

# BEZPEČNÁ DOPRAVA

2024 | Q1

Strategie BESIP 2021-2030 vs. nehodovost v roce 2023

Téma čísla: BESIP.cz + 13 užitečných webů

Aktuality z výzkumu

Informace ze světa



## Monitoring zaměřený na bezpečnost silničního provozu u nás a ve světě

**Vážení čtenáři,**

dostává se Vám do rukou historicky první vydání Zpravodaje BEZPEČNÁ DOPRAVA. Bezpečnost silničního provozu je téma, které nás všechny ovlivňuje. Každý den se na silnicích setkáváme s různými dopravními situacemi, ať už jako řidiči motorových vozidel, chodci nebo cyklisté.

V tomto čísle jsme pro Vás připravili základní informaci o plnění Strategie BESIP 2021-2030 v roce 2023, která se zaměřuje na plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů. V tématu čísla představujeme užitečné weby k oblasti bezpečnosti silničního provozu. Zařazeny jsou výzkumné aktivity CDV, které se realizovaly v uplynulém roce včetně aktivní účasti na Světovém silničním kongresu PIARC 2023. V závěrečné kapitole se pak věnujeme přehledu novinek ze zahraničí, které mají vazbu na bezpečnost silničního provozu.

Zpravodaj bude vycházet kvartálně.

– redakce –

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

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

**Redakce:** Líšenská 33a, 636 00 Brno, [cdv@cdv.cz](mailto:cdv@cdv.cz)

**Titulní strana:** koláž z webů BESIP a CDV

© 2024 Centrum dopravního výzkumu v. v. i.





## Obsah

<b>1</b>	<b>Informace o plnění Strategie BESIP 2021-2030 .....</b>	<b>4</b>
1.1.	Rok 2023.....	4
1.1.1	Strategické cíle .....	4
1.1.2	Klíčové ukazatele.....	5
1.1.3	Krajské srovnání.....	6
1.2	Období 2021–2023.....	6
1.2.1	Strategické cíle .....	6
1.2.2	Klíčové ukazatele.....	6
1.2.3	Krajské srovnání .....	7
<b>2</b>	<b>Téma čísla: BESIP.cz + 13 užitečných webů .....</b>	<b>8</b>
2.1	BESIP.cz.....	8
2.2	13 tipů na užitečné weby z oblasti BESIP .....	10
<b>3</b>	<b>Aktuality z výzkumu .....</b>	<b>11</b>
3.1	Články v mezinárodních časopisech .....	11
3.1.1	Jak česká média pokrývají téma nepozornosti v dopravě? .....	11
3.1.2	Co ovlivňuje jízdní stopu ve směrovém oblouku? .....	11
3.1.3	Přehled přístupů k hodnocení účinnosti zklidňovacích opatření.....	12
3.1.4	Nepřímé ukazatele bezpečnosti z dat plovoucích vozidel .....	12
3.1.5	Metoda STKDE+ odhalila střety se zvěří v místech přerušených oplocení.....	12
3.1.6	Vliv rychlosti jízdy a dalších faktorů na fungování automatického nouzového brzdění 13	
3.1.7	Analýza dopadů pandemických omezení na nehodovost a chování účastníků silničního provozu.....	13
3.2	Články v českých časopisech .....	14
3.2.1	Infrastruktura: Pilíř Strategie BESIP .....	14
3.2.2	Průzkum používání tuningu na elektrokolech .....	14
3.2.3	Vliv značky Zvěř na rychlost jízdy .....	14
3.3	Příspěvky na konferencích.....	15
3.3.1	Czech Road Traffic Safety Strategy 2021–2030 (PIARC 2023) .....	15
3.3.2	Economic Evaluation of Externalities Caused by Traffic Accidents (PIARC 2023) .....	15
3.4	Ostatní publikace.....	16

## Zpravodaj Bezpečná doprava

3.4.1	Metodika prvotního hodnocení záměru stavby pozemní komunikace .....	16
3.4.2	Dopravní inženýrství .....	16
<b>4</b>	<b>Informace ze světa .....</b>	<b>17</b>
4.1	Zranitelní účastníci silničního provozu .....	17
4.1.1	Malta od března zakáže pronajímané elektronické koloběžky.....	17
4.1.2	Švýcarsko zvažuje kurzy elektrokol pro seniory.....	17
4.1.3	E-koloběžky by mohly být v Irsku legální do konce roku .....	17
4.1.4	Evropská komise navrhuje vůbec první cyklistickou strategii EU .....	18
4.1.5	Přibližně polovina cyklistů ve Švýcarsku nosí přilbu .....	18
4.1.6	Německo povolí směrová světla na jízdních kolech, v současné době jsou zakázány	18
4.2	Řidiči motorových vozidel .....	19
4.2.1	Management rychlosti: příručka bezpečnosti silničního provozu pro osoby s rozhodovací pravomocí a odborníky z praxe, 2. vydání .....	19
4.2.2	Amsterdam: Od 8. prosince pojedeme na většině silnic 30 kilometrů v hodině.....	19
4.2.3	Budou mít všechny skotské ulice povolenou rychlost 20 mil/h?.....	19
4.2.4	Teenageři „nemohou být šokováni“, aby se stali bezpečnějšími řidiči.....	19
4.2.5	10 % Italů uvedlo, že byli v autě, kde se řidič natáčel za jízdy .....	20
4.2.6	Vážení ministři dopravy: Nedovolte mladistvým řídit těžká nákladní vozidla.....	20
4.3	Automobilový sektor .....	20
4.3.1	Bezpečnost musí být na prvním místě, protože na trhu se stále objevují velká a odvážná SUV .....	20
4.4	Ostatní .....	20
4.4.1	52 milionů EUR vybraných z pokut za překročení rychlosti ve Francii je přiděleno na projekty obnovy úrazů na silnicích .....	20
4.4.2	Použití nepřímých ukazatelů bezpečnosti ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu v Jižní Koreji .....	21

## 1 Informace o plnění Strategie BESIP 2021-2030

Informace obsahuje základní přehled plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů Strategie BESIP jak v roce 2023, tak v období účinnosti Strategie, tzn. v období 2021-2023.

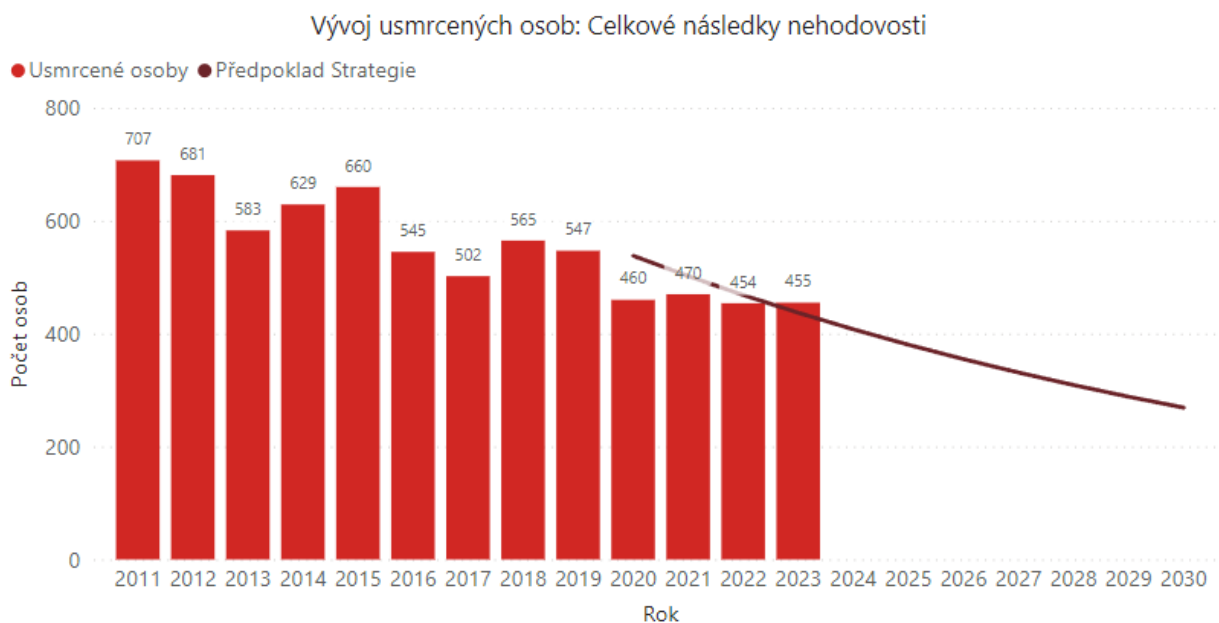
### 1.1. Rok 2023

#### 1.1.1 Strategické cíle

V roce 2023 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 455 a těžce zraněno 1 750 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie bylo usmrceno **o 18 osob více (+4 %)** a těžce zraněno o 122 osob méně (-7 %).

