

Zpravodaj



# BEZPEČNÁ DOPRAVA

2024 | Q2

Strategie BESIP 2021-2030 vs. nehodovost v roce 2024

Téma čísla: Terapeutické programy v ČR spuštěny

Aktuality z výzkumu

Informace ze světa

Monitoring zaměřený na bezpečnost  
silničního provozu u nás a ve světě

**Vážení čtenáři,**

dostává se Vám do rukou druhé vydání Zpravodaje BEZPEČNÁ DOPRAVA, ve kterém jsme pro Vás připravili základní informaci o plnění Strategie BESIP 2021-2030 v prvním čtvrtletí 2024 a také v období účinnosti Strategie, která se zaměřuje na plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů. V tématu čísla představujeme terapeutické programy, které byly od dubna letošního roku spuštěny v České republice. Zařazeny jsou aktuální výsledky výzkumných aktivit Centra dopravního výzkumu, které jsou členěny do odborných článků v mezinárodních časopisech, příspěvků na konferencích a publikací – Dopravní psychologie, Analýza poškození vozidel a Genderové aspekty v dopravě. V závěrečné kapitole se pak věnujeme přehledu novinek ze zahraničí, které mají vazbu na bezpečnost silničního provozu.

Zpravodaj vychází kvartálně.

– redakce –

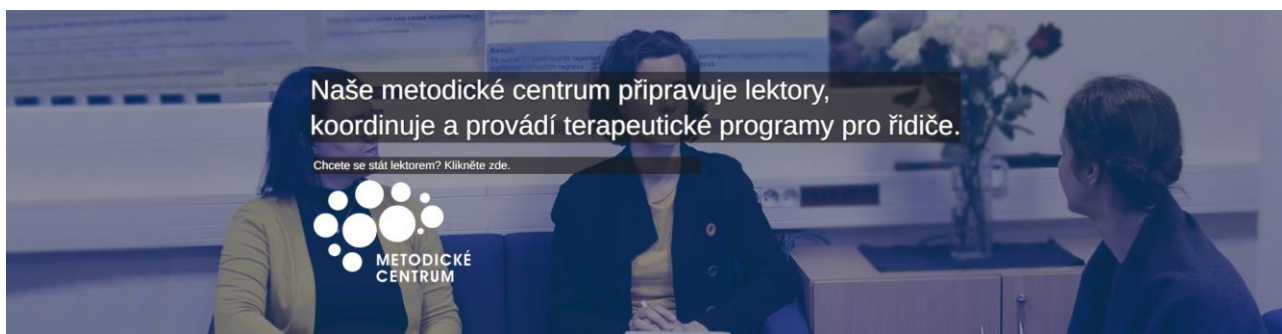
**Redakční rada:** Ing. Lukáš Kadula, Ing. Jiří Ambros, Ph.D., Ing. Alena Daňková, Ph.D., Ing. Pavel Havránek, MBA, Ing. Veronika Valentová, Ph.D., MBA, Ing. Jindřich Frič, Ph.D., MBA, Mgr. Zuzana Ambrožová, Mgr. Tomáš Nežold, M.A.

**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:** [www.metodickecentrum.cz](http://www.metodickecentrum.cz)

© 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.	Q1/2024.....	4
1.1.1	Strategické cíle .....	4
1.1.2	Klíčové ukazatele.....	5
1.1.3	Krajské srovnání.....	5
1.2	Období leden 2021–březen 2024.....	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: Terapeutické programy v ČR spuštěny .....</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Aktuality z výzkumu .....</b>	<b>10</b>
3.1	Články v mezinárodních časopisech .....	10
3.1.1	Hodnocení bezpečnosti průtahů na základě GPS dat .....	10
3.1.2	Jaké faktory mají být zohledněny při výpočtu EES? .....	10
3.2	Příspěvky na konferencích.....	11
3.2.1	Možnosti dokumentace poškození vozidel a místa dopravní nehody mračnem bodů 11	
3.2.2	Vybrané výsledky projektu Moderní metody dokumentace a analýzy poškození vozidel 12	
3.3	Ostatní publikace.....	13
3.3.1	Dopravní psychologie.....	13
3.3.2	Analýza poškození vozidel.....	13
3.3.3	Genderové aspekty v dopravě .....	14
<b>4</b>	<b>Informace ze světa .....</b>	<b>14</b>
4.1	Zranitelní účastníci silničního provozu .....	14
4.1.1	Alkohol způsobuje u elektrických koloběžek mnoho nehod .....	14
4.1.2	Nová kampaň v Římě na obřích obrazovkách a autobusových přístřešcích se zaměřuje na chodce.....	15
4.1.3	Nizozemská policie má nový systém pro kontrolu nelegálních a nelegálně upravených elektrokol.....	15

## Zpravodaj Bezpečná doprava

4.1.4	Bezpečná přeprava dětí na nákladních kolech – Spolkové ministerstvo dopravy se vyzývá, aby zasáhlo!.....	16
4.1.5	Nizozemská vláda plánuje zákaz sad pro zvýšení rychlosti pro elektrokola .....	16
4.1.6	Bezpečnější mikromobilita .....	16
4.2	Řidiči motorových vozidel .....	17
4.2.1	Evropský parlament podpořil plán, aby se zákaz řízení uplatňoval v celé EU .....	17
4.2.2	Nová studie o účincích limitů 30 km/h v Evropě od TOI Norway .....	17
4.2.3	Od 1. července bude pro rakouské obce snazší stanovit místní rychlostní limity na 30 km/h	17
4.2.4	Výzva k nulové toleranci konopí při řízení pro nové řidiče v Německu .....	18
4.2.5	V loňském roce bylo v Belgii nainstalováno více než tisíc alcolocků .....	18
4.2.6	VIAS požaduje dechové zkoušky na rajský plyn .....	18
4.3	Automobilový sektor .....	18
4.3.1	Euro NCAP bude motivovat k návratu k fyzickým tlačítkům namísto dotykových ovládacích prvků .....	18
4.4	Ostatní .....	19
4.4.1	Počet úmrtí na silnicích se podle předběžných údajů EU v loňském roce snížil o 1 %	19
4.4.2	Bezpečnost silničního provozu: Úsilí EU musí jít na vyšší rychlost .....	19

## 1 Informace o plnění Strategie BESIP 2021-2030

Níže uvedené informace obsahuje základní přehled plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů Strategie BESIP jak v roce 2024, tak v období účinnosti Strategie, tzn. v období 2021-2024.

