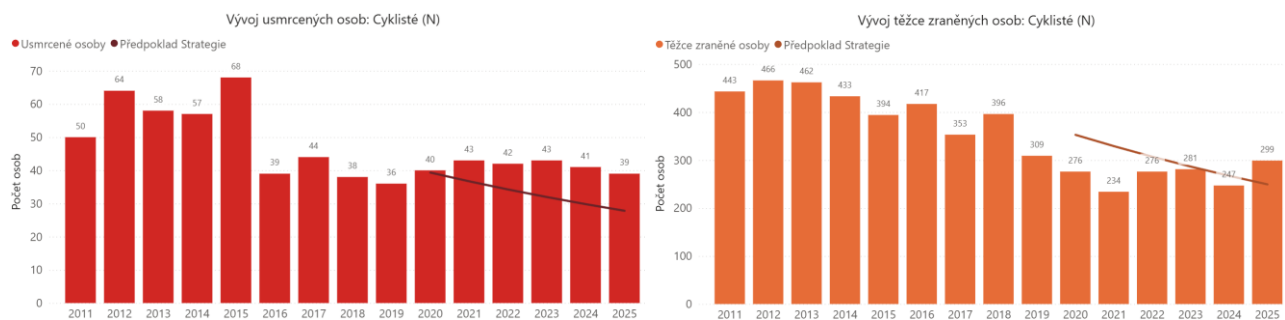
#### 1.1.3.1 Chodci

V roce 2025 bylo usmrceno 70 a těžce zraněno 324 chodců, předpoklady Strategie v obou sledovaných parametrech byly splněny.



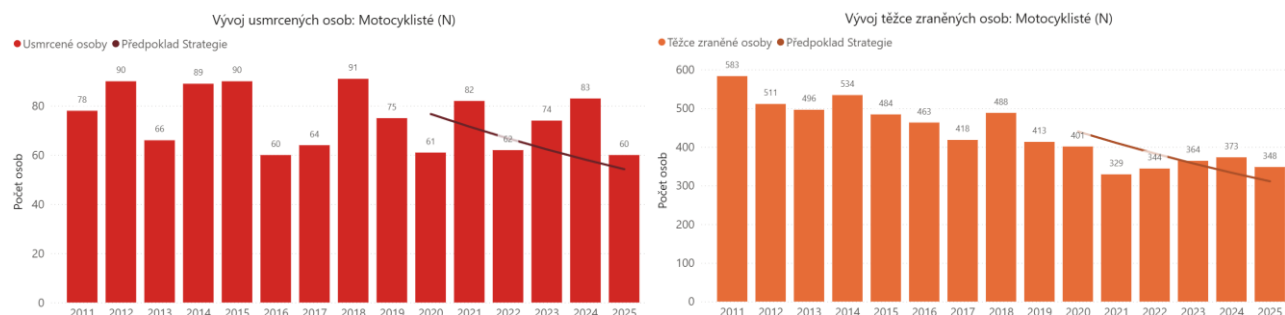
#### 1.1.3.2 Cyklisté

V roce 2025 bylo usmrceno 39 (⚡ z toho 10x elektrokolo [26 %] + 5x elektrokoloběžka [13 %]) a těžce zraněno 299 cyklistů (⚡ z toho 67x elektrokolo [22 %] + 46x elektrokoloběžka [15 %]), předpoklady Strategie v obou sledovaných parametrech nebyly splněny.



#### 1.1.3.3 Motocyklisté

V roce 2025 bylo usmrceno 60 a těžce zraněno 348 motocyklistů, předpoklady Strategie v obou sledovaných parametrech nebyly splněny.



### 1.1.4 Krajské srovnání

V roce 2025 se 6 krajů dostalo pod nebo na stanovené předpoklady Strategie v oblasti usmrčených osob (nejlépe, -25 % usmrčených v Moravskoslezském kraji), 8 krajů pak v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -53 % těžce zraněných v Libereckém kraji). V případě usmrčených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit v 8 krajích: oproti předpokladům bylo o 87 % (tj. +13 osob) více osob usmrčeno ve Zlínském kraji (nejvíce). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v 6 krajích: nejvíce (o 56 %, tj. +60 osob) v hl. m. Praze.

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

Usmrčené osoby dle krajů

| Kraj                 | Realita | Předpoklad | Rozdíl | Rozdíl rel. |
|----------------------|---------|------------|--------|-------------|
| Moravskoslezský kraj | 27      | 36         | -9     | -25,00 %    |
| Hlavní město Praha   | 15      | 16         | -1     | -6,25 %     |
| Jihomoravský kraj    | 38      | 40         | -2     | -5,00 %     |
| Královéhradecký kraj | 20      | 21         | -1     | -4,76 %     |
| Kraj Vysočina        | 24      | 25         | -1     | -4,00 %     |
| Ústecký kraj         | 29      | 29         | 0      | 0,00 %      |
| Olomoucký kraj       | 23      | 22         | 1      | 4,55 %      |
| Jihočeský kraj       | 42      | 40         | 2      | 5,00 %      |
| Karlovarský kraj     | 13      | 11         | 2      | 18,18 %     |
| Plzeňský kraj        | 35      | 29         | 6      | 20,69 %     |
| Středočeský kraj     | 77      | 61         | 16     | 26,23 %     |
| Pardubický kraj      | 30      | 22         | 8      | 36,36 %     |
| Liberecký kraj       | 20      | 13         | 7      | 53,85 %     |
| Zlínský kraj         | 28      | 15         | 13     | 86,67 %     |

Těžce zraněné osoby dle krajů

| Kraj                 | Realita | Předpoklad | Rozdíl | Rozdíl rel. |
|----------------------|---------|------------|--------|-------------|
| Liberecký kraj       | 29      | 62         | -33    | -53,23 %    |
| Pardubický kraj      | 69      | 95         | -26    | -27,37 %    |
| Kraj Vysočina        | 65      | 86         | -21    | -24,42 %    |
| Zlínský kraj         | 78      | 96         | -18    | -18,75 %    |
| Moravskoslezský kraj | 117     | 138        | -21    | -15,22 %    |
| Jihomoravský kraj    | 176     | 187        | -11    | -5,88 %     |
| Královéhradecký kraj | 106     | 108        | -2     | -1,85 %     |
| Ústecký kraj         | 137     | 138        | -1     | -0,72 %     |
| Olomoucký kraj       | 75      | 72         | 3      | 4,17 %      |
| Jihočeský kraj       | 195     | 177        | 18     | 10,17 %     |
| Středočeský kraj     | 295     | 257        | 38     | 14,79 %     |
| Plzeňský kraj        | 83      | 65         | 18     | 27,69 %     |
| Karlovarský kraj     | 55      | 42         | 13     | 30,95 %     |
| Hlavní město Praha   | 167     | 107        | 60     | 56,07 %     |

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

## 1.2 Období účinnosti Strategie (leden 2021–prosinec 2025)

### 1.2.1 Strategické cíle

V období leden 2021–prosinec 2025 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrčeno 2 238 a těžce zraněno 8 364 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie tak bylo usmrčeno o 43 osob více (+2 %) a těžce zraněno o 1 042 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 (-41 %), dětí (-25 %), nesprávného předjíždění (-23 %), mladých řidičů (-18 %), srážek s vlakem (-11 %), chodců (-10 %) 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 (+29 %) a starších řidičů jako viníků (+29 %). V případě osob těžce zraněných byly klíčové ukazatele nad hodnotami předpokladu nehod na dálnicích (+28 %), u cizinců jako viníků nehod (+24 %), cestujících v nákladních automobilech (+12 %), srážek s vlakem (+9 %) a nevěnování se řízení.