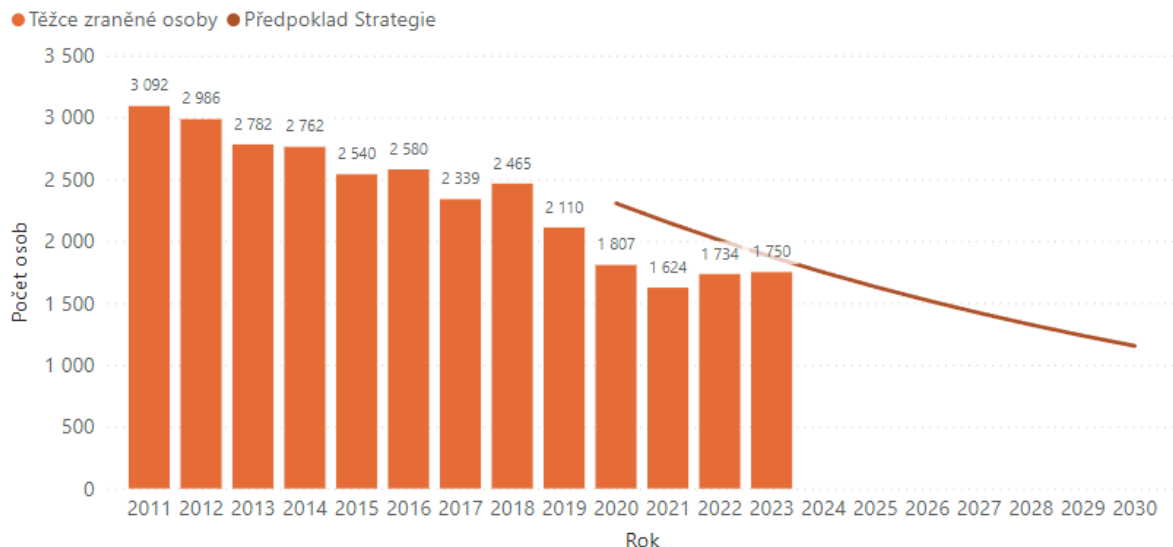
**Ve sledovaných strategických cílech Strategie byly tedy předpoklady v roce 2023 splněny pouze v oblasti těžce zraněných osob.**

Vývoj v uvedeném období v uplynulých letech a vztah reality a předpokladů Strategie je zřejmý z následujících grafů. *Pozn. jedná se o celoroční hodnoty a předpoklady.*





Vývoj těžce zraněných osob: Celkové následky nehodovosti



### 1.1.2 Klíčové ukazatele

V oblasti klíčových ukazatelů lze v loňském roce „pozitivně“ hodnotit bilanci fatálních nehod dětí (-42 %), alkoholu a návykových látek (-37 %) a mladých řidičů (-19 %). V případě osob usmrčených se však nedařilo plnit předpoklady zejména u: starších řidičů jako viníků, seniorů, nehod v extravilánu, motocyklistů, nedání přednosti v jízdě, jízda po nesprávné straně vozovky. V relativním srovnání pak lze za nejhorší bilanci vůči stanoveným předpokladům Strategie označit ujetí viníka od nehody (+67 %), starší řidiče jako viníky (+56 %), cestující v nákladních automobilech (+52 %) a seniory (+27 %). V případě osob těžce zraněných byl největší rozdíl u cizinců jako viníků (+97 osob tj. +57 %) a nehod na dálnicích (+65 osob, tj. +102 %).

Usmrčené osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Starší řidiči jako viníci (V)	86	55	31	56,36 %
Senioři (N)	126	99	27	27,27 %
Extravilán (I)	328	309	19	6,15 %
Celkové následky nehodovosti	455	437	18	4,12 %
Motocyklisté (N)	74	62	12	19,35 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	77	65	12	18,46 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjezd do protisměru (P)	72	60	12	20,00 %
Cyklisté (N)	43	32	11	34,38 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	32	21	11	52,38 %
Cizinci jako viníci (V)	55	44	11	25,00 %
Místní komunikace - GPS (I)	59	51	8	15,69 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	189	184	5	2,72 %
Ženy jako viníci (V)	61	56	5	8,93 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	10	6	4	66,67 %
Nepřipoutané osoby (N)	72	69	3	4,35 %
Muži jako viníci (V)	376	373	3	0,80 %
Dálnice - GPS (I)	27	25	2	8,00 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	55	53	2	3,77 %
Srážky s vlakem (I)	15	14	1	7,14 %
Nevěnování se řízení (P)	53	53	0	0,00 %
Intravilán (I)	127	128	-1	-0,78 %
Cestující v autobusech (N)	1	2	-1	-50,00 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	164	167	-3	-1,80 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	3	6	-3	-50,00 %
Děti (N)	7	12	-5	-41,67 %
Nesprávné předjíždění (P)	13	20	-7	-35,00 %
Chodci (N)	74	83	-9	-10,84 %
Cestující v osobních automobilech (N)	225	234	-9	-3,85 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	284	293	-9	-3,07 %
Srážky se stromem (I)	55	65	-10	-15,38 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	58	72	-14	-19,44 %
Nepřiměřená rychlost (P)	138	155	-17	-10,97 %
Alkohol a návykové látky (P)	32	51	-19	-37,25 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Cizinci jako viníci (V)	268	171	97	56,73 %
Dálnice - GPS (I)	129	64	65	101,56 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	182	158	24	15,19 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	89	67	22	32,84 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjezd do protisměru (P)	152	132	20	15,15 %
Cestující v autobusech (N)	47	31	16	51,61 %
Nevěnování se řízení (P)	185	172	13	7,56 %
Motocyklisté (N)	364	357	7	1,96 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	41	35	6	17,14 %
Místní komunikace - GPS (I)	464	459	5	1,09 %
Nepřipoutané osoby (N)	132	131	1	0,76 %
Srážky s vlakem (I)	11	11	0	0,00 %
Starší řidiči jako viníci (V)	190	192	-2	-1,04 %
Senioři (N)	361	364	-3	-0,82 %
Cyklisté (N)	281	286	-5	-1,75 %
Děti (N)	100	106	-6	-5,66 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	23	32	-9	-28,13 %
Extravilán (I)	891	910	-19	-2,09 %
Nesprávné předjíždění (P)	45	73	-28	-38,36 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	452	486	-34	-7,00 %
Muži jako viníci (V)	1 361	1 405	-44	-3,13 %
Ženy jako viníci (V)	348	396	-48	-12,12 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	224	275	-51	-18,55 %
Srážky se stromem (I)	100	152	-52	-34,21 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	428	485	-57	-11,75 %
Alkohol a návykové látky (P)	119	185	-66	-35,68 %
Chodci (N)	325	399	-74	-18,55 %
Cestující v osobních automobilech (N)	625	704	-79	-11,22 %
Nepřiměřená rychlost (P)	393	472	-79	-16,74 %
Intravilán (I)	859	962	-103	-10,71 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	1 002	1 123	-121	-10,77 %
Celkové následky nehodovosti	1 750	1 872	-122	-6,52 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	665	787	-122	-15,50 %

Poznámka k tabulkám: Hodnoty předpokladů jsou v tabulkách a souvisejících výpočtech pro lepší přehlednost zaokrouhleny na celá čísla.