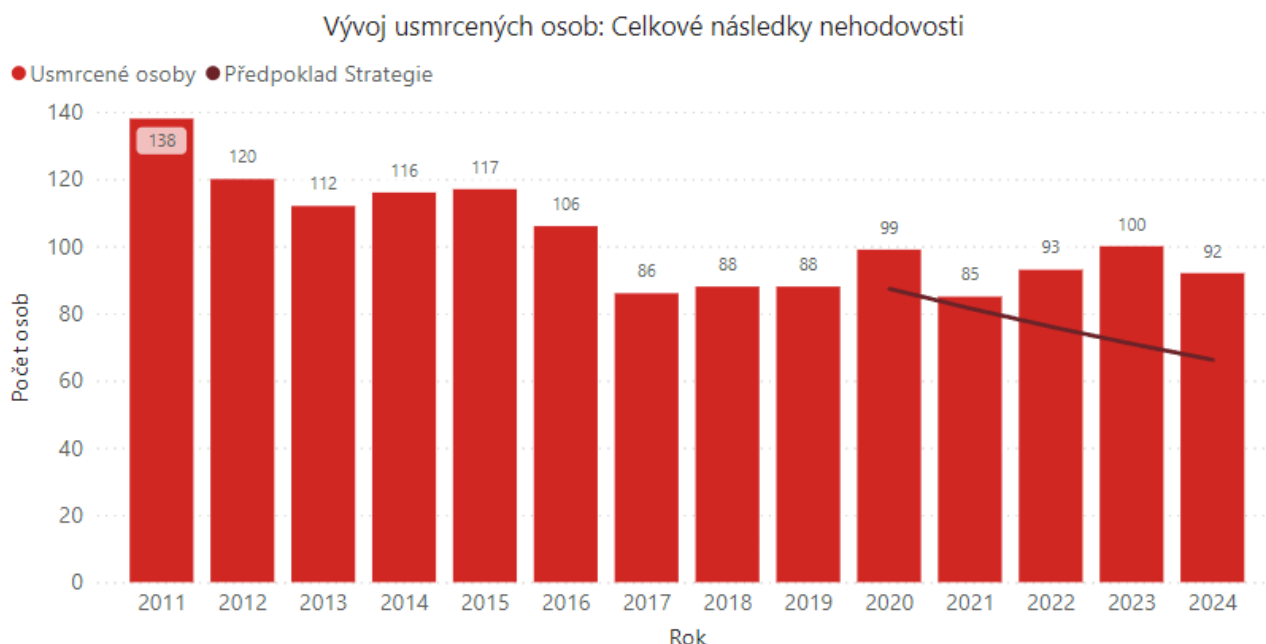
### 1.1. Q1/2024

#### 1.1.1 Strategické cíle

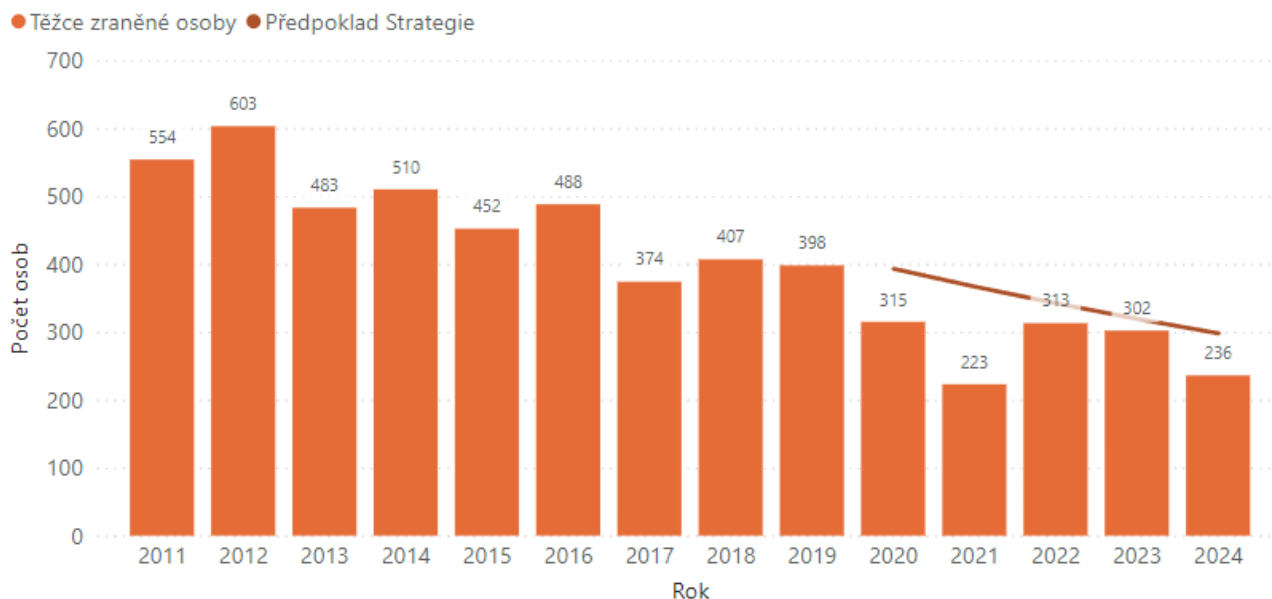
V Q1 2024 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 92 a těžce zraněno 236 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie bylo usmrceno **o 26 osob více (+39 %)** a těžce zraněno o 62 osob méně (-21 %).

**Ve sledovaných strategických cílech Strategie byly tedy předpoklady v roce 2024 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 kvartální hodnoty a předpoklady.*



Vývoj těžce zraněných osob: Celkové následky nehodovosti



1.1.2 Klíčové ukazatele

V oblasti klíčových ukazatelů (KPI) lze v Q1 2024 „pozitivně“ hodnotit bilanci fatálních nehod s přítomností alkoholu a návykových látek (-75 %). V případě osob usmrčených se však nedařilo plnit předpoklady zejména v extravilánu a na silnicích II. a III. tříd, z pohledu příčin pak nelze pozitivně hodnotit fatální nehody v příčinných souvislostech s nevěnováním se řízení a také nepřiměřenou rychlostí.

Bilanci KPI usmrčených i těžce zraněných osob shrnují uvedené tabulky.

Usmrčené osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / Klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Alkohol a návykové látky (P)	2	8	-6	-75,00 %
Děti (N)	1	2	-1	-50,00 %
Chodci (N)	16	17	-1	-5,88 %
Cyklisté (N)	3	4	-1	-25,00 %
Cestující v autobusech (N)	0	1	-1	-100,00 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	0	1	-1	-100,00 %
Srážky s vlakem (I)	2	2	0	0,00 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	9	9	0	0,00 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	1	1	0	0,00 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	27	26	1	3,85 %
Srážky se stromem (I)	12	11	1	9,09 %
Nepřipoutané osoby (N)	12	11	1	9,09 %
Nesprávné předjíždění (P)	5	3	2	66,67 %
Starší řidiči jako viníci (V)	10	8	2	25,00 %
Motocyklisté (N)	6	3	3	100,00 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	12	9	3	33,33 %
Senioři (N)	21	17	4	23,53 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	8	4	4	100,00 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	15	11	4	36,36 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	14	10	4	40,00 %
Dálnice - GPS (I)	11	4	7	175,00 %
Místní komunikace - GPS (I)	15	8	7	87,50 %
Nepřiměřená rychlost (P)	32	25	7	28,00 %
Ženy jako viníci (V)	18	9	9	100,00 %
Cizinci jako viníci (V)	15	6	9	150,00 %
Intravilán (I)	31	21	10	47,62 %
Nevěnování se řízení (P)	19	9	10	111,11 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	61	49	12	24,49 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	39	26	13	50,00 %
Extravilán (I)	62	45	17	37,78 %
Muži jako viníci (V)	73	56	17	30,36 %
Cestující v osobních automobilech (N)	58	37	21	56,76 %
Celkové následky nehodovosti	92	66	26	39,39 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / Klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Celkové následky nehodovosti	236	298	-62	-20,81 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	140	201	-61	-30,35 %
Cestující v osobních automobilech (N)	86	132	-46	-34,85 %
Muži jako viníci (V)	177	213	-36	-16,90 %
Intravilán (I)	132	165	-33	-20,00 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	85	114	-29	-25,44 %
Extravilán (I)	104	132	-28	-21,21 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	58	81	-23	-28,40 %
Nepřiměřená rychlost (P)	56	77	-21	-27,27 %
Ženy jako viníci (V)	52	72	-20	-27,78 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	65	83	-18	-21,69 %
Senioři (N)	51	66	-15	-22,73 %
Alkohol a návykové látky (P)	12	25	-13	-52,00 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	21	33	-12	-36,36 %
Nepřipoutané osoby (N)	11	22	-11	-50,00 %
Chodci (N)	83	93	-10	-10,75 %
Dálnice - GPS (I)	4	12	-8	-66,67 %
Srážky se stromem (I)	22	30	-8	-26,67 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	35	43	-8	-18,60 %
Cestující v autobusech (N)	4	10	-6	-60,00 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	22	27	-5	-18,52 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	4	9	-5	-55,56 %
Místní komunikace - GPS (I)	73	77	-4	-5,19 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	11	15	-4	-26,67 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	2	5	-3	-60,00 %
Cyklisté (N)	25	27	-2	-7,41 %
Nesprávné předjíždění (P)	7	9	-2	-22,22 %
Nevěnování se řízení (P)	28	29	-1	-3,45 %
Starší řidiči jako viníci (V)	27	28	-1	-3,57 %
Děti (N)	17	16	1	6,25 %
Srážky s vlakem (I)	4	2	2	100,00 %
Motocyklisté (N)	26	20	6	30,00 %
Cizinci jako viníci (V)	31	25	6	24,00 %