*Bilanci KPI usmrčených i těžce zraněných osob shrnují uvedené tabulky.*

## Zpravodaj Bezpečná doprava

Usmrčené osoby dle klíčových ukazatelů

| Strategický cíl / klíčový ukazatel                         | Realita | Předpoklad | Rozdíl | Rozdíl rel. |
|------------------------------------------------------------|---------|------------|--------|-------------|
| Cestující v autobusech (N)                                 | 4       | 11         | -7     | -63,64 %    |
| Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)            | 17      | 29         | -12    | -41,38 %    |
| Děti (N)                                                   | 45      | 60         | -15    | -25,00 %    |
| Nesprávné předjíždění (P)                                  | 79      | 102        | -23    | -22,55 %    |
| Mladí řidiči jako viníci (V)                               | 294     | 360        | -66    | -18,33 %    |
| Srážky s vlakem (I)                                        | 63      | 71         | -8     | -11,27 %    |
| Chodci (N)                                                 | 377     | 418        | -41    | -9,81 %     |
| Silnice I. třídy - GPS (I)                                 | 760     | 838        | -78    | -9,31 %     |
| Alkohol a návykové látky (P)                               | 235     | 256        | -21    | -8,20 %     |
| Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)                 | 1 384   | 1 472      | -88    | -5,98 %     |
| Srážky se stromem (I)                                      | 314     | 328        | -14    | -4,27 %     |
| Cestující v osobních automobilech (N)                      | 1 130   | 1 177      | -47    | -3,99 %     |
| Nepříměřená rychlost (P)                                   | 757     | 777        | -20    | -2,57 %     |
| Muži jako viníci (V)                                       | 1 863   | 1 873      | -10    | -0,53 %     |
| Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P) | 300     | 301        | -1     | -0,33 %     |
| Intravilán (I)                                             | 644     | 641        | 3      | 0,47 %      |
| Celkové následky nehodovosti                               | 2 238   | 2 195      | 43     | 1,96 %      |
| Extravilán (I)                                             | 1 594   | 1 555      | 39     | 2,51 %      |
| Silnice II. a III. tříd - GPS (I)                          | 951     | 924        | 27     | 2,92 %      |
| Nedání přednosti v jízdě (P)                               | 336     | 326        | 10     | 3,07 %      |
| Nepřipoutané osoby (N)                                     | 364     | 347        | 17     | 4,90 %      |
| Ženy jako viníci (V)                                       | 293     | 279        | 14     | 5,02 %      |
| Místní komunikace - GPS (I)                                | 277     | 258        | 19     | 7,36 %      |
| Nevěnování se řízení (P)                                   | 291     | 265        | 26     | 9,81 %      |
| Cizinci jako viníci (V)                                    | 249     | 219        | 30     | 13,70 %     |
| Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)               | 305     | 267        | 38     | 14,23 %     |
| Motocyklisté (N)                                           | 361     | 313        | 48     | 15,34 %     |
| Senioři (N)                                                | 602     | 496        | 106    | 21,37 %     |
| Dálnice - GPS (I)                                          | 157     | 127        | 30     | 23,62 %     |
| Cestující v nákladních automobilech (N)                    | 133     | 105        | 28     | 26,67 %     |
| Starší řidiči jako viníci (V)                              | 355     | 276        | 79     | 28,62 %     |
| Cyklisté (N)                                               | 208     | 161        | 47     | 29,19 %     |
| Ujetí viníka z místa nehody (V)                            | 46      | 33         | 13     | 39,39 %     |

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

| Strategický cíl / klíčový ukazatel                         | Realita | Předpoklad | Rozdíl | Rozdíl rel. |
|------------------------------------------------------------|---------|------------|--------|-------------|
| Ujetí viníka z místa nehody (V)                            | 120     | 159        | -39    | -24,53 %    |
| Srážky se stromem (I)                                      | 579     | 766        | -187   | -24,41 %    |
| Cestující v autobusech (N)                                 | 122     | 158        | -36    | -22,78 %    |
| Nesprávné předjíždění (P)                                  | 284     | 366        | -82    | -22,40 %    |
| Děti (N)                                                   | 414     | 532        | -118   | -22,18 %    |
| Silnice I. třídy - GPS (I)                                 | 1 950   | 2 436      | -486   | -19,95 %    |
| Ženy jako viníci (V)                                       | 1 599   | 1 987      | -388   | -19,53 %    |
| Nepříměřená rychlost (P)                                   | 1 951   | 2 371      | -420   | -17,71 %    |
| Cestující v osobních automobilech (N)                      | 2 936   | 3 538      | -602   | -17,02 %    |
| Silnice II. a III. tříd - GPS (I)                          | 3 336   | 3 952      | -616   | -15,59 %    |
| Alkohol a návykové látky (P)                               | 748     | 881        | -133   | -15,10 %    |
| Chodci (N)                                                 | 1 712   | 2 006      | -294   | -14,66 %    |
| Nepřipoutané osoby (N)                                     | 570     | 660        | -90    | -13,64 %    |
| Mladí řidiči jako viníci (V)                               | 1 194   | 1 374      | -180   | -13,10 %    |
| Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)                 | 4 919   | 5 642      | -723   | -12,81 %    |
| Extravilán (I)                                             | 4 060   | 4 573      | -513   | -11,22 %    |
| Celkové následky nehodovosti                               | 8 364   | 9 406      | -1 042 | -11,08 %    |
| Intravilán (I)                                             | 4 304   | 4 832      | -528   | -10,93 %    |
| Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)            | 155     | 174        | -19    | -10,92 %    |
| Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P) | 596     | 662        | -66    | -9,97 %     |
| Muži jako viníci (V)                                       | 6 467   | 7 058      | -591   | -8,37 %     |
| Nedání přednosti v jízdě (P)                               | 2 261   | 2 440      | -179   | -7,34 %     |
| Cyklisté (N)                                               | 1 337   | 1 439      | -102   | -7,09 %     |
| Senioři (N)                                                | 1 720   | 1 827      | -107   | -5,86 %     |
| Motocyklisté (N)                                           | 1 758   | 1 794      | -36    | -2,01 %     |
| Starší řidiči jako viníci (V)                              | 950     | 964        | -14    | -1,45 %     |
| Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)               | 790     | 794        | -4     | -0,50 %     |
| Místní komunikace - GPS (I)                                | 2 306   | 2 306      | 0      | 0,00 %      |
| Nevěnování se řízení (P)                                   | 866     | 862        | 4      | 0,46 %      |
| Srážky s vlakem (I)                                        | 59      | 54         | 5      | 9,26 %      |
| Cestující v nákladních automobilech (N)                    | 376     | 335        | 41     | 12,24 %     |
| Cizinci jako viníci (V)                                    | 1 064   | 857        | 207    | 24,15 %     |
| Dálnice - GPS (I)                                          | 416     | 324        | 92     | 28,40 %     |

### 1.2.3 Krajské srovnání

Během účinnosti Strategie 5 krajů splnilo její předpoklady v oblasti usmrčených osob (nejlépe, -20 % usmrčených v Moravskoslezském kraji) a 11 v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -35 % těžce zraněných v Libereckém kraji). V případě usmrčených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit v 9 krajích, zejména Zlínském (+30 osob, tj. +34 %) a v Královéhradeckém (+25 osob, tj. +20 %). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v hl. m. Praze (+215 osob, tj. +35 %), v Karlovarském kraji (+63 osob, tj. +26 %) a Plzeňském kraji (+66 osob, tj. +18 %).