### 1.1.3 Krajské srovnání

V uplynulém roce 4 kraje splnily předpoklady Strategie v oblasti usmrčených osob (nejlépe, -8 usmrčených v Olomouckém kraji) a 10 v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -49 těžce zraněných ve Zlínském kraji). V případě usmrčených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit v 10 krajích: Středočeském (+10 osob, tj. +14 %), Královéhradeckém (+9 osob, tj.+37 %), Pardubickém (+8 osob, tj.+32 %), Hlavní město Praha (+3 osoby, tj.+17 %), Karlovarském kraji (+3 osoby, tj.+25 %), kraji Vysočina (+3 osoby, tj.+11 %), Libereckém (+2 osoby, tj.+13 %), Zlínském (+2 osoby, tj.+11 %), Jihočeském (+1 osoba, tj.+2 %) a Jihomoravském kraji (+1 osoba, tj.+2 %). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady ve 4 krajích: v Hl. m. Praze (+36 osob, tj.+30 %), Plzeňském (+14 osob, tj. +19 %), Karlovarském kraji (+12 osob, tj.+25 %) a Ústeckém kraji (+ 10 osob, tj.+6 %).

Usmrčené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Středočeský kraj	80	70	10	14,29 %
Královéhradecký kraj	33	24	9	37,50 %
Pardubický kraj	33	25	8	32,00 %
Hlavní město Praha	21	18	3	16,67 %
Karlovarský kraj	15	12	3	25,00 %
Kraj Vysočina	31	28	3	10,71 %
Liberecký kraj	17	15	2	13,33 %
Zlínský kraj	20	18	2	11,11 %
Jihočeský kraj	47	46	1	2,17 %
Jihomoravský kraj	47	46	1	2,17 %
Moravskoslezský kraj	37	41	-4	-9,76 %
Ústecký kraj	30	34	-4	-11,76 %
Plzeňský kraj	27	34	-7	-20,59 %
Olomoucký kraj	17	25	-8	-32,00 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Hlavní město Praha	158	122	36	29,51 %
Plzeňský kraj	89	75	14	18,67 %
Karlovarský kraj	60	48	12	25,00 %
Ústecký kraj	169	159	10	6,29 %
Jihomoravský kraj	212	214	-2	-0,93 %
Kraj Vysočina	94	99	-5	-5,05 %
Olomoucký kraj	74	83	-9	-10,84 %
Liberecký kraj	60	71	-11	-15,49 %
Středočeský kraj	281	295	-14	-4,75 %
Jihočeský kraj	185	204	-19	-9,31 %
Moravskoslezský kraj	137	158	-21	-13,29 %
Královéhradecký kraj	100	124	-24	-19,35 %
Pardubický kraj	69	110	-41	-37,27 %
Zlínský kraj	62	111	-49	-44,14 %

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

## 1.2 Období 2021–2023

### 1.2.1 Strategické cíle

V období let 2021-2023 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrčeno 1 379 a těžce zraněno 5 108 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie tak bylo usmrčeno o 28 osob méně (-2 %) a těžce zraněno o 922 osob méně (-15 %).

### 1.2.2 Klíčové ukazatele

V oblasti klíčových ukazatelů lze v období účinnosti Strategie „pozitivně“ hodnotit bilanci fatálních nehod mladých řidičů (-28 %), alkoholu a návykových látek (-20 %) a nesprávného předjíždění (-38 %). V oblasti klíčových ukazatelů se v případě osob usmrčených nedařilo plnit předpoklady zejména u: starších řidičů jako viníků (+55 osob), seniorů (+53 osob), cyklistů (+25 osob), motocyklistů (+17 osob). Nejvyšší relativní rozdíl mezi předpoklady a realitou byl evidován u starších řidičů jako viníků (+31 %). V případě osob těžce zraněných byly klíčové ukazatele nad hodnotami předpokladu zejména u: cizinců jako viníci nehod (+83 osob, tj. +15 %), nehody na dálnicích (+63 osob, tj.30 %), cestující v nákladních automobilech (+13 osob, tj. +6 %) a srážky s vlakem (+7 osob, tj.20 %) ostatní ukazatele jsou pod hodnotami předpokladů.



## Zpravodaj Bezpečná doprava

Usmrcené osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Starší řidiči jako viníci (V)	232	177	55	31,07 %
Senioři (N)	371	318	53	16,67 %
Cyklisté (N)	128	103	25	24,27 %
Motocyklisté (N)	218	201	17	8,46 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	83	67	16	23,88 %
Nepřipoutané osoby (N)	235	222	13	5,86 %
Cizinci jako viníci (V)	148	140	8	5,71 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	27	21	6	28,57 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	176	171	5	2,92 %
Dálnice - GPS (I)	84	81	3	3,70 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjezd do protisměru (P)	195	193	2	1,04 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	593	592	1	0,17 %
Srážky se stromem (I)	210	210	0	0,00 %
Intravilán (I)	410	411	-1	-0,24 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	207	209	-2	-0,96 %
Místní komunikace - GPS (I)	163	166	-3	-1,81 %
Ženy jako viníci (V)	176	179	-3	-1,68 %
Srážky s vlakem (I)	40	45	-5	-11,11 %
Cestující v autobusech (N)	2	7	-5	-71,43 %
Nevěnování se řízení (P)	165	170	-5	-2,94 %
Nepřiměřená rychlost (P)	492	498	-6	-1,20 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	9	18	-9	-50,00 %
Děti (N)	28	38	-10	-26,32 %
Nesprávné předjíždění (P)	40	65	-25	-38,46 %
Celkové následky nehodovosti	1 379	1 407	-28	-1,99 %
Extravilán (I)	969	997	-28	-2,81 %
Chodci (N)	238	268	-30	-11,19 %
Alkohol a návykové látky (P)	132	166	-34	-20,48 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	484	537	-53	-9,87 %
Muži jako viníci (V)	1 148	1 201	-53	-4,41 %
Cestující v osobních automobilech (N)	696	754	-58	-7,69 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	167	231	-64	-27,71 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	868	943	-75	-7,95 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Cizinci jako viníci (V)	632	549	83	15,12 %
Dálnice - GPS (I)	271	208	63	30,29 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	227	214	13	6,07 %
Srážky s vlakem (I)	42	35	7	20,00 %
Cestující v autobusech (N)	84	101	-17	-16,83 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	95	112	-17	-15,18 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	478	509	-31	-6,09 %
Nepřipoutané osoby (N)	389	423	-34	-8,04 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	66	102	-36	-35,29 %
Nevěnování se řízení (P)	505	553	-48	-8,68 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjezd do protisměru (P)	367	425	-58	-13,65 %
Nesprávné předjíždění (P)	164	235	-71	-30,21 %
Děti (N)	265	341	-76	-22,29 %
Srážky se stromem (I)	403	491	-88	-17,92 %
Starší řidiči jako viníci (V)	519	618	-99	-16,02 %
Alkohol a návykové látky (P)	495	596	-101	-16,95 %
Motocyklisté (N)	1 037	1 150	-113	-9,83 %
Místní komunikace - GPS (I)	1 363	1 478	-115	-7,78 %
Cyklisté (N)	791	923	-132	-14,30 %
Senioři (N)	1 009	1 171	-162	-13,83 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	1 392	1 564	-172	-11,00 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	707	886	-179	-20,20 %
Chodci (N)	1 032	1 286	-254	-19,75 %
Ženy jako viníci (V)	1 002	1 274	-272	-21,35 %
Nepřiměřená rychlost (P)	1 230	1 520	-290	-19,08 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	1 211	1 562	-351	-22,47 %
Cestující v osobních automobilech (N)	1 866	2 268	-402	-17,72 %
Extravilán (I)	2 487	2 931	-444	-15,15 %
Intravilán (I)	2 621	3 097	-476	-15,37 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	2 040	2 533	-493	-19,46 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	3 055	3 617	-562	-15,54 %
Muži jako viníci (V)	3 943	4 525	-582	-12,86 %
Celkové následky nehodovosti	5 108	6 030	-922	-15,29 %

**Poznámka k tabulkám:** Hodnoty předpokladů jsou v tabulkách a souvisejících výpočtech pro lepší přehlednost zaokrouhleny na celá čísla.