1.1.3 Krajské srovnání

V Q1 2024 se 2 kraje dostaly pod stanovené předpoklady Strategie v oblasti usmrčených osob (Ústecký a Olomoucký kraj), 8 krajů pak v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -17 těžce

**zraněných v Moravskoslezském kraji).** V případě usmrčených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit v 8 krajích: oproti předpokladům bylo o 5 osob (nejvíce) usmrceno v krajích Středočeském, Plzeňském a Jihomoravském. V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v 5 krajích: nejvíce (o 4 osoby) v Plzeňském kraji a na Vysočině.

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

Usmrčené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Ústecký kraj	4	6	-2	-33,33 %
Olomoucký kraj	4	5	-1	-20,00 %
Kraj Vysočina	4	4	0	0,00 %
Liberecký kraj	2	2	0	0,00 %
Pardubický kraj	4	4	0	0,00 %
Zlínský kraj	3	3	0	0,00 %
Karlovarský kraj	3	2	1	50,00 %
Hlavní město Praha	6	4	2	50,00 %
Moravskoslezský kraj	8	6	2	33,33 %
Královéhradecký kraj	7	4	3	75,00 %
Jihočeský kraj	10	6	4	66,67 %
Jihomoravský kraj	12	7	5	71,43 %
Plzeňský kraj	11	6	5	83,33 %
Středočeský kraj	14	9	5	55,56 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Moravskoslezský kraj	13	30	-17	-56,67 %
Jihomoravský kraj	24	36	-12	-33,33 %
Královéhradecký kraj	12	23	-11	-47,83 %
Pardubický kraj	8	17	-9	-52,94 %
Jihočeský kraj	25	33	-8	-24,24 %
Středočeský kraj	39	47	-8	-17,02 %
Ústecký kraj	18	23	-5	-21,74 %
Olomoucký kraj	9	12	-3	-25,00 %
Zlínský kraj	16	16	0	0,00 %
Hlavní město Praha	26	25	1	4,00 %
Liberecký kraj	8	7	1	14,29 %
Karlovarský kraj	9	7	2	28,57 %
Kraj Vysočina	13	9	4	44,44 %
Plzeňský kraj	16	12	4	33,33 %

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

## 1.2 Období leden 2021–březen 2024

### 1.2.1 Strategické cíle

V období leden 2021–březen 2024 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 1 471 a těžce zraněno 5 344 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie tak bylo usmrceno o 3 osoby méně (-0,2 %) a těžce zraněno o 983 osob méně (-15,5 %).

### 1.2.2 Klíčové ukazatele

**V oblasti klíčových ukazatelů lze v období účinnosti Strategie „pozitivně“ hodnotit např. bilanci fatálních nehod mladých řidičů (-28 %), fatalit na silnicích I. tříd (-9 %) a alkoholu a návykových látek (-23 %).** V oblasti klíčových ukazatelů se v případě osob usmrčených nedařilo plnit předpoklady zejména u: starších řidičů jako viníků (+31 %), seniorů (+17 %), cyklistů (+22 %) a motocyklistů (+10 %). V případě osob těžce zraněných byly klíčové ukazatele nad hodnotami předpokladu zejména u cizinců jako viníků nehod (+16 %), nehod na dálnicích (+25 %) a srážek s vlakem (+24 %).

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



## Zpravodaj Bezpečná doprava

Usmrcené osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	929	992	-63	-6,35 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	182	242	-60	-24,79 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	511	563	-52	-9,24 %
Alkohol a návykové látky (P)	134	173	-39	-22,54 %
Cestující v osobních automobilech (N)	754	792	-38	-4,80 %
Muži jako viníci (V)	1 221	1 256	-35	-2,79 %
Chodci (N)	254	285	-31	-10,88 %
Nesprávné předjíždění (P)	45	68	-23	-33,82 %
Děti (N)	29	41	-12	-29,27 %
Extravilán (I)	1 031	1 042	-11	-1,06 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	9	19	-10	-52,63 %
Cestující v autobusech (N)	2	8	-6	-75,00 %
Srážky s vlakem (I)	42	47	-5	-10,64 %
Celkové následky nehodovosti	1 471	1 474	-3	-0,20 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	216	218	-2	-0,92 %
Srážky se stromem (I)	222	221	1	0,45 %
Nepříměřená rychlost (P)	524	523	1	0,19 %
Místní komunikace - GPS (I)	177	174	3	1,72 %
Nevěnování se řízení (P)	184	179	5	2,79 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	207	202	5	2,48 %
Ženy jako viníci (V)	194	188	6	3,19 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	28	22	6	27,27 %
Intravilán (I)	441	432	9	2,08 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	190	181	9	4,97 %
Dálnice - GPS (I)	96	85	11	12,94 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	632	618	14	2,27 %
Nepřipoutané osoby (N)	247	233	14	6,01 %
Cizinci jako viníci (V)	163	146	17	11,64 %
Motocyklisté (N)	224	204	20	9,80 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	91	71	20	28,17 %
Cyklisté (N)	131	107	24	22,43 %
Senioři (N)	392	335	57	17,01 %
Starší řidiči jako viníci (V)	242	185	57	30,81 %

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Celkové následky nehodovosti	5 344	6 327	-983	-15,54 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	3 195	3 817	-622	-16,30 %
Muži jako viníci (V)	4 120	4 738	-618	-13,04 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	2 125	2 647	-522	-19,72 %
Intravilán (I)	2 753	3 263	-510	-15,63 %
Extravilán (I)	2 591	3 064	-473	-15,44 %
Cestující v osobních automobilech (N)	1 952	2 400	-448	-18,67 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	1 277	1 644	-367	-22,32 %
Nepříměřená rychlost (P)	1 286	1 597	-311	-19,47 %
Ženy jako viníci (V)	1 054	1 346	-292	-21,69 %
Chodci (N)	1 115	1 379	-264	-19,14 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	1 450	1 645	-195	-11,85 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	742	929	-187	-20,13 %
Senioři (N)	1 060	1 237	-177	-14,31 %
Cyklisté (N)	816	949	-133	-14,01 %
Místní komunikace - GPS (I)	1 432	1 555	-123	-7,91 %
Alkohol a návykové látky (P)	507	621	-114	-18,36 %
Motocyklisté (N)	1 063	1 170	-107	-9,15 %
Starší řidiči jako viníci (V)	546	646	-100	-15,48 %
Srážky se stromem (I)	425	521	-96	-18,43 %
Děti (N)	282	357	-75	-21,01 %
Nesprávné předjíždění (P)	171	243	-72	-29,63 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	389	452	-63	-13,94 %
Nevěnování se řízení (P)	533	582	-49	-8,42 %
Nepřipoutané osoby (N)	400	445	-45	-10,11 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	499	542	-43	-7,93 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	70	111	-41	-36,94 %
Cestující v autobusech (N)	88	111	-23	-20,72 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	97	117	-20	-17,09 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	238	230	8	3,48 %
Srážky s vlakem (I)	46	37	9	24,32 %
Dálnice - GPS (I)	276	220	56	25,45 %
Cizinci jako viníci (V)	663	574	89	15,51 %