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

Usmrčené osoby dle krajů

| Kraj                 | Realita | Předpoklad | Rozdíl | Rozdíl rel. |
|----------------------|---------|------------|--------|-------------|
| Moravskoslezský kraj | 165     | 205        | -40    | -19,51 %    |
| Olomoucký kraj       | 114     | 127        | -13    | -10,24 %    |
| Jihočeský kraj       | 215     | 230        | -15    | -6,52 %     |
| Kraj Vysočina        | 135     | 141        | -6     | -4,26 %     |
| Plzeňský kraj        | 170     | 170        | 0      | 0,00 %      |
| Pardubický kraj      | 129     | 128        | 1      | 0,78 %      |
| Ústecký kraj         | 173     | 169        | 4      | 2,37 %      |
| Jihomoravský kraj    | 242     | 233        | 9      | 3,86 %      |
| Hlavní město Praha   | 96      | 92         | 4      | 4,35 %      |
| Liberecký kraj       | 82      | 78         | 4      | 5,13 %      |
| Karlovarský kraj     | 68      | 63         | 5      | 7,94 %      |
| Středočeský kraj     | 384     | 350        | 34     | 9,71 %      |
| Královéhradecký kraj | 147     | 122        | 25     | 20,49 %     |
| Zlínský kraj         | 118     | 88         | 30     | 34,09 %     |

Těžce zraněné osoby dle krajů

| Kraj                 | Realita | Předpoklad | Rozdíl | Rozdíl rel. |
|----------------------|---------|------------|--------|-------------|
| Liberecký kraj       | 230     | 356        | -126   | -35,39 %    |
| Zlínský kraj         | 365     | 557        | -192   | -34,47 %    |
| Pardubický kraj      | 362     | 551        | -189   | -34,30 %    |
| Královéhradecký kraj | 477     | 621        | -144   | -23,19 %    |
| Moravskoslezský kraj | 643     | 794        | -151   | -19,02 %    |
| Kraj Vysočina        | 410     | 496        | -86    | -17,34 %    |
| Jihomoravský kraj    | 930     | 1 078      | -148   | -13,73 %    |
| Olomoucký kraj       | 361     | 415        | -54    | -13,01 %    |
| Ústecký kraj         | 698     | 798        | -100   | -12,53 %    |
| Jihočeský kraj       | 932     | 1 024      | -92    | -8,98 %     |
| Středočeský kraj     | 1 379   | 1 483      | -104   | -7,01 %     |
| Plzeňský kraj        | 443     | 377        | 66     | 17,51 %     |
| Karlovarský kraj     | 304     | 241        | 63     | 26,14 %     |
| Hlavní město Praha   | 830     | 615        | 215    | 34,96 %     |

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

## 2 Téma čísla: Novinky pro řidiče od roku 2026

Od 1. ledna 2026 vstoupila v platnost řada změn v oblasti silniční dopravy, jejichž cílem bylo zjednodušit administrativu, podpořit digitalizaci a zvýšit komfort i bezpečnost řidičů. Nová pravidla se dotkla jak vydávání řidičských průkazů, tak zdravotní způsobilosti řidičů či provozu moderních technologií v dopravě.

Významnou novinkou bylo, že **řidiči mohli začít řídit bezprostředně po udělení řidičského oprávnění, jakmile byl zápis proveden v registru řidičů**. Nebylo již nutné čekat na fyzické převzetí řidičského průkazu, a to po dobu až 30 dnů. Tato změna odstranila zbytečné prodlevy po úspěšném složení zkoušek.

Rozšířily se také možnosti **elektronické komunikace prostřednictvím Portálu dopravy**. Řidiči mohli on-line podat žádost nejen o výměnu, ztracený nebo odcizený řidičský průkaz, ale nově také o první vydání řidičského oprávnění nebo jeho rozšíření. Digitalizace agendy přinesla omezení osobních návštěv úřadů a snížení administrativní zátěže.

U mladých řidičů došlo ke **zjednodušení systému řízení s mentorem**. Sedmnáctiletí řidiči mohli elektronicky zapisovat své mentory prostřednictvím Portálu dopravy, a to až do dosažení 18 let věku. Tento krok přispěl k lepší přehlednosti a dostupnosti údajů v registru.

Změny nastaly také v oblasti zdravotní způsobilosti. **Věková hranice pro povinné lékařské prohlídky se posunula z 65 na 70 let**. Zároveň došlo k digitalizaci lékařských posudků, které byly nově evidovány elektronicky, takže je řidiči nemuseli mít fyzicky u sebe při silniční kontrole.

Další novinkou bylo rozšíření **využití digitálních plných mocí při úkonech souvisejících s vozidly**, například při jejich registraci nebo převodu. Tento nástroj umožnil efektivnější vyřizování záležitostí bez nutnosti osobní přítomnosti všech zúčastněných.

Legislativně byl rovněž upraven **provoz automatizovaných vozidel úrovně SAE 3**. Nová pravidla vymezila odpovědnost řidiče a systému automatizovaného řízení a stanovila podmínky pro ověřování aktivace automatizovaného režimu jízdy, což představovalo důležitý krok směrem k zavádění moderních technologií do běžného provozu.

Bližší informace [zde](#).

### 3 Aktuality z výzkumu

V posledním čtvrtletí roku 2025 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, jejímiž autory byli výzkumní pracovníci z Centra dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV). **Výsledky vědy a výzkumu CDV jsou k dispozici v digitální podobě v Institucionálním repozitáři.**

#### 3.1 Články v časopisech

##### 3.1.1 Jsou nehodové modely použitelné i při nižší rychlosti?

V minulosti vznikly výpočetní modely, které umožňují odhadnout změnu počtu nehod na základě změny rychlosti jízdy. Tyto modely však primárně vychází ze studií při vyšší rychlosti (nad 50 km/h) a na větším území – není proto zřejmé, jestli jsou vhodné například pro hodnocení bezpečnosti vybraných zklidňovacích opatření v intravilánu (s rychlostí do 50 km/h). K posouzení použitelnosti byla shromážděna data o nehodovosti a rychlosti z řady mezinárodních studií, na kterých byla srovnána modelovaná a skutečná změna nehodovosti. Přestože některé výsledky byly srovnatelné, celková zjištění byla smíšená: jen u poloviny opatření byl prokázán statisticky významný vztah mezi výstupem modelu a skutečnou změnou nehodovosti. Z toho vyplývá omezená použitelnost analyzovaných modelů pro hodnocení při nižší rychlosti.

*Ambros, J., Kieć, M. (2025). Are the speed-crash models applicable for low speeds? European Transport Research Review, roč. 17, č. 59. <https://doi.org/10.1186/s12544-025-00753-6>*

##### 3.1.2 Testování asistenčních systémů

Článek popisuje testování asistenčních systémů řidiče, které bylo provedeno za účelem lepšího pochopení jejich chování v podmínkách blízkých běžnému provozu. Byla sestavena knihovna osmi rizikových dopravních scénářů a prakticky byl ověřen konflikt na křižovatce při levém odbočení přes dráhu protijedoucího vozidla, kde rozhoduje krátký čas do kolize. Testování proběhlo na polygonu s vozidlem Škoda Superb proti měkkému cíli a bylo měřeno přesnými senzory při rychlostech 10, 15, 20 a 50 km/h. Bylo ukázáno, že i při shodném zadání vznikají odchylky kvůli řízení člověkem a rozdílům v detekovatelnosti cíle. V úspěšných případech systém výrazně zpomalilo vozidlo, jindy byla hrozba rozpoznána pozdě a došlo ke kontaktu. Analýzou bylo odvozeno, že rozhodovací čas mezi první možnou detekcí a poslední možností odvrátit kolizi činil asi 3 s, přičemž roli hrála i latence systému 0,2 s. Závěrem bylo doporučeno rozšířit ověřování bezpečnosti o scénáře s realističtější kontextem a metriky citlivé na latenci, protože účinnost systému závisí na konkrétních okolnostech provozu.