### 1.2.3 Krajské srovnání

Během účinnosti Strategie 8 krajů splnilo její předpoklady v oblasti usmrcených osob (nejlépe, -25 usmrcených v Moravskoslezském kraji) a 11 v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -147 těžce zraněných ve Zlínském kraji). V případě usmrcených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit ve 6 krajích: Královéhradeckém (+24 osob, tj.+31 %), Zlínském (+18 osob, tj. +32 %), Středočeském (+12 osob, tj. +5 %), Ústeckém (+4 osoby, tj.+4 %), Karlovarském (+2 osoby, tj. +5 %) a Hlavním městě Praze (+1 osoba, tj.+2 %). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v Hl. m. Praze (+86 osob, tj. +22 %), v Karlovarském kraji (+31 osob, tj. +20 %) a Plzeňském kraji (+14 osob, tj. +6 %).

Usmrcené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Královéhradecký kraj	102	78	24	30,77 %
Zlínský kraj	75	57	18	31,58 %
Středočeský kraj	236	224	12	5,36 %
Ústecký kraj	112	108	4	3,70 %
Karlovarský kraj	42	40	2	5,00 %
Hlavní město Praha	60	59	1	1,69 %
Pardubický kraj	82	82	0	0,00 %
Kraj Vysočina	85	91	-6	-6,59 %
Liberecký kraj	44	50	-6	-12,00 %
Jihočeský kraj	140	147	-7	-4,76 %
Olomoucký kraj	70	81	-11	-13,58 %
Jihomoravský kraj	132	149	-17	-11,41 %
Plzeňský kraj	92	109	-17	-15,60 %
Moravskoslezský kraj	107	132	-25	-18,94 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Hlavní město Praha	480	394	86	21,83 %
Karlovarský kraj	185	154	31	20,13 %
Plzeňský kraj	256	242	14	5,79 %
Olomoucký kraj	218	266	-48	-18,05 %
Kraj Vysočina	260	318	-58	-18,24 %
Liberecký kraj	157	228	-71	-31,14 %
Ústecký kraj	440	512	-72	-14,06 %
Jihočeský kraj	582	657	-75	-11,42 %
Jihomoravský kraj	610	691	-81	-11,72 %
Moravskoslezský kraj	401	509	-108	-21,22 %
Královéhradecký kraj	271	398	-127	-31,91 %
Středočeský kraj	819	951	-132	-13,88 %
Pardubický kraj	219	353	-134	-37,96 %
Zlínský kraj	210	357	-147	-41,18 %

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

## 2 Téma čísla: BESIP.cz + 13 užitečných webů

Webové stránky k tématice bezpečnosti silničního provozu jsou velmi důležité. Tyto informace mohou zahrnovat například rady pro bezpečnou jízdu, informace o nebezpečných úsecích silnic, přehledy o nejčastějších nehodách a jejich příčinách, a mnoho dalšího. Webové stránky také umožňují snadný přístup k informacím o legislativě a pravidlech silničního provozu, což může pomoci řidičům a dalším účastníkům silničního provozu lépe porozumět pravidlům a zvýšit bezpečnost na silnicích.

### 2.1 BESIP.cz

BESIP je hlavní koordinační subjekt bezpečnosti silničního provozu v ČR a je samostatným oddělením Ministerstva dopravy ČR2. Je garantem realizace a plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2021–2030.

Webové stránky [www.besip.cz](http://www.besip.cz) je pak oficiální stránkou Samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy. Jsou rozděleny do několika hlavních sekcí, které poskytují různé informace a zdroje týkající se bezpečnosti silničního provozu v České republice. **Úvodní stránka** obsahuje nejnovější informace a oznámení, například o novém bodovém systému, legislativních změnách a preventivních kampaních a dále pak např.:

- **Hlavní menu** je rozděleno na:
  - účastníci silničního provozu
  - vzdělávání
  - odborná veřejnost
  - statistiky
  - kontakty
- Sekce **Legislativa** poskytuje podrobné informace o zákonech týkajících se provozu na pozemních komunikacích v České republice.
- V sekci **Prevence** najdete informace o aktuálních preventivních kampaních a soutěžích.
- Sekce **Novinky** v zákoně poskytuje podrobné informace o novém bodovém systému.
- Sekce **Průvodce** obsahuje užitečné informace pro různé skupiny účastníků silničního provozu, včetně chodců, cyklistů, motocyklistů a řidičů automobilů.
- Sekce **Vzdělávání** poskytuje zdroje pro dopravní výchovu, včetně metodiky dopravní výchovy, mapy dopravních hřišť a informací o dopravní soutěži mladých cyklistů.
- Sekce **Děti** obsahuje databázi projektů dobré praxe v oblasti dopravní výchovy.

Pro odbornou veřejnost je určena sekce s Radou vlády pro bezpečnost silničního provozu a Strategii BESIP 2021-2030, obsahuje odkazy na statistiky a kontakty na pracovníky BESIP a krajské koordinátory. Na této stránce je k dispozici také informace o novém bodovém systému, a mnoho dalších užitečných informací.

Na webu jsou detailní informace v uživatelsky přívětivé formě k novelizovanému bodovému systému, který byl zaveden v roce 2024. Porovnání hlavních změn v bodovém systému a sankcích 2023-2024 je pak shrnuto v [tabulce přestupků](#).

**NOVÝ BODOVÝ SYSTÉM**

**Mapa dopravních hřišť v ČR**



## 2.2 13 tipů na užitečné weby z oblasti BESIP

CDV se dlouhodobě a koncepčně problematice bezpečnosti silničního provozu věnuje, je autorem řady webů, které jsou pravidelně aktualizovány a lze z nich čerpat velmi užitečné informace jak na národní, krajské, ale také místní úrovni. Příklady některých webů uvádíme níže:

- 1) **CDV.cz**, <https://www.cdv.cz/>
- 2) **Dopravní nehody v ČR**, <https://nehody.cdv.cz/>
- 3) **Plnění Strategie BESIP 2021-2030**, <https://www.cdv.cz/vizenula>
- 4) **Hloubková analýza dopravních nehod**, <https://www.vyzkumnehod.cz/>
- 5) **Index závažnosti dopravních nehod v intravilánech měst v České republice**, <https://www.gcpindex.cz/>
- 6) **Fatální následky dopravních nehod v zemích EU**, <https://www.cdv.cz/vizenula>
- 7) **Nehody autonomních vozidel**, <https://www.avcrashes.net/>
- 8) **Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu**, <https://www.czrso.cz/nub/post/map>
- 9) **Děti v dopravě**, <https://www.detivdoprave.cz/>
- 10) **Kde bouráme**, <https://www.kdebourame.cz/cz/>
- 11) **Metodické centrum**, <https://www.metodickecentrum.cz/>
- 12) **Ponehodová péče**, <https://www.ponehodovapece.cz/>
- 13) **Srážky se zvěří**, <http://www.sraznazver.cz/cz/>



### 3 Aktuality z výzkumu

V roce 2023 byla vydána řada publikací z oblasti bezpečnosti silničního provozu, ať už článků v odborných časopisech, příspěvků na odborných konferencích nebo například metodických pokynů. V krátkých anotacích přinášíme průřezový přehled vybraných publikací, jejichž autory či spoluautory byli výzkumní pracovníci z Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Články jsou rozděleny na články v mezinárodních časopisech a články v českých časopisech. Obě kategorie mají svůj přínos: kvalita zahraničních článků tkví v tom, že prošly náročným recenzním řízením několika mezinárodních odborníků a byly přijaty do celosvětových databází Web of Science nebo Scopus; články v českých časopisech mají naopak větší potenciál popularizace pro širší spektrum čtenářů.