### 1.2.3 Krajské srovnání

Během účinnosti Strategie 8 krajů splnilo její předpoklady v oblasti usmrcených osob (nejlépe, -22 usmrcených v Moravskoslezském kraji) a 11 v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -146 těžce zraněných ve Zlínském kraji). V případě usmrcených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit ve 6 krajích, zejména v Královéhradeckém (+26 osob, tj.+31 %), Zlínském (+18 osob, tj. +30 %) a Středočeském (+17 osob, tj. +7 %). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v Hl. m. Praze (+87 osob, tj. +21 %), v Karlovarském kraji (+33 osob, tj. +21 %) a Plzeňském kraji (+19 osob, tj. +8 %).

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

Usmrcené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Moravskoslezský kraj	115	137	-22	-16,06 %
Jihomoravský kraj	144	156	-12	-7,69 %
Olomoucký kraj	74	86	-12	-13,95 %
Plzeňský kraj	103	115	-12	-10,43 %
Kraj Vysočina	89	94	-5	-5,32 %
Liberecký kraj	46	51	-5	-9,80 %
Jihočeský kraj	150	153	-3	-1,96 %
Pardubický kraj	86	86	0	0,00 %
Ústecký kraj	116	114	2	1,75 %
Hlavní město Praha	66	63	3	4,76 %
Karlovarský kraj	45	42	3	7,14 %
Středočeský kraj	250	233	17	7,30 %
Zlínský kraj	78	60	18	30,00 %
Královéhradecký kraj	109	83	26	31,33 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Zlínský kraj	226	372	-146	-39,25 %
Pardubický kraj	227	370	-143	-38,65 %
Středočeský kraj	858	998	-140	-14,03 %
Královéhradecký kraj	283	421	-138	-32,78 %
Moravskoslezský kraj	414	539	-125	-23,19 %
Jihomoravský kraj	634	727	-93	-12,79 %
Jihočeský kraj	607	690	-83	-12,03 %
Ústecký kraj	458	535	-77	-14,39 %
Liberecký kraj	165	236	-71	-30,08 %
Kraj Vysočina	273	328	-55	-16,77 %
Olomoucký kraj	227	278	-51	-18,35 %
Plzeňský kraj	272	253	19	7,51 %
Karlovarský kraj	194	161	33	20,50 %
Hlavní město Praha	506	419	87	20,76 %

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

## 2 Téma čísla: Terapeutické programy v ČR spuštěny

**Od 1. 4. 2024 mají vybrané skupiny řidičů povinnost absolvovat terapeutický program dle zákona 361/2000 Sb. o silničním provozu.**

Na jeho základě bude program podmínkou vrácení řidičského oprávnění pro tyto řidiče:

- Řidiči, kterým byl uložen trest nebo správní trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu nejméně 18 měsíců.
- Řidiči, kteří se v rámci podmíněného zastavení trestního stíhání nebo podmíněného odložení návrhu na potrestání zavázali, že po dobu nejméně 18 měsíců nebudou řídit motorová vozidla.
- Řidiči, kterým byl uložen správní trest zákazu činnosti za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. d) – tedy řidiči, kteří odmítli test na alkohol nebo drogy.
- Řidiči, o jejichž účasti na programu rozhodl soud nebo státního zastupitelství na základě zvláštního právního předpisu.

Pokud budete mít zájem o účast v terapeutickém programu dle zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, můžete se [přihlásit zde](#).



Metodické centrum je odborné pracoviště Centra dopravního výzkumu, v.v.i. zaměřené na přípravu a koordinaci terapeutických programů pro řidiče.

Jeho hlavním úkolem je:

- metodické vedení terapeutických programů,
- vstupní a průběžné vzdělávání lektorů terapeutických programů,
- udělování a odnímání akreditací lektorů,
- kontrola kvality poskytovaných programů,
- provoz informačního internetového portálu.

S účinností od 1.7.2023 je jeho činnost definována na základě zákona č. 361/2000 Sb. O silničním provozu.

### Co jsou terapeutické programy?

Terapeutický program je definován zákonem č. 361/2000 Sb. O silničním provozu. Jde o terapeuticko-vzdělávací program pro řidiče s problematickým průběhem praxe – pachatele přestupků a trestných činů v dopravě. Jeho cílem je prevence rizikového chování v dopravě. Zaměřuje se na změnu postojů a životního stylu účastníků a na posílení uvědomění následků rizikového chování za volantem.

### Jak terapeutický program probíhá?

- Program je skupinový, účastní se jej zpravidla 3–12 řidičů,
- je veden lektorem se zvláštní kvalifikací, zpravidla se jedná o psychologa/psycholožku s terapeutickou praxí,
- probíhá v 5 blocích po 4 hodinách, obvyklý je jeden blok týdně.

### **Mediální ohlasy na zavedení terapeutických programů pro řidiče**

V souvislosti se spuštěním terapeutických programů se v médiích objevila řada reportáží k tomuto aktuálnímu tématu, viz např. [zde](#).



Detailní a aktuální informace k terapeutickým programům jsou k dispozici na webových stránkách Metodického centra [www.metodickecentrum.cz](http://www.metodickecentrum.cz).

### 3 Aktuality z výzkumu

V prvním čtvrtletí roku 2024 bylo vydáno několik publikací z oblasti bezpečnosti silničního provozu, ať už odborných článků v mezinárodních časopisech, příspěvků na odborných konferencích nebo například knižních publikací. V krátkých anotacích přinášíme průřezový přehled vybraných publikací, jejichž autory či spoluautory byli výzkumní pracovníci z Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