Skokan, A. (2025). Field Testing of ADAS Technologies in Naturalistic Driving Conditions. *Vehicles*, roč. 7, č. 135. <https://doi.org/10.3390/vehicles7040135>

### 3.1.3 Vliv neřidičských činností na výkon při převzetí řízení na úrovni 3



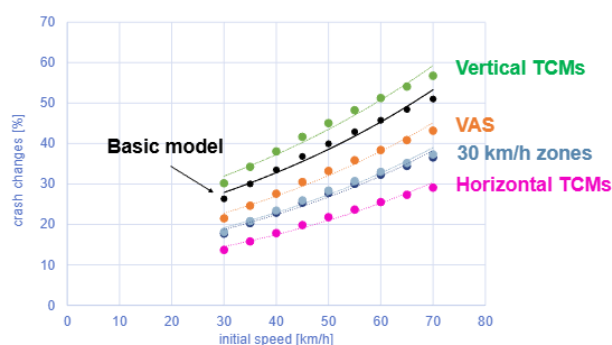
Studie na simulátoru nákladního vozidla se zaměřovala úroveň 3, tj. podmíněnou automatizaci. Hlavním cílem bylo vyhodnotit vliv různých typů neřidičských činností na výkon při převzetí řízení. Na souboru profesionálních řidičů bylo prověřováno šest různých činností (práce na notebooku, telefonování, poslouchání rádia, relaxace, sledování videa, manuální činnost). Z výsledků vyplynulo, že převzetí je nejvíce zhoršováno u činností s převládající vizuální modalitou a vysokou mentální zátěží, výrazný vliv má také manipulace s předměty.

Horáková, M., Vondráčková, L., Krejčí, L., Trepáčová, M. (2025). Effects of non-driving-related tasks on driving performance after takeover request in automated driving (Level 3): a simulator study. *European Transport Research Review*, roč. 17, č. 49. <https://doi.org/10.1186/s12544-025-00745-6>

## 3.2 Příspěvky na konferencích

### 3.2.1 Kalibrace nehodových modelů

Jak bylo popsáno v předchozím článku (3.1.1), modely pro odhad změny nehodovosti na základě změny rychlosti nejsou zcela vyhovující při rychlosti pod 50 km/h. Autoři prezentovali pracovní výsledky studie, jejímž cílem je budoucí kalibrace modelu – následně bude možné spolehlivěji odhadovat bezpečnostní přínos různých zklidňovacích opatření.



Kieć, M., Ambros, J. (2025). *Calibrating the Exponential speed-crash model for different speed management and traffic calming measures*. 37<sup>th</sup> ICTCT Conference, Berlín, 23. – 24. 10. 2025.

### 3.2.2 Statistické přístupy k modelování NUB

Existují různé přístupy ke sběru a vyhodnocení nepřímých ukazatelů bezpečnosti (NUB). Studie CDV se zaměřila na porovnání designového a modelového přístupu, reprezentovaného pokročilými regresními modely, na datech z ČR a Itálie s cílem získání zobecněných odhadů hodnot NUB. Vzhledem k vyšší heterogenitě italských dat se ukázal zásadní význam aplikace vah, zatímco v případě homogenního datového vzorku vážení výsledné odhady významně neovlivnilo. Designový přístup vyniká zejména přesností odhadů konfidenčních intervalů, zatímco modelový přístup umožňuje porovnání kvality jednotlivých modelů a poskytuje konzistentnější odhady s nižší variabilitou. Uvedený postup byl vyvinut v projektu Trendline a bude používán i v navazujících aktivitách směřujících k harmonizaci NUB napříč členskými zeměmi EU.

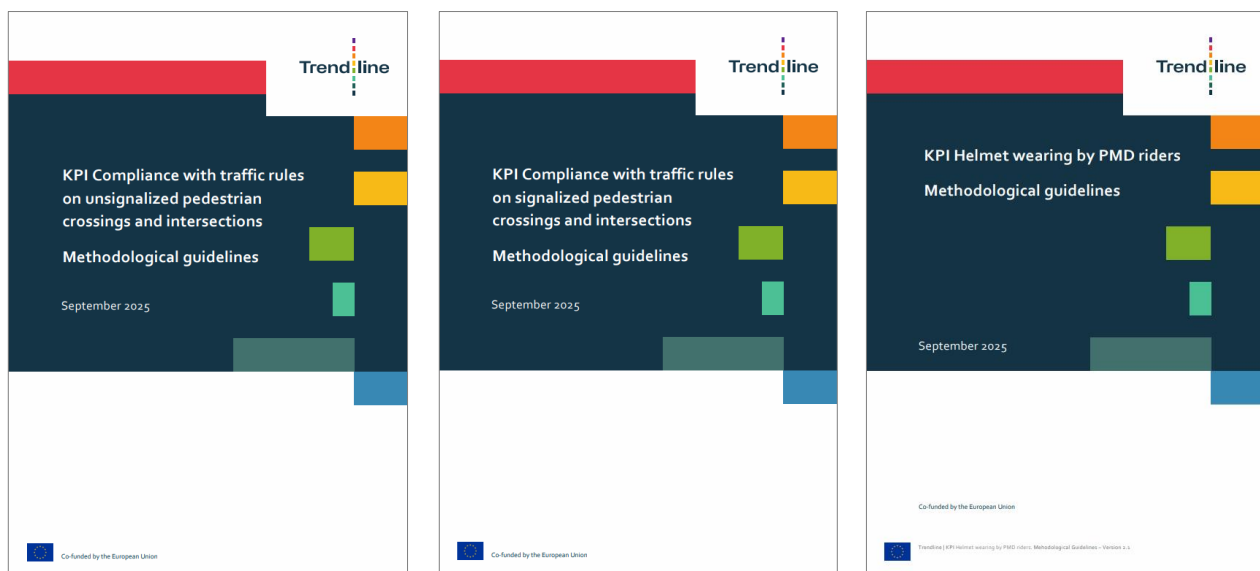
Elgner, J., Andrášik, R., Ambros, J. (2025). *Assessing the statistical methods used to estimate the value of behavioural Safety Performance Indicators*. 37<sup>th</sup> ICTCT Conference, Berlín, 23. – 24. 10. 2025.