#### 3.1 Články v mezinárodních časopisech

##### 3.1.1 Jak česká média pokrývají téma nepozornosti v dopravě?

Nepozornost (distrakce) účastníků silničního provozu je jedním z hlavních faktorů, které přispívají k nehodám. Byla důkladně prozkoumána z mnoha hledisek, ale informace o faktorech, které ovlivňují vnímání rizika a postoje účastníků silničního provozu, jsou omezené. Tyto faktory jsou formovány osobní a zprostředkovanou zkušeností, ale důležitou roli hraje i vzdělávání a informovanost veřejnosti. V této souvislosti se zdá, že média významně ovlivňují vnímání rizik a mohou vést ke změnám chování. Cílem této studie bylo přezkoumat zpravodajství o nepozornosti řidičů v českých médiích a analyzovat, jakým způsobem se věnují různým typům nepozornosti. Byla provedena kvantitativní i kvalitativní obsahová analýza a byly kódovány zdroje nepozornosti zmiňované v mediálních zprávách. Zjistili jsme, že nejčastěji uváděným podtypem nepozornosti je rozptylování pozornosti; média často informují o protiprávním chování, např. o manipulaci s mobilním telefonem; zdá se, že preventivní a výchovný potenciál mediálního zpravodajství není plně využíván; mediální zprávy se často zaměřují na konkrétní nehody, jejich následky a bezprostřední příčiny. Ostatní rizikové aspekty nebo faktory přispívající k nepozornosti bývají opomíjeny.

*Skládaná, P., Bucsuházy, K. (2023). Distraction in road traffic: How Czech media covers the issue. Heliyon, roč. 9, č. 7, e18103.*

##### 3.1.2 Co ovlivňuje jízdní stopu ve směrovém oblouku?

Na komunikacích v extravilánu se používají tři typy vodorovného dopravního značení (VDZ) – vodící proužky, dělicí čára nebo žádné značení, přestože jejich vliv na volbu jízdní stopy není zcela objasněn. Tato studie se snaží tuto mezeru (ve vztahu ke směrovým obloukům) zaplnit na souboru 68 oblouků. Byla provedena analýza rychlosti, překračování osy vozovky a lineární regresní modely: byl prokázán statisticky významný vliv druhu typu VDZ i dalších proměnných. Dělicí čára se ukázala jako vhodnější pro průjezd obloukem, protože vede k jízdní stopě vzdálenější od osy vozovky, což snižuje pravděpodobnost čelního střetu. Toto zjištění poskytuje doporučení správcům silniční sítě ke zvýšení jednotnosti dopravního značení.

Vyskočilová, L., Bucsuházy, K., Zůvala, R., Striegler, R., Ambros, J. (2023). *What influences lateral position in horizontal curves? Results in Engineering*, roč. 18, č. 101146.

### 3.1.3 Přehled přístupů k hodnocení účinnosti zklidňovacích opatření

Zklidňovací opatření se celosvětově uplatňují již několik desetiletí, avšak přístupy k hodnocení jejich účinků na rychlost jsou nejednotné. Výsledkem je omezený počet srovnatelných a spolehlivých evaluací, které by podpořily praktické navrhování a realizaci zklidňování. Aby tuto mezeru zaplnili a navrhli doporučení, provedli autoři systematický přehled celkem 158 odborných publikací z celého světa. Z nich získali informace týkající se řady výzkumných otázek, zaměřených na použitou měřicí technologii, způsob měření a vyhodnocení, včetně zohlednění úrovně spolehlivosti výsledků. Přehled potvrdil, že přístupy k hodnocení jsou nejednotné: většina studií využívala statické detektory, nízkou úroveň kontroly zkreslení a neuváděla dobu trvání průzkumu. Naopak nejrobustnější evaluace zahrnovaly vícerozměrné statistické postupy, používaly dynamické měření rychlosti (např. plovoucí vozidla nebo simulace), velké soubory vozidel a přesnější hodnocení pomocí rychlostních profilů. Tato zjištění mohou být vodítkem pro budoucí důslednější a robustnější evaluace, které přispějí k získání spolehlivých podkladů pro podporu zklidňování dopravy.

Ambros, J., Tomešová, L., Jurewicz, C., Valentová, V. (2023). *A review of the best practice in traffic calming evaluation. Accident Analysis & Prevention*, roč. 189, č. 107073.

### 3.1.4 Nepřímé ukazatele bezpečnosti z dat plovoucích vozidel

Pro hodnocení bezpečnosti silničního provozu je vhodné používat proaktivní ukazatele (nevycházející z nehod), známé jako nepřímé ukazatele bezpečnosti (NUB). Rychlost jízdy vycházející z dat plovoucích vozidel (FCD) teoreticky umožňuje odvodit NUB pro vybranou silniční síť, ale prozatím chybí praktické zkušenosti. Autoři tuto mezeru zaplnili využitím celostátních italských FCD k vývoji NUB souvisejících s rychlostí a prověření statistického vztahu k nehodám. Byly využity tři potenciální NUB: koeficient variace rychlosti, index kongesce a počet incidentů (překročení kritických hodnot zrychlení nebo zpomalení); validace byla provedena třemi metodami (lineární korelace, model četnosti nehod, konzistence pořadí). Jako nejlepší NUB se ukázal počet incidentů, zejména v případě dálnic.

Ambros, J., Usami, D. S., Valentová, V. (2023). *Developing speed-related safety performance indicators from floating car data. IET Intelligent Transport Systems*, roč. 17, s. 553-561.

### 3.1.5 Metoda STKDE+ odhalila střety se zvěří v místech přerušených oplocení

Oplocení silnic je považováno za jedno z neúčinnějších opatření, jak zabránit střetům volně žijících živočichů s motorovými vozidly. Přerušené nebo poškozené oplocení však umožňuje vniknutí volně žijící zvěře na silnice. K WVC tak dochází i na mnoha oplocených místech. Autoři analyzovali střety na oplocených dálnicích D10 a D11 v letech 2009-2019 pomocí časoprostorové metody STKDE+ s cílem určit prostorové i časové vzorce střetů v hotspotech; porovnali také časové vzorce střetů před instalací plotů a po ní. Byly popsány tři vzorce hotspotů: zánik hotspotu (po správném návrhu a výstavbě plotu), vznik nového hotspotu (v místech s přerušeným plotem nebo s nevhodným ukončením plotu) a stabilita hotspotu v čase (neúčinné ploty). Bylo zjištěno, že nesprávná konstrukce oplocení vyvolává výskyt střetů. Metoda STKDE+ se ukázala jako vhodná pro efektivní určení účinnosti bezpečnostních opatření.



*Sedoník, J., Andrášik, R., Bíl, M. (2023). STKDE+ approach reveals wildlife-vehicle collision hotspots at broken fence locations. European Journal of Wildlife Research, roč. 69, č. 104.*

### **3.1.6 Vliv rychlosti jízdy a dalších faktorů na fungování automatického nouzového brzdění**

Dnešní konvenčně vyráběná vozidla mají řadu asistenčních systémů, které pomáhají bezpečné jízdě. Fungování těchto systémů závisí především na správné funkci senzorů, které nepřetržitě sledují okolí a detekují překážky. Tyto senzory však nejsou vždy spolehlivé. Cílem studie bylo prozkoumat skutečné limity automatického nouzového brzdění (AEB) při vstupu chodce do vozovky, který je v mnoha případech nepředvídatelný, náhlý a není automaticky řízen. Očekávaná vysoká účinnost AEB byla významně ovlivněna jak rychlostí vozidla, tak povětrnostními podmínkami. Závěry studie mohou vést k rozvinutí diskuse o rychlostních limitech ve městech a jejich dopadech na zranitelné účastníky silničního provozu.