#### 3.1 Články v mezinárodních časopisech

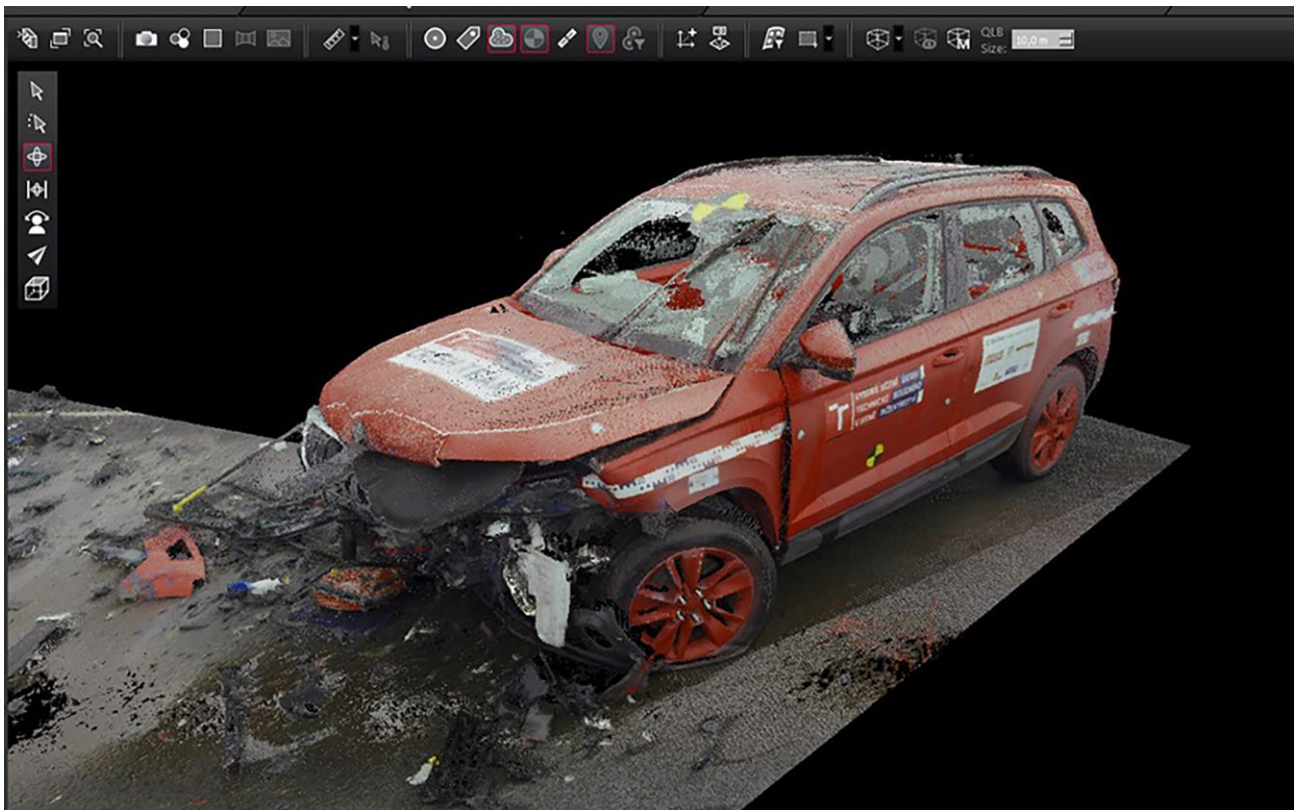
##### 3.1.1 Hodnocení bezpečnosti průtahů na základě GPS dat

Studie se zaměřila na průtahy obcemi, kde dochází k vážným dopravním nehodám, zejména v souvislosti se zranitelnými účastníky silničního provozu a nepřiměřenou rychlostí jízdy. Proto se zde aplikují prvky dopravního zklidňování, jako např. vjezdové brány nebo ostrůvky na přechodech pro chodce. Konkrétní dopady těchto opatření jsou však často neznámé, protože tradiční (nehodová) hodnocení jsou omezena nízkým počtem nehod a také rozdílností srovnávaných charakteristik. Aby překonali omezení hodnocení na základě nehod, použili autoři GPS data z plovoucích vozidel na souboru 21 českých a 12 polských průtahů a vytvořili Speed-Safety Index (SSI), který kombinuje rychlost, variaci rychlosti a intenzitu dopravy. Navíc bylo prokázáno, že vytvořený index statisticky významně koreluje s četností nehod a také prokázal vliv rozestupů mezi opatřeními na zklidnění dopravy: čím delší rozestup, tím menší účinek na snížení rychlosti. Představený postup lze proto použít pro hodnocení silniční infrastruktury proaktivním způsobem (bez nehodových dat), případně hodnocení účinnosti zklidňovacích opatření.

*Ambros, J., Elgner, J., Valentová, V., Bąk, R., Kieć, M. (2024). Proactive safety assessment of urban through-roads based on GPS data. Archives of Transport, roč. 69, č. 1, s. 113–125.*

##### 3.1.2 Jaké faktory mají být zohledněny při výpočtu EES?

Komplexní analýza dopravní nehody zahrnuje výpočet střetové rychlosti. Pro výpočet je mj. nutné stanovit deformační energii, která je potřebná k dosažení určitého stupně deformace konstrukčních prvků vozidla v místě kontaktu při střetu. Přesnost vstupních dat ovlivňuje výslednou analýzu nehodového děje. Cílem studie proto bylo analyzovat vybrané faktory ovlivňující stanovení energetické ekvivalentní rychlosti (EES) pomocí algoritmu CRASH3: stanovení profilu deformace pomocí definovaných měřicích bodů, šířku deformace a také rychlost, při níž nevznikají trvalé deformace ( $b_0$ ). Proměnné byly variovány v závislosti na vybraných faktorech, jako je rozsah poškození, typ střetu (překrytí) a také typ vozidla (kategorie vozidla). Autoři dospěli k závěru, že při rovnoměrném rozmístění měřicích bodů by použití pouze dvou bodů k definování profilu deformace při použití algoritmu CRASH3 nemělo být doporučováno. Použití sedmi měřicích bodů se v případě rovnoměrného rozmístění jeví vhodnější, i když rozdíly ve vypočtených EES nejsou při použití pěti nebo šesti měřicích bodů významné, zejména s ohledem na nepřesnost/technicky přijatelnou toleranci stanovení hodnoty EES. Výsledná EES nebyla významně ovlivněna při variování šířky deformace (šířka nárazníku nebo celá šířka vozidla). Použitý rozsah  $b_0$  měl významný vliv na výslednou hodnotu EES pouze v případě SUV. Tato vozidla vykazují vyšší tuhost, a tak by použití nižších hodnot  $b_0$  nemělo být doporučeno.



*Moravcová, P., Bucsuházy, K., Zůvala, R., Semela, M., Bradáč, A. (2024). What should I use to calculate vehicle EES? PLoS ONE, roč. 19, č. 2, e0297940.*

## 3.2 Příspěvky na konferencích

Dva následující příspěvky byly předneseny na konferenci soudních znalců „Expert Forensic Science“ (ExFoS), která se konala v lednu 2024 v Mikulově.

### 3.2.1 Možnosti dokumentace poškození vozidel a místa dopravní nehody mračnem bodů

*(Marek Semela, Roman Mikulec)*

Příspěvek se zabýval možnostmi využití lidarů v mobilním telefonu pro dokumentaci místa dopravní nehody. Pro co nejpřesnější analýzu dopravní nehody je jedním z nezbytných podkladů dokumentace zejména rozsah a poloha poškození. Běžně užívané metody jako je měření pomocí měřicího kolečka, měřicí latě, fotografie, totální stanice, se doplňují například o využití dokumentace místa dopravní nehody prostřednictvím skenu. Dnes se už běžně začínají využívat kalibrované ruční nebo statické skenery pro dokumentaci. Jako rychlá a levnější alternativa pro tvorbu mračna bodů se jeví využití lidarů v mobilním telefonu. Problémem těchto systémů je, že nejsou primárně určeny pro skenování a nemají tedy garantovanou přesnost. Autoři proto naskenovali řadu situací, reálných i zinscenovaných dopravních nehod, jak prostřednictvím mobilního telefonu s využitím několika aplikací pro tvorbu skenu (placených i neplacených), tak prostřednictvím kalibrovaného statického skeneru, který sloužil jako referenční hodnota. V příspěvku byly představeny a zhodnoceny uvedeny jednotlivé ukázky.