## 3.3 Ostatní publikace

V letech 2023–2025 se CDV účastnilo mezinárodního projektu Trendline, který se zaměřoval na sběr a analýzu dat nepřímých ukazatelů bezpečnosti (NUB). Kromě standardních NUB (rychlost, pásy, přílby ad.) byly také testovány tzv. experimentální NUB. Pracovníci CDV vedli pracovní skupiny, týkající se tří experimentálních NUB:

- chování účastníků na neřízených přechodech a křižovatkách
- chování účastníků na světelně řízených přechodech a křižovatkách
- používání přileb na zařízeních mikromobility – osobních přepravních zařízeních

Pro každý NUB a jeho varianty byly navrženy definice a proběhlo pilotní testování s cílem praktického ověření možností sběru a analýzy dat. Výsledky byly shrnuty v metodikách, které byly zveřejněny na webu projektu: <https://trendlineproject.eu/methodological-guidelines>



Ambros, J., Šípek, M., Ševrović, M., Krizsik, N., Deane, P., Vieira, S., Karantanos, M., Mondésir, H., Folla, K. (2025). *KPI Compliance with traffic rules on unsignalized pedestrian crossings and intersections – Methodological Guidelines.*

Ambros, J., Šípek, M., Ljubotina, L., Krizsik, N., Deane, P., Kreicbergs, J., Vieira, S., Karantanos, M., Mondésir, H., Folla, K. (2025). *KPI Compliance with traffic rules on signalized pedestrian crossings and intersections – Methodological Guidelines.*

Kšicová, E., Musil, L., Krizsik, N., Heffernan, S., Capkin, S. O. K., Zielińska, A., Da Silva Barros, M. J., Mondésir, H., Salathé, M., Ferrer López, S. (2025). *KPI Helmet wearing by PMD (Personal Mobility Devices) riders – Methodological Guidelines.*

## 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 Ceny KfV za bezpečnost silničního provozu za rok 2025 byly uděleny se zaměřením na mladé, zranitelné účastníky silničního provozu

Článek informuje o udílení AQUILA 2025, rakouské ceny za dopravní bezpečnost, kterou pořádá Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) ve spolupráci s Rakouským svazem obcí a Svazem měst a která ocenila na slavnostní ceremonii ve Vídni projekty s mimořádným nasazením a kreativitou ve prospěch bezpečnosti na silnicích. Hlavní téma letošního ročníku bylo „změna perspektivy“ se zaměřením na zranitelné účastníky silničního provozu, jako jsou děti, chodci, cyklisté či jezdci koloběžek, a cenu předal ministr pro mobilitu Peter Hanke. Mezi oceněnými byly inovativní projekty např. nástroj „K!SA – Kindersicherheit auf Augenhöhe!“ pro vnímání dopravy dětským pohledem, program ÖAMTC pro praktické seznámení mládeže s fyzikou jízdy, úpravy ulic a bezpečné zóny pro školy, stejně jako další iniciativy ve městech a obcích, školní cyklobus nebo studentský projekt s využitím umělé inteligence pro zvyšování bezpečnosti v tunelech. Speciální ocenění obdrželi také regionální média za šíření prevence a dva jednotlivci za zdravotnickou odvahu při záchraně člověka z hořícího vozidla. Cílem ceny je inspirovat a podpořit další aktivity pro vyšší bezpečnost v silničním provozu v Rakousku.

Zdroj: [kfv.at](https://kfv.at)

#### 4.1.2 První cyklistická prioritní ulice v Anglii

Anglie buduje první oficiální „cycle street“, tedy ulici s prioritou pro cyklisty a chodce, na Adams Road v Cambridge, která patří mezi nejvytíženější cyklistické trasy ve městě a denně ji využívá kolem 3 000 cyklistů. Projekt přeměny ulice tak, aby automobily měly přístup stále povolený, ale musí dávat přednost jízdě na kole; dojde k odstranění parkování na vozovce, úpravě křižovatek pro zpomalení aut, instalaci zvýšených přechodů a rozšíření chodníků pro větší bezpečí chodců a cyklistů. Součástí plánu jsou také „rain gardens“ a nové zelené prvky pro zlepšení odvodnění a biodiverzity. Cílem je zvýšit bezpečnost a pohodlí pro všechny účastníky dopravy a podpořit udržitelné způsoby cestování.

Zdroj: [road.cc](https://road.cc)

#### 4.1.3 Pouze 5 procent bylo hodnoceno jako bezpečné – ACE School Route Index odhaluje rizika pro děti na základních školách

ACE Auto Club Europa a Německá dopravní bezpečnostní rada (DVR) zveřejnily ACE-Schulweg-Index 2025, který hodnotil bezpečnost školních cest u 167 základních škol v Německu pro přibližně 49 000 dětí a ukázal alarmující výsledky: pouze 5 % školních tras bylo klasifikováno jako bezpečných, zhruba 30 % jako nedostatečných a 6 % dokonce jako nebezpečných, přičemž velká část rizik vyplývá

z chování tzv. „elterntaxi“ (rodičů dovážejících děti), z nichž 41 % porušilo pravidla silničního provozu a tvořilo nebezpečné situace před školami, a infrastruktura často postrádá adekvátní zabezpečení jako klidové zóny či přechody; autoři studie proto vyzývají k systematickému zlepšování školních tras prostřednictvím lepší infrastruktury, kontroly dopravy a osvěty mezi rodiči i úřady.

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

#### **4.1.4 Německo provede mírné změny pravidel pro e-koloběžky. Od roku 2027 bude na nových modelech vyžadována kontrolka**

Německá spolková vláda zpřísňuje pravidla pro e-scootery s cílem zvýšit bezpečnost v silničním provozu: v reakci na nárůst nehod byla upravena elektrokleinstfahrzeuge-verordnung, která přináší nové technické i provozní požadavky — od roku 2027 budou nové elektrické koloběžky povinně vybaveny směrovými světly a přísnějšími bezpečnostními standardy baterií a stability, zatímco stávající modely mohou dál jezdit během přechodné doby. Pravidla provozu se částečně přiblíží předpisům pro cyklisty; například je plánováno, že jezdci budou moci při červené využít zelenou šipku, a obce dostanou větší pravomoci upravovat parkování sdílených koloběžek. Současně rostou i pokuty – například za jízdu po chodníku nebo s více osobami – aby se omezilo nebezpečné chování účastníků silničního provozu a zlepšil se celkový pořádek a bezpečnost.

Zdroj: [mobiflip.de](https://mobiflip.de)

#### **4.1.5 Nová pravidla pro elektrické koloběžky v Rumunsku, včetně povinných přileb a pojištění pro všechny uživatele**

Nové legislativní návrhy v Rumunsku zpřísňují pravidla pro elektrické koloběžky na veřejných komunikacích: parlamentní komise schválila změny, podle kterých budou moci s koloběžkami jezdit jen osoby starší 16 let a maximální povolená konstrukční rychlost je 25 km/h; navíc se zavádí povinnost mít pro všechny elektrické koloběžky na veřejných komunikacích povinné ručení (RCA) pro případ škod způsobených třetím osobám a musí splňovat technické podmínky, přičemž využití mobilního telefonu během jízdy bude zakázáno a porušení pravidel bude sankcionováno. Cílem těchto opatření je zvýšit bezpečnost v dopravě a lépe chránit jak jezdce, tak ostatní účastníky silničního provozu.

Zdroj: [afaceri.news](https://afaceri.news)

#### **4.1.6 Město Florencie zakáže sdílené elektrické koloběžky od 1. dubna 2026**

Město Florencie rozhodlo, že od 1. dubna 2026 skončí služba sdílení elektrických koloběžek (sharing) zavedená v roce 2020, protože po dvou prodlouženích se ukázalo, že nové národní předpisy – např. povinná helma bez ohledu na věk, označení vozidla a pojištění – a praktické problémy s jejich dodržováním policií a uživateli (časté parkování na chodnících, jízda v protisměru atd.) ztěžují bezpečný provoz těchto vozidel a ohrožují „bezpečnost a pořádek ve městě“. Palazzo Vecchio proto neprodlouží experimentální projekt a umožní operátorům do konce března 2026 uzavřít služby a odstranit koloběžky, přičemž město plánuje rozšířit a posílit systém sdílení jízdních kol jako alternativu a vyhodnotit případné nové, lépe regulované modely sdílení v budoucnu.