*Černý, J., Vanžura, M., Konšelová, T., Skokan, A. (2023). Influence of Speed and Other External Factors on the Functioning of Automatic Emergency Braking During Unexpected Interactions with Pedestrians. IEEE Intelligent Transportation Systems Magazine, roč. 15, s. 126-135.*

### **3.1.7 Analýza dopadů pandemických omezení na nehodovost a chování účastníků silničního provozu**

Pandemie Covid a následná omezení po celém světě měla různé dopady, včetně změn mobility obyvatelstva. Hlavním cílem studie bylo prozkoumat vliv omezení Covid na bezpečnost silničního provozu v České republice. Retrospektivní analýza byla provedena na základě dat policejní statistiky nehodovosti. Kromě údajů z hlavních období omezení Covid (údaje za rok 2020 a část roku 2021) byla jako kontrolní skupina použita data o nehodovosti z neovlivněného období 2016-2019. Studie se zaměřila nejen na celkovou četnost nehod, ale také na analýzu četnosti nehod podle jednotlivých účastníků nehod. Údaje o nehodovosti nenaznačovaly významné změny v rizikovém chování. Snížení mobility bylo spojeno se snížením četnosti nehod, zejména vozidel a chodců. Počty nehod odrážejí také změny ve způsobu trávení času, resp. nárůst volnočasových aktivit u některých věkových skupin a změnu ve využívání dopravních prostředků. Četnost nehod uživatelů jednostopých vozidel (cyklisté, motocyklisté) byla více ovlivněna sezónností. Zatímco nehodovost vozidel (osobních a nákladních) a chodců více souvisela s údaji o mobilitě, nehodovost cyklistů a motocyklistů byla více ovlivněna teplotou.

*Bucsuházy, K., Zůvala, R., Ambros, J. (2023). Analysis of Covid restrictions' influence on road traffic crashes and related road users' behaviour in the Czech Republic. Archives of Transport, roč. 6, č. 2, s. 109-121.*

## 3.2 Články v českých časopisech

### 3.2.1 Infrastruktura: Pilíř Strategie BESIP

Cílem článku je poskytnutí informací o Strategii BESIP 2021-2030 a aktivitách akčních plánů, které se systematicky zaměřují na strategický pilíř – infrastruktura. V úvodu jsou zhodnocena smrtelná a těžká zranění v důsledku dopravní nehodovosti v úvodních dvou letech účinnosti Strategie. Jsou představeny analytické nástroje, které jsou měsíčně aktualizovány a využívají se nejen na národní, ale také na krajských úrovních. Z pohledu infrastruktury lze konstatovat, že akční plán pro období 2023-2024 plně cílí na klíčové ukazatele, které v úvodních dvou letech plněny nebyly. Aktivity zaměřené na strategický pilíř infrastruktura jsou představeny ve třetí části článku.

*Kadula, L., Havránek, P. (2023). Infrastruktura: Pilíř Strategie BESIP, která po dvou letech aktualizuje akční plány. Silniční obzor, roč. 84, č. 9, s. 72-75.*

### 3.2.2 Průzkum používání tuningu na elektrokolech

Elektrokola se nejen v České republice, ale i v Evropské unii stávají stále běžnější součástí provozu. Nový fenomén však s sebou nese některé negativní jevy, např. zvýšení rychlosti dopomoci elektromotoru kola nad legislativně povolených 25 km/h. Článek představuje výsledky části projektu, zaměřeného na analýzu dat elektrokol se zvýšenou rychlostí (tzv. tuningem). Cílem průzkumu bylo zjistit, co vede cyklisty k pořízení elektrokola, resp. tuningu. Zjišťovány byly také praktické zkušenosti s elektrokoly, s jízdou na nich i s potenciálně kritickými situacemi spojenými s jízdou na elektrokole. Komparace s předchozím výzkumem z roku 2021 umožnila také analyzovat změny postojů uživatelů elektrokol. Cílem tohoto článku je představit výsledky zjištěné prostřednictvím on-line průzkumu u respondentů, kteří odpovídali v on-line dotazníku, umístěném na webových stránkách Observatoře bezpečnosti silničního provozu a také prostřednictvím terénního šetření. Podrobnější informace k výzkumu, analýze dat a závěrečná informace jsou obsahem článku.

*Vedra, J., Skládaná, P., Elgner, J. (2023). Průzkum používání tuningu na elektrokolech v České republice. Silniční obzor, roč. 84, č. 7-8, s. 25-30.*

### 3.2.3 Vliv značky Zvěř na rychlost jízdy

Výstražná značka „Zvěř“ (A 14) upozorňuje řidiče na místa častého výskytu volně žijících zvířat na vozovce. Méně je toho ovšem známo o tom, zda a jak řidiči na tuto značku reagují. S využitím statistických radarů proběhlo ve vybraných lokalitách měření rychlosti vozidel v období před a po instalaci značek A 14. Cílem bylo zjistit, do jaké míry značka ovlivňuje změnu rychlosti vozidel. Za tímto účelem byl vytvořen regresí model, ze kterého vyplynulo, že si řidiči značek všímali, nicméně zpomalení vozidel nebylo vyšší než 5 km/h. Zároveň se ukázalo, že vliv značky je ve dne i v noci podobný.

*Andrášik, R., Nezval, V., Bíl, M. (2023). Minimální vliv značky Zvěř na změnu rychlosti vozidel. Silniční obzor, roč. 84, č. 4, s. 8-10.*

### 3.3 Příspěvky na konferencích

Uvedené příspěvky byly předneseny na prestižním Světovém silničním kongresu, pořádaném v říjnu 2023 v Praze celosvětovou asociací PIARC.

#### 3.3.1 Czech Road Traffic Safety Strategy 2021–2030 (PIARC 2023)

Strategie bezpečnosti silničního provozu ČR na období 2021-2030 (zkráceně „Strategie“) navazuje na Strategii 2011-2020 a Bílou knihu Evropské komise 2002-2010 s názvem „Evropská dopravní politika do roku 2010: Čas rozhodnout“. Priority jsou v souladu s cíli členských států Evropské unie a Organizace spojených národů, které si stanovily za cíl snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob na silnicích na polovinu (v roce 2030 o 50 % méně oproti výchozímu stavu). Výchozí hodnotou pro Strategii je průměr z let 2017-2019.

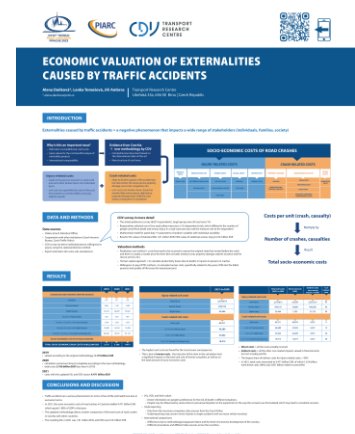
*Kadula, L., Valentová, V. (2023). Czech Road Traffic Safety Strategy 2021–2030. In XXVII World Road Congress, Praha, 2. - 6. 10. 2023.*



#### 3.3.2 Economic Evaluation of Externalities Caused by Traffic Accidents (PIARC 2023)

Příspěvek představil oceňování socioekonomických nákladů dopravních nehod v České republice na základě metodiky vyvinuté a aktualizované Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. Aktualizovaný návod odráží současnou nejlepší praxi v oboru a také standardní postupy uplatňované v zemích Evropské unie. Příspěvek popisuje metodický postup oceňování externalit z dopravních nehod podle nové metodiky a dále popisuje ocenění hodnoty lidského života, provedené pomocí metody stanovených preferencí na základě dotazníkového šetření. Součástí příspěvku je názorný výpočet a ocenění ve finančních jednotkách.

*Daňková, A., Tomešová, L., Ambros, J. (2023). Economic Evaluation of Externalities Caused by Traffic Accidents. In XXVII World Road Congress, Praha, 2. - 6. 10. 2023.*



### 3.4 Ostatní publikace

#### 3.4.1 Metodika prvotního hodnocení záměru stavby pozemní komunikace

Doprava má nejen řadu přínosů, ale také negativních externalit jako jsou dopravní nehody nebo dopady na životní prostředí. Zatímco dopady na životní prostředí jsou důkladně analyzovány pro hodnocení dopadů na bezpečnost (RSIA – Road Safety Impact Assessment) dlouho neexistoval jednotný postup.

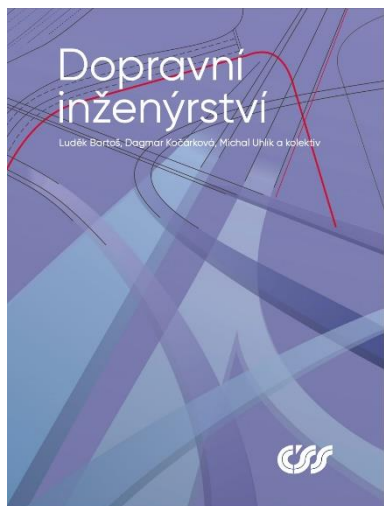
Aktuálně platný zákon č. 178/2022 Sb. uvádí RSIA pod názvem „prvotní hodnocení záměru“. Aby bylo možné požadované hodnocení v praxi provádět, vydalo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. metodiku, která popisuje postup hodnocení. Metodika představuje stručný praktický návod, jak by měl investor nebo správce pozemní komunikace postupovat při hodnocení záměru stavby tak, aby výsledky hodnocení naplňovaly požadavky zmíněného Zákona.



Metodika je dostupná ke stažení zdarma v e-shopu Centra dopravního výzkumu, v. v. i. Praktickou pomůckou je i interaktivní on-line aplikace OBCHVATY, vytvořená Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. pro zefektivnění příslušných výpočtů a zjednodušení provedení prvotního hodnocení záměru.

Ambros, J., Havránek, P., Jelínková, E., Kšicová, E. (2023). *Metodika prvotního hodnocení záměru stavby pozemní komunikace*. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Brno.

#### 3.4.2 Dopravní inženýrství



Česká silniční společnost vydala koncem roku 2023 novou obsáhlou publikaci Dopravní inženýrství.

Editoři knihy jsou Luděk Bartoš (EDIP s.r.o.), Dagmar Kočárková (ČVUT Praha, fakulta dopravní) a Michal Uhlík (ČVUT Praha, fakulta stavební). Kniha je určena pro dopravní inženýry, projektanty dopravních staveb, studenty vysokých škol, architekty, urbanisty, pracovníky odborů dopravy, dopravní inženýry policie a další příbuzné profese.

Více informací o knize je dostupných na <https://www.silnicnispolecnost.cz/publikace/>

Kniha má celkem 560 stran a skládá se ze 23 kapitol. Tři kapitoly pochází od autorů z Centra dopravního výzkumu, v. v. i.:

- *Dopravní průzkumy* (J. Ambros, P. Neuwirth, K. Ježík, L. Vyskočilová, R. Turek, P. Kouřil, M. Šimeček)
- *Principy zklidňování dopravy* (J. Ambros, V. Valentová, E. Kšicová, P. Skládáný, P. Skládaná)
- *Bezpečnost silniční infrastruktury* (J. Ambros, V. Valentová, K. Bucsuházy, E. Kšicová)

## 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 Malta od března zakáže pronajímané elektronické koloběžky

Malta zakáže od 1. března veškeré půjčovny elektronických koloběžek kvůli nepříjemnostem, které způsobují chodcům, uvedlo ministerstvo dopravy v překvapivém oznámení. Rozhodnutí bylo přijato kvůli „netolerovatelnému zneužívání“, řekl ministr dopravy Aaron Farrugia. „Porušování předpisů na elektronických skútrech je tak časté, že ani zdvojnásobení počtu donucovacích orgánů přes noc by problém nevyřešilo,“ řekl na tiskové akci. Toto rozhodnutí činí Maltu první evropskou zemí, která zakázala pronájem koloběžek, ačkoli francouzské hlavní město Paříž přijalo podobné rozhodnutí v září po referendu.

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

#### 4.1.2 Švýcarsko zvažuje kurzy elektrokol pro seniory

Kurzy elektrokol pro seniory by se mohly stát realitou. Federální silniční úřad (FEDRO) právě připravuje katalog „požadovaných dovedností, schopností a schopností“ pro jízdu na elektrokolech, přičemž rozlišuje podle věkových kategorií. Nárůst prodeje elektrokol je doprovázen nárůstem vážných nehod. V roce 2022 mělo vážnou nebo smrtelnou nehodu s elektrokolem 583 lidí. Do roku 2021 se toto číslo zvýšilo na 548, píše na svém webu Úřad pro prevenci nehod. Riziko úmrtí při nehodě na elektrokole je u starších osob čtyřikrát vyšší, a to především proto, že jejich těla jsou křehčí.

Zdroj: [swissinfo.ch](https://www.swissinfo.ch)

#### 4.1.3 E-koloběžky by mohly být v Irsku legální do konce roku

Jedním z nejvýznamnějších ustanovení zákona je řešení právních překážek pro e-koloběžky. Elektrokoloběžky jsou sice běžnou součástí naší ulice, ale jejich používání na veřejných komunikacích zatím není legální. Tento zákon zavádí novou třídu vozidel s názvem Personal Powered Transporters (PPT). Nyní mohou být přijata nařízení pro klasifikaci elektronických skútrů jako PPT, což umožňuje ministru specifikovat vhodné hodnoty výkonu, rychlosti a hmotnosti spolu s dalšími technickými a uživatelskými požadavky na e-skútry. Dokud nebudou platit předpisy, zůstane používání elektronických skútrů na veřejných komunikacích nezákonné. Jakmile budou předpisy zavedeny, bude použití těch, které je nesplňují, na veřejných komunikacích nezákonné.

Technické předpisy pro e-koloběžky musí být podle práva EU oznámeny Evropské komisi k přezkoumání, aby bylo zajištěno, že jsou v souladu s pravidly jednotného trhu, než vstoupí v platnost (toto je známé jako proces „TRIS“). Tento proces trvá minimálně 12 týdnů. Po úspěšném

dokončení procesu TRIS mohou být zavedena nařízení. To bude pravděpodobně ve 4. čtvrtletí roku 2023. Vyhovující elektronické skútry pak mohou být používány na veřejných komunikacích.

Zákon také postaví elektrokola na právní základ. Elektrokola s maximálním výkonem 250 W a vypínací rychlostí motoru 25 km/h budou podle irských zákonů považována za jízdní kola. Elektrokola, která mohou jet rychleji než 25 km/h nebo mají výkon vyšší než 250 W, a ta, která mohou fungovat bez šlapání, budou nyní klasifikována jako e-moped. Podle nové kategorizace budou e-mopedy považovány za motorová vozidla, která budou vyžadovat licenci, registraci, daň a pojištění, aby mohla být používána na irských silnicích.

Nová pravidla pro e-mopedy vstoupí v platnost, jakmile budou zavedena administrativní opatření pro registraci, testování řidičů, udělování řidičských oprávnění a zdanění, což se očekává v 1. čtvrtletí 2024. Majitelé e-mopedů nebudou muset provádět žádné změny přesto a do té doby mohou nadále legálně používat svůj e-moped jako šlapací kolo nebo elektrokolo.

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

#### **4.1.4 Evropská komise navrhuje vůbec první cyklistickou strategii EU**

Návrh Evropské deklarace o cyklistice, který přijala Evropská komise, uznává cyklistiku jako udržitelný, přístupný a inkluzivní, cenově dostupný a zdravý způsob dopravy se silnou přidanou hodnotou pro hospodářství EU. Uvádí zásady pro podporu cyklistiky, které se budou řídit budoucími opatřeními v EU. Jasně závazky, jako jsou bezpečné a soudržné cyklistické sítě ve městech, lepší propojení s veřejnou dopravou, bezpečná parkovací místa, zřízení dobíjecích míst pro elektrokola a cyklostezky spojující města s venkovem, jsou nezbytné pro zlepšení kvality, kvantity, kontinuitu a atraktivitu cyklistické infrastruktury ve všech členských státech.

Zdroj: [europa.eu](http://europa.eu)

#### **4.1.5 Přibližně polovina cyklistů ve Švýcarsku nosí přilbu**

Přibližně 52 % lidí ve Švýcarsku nosí přilbu při jízdě na kole, elektrokole a koloběžce nebo elektrokoloběžce. Vyplývá to z údajů Touring Club Switzerland (TCS), které na jaře a v různých denních dobách provedly 44 průzkumů a zaznamenaly 3 123 lidí jezdících na dvou kolech. Míra nošení přileb mezi jezdci na elektrických koloběžkách byla nejnižší, a to 14 %. Z více než 2 000 dotázaných lidí s jízdním kolem mělo 46 % helmu. Na elektrokolech jedoucích rychlostí pod 25 km/h si hlavu chránilo 68 %. Přestože jsou helmy vyžadovány pro rychlejší elektrokola do 45 km/h, asi 8 % ignorovalo pravidla.

Zdroj: [swissinfo.ch](http://swissinfo.ch)

#### **4.1.6 Německo povolí směrová světla na jízdních kolech, v současné době jsou zakázány**

Německá vláda chce povolit ukazatele pro všechna jízdní kola. Vyplývá to z parlamentního dotazu, který předložil deník Rheinische Post. Německá rada pro bezpečnost silničního provozu (DVR) tento plán vítá. Odbočovací manévry jsou bezpečnější, protože obě ruce zůstávají na řídicích a úmysl odbočit je pro ostatní účastníky silničního provozu viditelnější, zejména v noci. Srážky s cyklisty odbočujícími vlevo mají často za následek vážná zranění, a proto by se jejich počet mohl snížit. Pohled zpět ukazuje, že se ukazatele osvědčily u motorových dvoukolových vozidel a také u malých elektrických vozidel a jsou již schváleny mimo jiné pro vícestopá jízdní kola a přívěsy za jízdní kola.



## 4.2 Řidiči motorových vozidel

### 4.2.1 Management rychlosti: příručka bezpečnosti silničního provozu pro osoby s rozhodovací pravomocí a odborníky z praxe, 2. vydání

Management rychlosti je klíčem ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu. Rychlost, kterou vozidlo jede, ovlivňuje riziko nehody, závažnost utrpěných zranění a pravděpodobnost smrti. Druhé vydání příručky pro řízení rychlosti obsahuje nové případové studie, data a pokyny pro osoby s rozhodovací pravomocí týkající se stanovení a vymáhání rychlostních limitů, úpravy silnic za účelem snížení rychlosti, využívání technologií ve vozidlech, zvyšování povědomí o nebezpečí překročení rychlosti a sledování dopad politik a akcí.



Zdroj: [who.int](http://who.int)

### 4.2.2 Amsterdam: Od 8. prosince pojedeme na většině silnic 30 kilometrů v hodině

Od pátku 8. prosince 2023 došlo ke snížení rychlosti na 30 km/h. Co očekáváme? O 20 až 30 procent méně vážných nehod. Šance na přežití chodce, který se srazí s autem jedoucím rychlostí 30 kilometrů za hodinu, je o 10 procent vyšší, než kdyby toto auto jelo rychlostí 50 kilometrů za hodinu. Řidiči mají více času na zpracování informací a správnou reakci na neočekávané situace. Hluk z dopravy poloviční. Město se ztiší a pobyt venku bude příjemnější. Amsterdam v tomto ohledu následuje Paříž, Brusel a Madrid s výchozími limity 30 km/h.



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

### 4.2.3 Budou mít všechny skotské ulice povolenou rychlost 20 mil/h?

Plány na snížení rychlostního limitu na většině skotských městských silnic na 20 mil za hodinu (přibližný ekvivalent limitu 30 km/h) mají být zavedeny do roku 2025. Ministryně dopravy Fiona Hyslopová tento krok potvrdila na konferenci o bezpečnosti silničního provozu v Edinburghu. Nižší limity jsou již zavedeny v regionech hlavního města Glasgow, v Highlands a Scottish Borders. Tento krok uvede Skotsko do souladu s Walesem, který se stal prvním ve Spojeném království, který v září zavedl limit 20 mil/h.

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

### 4.2.4 Teenageři „nemohou být šokováni“, aby se stali bezpečnějšími řidiči

Zpráva zjistila, že používání „šokujících“ přístupů k poučení teenagerů o rizicích spojených s řízením jen málo zlepšuje bezpečnost a může ve skutečnosti věci zhoršit. Studie zjistila, že spíše než mluvit před řidiči o rizicích, je vhodnější interaktivnější přístup, ve kterém se sdílejí fakta o bezpečnosti silničního provozu a mladí účastníci jsou povzbuzováni, aby dospěli k vlastním závěrům o tom, jak vypadá dobré chování při řízení.

Zdroj: [roadsafetygb.org.uk](http://roadsafetygb.org.uk)

#### 4.2.5 10 % Italů uvedlo, že byli v autě, kde se řidič natáčel za jízdy

Tento jev postihuje přibližně 10 % italských řidičů a je pouze jedním z alarmujících údajů zveřejněných výzkumem „Styly řízení uživatelů“, jehož zadáním provedl Anas a který byl prezentován v rámci konference „Bezpečnost silničního provozu: cíl nulových obětí“. Kolikrát vidíme videa, která se objevují ve zdrojích různých sociálních sítí našich kontaktů, kteří se chtějí natáčet nebo vysílat živě pomocí smartphonu, když sedí za volantem? Jedná se o zlozvyk, rozšířený zejména mezi VIP, samozvanými influencery a guru, který však úzce ovlivňuje i mnoho obyčejných lidí. Naprosto riskantní chování zakázané silničním zákonem (i zdravým rozumem), které může často vést k tragickým následkům (často dokumentováno samotnými videi).

Zdroj: [today.it](https://today.it)

#### 4.2.6 Vážení ministři dopravy: Nedovolte mladistvým řídit těžká nákladní vozidla

V dopise zaslaném ministrům dopravy členských států EU před klíčovým hlasováním, které se uskuteční 4. prosince, ETSC spolu s pracovníky v dopravě, sdruženími obětí dopravních nehod a organizacemi cyklistů požaduje, aby doporučený věk pro získání řidičského průkazu na nákladní automobil v EU zůstal na 21 letech a pro řidičské průkazy na autobusy a autokary na 24 letech.

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

### 4.3 Automobilový sektor

#### 4.3.1 Bezpečnost musí být na prvním místě, protože na trhu se stále objevují velká a odvážná SUV

Euro NCAP ve své poslední letošní zprávě přináší výsledky bezpečnosti jedenácti vozů: Volkswagen ID.7, BMW řady 5, SUV Mercedes-EQ EQE, BYD TANG, Kia EV9, XPENG G9, VinFast VF8, smart #3, BYD SEAL-U, Honda ZR-V a Hyundai KONA. Zdá se být povzbudivé, že většina z nich jsou elektromobily, ale toto zveřejnění poukazuje na znepokojivý trend v poptávce spotřebitelů po těžších, výkonnějších a vyšších automobilech, které nejen ohrožují ostatní řidiče, ale mají také nepříznivý vliv na životní prostředí. Z 11 hodnocených nových vozů pouze tři váží méně než dvě tuny a pouze jeden, smart #3, je klasifikován jako malý rodinný vůz.

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

### 4.4 Ostatní

#### 4.4.1 52 milionů EUR vybraných z pokut za překročení rychlosti ve Francii je přiděleno na projekty obnovy úrazů na silnicích

Každý rok je po dopravní nehodě hospitalizováno kolem 16 000 lidí. Za účelem zlepšení jejich zdravotní a zdravotně-sociální péče rozhodla vláda na zasedání Meziresortního výboru pro bezpečnost silničního provozu (CISR) dne 9. ledna 2018 každoročně navyšovat fond modernizace a investic do zdravotnictví (FMIS) o příjmy z radarů. V souladu s tímto závazkem byla od roku 2019 přidělena roční obálka ve výši 26 milionů EUR na financování investičních projektů do struktur zabývajících se péčí o zraněné na silnicích.

Zdroj: [sante.gouv.fr](https://sante.gouv.fr)

#### **4.4.2 Použití nepřímých ukazatelů bezpečnosti ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu v Jižní Koreji**

Více než 1,3 milionu lidí ročně zemře při dopravních nehodách a další miliony utrpí zranění, která změní život. „Bezpečný systém“ má za cíl eliminovat smrtelné pády prostřednictvím komplexního rámce sdílené odpovědnosti. Tato zpráva nabízí pokyny pro stanovení nepřímých ukazatelů bezpečnosti (NUB) pro posouzení účinnosti zásad bezpečného systému při snižování počtu smrtelných nehod a vážných zranění. Identifikuje mezinárodní osvědčené postupy pro vytváření a zavádění NUB se zaměřením na případ Jižní Koreji.

Zdroj: [itf-oecd.org](http://itf-oecd.org)