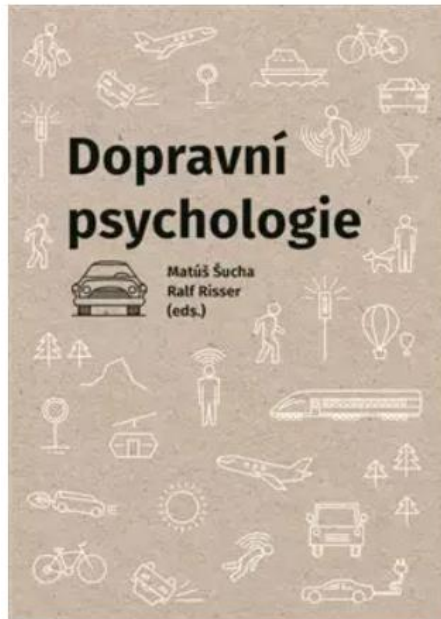
### 3.2.2 Vybrané výsledky projektu **Moderní metody dokumentace a analýzy poškození vozidel**

*(Kateřina Bucsuházy, Marek Semela, Martin Bilík)*

V současnosti chybí nástroje metod dokumentace a analýzy poškození vozidel – proto soudní znalci, případně další odborníci, musí při posouzení vzájemné korespondence poškození vycházet z dostupných podkladů z předmětné nehody a proveditelných analýz, popřípadě pátrat v dostupných výsledcích nárazových zkoušek. Stávající katalogy poškozených vozidel s kvantifikovanými parametry EES obsahují převážně (dnes již) zastaralé modely vozidel, přičemž v řadě případů není zřejmý postup, jakým bylo parametru EES dosaženo. Navíc dochází k neustálému vývoji v oblasti konstrukce motorových vozidel (použití moderních materiálů a tím zvyšování tuhosti karoserie vozidel, resp. řízené deformace vozidel atd.). Takováto komparace tak může vést k nesprávnému hodnocení parametru EES a následně i střetové rychlosti. Na tyto problémy se zaměřil projekt řešený Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. a Ústavem Soudního inženýrství VUT v Brně v rámci programu DOPRAVA 2020+. Jeho hlavními výstupy jsou odborná kniha, zaměřená na výhody a omezení vybraných metod dokumentace i analýzy poškození vozidel, a katalog. Vytvořený katalog obsahuje data z reálných dopravních nehod a crash-testů za poslední roky, jedná se tedy převážně o aktuálně provozovaná vozidla.

### 3.3 Ostatní publikace

#### 3.3.1 Dopravní psychologie

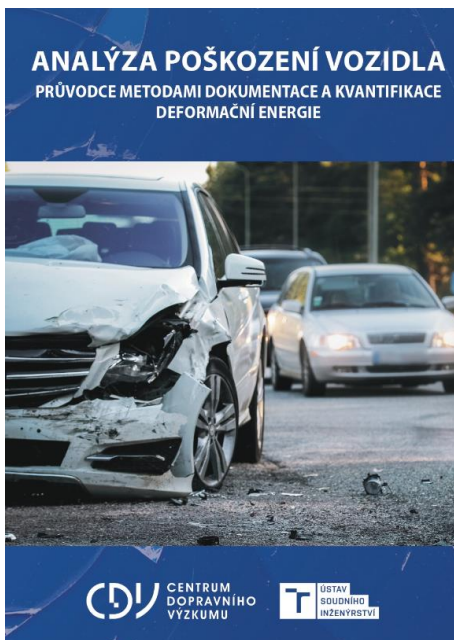


Autoři z CDV se podíleli na knize „Dopravní psychologie“, vydané Univerzitou Palackého v Olomouci, konkrétně kapitole „Dopravní infrastruktura“. Dopravní infrastruktura zahrnuje pevné části dopravního systému, z nichž každá svým dílčím způsobem působí na účastníky silničního provozu (řidiče, cyklisty, chodce a další) – infrastruktura je proto jednou z pěti komponent ovlivňujících dopravní systém.

Obecně se působení infrastruktury projevuje zejména na mobilitě a na bezpečnosti. Kapitola popisuje, jak dopravní infrastruktura ovlivňuje účastníky silničního provozu a jak tyto faktory ovlivnily vývoj přístupů k tvorbě dopravní infrastruktury.

Ambros, J., Bucsuházy, K., Risser, R. (2023). Dopravní infrastruktura: Dopravní prostor a jeho vliv na účastníky silničního provozu. In Šucha, M., Risser, R. (ed.), *Dopravní psychologie*, NLN, s. r. o., Praha, s. 288–319.

#### 3.3.2 Analýza poškození vozidel



Kniha „Analýza poškození vozidel: Průvodce metodami dokumentace a kvantifikace deformační energie“ si klade za cíl být praktickým průvodcem procesem dokumentace a následné analýzy poškození vozidla po nehodě. Publikace pokrývá problematiku dokumentace poškození vozidel s využitím konvenčních i moderních metod a prostředků (včetně skenování s využitím mobilních zařízení). Návazně je představena také analýza poškození, zejména vybrané metody pro kvantifikaci deformační energie, resp. EES. Součástí jsou také specifické případy stanovení střetové rychlosti. Vysvětleny jsou základní pojmy a veličiny nutné pro pochopení a aplikaci představených postupů. Výhody i omezení představených metod jsou demonstrovány na reálných ukázkách a příkladech.

Knihu lze objednat v e-shopu CDV: <https://www.shopcdv.cz/cs/analyza-poskozeni-vozidel-balicek-e-book-a-tistena-kniha>

Bucuházy, K., Moravcová, P., Semela, M., Bilík, M., Mikulec, R., Křížák, M., Bradáč, A., Dlugoš, J., Zůvala, R. (2023). *Analýza poškození vozidel: Průvodce metodami dokumentace a kvantifikace deformační energie*. CDV a VÚT ÚSI, Brno.

### 3.3.3 Genderové aspekty v dopravě



Publikace nabízí komplexní vhled do problematiky dopravního chování a mobilitních potřeb z hlediska principu genderově rovných příležitostí. Kniha se věnuje zásadním oblastem, jako jsou obecná specifika cestování žen, osobní a dopravní bezpečnost, přístup a využití jednotlivých dopravních prostředků, udržitelný přístup, nové dopravní technologie či zastoupení žen v dopravním sektoru. Na základě zahraniční literatury posledních dvaceti let přináší ucelený přehled dosavadního stavu vědění a doplňuje jej o originální data z výzkumu realizovaném CDV, který se na rozdílné postavení a potřeby mužů a žen v dopravě specificky zaměřoval. Srovnání zahraničních výzkumů s daty z českého prostředí dokládá univerzalitu trendů nerovných příležitostí v dopravě. Ty by měly být zohledněny a genderově inkluzivní perspektiva včleněna do dopravních plánů, projektů a politik.

Knihu lze získat v e-shopu CDV: <https://www.shopcdv.cz/en/genderove-aspekty-v-doprave>

Adamovská, E., Vondráčková, L., Trepáčová, M., Kočková, J., Horáková, M., Kurečková, V. (2024). *Genderové aspekty v dopravě: Data o rozdílech v přístupu, příležitostech a potřebách*. CDV, Brno.

## 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 Alkohol způsobuje u elektrických koloběžek mnoho nehod

Mladík pod vlivem alkoholu jezdí po nerovném terénu nebo naráží na obrubník. Spadne a utrpí zranění na obličeji a hlavě. To se děje pozdě večer nebo v noci. Zhruba tak vypadá typická nehoda s elektrokoloběžkami. Nová zpráva společnosti VTI zkoumá nehody s elektrickými koloběžkami ve Švédsku a vývoj v dalších evropských zemích v posledních letech. Většina nehod byly nehody jednoho vozidla, ke kterým došlo odpoledne, večer a v noci, často o víkendech. K nehodám často přispěly fyzické překážky v infrastruktuře, jako jsou obrubníky a nerovný terén, a špatné počasí. Použití helmy bylo velmi nízké. Norská studie ukazuje, že alkohol byl přítomen u čtyř z deseti nehod



## Zpravodaj Bezpečná doprava

s elektrickými koloběžkami, ve Švédsku existuje studie, která ukazuje požití alkoholu u tří z deseti nehod.