Zdroj: [comune.firenze.it](https://comune.firenze.it)

#### **4.1.7 Zpráva z Itálie o pokusech potlačit nelegální používání elektrokol jako motocyklů**

V Itálii rostou problémy s upravenými elektrickými koly, která jsou „truccata“ (upravená) tak, že dosahují vysokých rychlostí až kolem 60 km/h, což při jízdě ve městech ohrožuje ostatní účastníky provozu; při jednorázových kontrolách bylo v Miláně zadrženo desítky těchto kol a uděleny pokuty za statisíce eur, podobné zásahy probíhají i v dalších městech jako Bolzano, Pescara nebo Sassari, kde policie nalézají kola přestavěná na „silury“ bez helmy a bez pojištění, takže jejich provoz na veřejných komunikacích je nezákonný a nebezpečný, a to zatěžuje jak bezpečnost provozu, tak i legální výrobce, kteří upozorňují na škody způsobené černým trhem s úpravami.

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

## **4.2 Rychlost**

#### **4.2.1 DVR uvádí, že Německo potřebuje venkovské silniční limity 70 a 80 km/h, přičemž v Německu na silnici každé tři hodiny někdo zemře**

Zpráva Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) u příležitosti Světového dne památky obětí silničního provozu připomíná, že v roce 2024 zahynulo v Německu 2 770 lidí při dopravních nehodách, což je oproti roku 2021 nárůst o osm procent, a zdůrazňuje, že průměrně každé tři hodiny tam dojde k jednomu úmrtí na silnicích. DVR upozorňuje, že cíl snížit do roku 2030 počet obětí o 40 % je stále daleko a vyzývá spolkovou vládu, země a obce k neodkladným účinným opatřením pro zvýšení bezpečnosti, jako jsou nižší rychlostní limity na venkovských silnicích, zákaz alkoholu za volantem a zavedení inteligentních dopravních systémů, spolu s jasným časovým plánem v rámci národního programu dopravní bezpečnosti. Důraz je kladen na princip Vision Zero – tedy žádné úmrtí ani těžká zranění v dopravě – který by měl být zakotven v zákoně a realizován napříč všemi úrovněmi správy.

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

#### **4.2.2 Jižní belgická provincie Valonsko může snížit rychlostní limity na venkovských silnicích na 70 km/h, několik let poté, co Flandry toto opatření zavedly**

Valonsko představilo nový plán bezpečnosti silničního provozu, jehož součástí je snížení obecné rychlostní hranice z 90 km/h na 70 km/h na silnicích mimo obce ve snaze zlepšit bezpečnost – na silnicích s původním limitem 90 km/h se koncentruje velká část těžkých nehod, a podobný model už funguje ve Flandrech a přispěl tam ke zlepšení disciplíny řidičů. Tento krok by měl být proveden postupně od roku 2027 po revizi silniční klasifikace a doplněn rozšířením dynamických limitů a přísnějším dohledem nad dodržováním pravidel, přičemž cílem je snížit počet úmrtí při nehodách a přiblížit se evropským bezpečnostním cílům.

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

## **4.3 Automobilový sektor**

#### **4.3.1 Předseda EK vyzývá k podpoře autonomních vozidel v EU**

Evropská komise pod vedením Ursuly von der Leyen na Italian Tech Week v Turíně vyzvala k celoevropské iniciativě pro rozvoj autonomních vozidel řízených umělou inteligencí, která by měla pomoci oživit zdejší oslabený automobilový sektor, zvýšit bezpečnost na silnicích a posílit

konkurenceschopnost vůči USA a Číně. Zdůraznila strategii „AI first“ s důrazem na bezpečnost a návrh vytvoření sítě evropských měst pro pilotní projekty autonomních vozidel, přičemž zájem o účast projevil již 60 italských primátorů. EU chce podporovat vývoj vozidel „vyrobených v Evropě a pro evropské ulice“ a využít AI ke zmírnění dopravních problémů, zlepšení propojení s veřejnou dopravou a zachování pracovních míst v automobilovém průmyslu.

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

#### **4.3.2 Provoz dálkového řízení se stal v Německu legálním od 1. prosince, což otevřelo cestu ke zkouškám nasazení automatizovaných vozidel**

Německé centrum pro letectví a kosmonautiku (DLR) na Institutu dopravních systémů intenzivně zkoumá „remote driving“, tedy dálkové řízení vozidel, jako součást širšího konceptu remote operation pro mobilitu budoucnosti s autonomními funkcemi. Tento výzkum podporuje vznik právního rámce v Německu (StVFernLV), který od 1. 12. 2025 umožní testování dálkově řízených vozidel na veřejných silnicích a rozlišuje průběžné dálkové řízení a event based dálkové řízení, kdy si vozidlo vybavené autonomními systémy vyžádá zásah operátora jen v konkrétních situacích. Výzkum DLR zahrnuje návrh a hodnocení pracovních stanic pro operátory, integraci s autonomními funkcemi, simulace i testy v reálném provozu a zkoumá možnosti využití dálkového řízení v logistice, veřejné dopravě či sdílených vozidlech a další oblasti, přičemž klade důraz na bezpečnost, efektivitu a interakci člověka s technologií.

Zdroj: [dlr.de](https://dlr.de)

#### **4.3.3 Britská veřejnost chce, aby se uplatňovala pravidla bezpečnosti vozidel EU**

Kampaň britské charitativní organizace *Brake* vyzývá britského ministra dopravy, aby rychle přijal nová bezpečnostní pravidla pro vozidla, konkrétně aktualizace Vehicle General Safety Regulation (GSR) do britského schvalovacího systému, které již platí v EU, protože jejich zavedení by podle odborníků mohlo během 16 let předejít více než 1 700 úmrtím a 15 000 vážným zraněním a ušetřit miliardy v nákladech na zdravotní péči. Zpráva „Vehicle Safety Technology“ založená na reprezentativním průzkumu více než 2 000 řidičů ukazuje silnou veřejnou podporu pro povinné zavedení technologií jako pokročilé automatické brzdění, inteligentní omezení rychlosti, monitorování únavy řidiče či couvací kamery a dvě třetiny dotázaných jsou ochotni za bezpečnostní prvky více zaplatit, přičemž kampaně zdůrazňují, že s existující technologií, podpořenou většinou veřejnosti, chybí už jen politická vůle k jejímu zavedení.

Zdroj: [brake.org.uk](https://brake.org.uk)

#### **4.3.4 Snižování škod způsobených stále většími auty – redakční článek v jednom z nejvýznamnějších světových lékařských časopisů vyzývá k akci ohledně SUV ve městech**

Článek se věnuje rostoucím rozměrům osobních vozidel, zejména sportovně-užitkových vozů (SUV), a jejich negativním dopadům na zdraví a životní prostředí. Autoři upozorňují, že větší a těžší auta zvyšují riziko vážného zranění či smrti chodců a cyklistů při nehodách a zároveň komplikují bezpečný pohyb nemotorových účastníků dopravy, což oslabuje veřejné zdraví podporující aktivní mobilitu. Rostoucí velikost vozidel také zhoršuje emise skleníkových plynů, přispívá k znečištění ovzduší (včetně emisí jemných částic z pneumatik a brzd) a vyžaduje více materiálů při výrobě. Autoři navrhují politická a regulační opatření, jako vyšší parkovné pro větší auta, daňové úpravy

orientované na menší vozy, povinné uvádění rozměrů vozidel v dokumentech a bezpečnostní testy zaměřené na viditelnost dětí, aby se omezil trend „carspreading“ a zmírnily jeho škodlivé následky.

Zdroj: [bmj.com](https://bmj.com)

#### **4.3.5 Londýn uvádí, že jeho bezpečnostní systém nákladních vozidel, zaměřený na požadavky na přímé vidění, snížil počet úmrtí o 50 %**

Nová data TfL ukazují, že od zavedení světově prvního Direct Vision Standard (DVS) pro těžká nákladní vozidla v Londýně v roce 2019 došlo k výraznému snížení počtu usmrcených a těžce zraněných účastníků silničního provozu (chodců, cyklistů a motocyklistů) při nehodách s těžkými nákladními vozy. Mezi lety 2017–2019 činil průměr 71 takových případů ročně, zatímco v roce 2024 to bylo pouze 35, přičemž průměr počtu usmrcených klesl ze 17 na 11 ročně. Celkem za období 2022–2024 došlo k poklesu o více než třetinu u těchto nehod, což představuje desítky zachráněných životů a snížení těžkých zranění díky zlepšenému vidění řidičů nákladních vozidel a dalším opatřením souvisejícím s bezpečnostními standardy. DVS je klíčovou součástí londýnské strategie Vision Zero a nadále se posiluje, i když TfL zdůrazňuje, že je třeba další práce na zvýšení bezpečnosti na silnicích.

Zdroj: [tfl.gov.uk](https://tfl.gov.uk)

#### **4.3.6 Nový protokol Euro NCAP 2026 zahrnuje detekci řízení**

Euro NCAP oznámila největší revizi svého systému hodnocení bezpečnosti nových automobilů od roku 2009, která vstoupí v platnost v roce 2026 a lépe odráží moderní rizika silničního provozu. Nová metodika se bude hodnotit ve čtyřech klíčových fázích bezpečnosti – bezpečná jízda, prevence kolizí, ochrana při nárazu a bezpečnost po nehodě – a každá fáze bude bodově hodnocena pro celkové hvězdičkové skóre. Testy se zaměřují nejen na tradiční nárazové zkoušky, ale také na reálné situace v běžném provozu, včetně hodnocení asistenčních systémů v reálném provozu, monitorování pozornosti řidiče, rozpoznání nesprávného sešlápnutí pedálu či testy ochrany různých typů osob v autě. Nová pravidla kladou důraz na robustnost systémů pro prevenci kolizí, širší spektrum ochrany pasažérů při nárazech a na požadavky pro snadnější zásah záchranářů po nehodě, jako je funkčnost výsuvných dveřních klik či izolace vysokonapěťových baterií u elektromobilů. Tyto změny mají povzbudit výrobce k širšímu využívání pokročilých technologií a zlepšit bezpečnost všech účastníků silničního provozu.

Zdroj: [euroncap.com](https://euroncap.com)

#### **4.3.7 Švédská vláda bude platit za přístup k datům o tom, kde jsou bezpečnostní systémy vozidel nejvíce aktivovány – aby upřednostnila investice do infrastruktury**

Trafikverket zahajuje unikátní projekt, v rámci kterého bude kupovat reálná data přímo z automobilů od různých výrobců, aby zjistil, kde jsou silnice kluzké či obzvláště nebezpečné kvůli namrzání. Data generovaná např. aktivací systémů jako ABS a protismykové kontroly se zpracují na hodnoty tření povrchu vozovky a poskytnou přibližně 300 milionů měřicích údajů během zimy, což výrazně převyšuje dosavadní několik tisíc dat z testovacích vozidel. Díky tomu bude možné rychleji a přesněji cílit údržbu (např. posyp a pluhování), zlepšit bezpečnost silnic a hodnotit výkon zimních údržbářských služeb po celé zemi. Projekt má být světově první svého druhu a datové výstupy se kombinují s informacemi z meteorologických stanic.

Zdroj: [dn.se](https://dn.se)

#### 4.3.8 Provoz nákladních vozidel a autobusů Roadpol probíhá po celé Evropě

Od 17. do 23. listopadu 2025 proběhne v celé Evropě koordinovaná kampaň ROADPOL Truck & Bus, během níž budou dopravní policisté v desítkách zemí kontrolovat technický stav nákladních vozidel, zabezpečení nákladu, dodržování doby řízení a odpočinku a správné používání tachografů s cílem zvýšit bezpečnost silniční dopravy a férovost konkurence mezi dopravci. Kontroly proběhnou na hlavních tazích i u logistických center a budou zahrnovat dokumenty, tachografy, pneumatiky, osvětlení a brzdové systémy, přičemž bude kladen důraz i na případné manipulace či přetížení vozidel. ROADPOL zároveň využije data z těchto kontrol k identifikaci rizikových jevů a rozvoji přeshraniční spolupráce policie pro další zlepšení efektivity silničního dohledu; obdobné inspekční týdny jsou naplánovány i pro rok 2026.

Zdroj: [trans.info](https://trans.info)

### 4.4 Řidiči motorových vozidel

#### 4.4.1 Čtyři z pěti řidičů se obávají oslnivých světlometů, když přicházejí temnější večery

Nový průzkum britské automobilové organizace RAC ukazuje, že více než čtyři z pěti řidičů (82 %) se obávají oslnění světlomety ostatních vozidel v souvislosti s příchodem tmavších večerů, což je hlavní důvod, proč se řada motoristů cítí nervózně při noční jízdě – 75 % z těch, kteří řekli, že je jízda ve tmě stresuje, uvedlo právě jasná světla jako hlavní příčinu, dále respondenti zmínili horší viditelnost nebezpečí a obtížnější odhad rychlosti ostatních aut. RAC spolu s dalšími organizacemi tlumočí stížnosti na stále intenzivnější LED a bi-xenon světla, špatně seřízené reflektory a častější SUV, které způsobují více oslnění, a upozorňuje, že někteří řidiči kvůli tomu omezují noční ježdění nebo zpomalují, dokud se jejich zrak nevrátí do normálu; vláda zadala nezávislý výzkum problému, jehož výsledky se brzy zveřejní, aby pomohly najít řešení pro bezpečnější jízdu v noci.

Zdroj: [rac.co.uk](https://rac.co.uk)

#### 4.4.2 Komise vyzývá k opatřením ke zvýšení bezpečných a chráněných parkovacích prostor pro profesionální řidiče

Evropská komise ve své nové zprávě vyzývá k rychlé akci na zvýšení počtu bezpečných a zabezpečených parkovišť pro profesionální řidiče, protože stávající nabídka certifikovaných ploch podle unijních standardů je nedostatečná a odhaduje se, že současný deficit ~390 000 parkovacích míst se do roku 2040 zvýší na ~483 000, což negativně ovlivňuje bezpečí řidičů, efektivitu logistických řetězců i celkovou bezpečnost silničního provozu. Komise proto považuje za nutné strategické investice a úpravy politiky, včetně rychlé modernizace nevyhovujících parkovišť, začlenění rozvoje těchto oblastí do národních dopravních plánů, dostupného financování – i z prostředků EU – a případného doplnění kritérií zaměřených na blaho řidičů v rámci standardů, přičemž členské státy mají zajistit do 31. prosince 2040 rozvoj certifikovaných ploch podél hlavních dopravních tras TEN T.

Zdroj: [transport.ec.europa.eu](https://transport.ec.europa.eu)

#### 4.4.3 Revidovaná pravidla pro řidičské průkazy v EU byla zveřejněna v oficiálním věstníku

Znění směrnice (EU) 2025/2205 zavádí nový jednotný rámec pro řidičské průkazy v celé EU, který modernizuje a harmonizuje pravidla pro jejich vydávání, platnost, uznávání a bezpečnost. Směrnice aktualizuje dosavadní pravidla, aby zahrnovala jak fyzické, tak digitální (mobilní) řidičské průkazy,

které budou vzájemně uznávané ve všech členských státech, s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu a usnadnit volný pohyb osob. Nově se stanoví minimální zkušební doba pro začínající řidiče (probationary period) na 2 roky, během níž budou platit přísnější pravidla pro řízení pod vlivem alkoholu a drog, a podporuje se i možnost řízení s doprovodem už od 17 let v některých kategoriích. Směrnice upravuje také požadavky na zdravotní způsobilost a testy pro získání průkazu, pravidla pro obnovování a platnost průkazů, a posiluje systém vzájemného uznávání omezení a zákazů řízení mezi členskými státy. Cílem změn je zlepšit bezpečnost na silnicích, zjednodušit administrativní postupy, digitalizovat průkazy a zajistit jejich vyšší ochranu proti padělání.