Zdroj: [via.tt.se](http://via.tt.se)

### 4.1.2 Nová kampaň v Římě na obřích obrazovkách a autobusových přístřešcích se zaměřuje na chodce

„Konec nehodám na přechodech pro chodce“ je slogan vybraný pro převážně černý plakát s jasně bílými přechody pro chodce na brzdovém pedálu automobilu. Na 220 velkoplošných LED obrazovkách, na 200 sloupech na autobusových zastávkách a na více než 200 digitálních markýzách se rozvíjí osvětlová kampaň města, která má podpořit větší pozornost při řízení a následně i větší bezpečnost na silnici pro chodce a cyklisty. v Římě umírá mnohem více chodců a cyklistů než v jiných italských a evropských městech. Rok 2023 skončil negativním rekordem: při nehodách na přechodech pro chodce přišlo o život 43 chodců. Nová komunikační kampaň chce zvýšit povědomí občanů o bezpečnosti chodců a připomenout jim důležitost zpomalení a případně zastavení v blízkosti přechodů pro chodce. Kampaň vyzývá všechny, aby byli zodpovědnější a pozornější, protože jen společně se můžeme změnit.



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

### 4.1.3 Nizozemská policie má nový systém pro kontrolu nelegálních a nelegálně upravených elektrokol



V posledních měsících byly do policejních míst po celém Nizozemsku dodány nové válcové zkušební stolice. Tyto zkušební stolice mohou kontrolovat rychlost mopedů a skútrů, ale také testovat, zda

elektrická vozidla, jako jsou elektrokola, speed pedelec a fatbike, splňují platnou legislativu. 247 nových válcových zkušebních stolic je distribuováno na policejních místech po celém Nizozemsku. U elektrických vozidel, jako jsou elektrokola, fatbike nebo speed pedelec, policie ve skutečnosti nekontroluje rychlost, ale posuzuje okamžik, kdy asistence pedálů přestane. Za tímto účelem jsou tato kola připoutána k válcové zkušební stoličce napínacími popruhy. Aby nedošlo k jejich poškození, slouží k tomu háčky s měkkým materiálem. Policista pak bude jezdit na elektrokole, fatbiku nebo speed pedelec, dokud se asistence pedálů nezastaví. Zákonný limit pro elektrokola a fatbike je 25 kilometrů za hodinu a pro rychlostní elektrokola je to 45 kilometrů za hodinu.

Zdroj: [politie.nl](https://politie.nl)

#### 4.1.4 Bezpečná přeprava dětí na nákladních kolech – Spolkové ministerstvo dopravy se vyzývá, aby zasáhlo!

Nákladní kola, zejména ta s elektrickou asistencí pedálů, jsou velmi oblíbená u rodin s dětmi. Aby se zajistilo, že kvůli rostoucímu výskytu nedojde k nebezpečným nehodám, měl by zákonodárce vytvořit právní rámec pro bezpečnou přepravu dětí. DVR již v roce 2021 poukázalo na to, že nákladní kola se stávají stále důležitějšími v každodenní mobilitě a že předpisy pro přepravu více dětí na kolech musí být specifikovány. Jízdní kola pro přepravu zboží nebo osob, která jsou určena pro přepravu dětí do 7 let, by měla mít vhodná bezpečnostní a zádržná zařízení. Spolkové ministerstvo dopravy je proto vyzýváno, aby stávající regulační mezeru co nejrychleji uzavřelo!

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

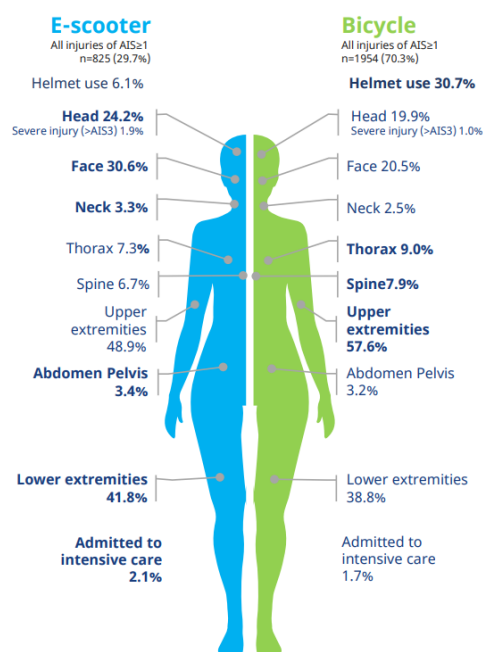
#### 4.1.5 Nizozemská vláda plánuje zákaz sad pro zvýšení rychlosti pro elektrokola

Počet elektrokol v posledních letech značně vzrostl. Z více než 850 000 kol prodaných v roce 2022 bylo více než 480 000 elektrických. Ve stejném roce došlo k jasnému nárůstu počtu smrtelných nehod na kole. Podíl elektrokol na cyklistických smrtelných úrazech činil 34 procent. Už nějakou dobu se objevují stížnosti na rychle jedoucí elektrokola. Zdrojem sváru jsou zejména tzv. fat biky. Ta elektrokola s tlustými pneumatikami a velkým sedlem jsou mezi mladými lidmi velmi oblíbená. Stejně jako všechna ostatní elektrokola mohou kola jet maximální rychlostí 25 kilometrů za hodinu. Velmi populární je ale posilování fatbiků. Jsou vybaveny škrticí klapkou nebo je odstraněn rychlostní limit.

Zdroj: [rtlnieuws.nl](https://rtlnieuws.nl)

#### 4.1.6 Bezpečnější mikromobilita

V roce 2020 vydala ITF Safe Micromobility, zprávu hodnotící bezpečnost mikromobility a nových služeb mobility. Během čtyř let od publikace se mnohé změnilo, pokud jde o důkazní základnu týkající se bezpečnosti mikromobility. Tato zpráva shrnuje analýzu současné databáze důkazů o nejnovějších trendech a rizicích bezpečnosti mikromobility. Poskytuje bezpečnostní doporučení pro úřady i provozovatele mikromobility v souladu s přístupem Safe System. Mikromobilita se



Adapted from Benhamed et al., 2022

## Zpravodaj Bezpečná doprava

stává bezpečnější, důvodem k obavám je však nárůst vážných zranění při haváriích elektrických koloběžek. Celkově se riziko havárie sdílených elektrokoloběžek snižuje, protože jejich používání roste rychleji než zranění. Na bezpečné infrastrukturu a designu vozidel záleží, zaměření na chování jezdce a bezpečnostní vybavení musí být doplněno lepší infrastrukturou a vylepšeným designem vozidel – zejména u elektrokoloběžek. Posílení stávajících politik zvyšuje bezpečnost, opatření pro bezpečnost silničního provozu také činí mikromobilitu bezpečnější – řízení rychlosti, poskytování školení účastníkům silničního provozu a prosazování pravidel proti zhoršenému řízení a jízdě.

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

## 4.2 Řidiči motorových vozidel

### 4.2.1 Evropský parlament podpořil plán, aby se zákaz řízení uplatňoval v celé EU

Závažné dopravní přestupky, jako je nepřiměřená rychlost nebo řízení pod vlivem alkoholu, by měly vést k zákazu řízení v celé EU, uvedli europoslanci. V současné době, pokud řidič ztratí řidičský průkaz v důsledku dopravního přestupku v jiné zemi EU, než ve které byl jeho řidičský průkaz vydán, bude sankce ve většině případů uplatněna pouze v zemi, kde byl přestupek spáchán, a ve zbytku nebude mít žádná omezení. Aby bylo zajištěno, že pozastavení, omezení nebo odebrání řidičského průkazu nerezidenta bude uplatňováno ve všech zemích EU, nová pravidla vyžadují, aby toto rozhodnutí bylo předáno té zemi EU, která řidičský průkaz vydala.