Zdroj: [eur-lex.europa.eu](http://eur-lex.europa.eu)

#### **4.4.4 Finsko může zpřísnit požadavky na získání řidičského průkazu pro sedmnáctileté**

Zákonná změna ve Finsku ohledně řidičských průkazů pro mladé řidiče řeší nové úpravy, které by zpřísnily podmínky pro získání řidičského průkazu 17 letými, u nichž dřívější výjimky zvýšily jejich zastoupení v nehodovosti; podle ministerstva dopravy se sice bezpečnost na silnicích celkově zlepšila, ale je prostor pro další zlepšení, a návrh proto upřesňuje a zpřísňuje podmínky, za kterých mohou mladí lidé takový průkaz získat (např. definice nutnosti pravidelné mobility, požadavky na cestu či její frekvenci) a zavádí i zákaz noční jízdy pro 17 leté s možností pokut či odebrání průkazu za jeho porušení, s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu.

Zdroj: [yle.fi](http://yle.fi)

#### **4.4.5 Britská vláda zahajuje první kampaň proti řízení drog za posledních deset let**

V Británii byla 24. listopadu 2025 spuštěna první národní kampaň proti řízení pod vlivem drog za více než deset let v rámci vládní iniciativy THINK! s cílem upozornit na nebezpečí a následky řízení pod vlivem omamných látek a zastavit rostoucí počet takových případů na silnicích. Kampaň, která poběží hlavně v prosinci a je provázána s posílenou policejní kontrolou v období, kdy počet přestupků obvykle stoupá, cílí především na mladé muže ve věku 17–30 let, protože statistiky ukazují, že většina řidičů pod vlivem drog v nehodách je právě z této skupiny. Nové online a sociální reklamy upozorňují, že jedno špatné rozhodnutí může mít ničivé důsledky – od srážky přes soudní řízení až po vězení, a nesou slogan „Don't put drugs in the driving seat“. Policie a vládní představitelé zdůrazňují, že řízení pod vlivem drog je extrémně nebezpečné a nebude tolerováno.

Zdroj: [gov.uk](http://gov.uk)

#### **4.4.6 Novou kampaň proti řízení pod vlivem alkoholu v Belgii vede televizní osobnost, která byla sama odsouzena za řízení pod vlivem alkoholu. Slogan zní "Žádné výmluvy"**

V listopadu 2025 VRT společně s Vlamským departementem mobility spustila novou silniční bezpečnostní kampaň s heslem „Er zijn geen excuses. Rij zonder invloed.“, jejím cílem je upozornit řidiče ve Flandrech na rizika řízení pod vlivem alkoholu či drog a zbavit je běžných „výmluv“, že to ještě „dokonale zvládnou“; kampaň využívá konfrontační video, ve kterém vystupuje i známá tvář Tom Waes, a klade důraz na skutečné příběhy obětí a viníků, aby podnítila změnu chování a snížila počet nehod způsobených ovlivněním řidiče, které se v Belgii děje denně při nejméně deseti nehodách s vážnými následky; prostřednictvím silné výzvy a spolupráce s organizacemi i odborníky VRT usiluje o to, aby řidiči své chování přehodnotili a neusedali za volant pod vlivem žádných omamných látek.

Zdroj: [vrt.be](http://vrt.be)

## 4.5 Bezpečnost obecně

### 4.5.1 Nová webová stránka spojuje oběti nehod a svědky

Slachtofferhulp Nederland spustila novou online platformu s názvem „Jij was daar ook“, která má usnadnit kontakt mezi lidmi zapojenými do dopravních nehod — tedy oběťmi, jejich pozůstalými, svědky i záchranáři — protože se často snaží navzájem najít, ale bez úspěchu. Na webu si účastníci mohou nehody vyhledat nebo je sami přidat a zveřejnit výzvu ke kontaktu; komunikace je možná pouze tehdy, když s tím obě strany souhlasí a probíhá prostřednictvím zabezpečeného chatu. Cílem platformy je pomoci zainteresovaným lidem odpovědět na otázky, doplnit vzpomínky a podpořit jejich psychickou rekonvalescenci, což je podle organizace i policejních statistik často obtížné kvůli omezením v ochraně osobních údajů.

Zdroj: [nos.nl](http://nos.nl)

### 4.5.2 KfV uvádí, že je letos v Rakousku už více dopravních úmrtí než loni

Na rakouských silnicích v roce 2025 dosud zahynulo více lidí než za celý rok 2024, když od začátku roku zemřelo 353 osob oproti 351 v předchozím roce, a KfV pro celý letošní rok odhaduje až 382 obětí, což znamená, že cíl snížit počet dopravních úmrtí pod 310 nebude splněn. Největší nárůst je u smrtelných nehod cyklistů, uživatelů e-kol a e-skútrů — jejich počet se meziročně zvýšil o 73 %, což odborníci částečně přičítají rostoucímu provozu a nedostatečné infrastruktuře pro kola; naopak u silničních vozidel došlo k poklesu úmrtí o 24 %. KfV varuje, že je potřeba upravit chování řidičů i zlepšit podmínky pro bezmotorové účastníky provozu, a apeluje na opatrnost a preventivní opatření.

Zdroj: [diepresse.com](http://diepresse.com)

### 4.5.3 193 obcí v Norsku bylo certifikováno pro bezpečnost silničního provozu

Ringerike se nyní může oficiálně označovat za „trafikksikker kommune“ — tedy obec s certifikovaným systematickým a dlouhodobým přístupem k bezpečnosti v dopravě, což je uznání, které v Norsku dosud získalo kolem 197 obcí. Certifikace od organizace Trygg Trafikk potvrzuje, že Ringerike má dobře zavedené postupy, odpovědnosti a cílená opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro všechny věkové skupiny, a platí tři roky, přičemž její získání je podle starosty důležitým milníkem a oceněním společného úsilí školy, školek, dobrovolníků i samosprávy o zvýšení bezpečí — například pro děti na jejich cestách do školy.

Zdroj: [ringblad.no](http://ringblad.no)

### 4.5.4 Finsko: Aktualizace strategie bezpečnosti dopravy bude spuštěna – Cílem je dosáhnout nulového dopravního nebezpečí do roku 2050

Finská vláda představila aktualizaci Strategie bezpečnosti dopravy, která je postavena na filozofii Vision Zero s cílem dosáhnout nulových dopravních úmrtí do roku 2050. Nová strategie se zaměřuje především na zlepšení bezpečnosti silniční dopravy, kde jsou největší problémy, a klade důraz na dlouhodobou spolupráci různých zainteresovaných stran a cílená opatření napříč všemi druhy dopravy. Aktualizovaná strategie navazuje na původní rámec z roku 2022–2026 a má posílit koordinované kroky k prevenci dopravních nehod a ochraně všech účastníků silničního provozu.

Zpravodaj Bezpečná doprava

Zdroj: [valtioneuvosto.fi](http://valtioneuvosto.fi)

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