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

### 4.2.2 Nová studie o účincích limitů 30 km/h v Evropě od TOI Norway

Posoudili a uspořádali jsme informace související se zavedením obecných rychlostních limitů na 30 km/h v šesti evropských městech a také ve Španělsku. Rozhodnutí o zavedení takového rychlostního limitu mohou být přijímána na různých úrovních – národními orgány definujícími rychlostní limity ve všech městech, politickými orgány v městských obcích nebo orgány na různých úrovních na jimi spravovaných částech silniční sítě. S některými výjimkami pro hlavní silnice zavedla města obecný rychlostní limit 30 km/h na všech nebo většině ulic a silnic v celém městě nebo městském regionu. Informace o rychlostních limitech a vymáhání dodržování předpisů jsou důležitými prvky implementace. Města zdokumentovala, že opatření přineslo žádoucí účinky, jako jsou nižší rychlosti, vysoká úroveň dodržování předpisů, snížení hluku a místního znečištění, žádné prodloužení doby jízdy nebo kongescí pro automobilovou dopravu a výrazně méně nehod, zvláště vážných s chodci a cyklisty.

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

### 4.2.3 Od 1. července bude pro rakouské obce snazší stanovit místní rychlostní limity na 30 km/h

Obce a města budou moci v budoucnu snadněji zavádět snížení rychlosti – a nezávisle je sledovat. Po šestitýdenním posuzování byly provedeny poslední technické úpravy návrhu novely vyhlášky o provozu na pozemních komunikacích. Účinnost novely je plánována na 1. července. Měštům a obcím se již podařilo stanovit rychlostní limity. Předpokladem však byly rozsáhlé zprávy, které musely vysvětlit nutnost snížení rychlosti byrokratického procesu. A to přesto, že zástupci měst a obcí, kteří jsou na místě každý den, nejlépe vědí, kde má snižování rychlosti smysl. Novela pravidel silničního provozu má nyní přinést následující úlevu: Odpovědný silniční správní úřad může

v budoucnu snížit nejvyšší povolenou rychlost v místních částech v oblastech se zvláštní potřebou ochrany, např. před školami, školkami, zařízení pro volný čas nebo hřiště, nemocnice nebo domovy důchodců. Jediný požadavek: Opatření musí být vhodné pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zejména pro chodce nebo cyklisty.

Zdroj: [infothek.bmk.gv.at](https://infothek.bmk.gv.at)

#### 4.2.4 Výzva k nulové toleranci konopí při řízení pro nové řidiče v Německu

Asociace volají po absolutním zákazu konopí, alespoň pro začínající řidiče, stejně jako při řízení pod vlivem alkoholu. Kromě toho je federální vláda vyzvána, aby provedla doprovodnou vzdělávací činnost, aby byla objasněna nebezpečí konzumace konopí a aktivní účast v dopravě. Při legalizaci drogy je naléhavě nutné poskytnout odpovídající informace o účincích. Aliance proto apeluje na federální vládu, aby urychleně zahájila doprovodné preventivní a osvětové práce a upozornila na negativní dopady na bezpečnost silničního provozu, které konzumace konopí způsobuje.

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

#### 4.2.5 V loňském roce bylo v Belgii nainstalováno více než tisíc alcolocků



V Belgii bylo loni instalováno 1009 alkoholových imobilizérů, nazývaných také alcolocky. Podle údajů, které společnost Belga sdělila FPS Mobility, se trend v posledních letech zvyšuje. K polovině ledna probíhalo 1 422 podpůrných programů pro lidi jezdící s alcolockem. V roce 2022 bylo nainstalováno 957 alcolocků podle institutu silniční bezpečnosti Vias a 863 v roce 2021. Od zpřísnění zákona od 1. července 2018 dostávají alcolock řidiči, kteří jsou odsouzeni za překročení hladiny alkoholu v krvi o 1,8 g/l. Záchytná zkouška na alkohol je vyžadována i v případě opakování trestného činu, a to dvou odsouzení do tří let na hladinu nejméně 1,2 g/l krve.

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

#### 4.2.6 VIAS požaduje dechové zkoušky na rajský plyn

Stejně jako u alkoholu a drog požaduje institut bezpečnosti silničního provozu Vias zavedení kontrol pro rajský plyn (oxid dusný) na silnici. V posledních letech se kapsle oxidu dusného pravidelně nacházely v prostoru pro cestující vozidel, která se stala účastníkem dopravní nehody. A pokud jsme až dosud neznali účinky tohoto rajského plynu na řízení, nová studie provedená v Nizozemsku ukazuje, že použití rajského plynu má jasné účinky na řidičské schopnosti, a to až do 45 minut po vdechnutí produktu.

Zdroj: [rtbf.be](https://rtbf.be)

### 4.3 Automobilový sektor

#### 4.3.1 Euro NCAP bude motivovat k návratu k fyzickým tlačítkům namísto dotykových ovládacích prvků

Výrobci automobilů bylo doporučeno, aby na dotykových obrazovkách neměli důležité funkce automobilu. Technický ředitel Euro NCAP, Richard Schram, komentoval plány: „Euro NCAP bude

## Zpravodaj Bezpečná doprava

skutečně motivovat výrobce OEM k tomu, aby měli fyzické, snadno použitelné a hmatové ovládání hlavních jízdních prvků, jako jsou stěrače, výstražná světla a ukazatele.“ Myšlenkou přinutit výrobce automobilů k začlenění více fyzických ovládacích prvků je odstranit rostoucí závislost na dotykových obrazovkách pro základní funkce automobilu a udržet pozornost řidiče na silnici před sebou.

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

## 4.4 Ostatní

### 4.4.1 Počet úmrtí na silnicích se podle předběžných údajů EU v loňském roce snížil o 1 %

V celé EU klesl počet úmrtí na silnicích v roce 2023 o 1 % oproti předchozímu roku. I když to ve srovnání s rokem 2019 představuje přibližně 2 360 úmrtí (-10 %) méně, v několika členských státech se klesající trend zmírnil. Od roku 2019 počet úmrtí na silnicích ve Španělsku, Francii a Itálii téměř neklesl, zatímco v Irsku, Lotyšsku, Nizozemsku, na Slovensku a ve Švédsku vzrostl. Naproti tomu v posledních čtyřech letech jsou Belgie, Česko, Dánsko, Maďarsko a Polsko na cestě ke splnění cíle 50% snížení počtu úmrtí a vážných zranění do roku 2030.

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

### 4.4.2 Bezpečnost silničního provozu: Úsilí EU musí jít na vyšší rychlost

Pokud nevyvinou větší úsilí, EU a její členské státy podle nové zprávy Evropského soudního dvora nesplní ambiciózní střednědobé a dlouhodobé cíle bloku snížit na polovinu a postupně eliminovat smrtelné a vážné zranění při dopravních nehodách. Navzdory komplexnímu přístupu Evropské komise pokrok ve snižování počtu úmrtí na silnicích a vážných zranění v posledních letech stagnoval, což vážně zpochybňuje schopnost EU dostat se do roku 2050 blízko nuly. Do roku 2030 se má počet úmrtí snížit pouze o čtvrtinu. z plánované poloviny roku 2019, kdy bylo na silnicích EU usmrceno 22 800 lidí.

Zdroj: [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu)