



Ministerstvo dopravy

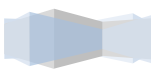
ČESKÁ REPUBLIKA

STRATEGIE BESIP 2021-2030

INFORMACE O PLNĚNÍ
V ROCE 2021

Obsah

1. Úvod	3
1.1 Základní shrnutí	3
1.2 Příklady aktivit s dopadem na bezpečnost silničního provozu	4
1.2.1 Aktivity BESIP v roce 2021	4
1.2.2 Ostatní	6
1.3 Měsíční reporting Strategie	7
2. Evropské srovnání	9
2.1 Aktuální stav a vývoj v období 2010-2021	9
2.2 Plnění předpokladů v roce 2021	10
2.3 Mezinárodní spolupráce	12
2.3.1 Evropská rada bezpečnosti dopravy	12
2.3.2 Mezinárodní databáze silniční dopravy a nehodovosti	12
3. Strategické cíle Strategie BESIP	14
3.1 Vývoj	14
3.2 Měsíční vývoj	15
3.2.1 Smrtelné a vážné následky nehod v roce 2021	16
3.2 Webová aplikace Dopravní nehody v ČR	17
3.3 Genderové srovnání	18
3.3.1 Následky nehod	18
3.3.2 Závažnost nehod	20
3.3.3 Aktuální statistiky nehodovosti dle genderu	21
4. Kraje, obce s rozšířenou působností a obce	22
4.1 Srovnání krajů	23
4.1.1 Plnění cílů v krajích	23
4.1.2 Relativní srovnání krajů v roce 2021	24
4.1.3 Nebezpečná místa v jednotlivých krajích	25
4.2 Srovnání obcí s rozšířenou působností (ORP)	25
4.3 Srovnání obcí	27
5. Klíčové ukazatele Strategie BESIP	28
5.1 Plnění na národní úrovni	28
5.2 Plnění na krajské úrovni	29



6. Infrastruktura	31
6.1 Druh komunikace	31
6.1.1 Dálnice	31
6.1.2 Silnice I. třídy	33
6.1.3 Silnice II. a III. třídy.....	33
6.1.4 Místní komunikace	34
6.1.5. Dopravní výkon.....	35
6.2 Směrové poměry komunikace.....	35
7. Závěr.....	37
7.1 Plnění strategických cílů	37
7.1.1 Plnění v zemích EU a v ČR.....	37
7.1.2 Plnění v krajích.....	37
7.2 Plnění klíčových ukazatelů.....	37
7.4 Doporučení.....	38
7.5 VIZE NULA.....	39
Přílohy.....	40
Příloha 1: Plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů v krajích	40
Příloha 2: Plnění strategických cílů v ORP a obcích	40
Použité zdroje.....	41



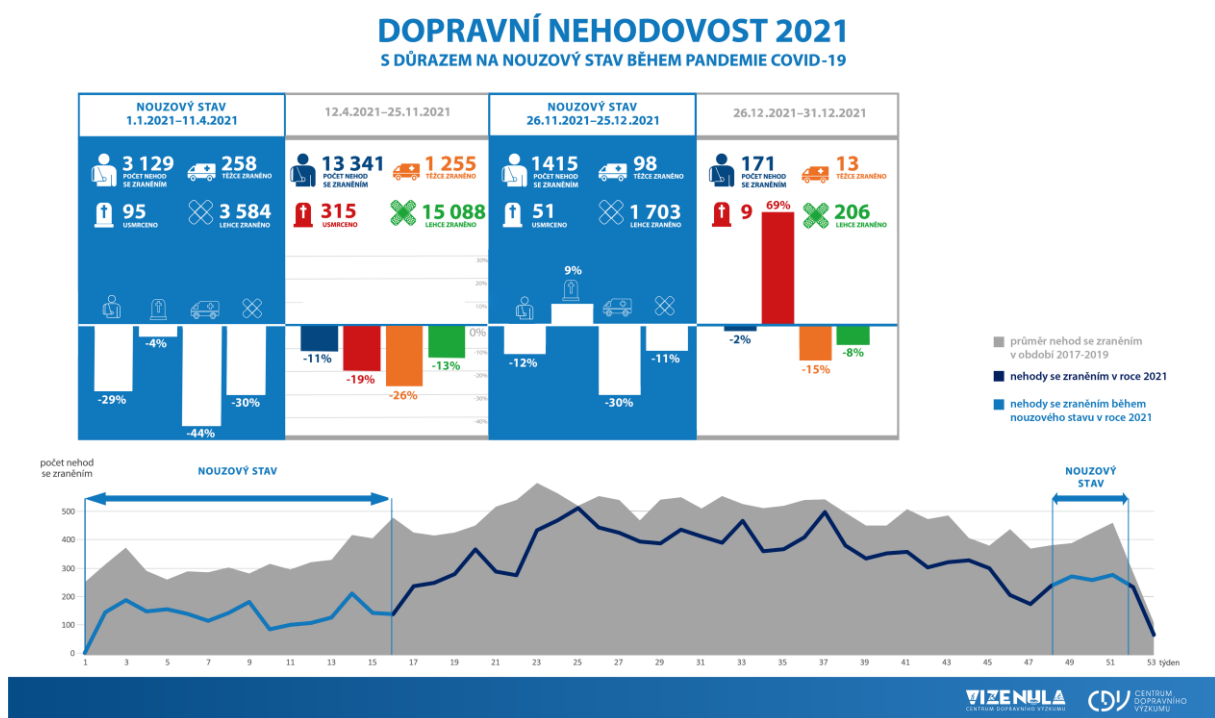
1. Úvod

Uplynulý rok byl prvním rokem realizace Strategie BESIP 2021-2030 (dále jen „Strategie BESIP“) [1]. Předkládaný materiál hodnotí plnění Strategie BESIP z pohledu roku 2021.

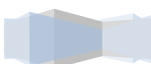
Základem analytické části jsou data z ŘSDP PP ČR [2], která jsou srovnána se stanovenou predikcí usmrčených a těžce zraněných osob ve vazbě na strategické cíle a klíčové ukazatele Strategie BESIP, resp. na jednotlivé kraje. Evropská srovnání jsou pak provedena s využitím databází IRTAD [3], resp. ETSC [4]. Součástí vyhodnocení jsou také poznatky z Nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu [5]. Nedílnou součástí dokumentu jsou Přílohy 1 a 2; související analýzy jsou/budou zveřejněny v průběhu roku na webových stránkách www.ibesip.cz.

1.1 Základní shrnutí

V důsledku dopravních nehod bylo v roce 2021 usmrceno 470 osob (+2,2 % oproti roku 2020), 1 624 osob bylo zraněno těžce (-10,1 %) a 20 581 lehce (-1,4 %). Zatímco počet těžce zraněných opět výrazně poklesl, počet lehce zraněných poklesl jen mírně a počet usmrčených dokonce nepatrně vzrostl, přestože mobilita a intenzita dopravy v roce 2021 byla opět ovlivňována pandemií COVID-19, i když ve srovnání s předcházejícím rokem v menší míře. Základní přehled vývoje nehodovosti a jejich následků v roce 2021 včetně srovnání s výchozím stavem (průměr let 2017-2019) je uveden níže.



V roce 2021 bylo evidováno 531 usmrčených osob do 30 dnů (+2,7 % oproti roku 2020). ČR patřila s 50 usmrčenými osobami na 1 milion obyvatel (do 30 dnů) na dělené 17. místo v EU (spolu s Portugalskem), za evropským průměrem zaostala o 14 %.



Celkové roční ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích dosáhly v roce 2021 téměř 84 miliard Kč, což představuje přibližně 1,5 % hrubého domácího produktu v ČR (jedná se o předběžné odhady, finální data budou k dispozici ve 4. Q 2022). V roce 2021 došlo také k úpravě a aktualizaci Metodiky pro výpočet ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích, když do ocenění externalit z dopravy a dopravních nehod byly nově zahrnuty další nákladové položky a pro ocenění bylo použito metod používaných k ocenění v evropských zemích (čímž výše jednotkových nákladů i celkových ztrát proti předchozím výpočtům vzrostla).

Strategie BESIP, která má za cíl snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR mezi rokem 2030 a průměrem let 2017-2019 o 50 %, předpokládala pro rok 2021 maximálně 502 usmrcených a 2 150 těžce zraněných osob. Z výše uvedeného vyplývá, že tyto vytýčené strategické cíle byly splněny. **Usmrcených** osob do 24 hod bylo oproti předpokladům evidováno **o 32 méně (-6 %)**, **těžce zraněných o 526 méně (-24 %)**. **Usmrcených** osob do 30 dnů pak bylo oproti předpokladům evidováno **o 45 méně (-8 %)**.

1.2 Příklady aktivit s dopadem na bezpečnost silničního provozu

1.2.1 Aktivity BESIP v roce 2021

Strategie BESIP schválená usnesením vlády ČR ze dne 4. ledna 2021 a průběžné plnění jejího dvouletého Akčního plánu na období 2021-2022, který obsahuje 45 konkrétních opatření a jeho vyhodnocení bude předloženo vládě do 31. ledna 2023 s návrhem nového Akčního plánu na období 2023-2024.

Základní filozofií Strategie je potvrzení VIZE NULA, ke které se v následující dekádě chce ČR významně přiblížit [6]. VIZE NULA považuje za nepřijatelné, aby v silničním provozu došlo k usmrcení nebo vážnému zranění. Pro naplnění této vize je nutné vytvářet **bezpečný systém**, jehož součástí jsou účastníci provozu, vozidla a dopravní infrastruktura. Právě **bezpečné chování účastníků silničního provozu, bezpečné vozidlo a bezpečná infrastruktura tvoří základní pilíře Strategie**.

Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu zasedala v roce 2021 dvakrát a řešila mimo jiné i doporučení ke zvýšení bezpečnosti cyklistů v silničním provozu. Pracovní Výbor pro autoškolství a začínající řidiče při Radě vlády připravil podklady k tematice začínajících řidičů a řidičáku na zkoušku, které budou projednány na dalším zasedání Rady v roce 2022. Výbor pro dopravní výchovu, prevenci a osvětu se věnoval mimo jiné přípravě akreditovaných seminářů pro pedagogy za oblast dopravní výchovy (úkol Akčního plánu Strategie BESIP). SO BESIP ve spolupráci s CSPSD BESIP připravil a úspěšně akreditoval tento vzdělávací program.

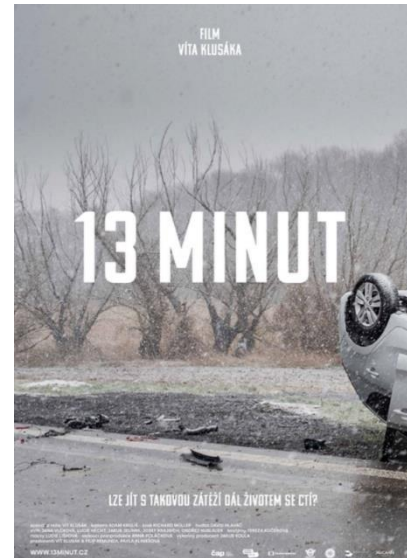
Preventivní aktivity:

Nenech se ovlivnit – BESIP ve spolupráci s Odborem protidrogové politiky Úřadu vlády pokračoval ve vysílání preventivních televizních a radiových spotů zaměřených na alkohol a drogy s cílem odradit mladé řidiče před jízdou pod vlivem alkoholu a drog z víkendových diskotékových akcí. Součástí akce byla i intenzivní komunikace na sociálních sítích.



Agresivita zabíjí – BESIP ve spolupráci s Českou asociací pojišťoven a Policií ČR dokončil tuto kampaň, která se zaměřovala na agresivní chování řidičů na silnicích a varovala před riziky, která agresivita způsobuje. Vysílání TV spotů, sociální sítě, PR.

Zpomal, dokud není skutečně pozdě (13 minut) – BESIP ve spolupráci s Českou asociací pojišťoven a Policií ČR realizoval kampaň, jejímž cílem bylo upozornit na problematiku nepřiměřené rychlosti a přimět řidiče ke změně chování. V rámci této kampaně vznikl i unikátní celovečerní dokument o vinících nehod v režii Víta Klusáka. Na kampaň navazovala i terénní část Roadshow – akce krajských koordinátorů BESIP ve všech krajích, cca 300 akcí. Roadshow obsahovala i zážitkovou zónu na 14 akcích v krajích. Součástí kampaně bylo vysílání TV a rádiu spotů.



Asistenční systémy ve vozidlech – realizace 5 krátkých animovaných spotů, které vysvětlují funkcionalitu a chování nejrozšířenějších asistenčních systémů v krizových situacích – ABS, AEB, ACC, ESC a Line Keep Assist.

Bezpečnost motocyklistů s motocyklovým závodníkem Lukášem Peškem – ambasador BESIP pro cílovou skupinu motocyklistů. Prevence prostřednictvím videospotů na sociálních sítích a účast Lukáše Peška ve vybraných nehodových lokalitách na krajské úrovni se zaměřením na chování motocyklistů v krizových situacích, účast na tiskových konferencích.

Měření zraku – BESIP ve spolupráci s GrandOptical realizoval kampaň upozorňující na nutnost pravidelných prohlídek zraku, v 60 prodejnách po celé ČR se nabízela možnost bezplatné kontroly zraku. Naměřené hodnoty kvality zraku pak byly anonymně vyhodnoceny. Výsledkem vyhodnocení bylo, že 71 % řidičů potřebuje korekci zraku a více než dvě třetiny řidičů nebylo za poslední rok na žádné kontrole zraku, proto je třeba stále připomínat důležitost péče o zrak.

Aktivity v oblasti dopravní výchovy a vzdělávání:

1. **Dětská dopravní hřiště (DDH)**
 - podpora dopolední i odpolední výuky v souladu s Tematickým plánem a metodickým pokynem MD
 - příprava interaktivní mapy pro všechna DDH v ČR – údaje pro laickou i odbornou veřejnost (vč. škol, školských zařízení a dobrovolných organizací)
2. **Realizace výukového materiálu pro výuku dopravní výchovy ve středním stupni vzdělávání (SŠ, SOU, SOŠ, víceletá gymnázia)**
 - Metodika + pracovní listy (kooperace s Centrem dopravního výzkumu)
3. **Dopravní soutěž mladých cyklistů online**
 - realizace online formy postupové celostátní soutěž (základní, okresní, krajské, celostátní, mezinárodní kolo) dle propozic BESIP
 - tvorba videí (téma chodec, cyklista)
 - vyhodnocení 1Q/2022



4. Semináře pro lektory dětských dopravních hřišť (DDH)

- zajištění edukace lektorů DDH (stávajících i nových) ze všech krajů ČR
- teoretická + praktická část
- cíl = zajištění jednotnosti v teoretické i praktické části výuky na DDH v celé ČR
- prezentace vhodných výukových a metodických materiálů pro výuku dopravní výchovy (pracovní listy, učebnice, výukové spoty, aplikace atd.)

Aktuální aktivity BESIP - viz <https://besip.cz/Akce-a-kampane>.

1.2.1.1 Krajští koordinátoři BESIP

Činnost koordinačního týmu bezpečnosti silničního provozu v České republice (dále jen KK BESIP) je dlouhodobě jedním z hlavních pilířů provádění preventivních činností v oblasti bezpečnosti silničního provozu a dopravní výchovy v jednotlivých krajích ČR. Účelem koordinačního týmu je působit v zastoupení Ministerstva dopravy – Samostatného oddělení BESIP na cílovou skupinu, kterou jsou všichni účastníci provozu na pozemních komunikacích na území ČR, a to zejména v oblasti zajištění dopravně výchovných programů a akcí k prevenci nehodovosti v silničním provozu, a dále prezentace. Jedním z hlavních bodů činnosti je mimo jiné také plnění úkolů vyplývajících z opatření přijatých v rámci NSBSP.

Činnost koordinačního týmu byla i v roce 2021 směřována zejména ke zlepšení a prohloubení odborné činnosti a také stabilizaci všech krajských pracovišť. Došlo k propojení a zajištění plánovaných kampaní z hlediska dílčích aktivit na území ČR, odborných školení a materiální zajištění KK BESIP.



Přehled akcí po krajích podle zaměření

KRAJ	ŘIDIČI	MOTORKÁŘI	CYKLISTÉ	CHODCI	DĚTI	SENIORI	OSTATNÍ	CELKEM	Gender	Hendikep
PRAHA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LIBERECKÝ	25	1	20	20	107	2	8	183	0	0
JIHOČESKÝ	40	7	14	11	20	4	15	111	0	1
PLZEŇSKÝ	37	3	52	49	43	4	3	191	0	1
ÚSTECKÝ	28	2	5	14	14	1	3	67	0	1
KRÁLOVÉHRADECKÝ	40	1	6	21	25	1	2	96	11	3
KARLOVARSKÝ	58	56	25	30	37	18	12	236	28	7
OLOMOUCKÝ	78	12	16	11	13	4	17	151	16	6
MORAVSKOSLEZSKÝ	37	3	14	15	12	3	6	90	1	0
ZLÍNSKÝ	32	1	10	2	50	0	0	95	17	2
JIHOMORAVSKÝ	18	0	5	11	67	3	21	125	3	3
PARDUBICKÝ	34	25	43	39	35	16	0	192	14	5
STŘEDOČESKÝ	18	1	62	6	53	6	15	161	0	1
VYSOČINA	32	2	7	4	42	5	0	92	0	0
CELKEM	477	114	279	233	518	67	102	1910	90	30

Detailní informace činnosti koordinačního týmu jsou obsahem [8].

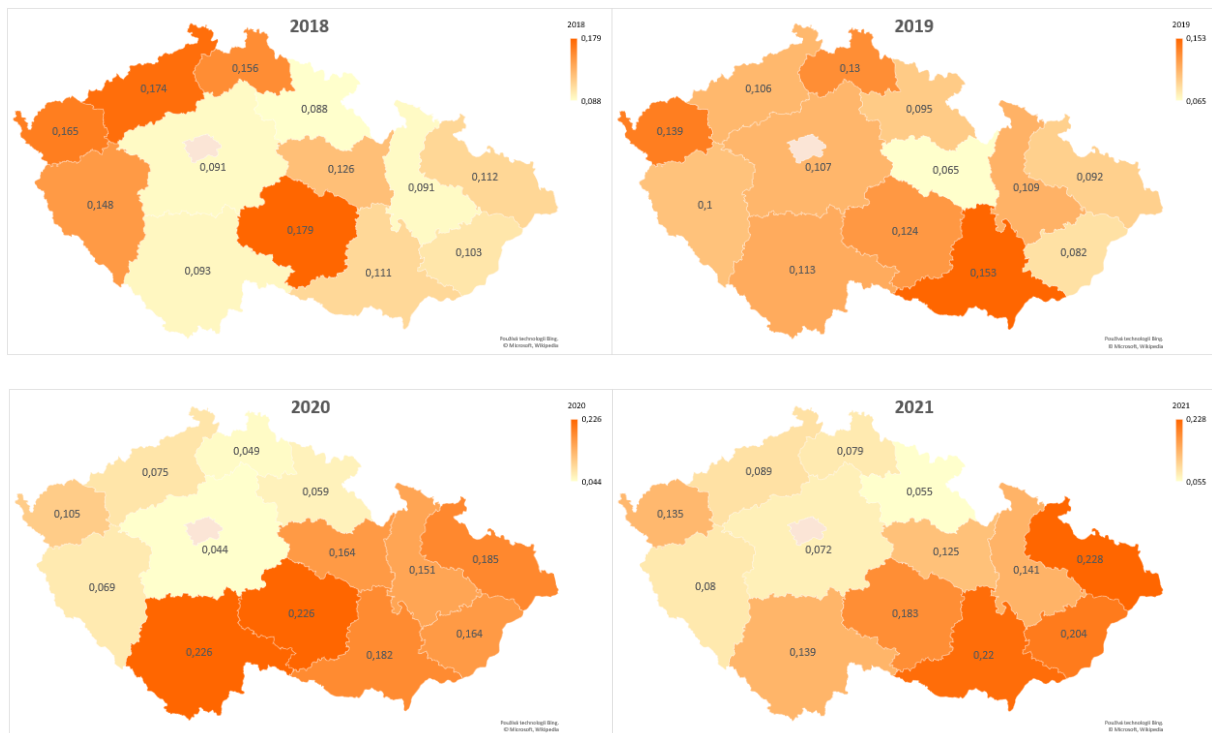
1.2.2 Ostatní

Ministerstvo dopravy podporuje řešení dopravně bezpečnostních projektů a infrastruktury prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury, Ředitelství silnic a dálnic a také výzkumnou činnost prostřednictvím Centra dopravního výzkumu, v. v. i. a Technologické agentury ČR.



Příklady projektů, akcí a kampaní, které byly v oblasti bezpečnosti silničního provozu podpořeny v roce 2021 z **Fondu zábrany škod** v souladu s ustanovením § 23a odst. 3 písm. c) a d) zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), jsou uvedeny na stránkách FZŠ [zde](#) [9].

Podnětné výstupy poskytují aktuální šetření, která byla také v uplynulém roce zaměřena na nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu (NUB). Jedním ze sledovaných a vyhodnocovaných NUB je **překračování nejvyšší dovolené rychlosti**. I s ohledem na pandemickou situaci v roce 2021 jsou velmi zajímavá srovnání překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km/h mimo obec s rozdělením na kraje v letech 2017 až 2021. Z níže uvedených map lze vysledovat, že ve 3 krajích byla v roce 2021 rychlost překračována o více než 10 km/h ve více než 20 % případů, a to v kraji Moravskoslezském (22,8 %), Jihomoravském (22,0 %) a Zlínském (20,4 %). Vysoký podíl překročení rychlosti byl evidován také v kraji Vysočina (18,3 %).



Překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km/h v obci bylo v roce 2021 v nejvyšší míře zaznamenáno v Moravskoslezském (11,8 %) a Královéhradeckém kraji (11,7 %), dále pak i v kraji Jihočeském (8,5 %) a Zlínském (8,3 %). V obou případech platí, že překračování rychlosti je častější spíše ve východní polovině republiky.

1.3 Měsíční reporting Strategie

Na webových stránkách <https://nehody.cdv.cz> [7] a <https://www.cdv.cz/vizenula> [6] byly v roce 2021 vytvořeny a měsíčně aktualizovány informace ke strategickým cílům a klíčovým ukazatelům. Pomocí filtrů lze on-line zjistit aktuální stav smrtelných a těžkých následků nehod vůči předpokladům Strategie



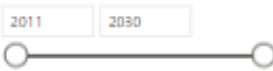
v daném roce podle krajů. Aplikaci využívá kromě SO BESIP MD také Ministerstvo vnitra, Policie ČR, CSPDS, krajsí koordinátoři BESIP a další subjekty. Všechna data pro strategické cíle a klíčové ukazatele lze v aplikaci na stránkách [VIZE NULA](#) [6] operativně filtrovat a vizualizovat v členění na kraje, měsíce a pohlaví.

STRATEGIE BESIP 2021-2030

Vizualizace plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů
(Aktualizace dat k 31. 12. 2021)

Pozn. Východní stav předpokladu Strategie zobrazovaný u roku 2020 je průměrem let 2017-2019.

Rok



Měsíc

- leden
- únor
- březen
- duben
- květen
- červen
- červenec
- srpen
- září
- říjen
- listopad
- prosinec

Kraj

- Vybrat vše
- Hlavní město Praha
- Jihočeský
- Jihomoravský
- Karlovarský
- Královéhradecký
- Liberecký
- Moravskoslezský
- Olomoucký
- Pardubický
- Plzeňský
- Středočeský
- Ústecký
- Vysočina
- Zlínský

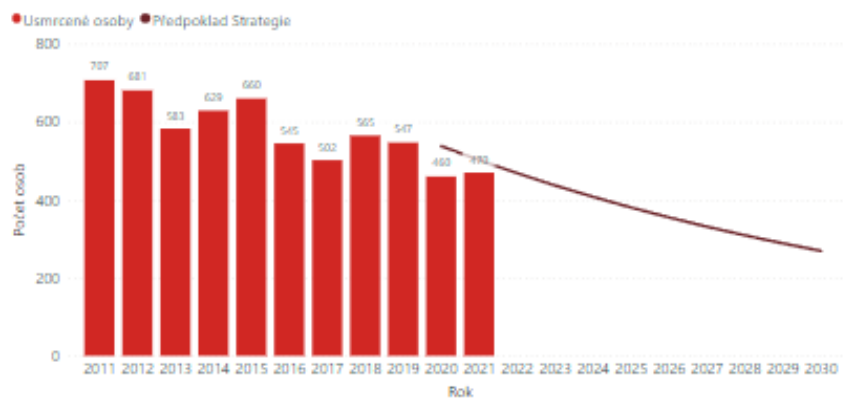
Strategické cíle a klíčové ukazatele

- Celkové následky nehodovosti
- Alkohol a návykové látky
- Cyklisté
- Cyklisté s přilbou
- Cyklisté bez přilby
- Děti
- Chodci
- Mladí řidiči jako viníci
- Motocyklisté
- Muži jako viníci
- Nepřiměřená rychlost
- Nepřipoutané osoby
- Nevěnování se řízení
- Řidiči nákladních automobilů jako viníci
- Řidiči osobních automobilů jako viníci
- Senioři
- Srážky se stromem
- Ženy jako viníci

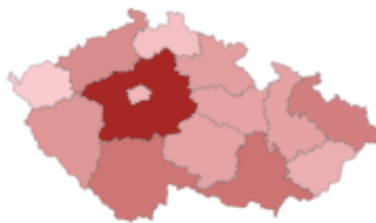
Pohlaví

- muž
- žena

Vývoj usmrcených osob: Celkové následky nehodovosti



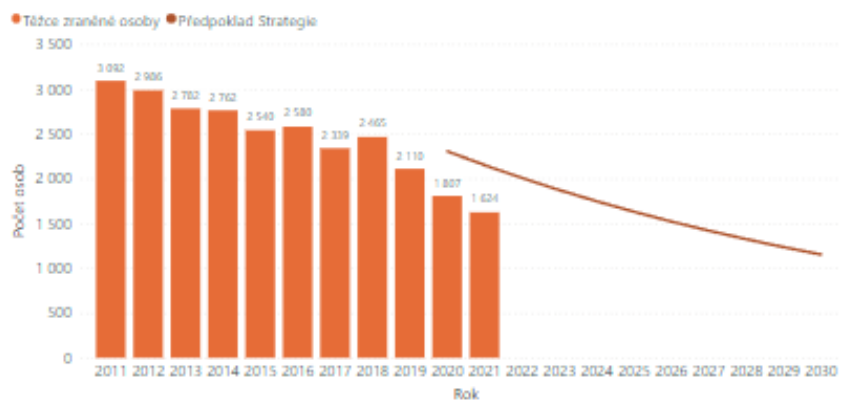
Usmrcené osoby v jednotlivých krajích: Celkové následky nehodovosti



Podíl usmrcených dle zvoleného filtru ke všem usmrceným v daném kraji



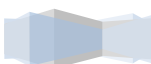
Vývoj těžce zraněných osob: Celkové následky nehodovosti



Těžce zraněné osoby v jednotlivých krajích: Celkové následky nehodovosti



Podíl těžce zraněných dle zvoleného filtru ke všem těžce zraněným v daném kraji



2. Evropské srovnání

2.1 Aktuální stav a vývoj v období 2010-2021

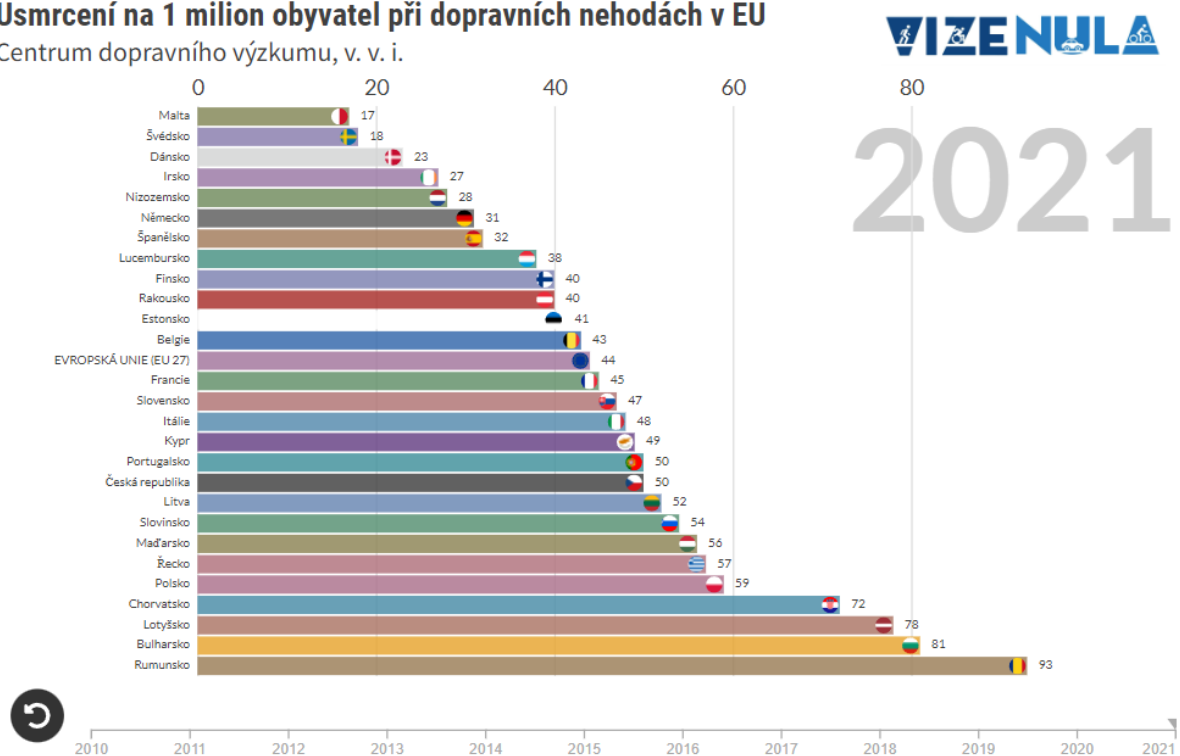
Na silnicích v Evropské unii bylo v roce 2021 usmrceno 19 800 osob. Oproti roku 2020 se jedná o nárůst o 1 000 úmrtí (+5 %), ale i tak to představuje téměř o 3 000 (-13 %) méně úmrtí než v období před pandemií v roce 2019. Celkovým cílem je snížit počet úmrtí do roku 2030 na polovinu oproti výchozímu stavu (průměr let 2017-2019). V celé EU došlo v posledním desetiletí k poklesu o 36 %.

K „evropským premiantům“ lze se 17 usmrcenými na 1 milion obyvatel zařadit Maltu, Švédsko (18) a Dánsko (23), které v rámci evropského srovnání patří mezi země s nejnižším počtem fatálních dopravních nehod. Naopak významně nadprůměrný počet usmrcených osob na milion obyvatel byl v uplynulém roce evidován v Rumunsku (93), Bulharsku (81) a Lotyšsku (78).

Česká republika patřila v roce 2021 s 50 usmrcenými osobami na 1 milion obyvatel spolu s Portugalskem **na dělené 17. místo, když za evropským průměrem zaostala o 14 %**. Ze zemí V4 bylo v roce 2021 evidováno méně usmrcených na Slovensku (47), naopak více v Maďarsku (56) a Polsku (59). Interaktivní vizualizace vývoje v období 2010-2021 v jednotlivých zemích EU je k dispozici [zde](#).

Usmrcení na 1 milion obyvatel při dopravních nehodách v EU

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

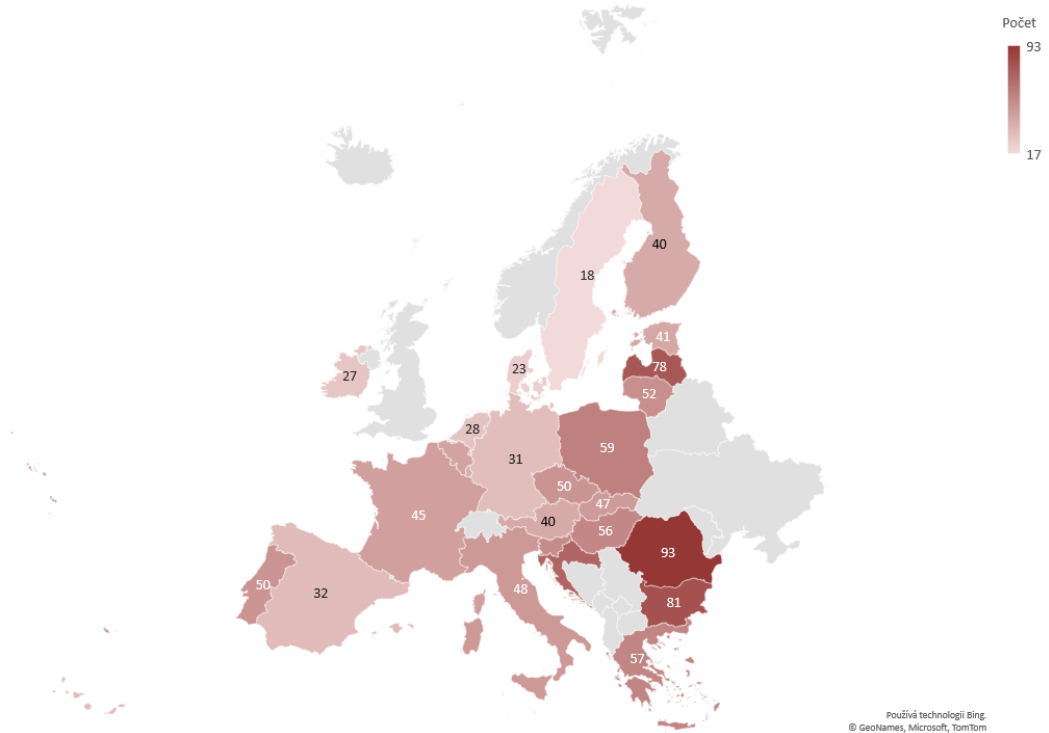


Zdroj vstupních dat: [Evropská komise](#)



Pro názornost jsou počty usmrcených na 1 milion obyvatel v zemích EU v roce 2021 uvedeny v kartogramu níže.

Počet usmrcených při nehodách na 1 mil. obyvatel v zemích EU v roce 2021



Pozn. Pro rok 2021 se jedná o předběžná data, finální budou zveřejněná v průběhu roku 2022.

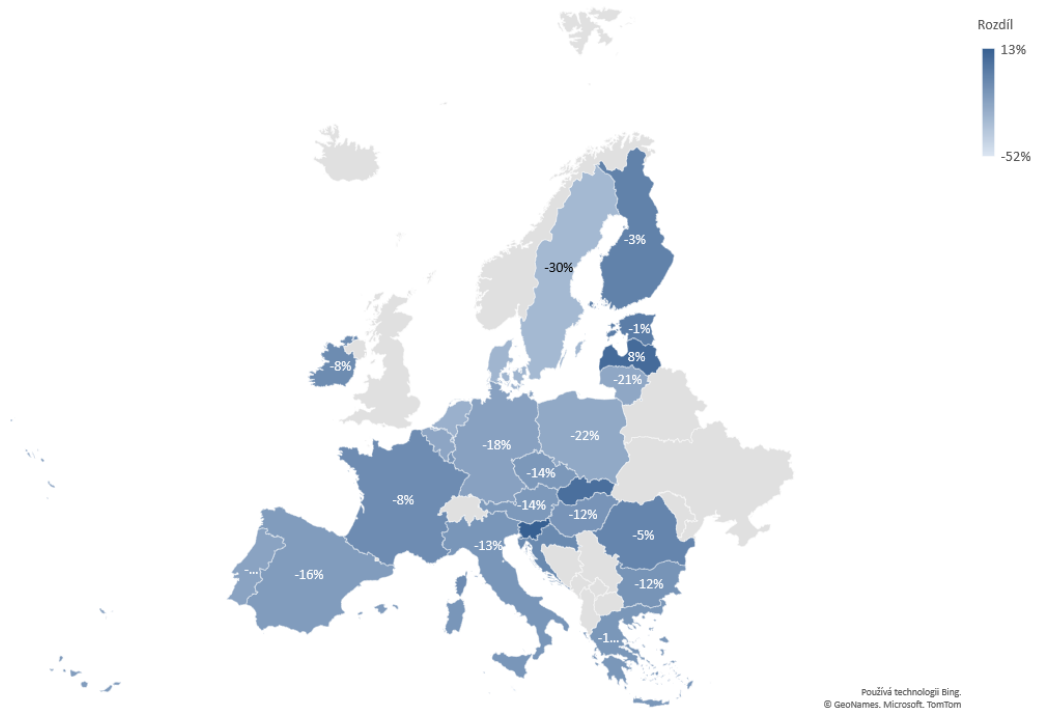
2.2 Plnění předpokladů v roce 2021

I přes 5% meziroční nárůst počtu usmrcených osob (2021 proti 2020) došlo v zemích EU v roce 2021 **oproti výchozímu stavu** (průměr let 2017-2019) k 15% poklesu [předběžné údaje, měřeno v počtu usmrcených do 30 dnů na mil. obyvatel]. V případě ČR bylo meziročně usmrceno o 4 % více osob, oproti výchozímu stavu pak o 14 % méně. Celkem 3 země EU zaznamenaly v roce 2021 nárůst počtu usmrcených osob oproti výchozímu stavu, jednalo se o Slovinsko (+13 %), Lotyšsko (+8 %) a Slovensko (+6 %).



Rozdíl usmrcených při nehodách v roce 2021 vůči výchozímu stavu* v zemích EU

*výchozí stav = průměr let 2017-2019



V následující tabulce jsou uvedeny počty usmrcených do 30 dnů přepočtené na 1 milion obyvatel v zemích EU. Je třeba počítat s tím, že hodnoty za rok 2021 jsou pouze předběžné.

Země/rok	2017-2019	2020	2021	2021 vs. 2020	2021 vs. 2017-2019
Malta	35	24	17	-29%	-52%
Švédsko	26	20	18	-10%	-30%
Dánsko	32	27	23	-15%	-28%
Irsko	29	30	27	-10%	-8%
Nizozemsko	38	35	28	-20%	-26%
Německo	38	33	31	-6%	-18%
Španělsko	38	29	32	10%	-16%
Lucembursko	44	42	38	-10%	-13%
Rakousko	47	39	40	3%	-14%
Finsko	41	40	40	0%	-3%
Estonsko	41	45	41	-9%	-1%
Belgie	54	42	43	2%	-20%
Francie	49	38	45	18%	-8%
Slovensko	44	41	47	15%	6%
Itálie	55	40	48	20%	-13%
Kypr	58	54	49	-9%	-16%
Česká republika	58	48	50	4%	-14%
Portugalsko	62	48	50	4%	-19%
Litva	66	63	52	-17%	-21%
Slovinsko	48	38	54	42%	13%
Maďarsko	64	47	56	19%	-12%
Řecko	66	54	57	6%	-13%
Polsko	76	66	59	-11%	-22%
Chorvatsko	77	58	72	24%	-7%
Lotyšsko	72	73	78	7%	8%
Bulharsko	92	67	81	21%	-12%
Rumunsko	98	85	93	9%	-5%
EU 27	52	42	44	5%	-15%



2.3 Mezinárodní spolupráce

Ministerstvo dopravy se prostřednictvím SO BESIP pravidelně účastní jednání pracovní skupiny na vysoké úrovni pro bezpečnost silničního provozu v rámci EU (dále jen HLG RS). Do mezinárodní vědecko-výzkumné spolupráce je významně zapojeno CDV, které je členem mnoha mezinárodních institucí a sdružení, jako např. ECTRI, FERSI, FEHRL, POLIS, ICTCT, ETSC, ELITE, THE PEP, HUMANIST VCE, SAE, ERTRAC, ASCE, TRB, ASTM, ELCF, FGSV, ICADTS.

2.3.1 Evropská rada bezpečnosti dopravy

European Transport Safety Council (ETSC) je nezávislá nezisková organizace, jejímž cílem je snižování počtu usmrcených a zraněných v dopravě. Od roku 1993 sdružuje ETSC více než 200 mezinárodně uznávaných odborníků na bezpečnost dopravy z celé EU.

Poznatky z ETSC jsou mimo jiné využívány v rámci tematických analýz BESIP. **V roce 2021** byly převzaty a doplněny komentářem v kontextu ČR **následující výstupy:**

- Miliony dětí přišly o výuku bezpečnosti silničního provozu během pandemie
- Výběr vozidla a rozdíly v nárazech pomáhají vysvětlit větší rizika zranění u žen
- Evropský parlament požaduje, aby všechny motocykly podléhaly pravidelným technickým kontrolám
- Na silnicích v EU přišlo meziročně o život o 4 000 osob méně, Česko na 18. příčce
- 6. celosvětový týden bezpečnosti silničního provozu OSN
- Přilby na elektrokoběžkách v evropských zemích
- Snížení počtu úmrtí na silnicích v EU o 3 900 v roce 2020
- Osm kroků ke zlepšení vzdělávání o bezpečnosti silničního provozu
- Paříž zavedla rychlostní limit 30 km/h na většině svých silnic kvůli bezpečnosti a hluku
- Poslanci podpořili plány EU pro bezpečnost silničního provozu do roku 2030
- Evropští výrobci nechtějí, aby cyklisté svá elektrokola zrychlovali
- Výzva k EU o nařízení nulové tolerance alkoholu a drog za volantem a zavedení odstupňovaného řídičského oprávnění pro mladé řidiče

Výstupy jsou uloženy na BESIP na stránkách <https://besip.cz/Pro-media/Clanky> a <https://besip.cz/Pro-odborniky/Zahranicni-materialy>, případně na <https://www.cdv.cz/tisk>.

2.3.2 Mezinárodní databáze silniční dopravy a nehodovosti

Databáze IRTAD je součástí výzkumného programu OECD zahrnutým do oblasti výzkumu silniční dopravy a intermodálních vazeb. Tato databáze průběžně shromažďuje údaje o nehodovosti v silničním provozu a jejich souvislostech s demografickými, infrastrukturními a provozními ukazateli. Současně je IRTAD fórem pro prezentaci výsledků výzkumů vázaných na statistická data národních úrovní a iniciátorem pro zpracování souhrnných kompilačních studií. Databáze IRTAD obsahuje souhrnná a mezinárodně srovnatelná data v časových řadách od roku 1970. V rámci IRTAD je dosažen vysoký stupeň harmonizace, data jsou kompletní na mezinárodní úrovni při dodržení základních definic a datového obsahu.



Pracovní skupina IRTAD průběžně spolupracuje na řešení řady problémů spojených se získáváním a zpracováním údajů z bezpečnosti dopravy, včetně jejich další harmonizace. Objektem zájmu jsou zejména národní strategie jednotlivých zemí, jejich cíle a časové rozmezí, prognózování a modelování vývoje, vliv COVID-19 na mobilitu a nehodovost, klíčové (nepřímé) ukazatele bezpečnosti, národní observatoře bezpečnosti provozu, hloubková analýza nehodovosti, rychlostní limity, alkohol a drogy, nové typy vozidel.

Fatální následky dopravních nehod v Evropě v letech 2011-2020 jsou podrobně popsány v dokumentu publikovaném na stránkách BESIP [zde](#) [10].

Pozn. Data za rok 2021 budou v databázi doplněna v průběhu roku 2022.



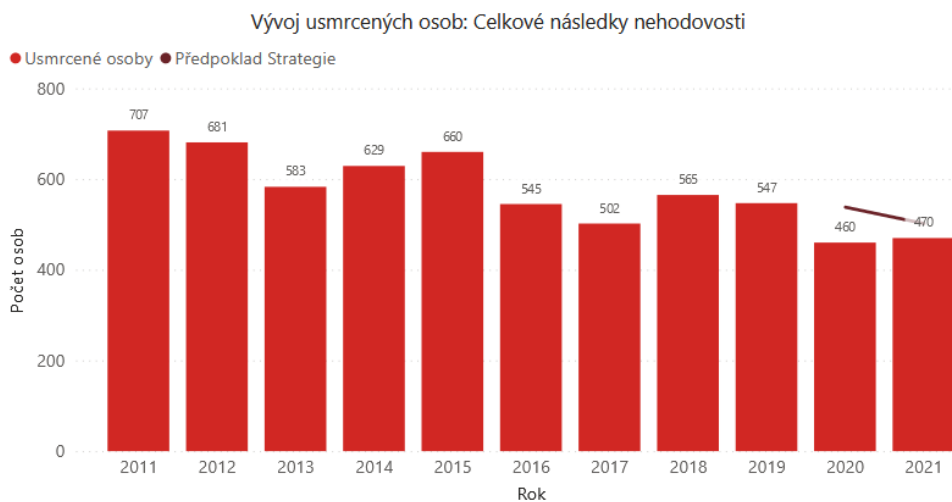
3. Strategické cíle Strategie BESIP

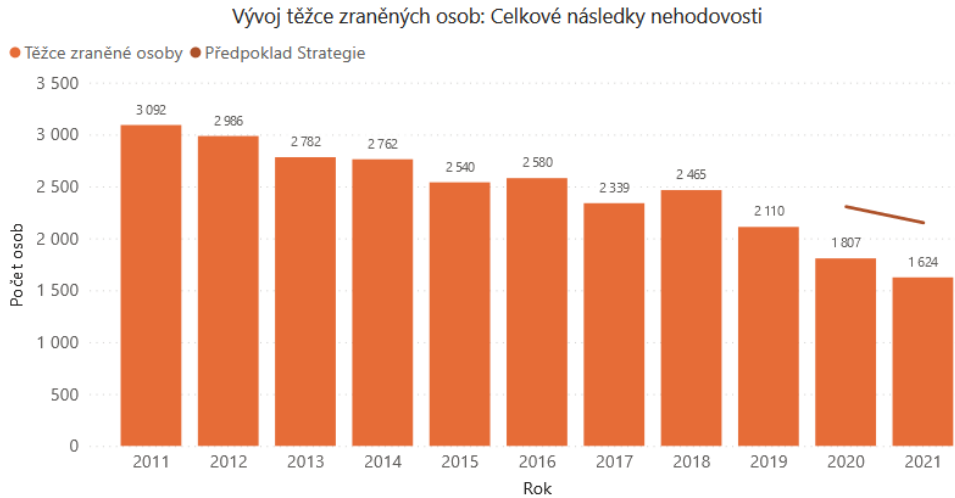
3.1 Vývoj

V prvním roce nové Strategie bylo do 24 hod od nehody usmrceno **470 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 32 méně (-6 %), těžce zraněno pak bylo **1 624 osob**, tj. o 527 méně (-25 %). Do 30 dnů od nehody bylo usmrceno celkem **531 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 45 méně (-8 %).

Strategické cíle		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Předpoklad 2021	Rozdíl 2021	
													abs.	rel.	
Celkem	Usmrcení	707	681	583	629	660	545	502	565	547	460	470	502	-32	-6%
	Těžce zranění	3092	2986	2782	2762	2540	2580	2339	2465	2110	1807	1624	2 150	-526	-24%
	Usmrcení do 30 dnů	773	742	654	688	737	611	577	658	617	517	531	576	-45	-8%

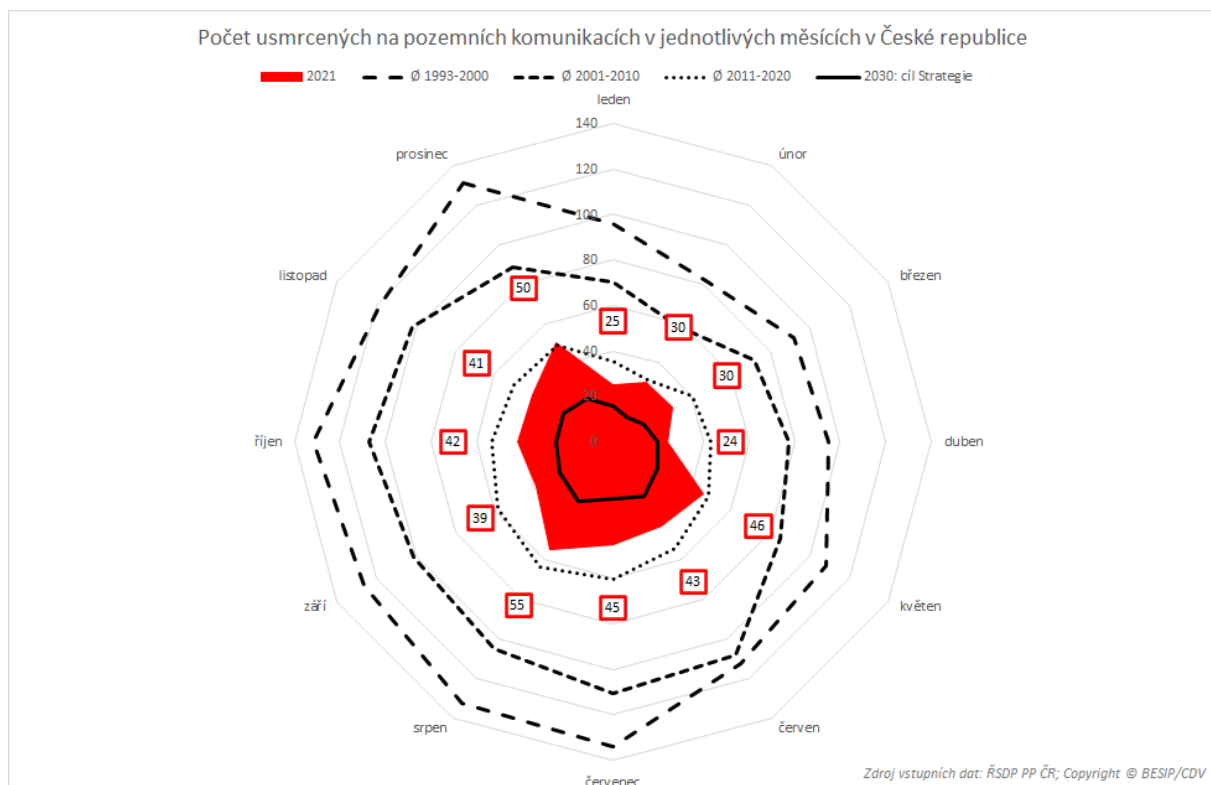
Z uvedených dat je zřejmé, že Strategie BESIP byla v roce 2021 splněna v oblasti usmrcených i těžce zraněných osob. V roce 2021 bylo na dodatečné následky nehod (tj. od 24 hod. do 30 dní) usmrceno dalších 61 osob, tj. +13 %. Vývoj usmrcených (do 24 hod.) a těžce zraněných osob v letech 2011-2021 je uveden v následujících grafech.





3.2 Měsíční vývoj

Přestože se rok 2021 zapsal jako rok s 2. nejnižším počtem usmrcených v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR, zejména závěr roku nelze hodnotit pozitivně. V prosinci bylo usmrceno 50 osob, tj. více než průměr uplynulé dekády; bilance února (30) a května (46) také v tomto kontextu nedopadla dobře.



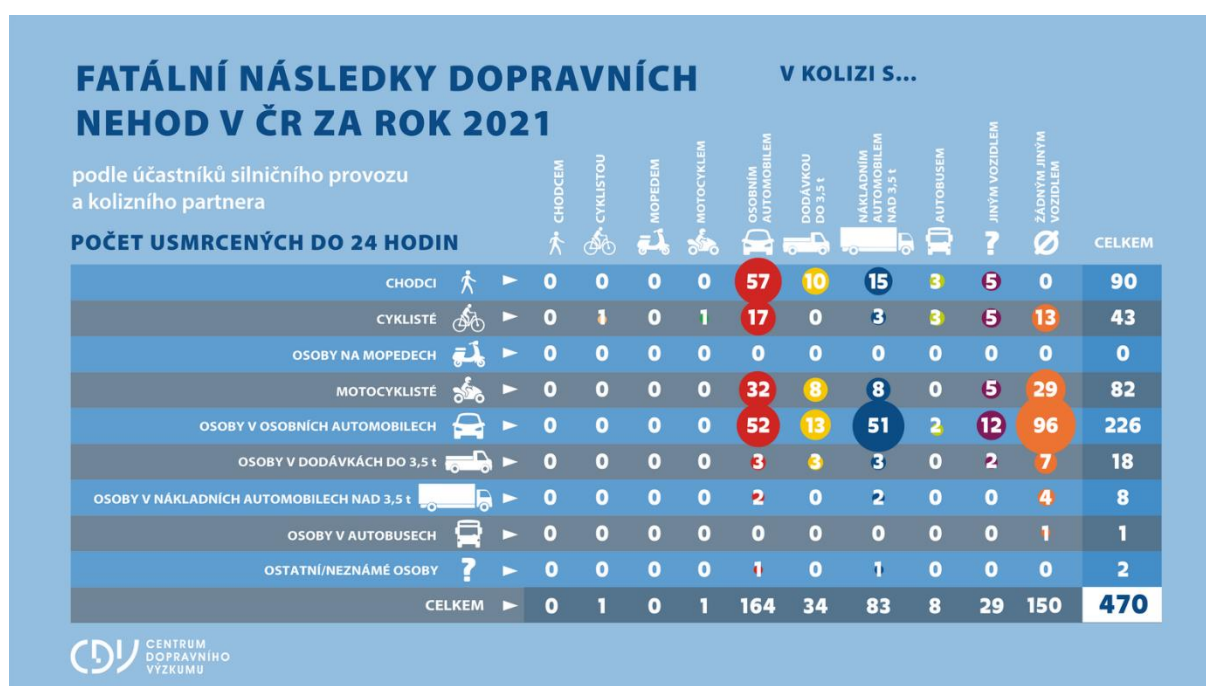
Pozn. Červené pole znázorňuje realitu roku 2021, souvislá černá čára pak cíl pro rok 2030.



Období/měsíc	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
Ø 1993-2000	96	82	92	95	109	113	134	133	126	132	119	131
Ø 2001-2010	70	58	72	77	85	108	111	105	101	107	102	88
Ø 2011-2020	35	31	40	43	48	54	61	64	58	54	50	49
2021	25	30	30	24	46	43	45	55	39	42	41	50
2021 vs. Ø 2011-2020	-29%	-4%	-26%	-44%	-5%	-21%	-26%	-14%	-33%	-21%	-18%	2%
2030: cíl Strategie	16	12	16	20	23	28	25	30	27	25	25	22

3.2.1 Smrtelné a vážné následky nehod v roce 2021

Matice kolizních partnerů ukazují četnosti jednotlivých typů kolizí v roce 2021. Z ní je vidět, že nejzávažnější následky (co do počtu) mají srážky zranitelných účastníků s osobními automobily, dále pak s nákladními automobily.



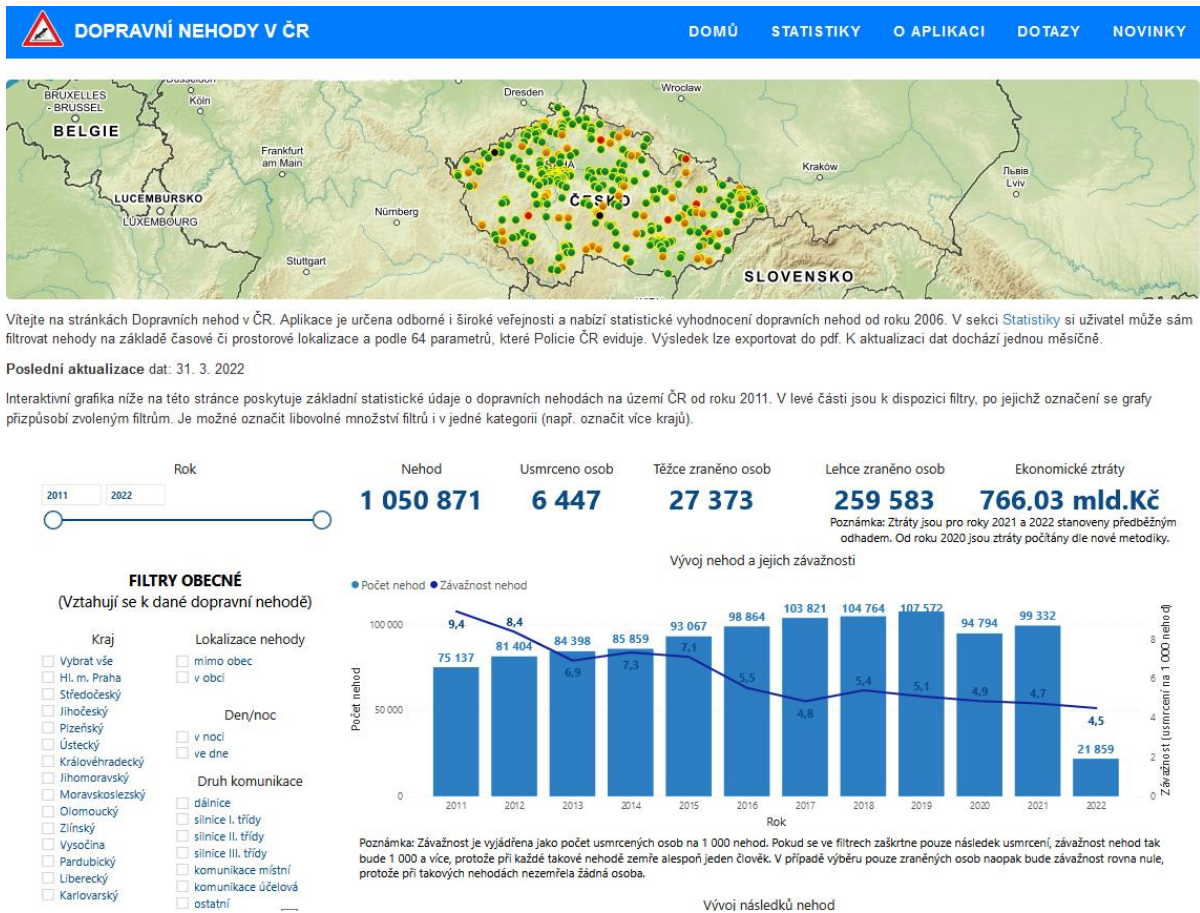


3.2 Webová aplikace Dopravní nehody v ČR

V materiálu jsou využívány data z aplikace Dopravní nehody v ČR; tyto informace byly využity také v rámci jednotlivých krajů. Součástí detailů nehod jsou desítky důležitých informací. Změnou územní jednotky lze zobrazit detailněji uvedené nehody např. v rámci konkrétního kraje.

Obrázek níže zobrazuje úvodní obrazovku aplikace, která je od roku 2021 doplněna o interaktivní zobrazení dat. K dispozici je řada filtrů, jako např. kraj, měsíc, druh komunikace, směrové poměry, v obci/mimo obec, den/noc, příčina, následky, pohlaví, věk, kategorie osoby atd. Tato aplikace, která je měsíčně aktualizována, je k dispozici na webu <https://nehody.cdv.cz> [7].





3.3 Genderové srovnání

V České republice bylo ke konci roku 2021 registrováno **6,86 mil. držitelů řidičských oprávnění**. Poměr všech registrovaných řidičů podle pohlaví se postupně stále více sblíží: v současnosti jej představuje **54,4 % mužů a 45,6 % žen**.

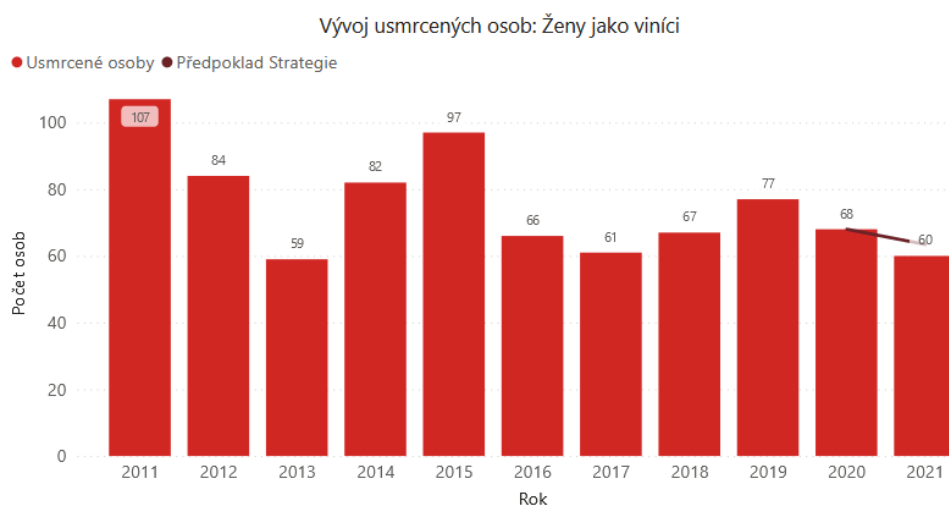
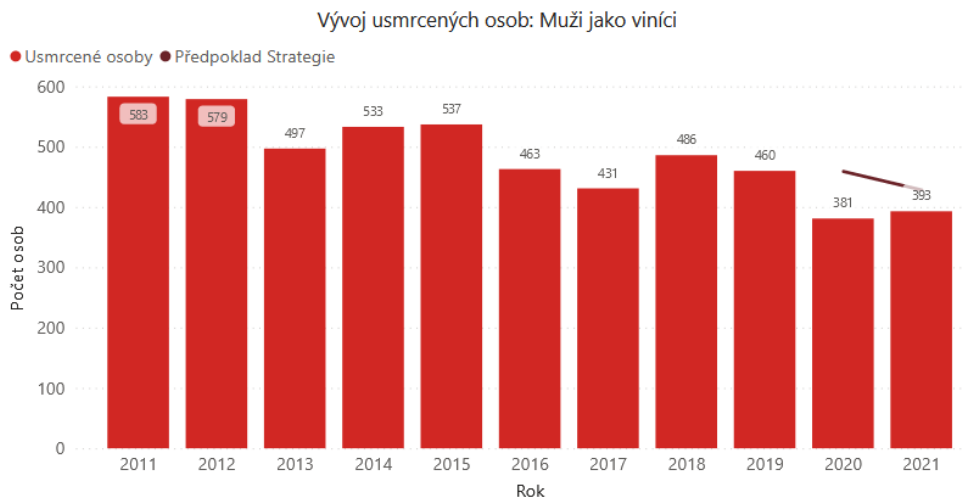
3.3.1 Následky nehod

Genderové srovnání je taxativně zakotveno ve Strategii BESIP 2021-2030. Proto jsou v následující části srovnány závažné následky nehod vůči předpokladům také podle genderu.

V roce 2021 bylo vinou řidičů osobních a nákladních automobilů usmrceno 364 osob, z toho vinou mužů bylo usmrceno 314 osob, tj. 86 %; vinou žen pak 50 osob, tj. 14 %.

V roce 2021 bylo usmrceno celkem 470 osob, z toho 371 mužů (79 %) a 99 žen (21 %). Z uvedeného je zřejmé, že **počet žen na smrtelných následcích byl 2x vyšší oproti počtu zaviněných smrtelných následků žen**.





V roce 2021 bylo vinou řidičů osobních a nákladních automobilů těžce zraněno 1 133 osob, z toho vinou mužů bylo těžce zraněno 887 osob, tj. 78 %; vinou žen pak 246 osob, tj. 22 %.

V roce 2021 bylo těžce zraněno celkem 1 624 osob, z toho 1 105 mužů (68 %) a 519 žen (32 %). Z uvedeného je zřejmé, že **podíl žen na následcích byl o polovinu vyšší oproti podílu zaviněných nehod s těžkými následky ženami.**





Výše uvedená nehodová data jsou jen základním přehledem z pohledu genderového srovnání. Je nutné si uvědomit, že zde nejsou zohledněny dopravní výkony, resp. ujetá vzdálenost. V neposlední řadě jsou mezi tzv. řidiči profesionály více zastoupeni muži, např. u držitelů řidičského oprávnění skupiny C, C+E a D tvoří podíl mužů přibližně 99 %. Významně více (téměř 90 %) jsou řidiči-muži zastoupeni také v kategorii motocyklistů.

Pozn. Vysvětlení k legendám v grafech, uvedených v této podkapitole: zavinění = kolik osob bylo vinou žen usmrceno/těžce zraněno, následky = kolik žen bylo v důsledku dopravních nehod těžce zraněno (bez ohledu na to, jakého pohlaví byl viník nehody).

3.3.2 Závažnost nehod

V roce 2021 bylo při 44 393 nehodách zaviněných řidiči osobních automobilů usmrceno 296 osob, z toho bylo zaviněno:

- muži 31 552 nehod, 247 usmrcených, závažnost 7,8 usmrcených na 1 000 nehod
- ženami 12 841 nehod, 49 usmrcených, závažnost 3,8 usmrcených na 1 000 nehod

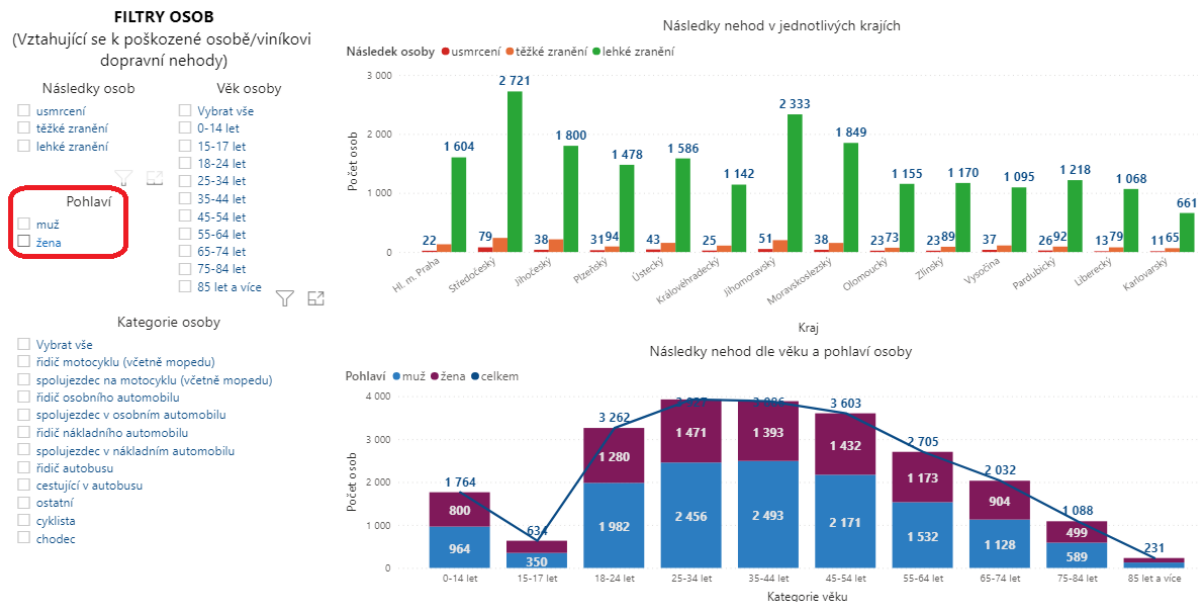


V roce 2021 byla evidována u mužů 2,1x vyšší závažnost nehod, které zavinili řidiči osobních automobilů.

Z oblasti genderu byl v roce 2021 zpracován na CDV recenzovaný článek **Genderová a regionální specifika užívání cyklistických přileb v kontextu KPI Strategie BESIP 2021–2030.**

3.3.3 Aktuální statistiky nehodovosti dle genderu

V interaktivní webové aplikaci Dopravní nehody v ČR (<https://nehody.cdv.cz>) [7] lze data filtrovat také podle pohlaví (detaily viz kapitola 3.2), stejně tak na <https://www.cdv.cz/vizenula> [6].



4. Kraje, obce s rozšířenou působností a obce

Základním dlouhodobým cílem VIZE NULA je, aby nejpozději do roku 2050 nebyla na pozemních komunikacích usmrcena nebo těžce zraněna žádná osoba. Nástroj, jak se ke společnému cíli přiblížit, představuje Strategie. Na národní úrovni jsou mj. definovány oblasti s největším potenciálem snížení závažných následků dopravních nehod, není zde prostor věnovat se odlišným specifickým v rámci jednotlivých krajů a měst. Klíčové je přenesení Strategie z národní úrovně do úrovní krajských a místních, kde je prostor věnovat se jednotlivým specifickým včetně konkrétních nehodových lokalit, k jejichž určení poslouží vhodná certifikovaná metoda. Hierarchie jednotlivých dokumentů je znázorněna v následující infografice.



V následujících podkapitolách je kladen důraz na krajské srovnání. V dekadě 2021-2030 pak v rámci této informace sledujeme vývoj strategických cílů také na úrovni obcí s rozšířenou působností a detailně také na úrovni obcí.

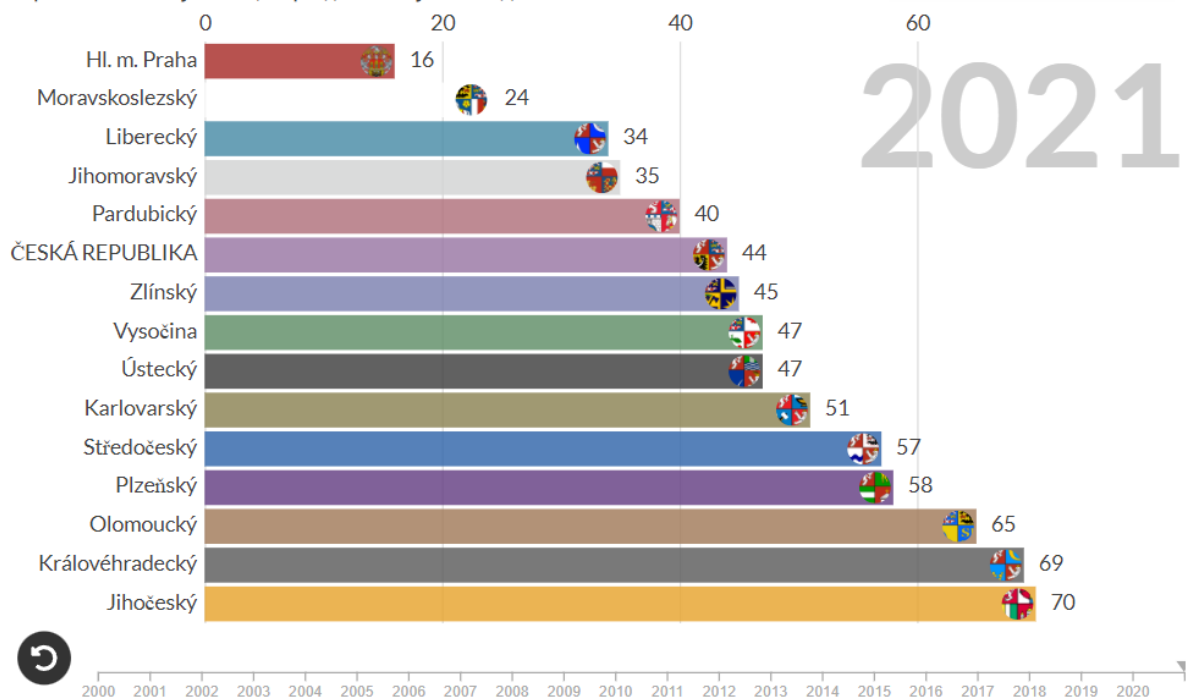


4.1 Srovnání krajů

V roce 2021 bylo v České republice usmrceno **44 osob na 1 milion obyvatel** (do 24 hodin). Nejvíce (70) usmrčených na mil. obyvatel bylo evidováno v Jihočeském kraji, nejméně (16) v hl. m. Praze. Interaktivní vizualizace vývoje v období 2000-2021 v jednotlivých krajích je k dispozici [zde](#).

Usmrcení při dopravních nehodách na 1 milion obyvatel v krajích

Dopravní nehody v ČR (<https://nehody.cdv.cz/>)



Zdroj vstupních dat: [Dopravní nehody v ČR](#), usmrcení do 24 hod

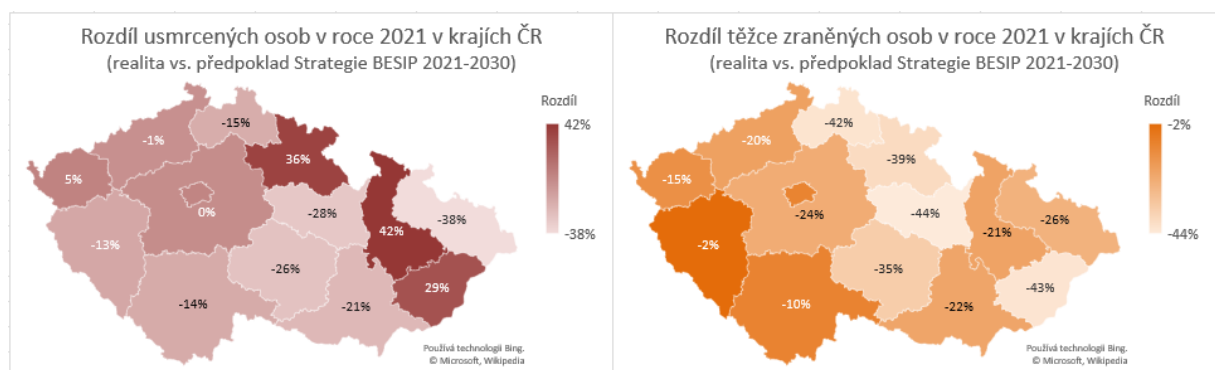


4.1.1 Plnění cílů v krajích

Jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, v roce 2021 bylo v ČR oproti předpokladům Strategie BESIP usmrceno o 6 % méně osob (do 24 hod.), o 24 % méně pak bylo těžce zraněno. Situace v jednotlivých krajích však byla v uplynulém období značně rozdílná. Krajské srovnání poskytuje souhrnný pohled na vývoj závažných následků nehod na všech komunikacích na území kraje, tj. dálnicích, silnicích I., II. a III. třídy a místních komunikacích. Z celkových 14 krajů **9 krajů splnilo v uvedeném období předpoklad Strategie BESIP v oblasti usmrčených osob**, nejlépe kraje Moravskoslezský (-38 %), Pardubický (-28 %) a Vysočina (-26 %). **Předpoklad nesplnilo 5 krajů:** hl. m. Praha (+4 %), Karlovarský (+5 %), Zlínský (+29 %), Královéhradecký (+36 %) a Olomoucký (+42 %). **V oblasti těžce zraněných osob splnily v uvedeném období předpoklad Strategie BESIP všechny kraje**, nejpozitivnější bilance byla evidována v kraji Pardubickém (-44 %), Zlínském (-43 %), Libereckém (-42 %), Královéhradeckém (-39 %) a v kraji Vysočina (-35 %).



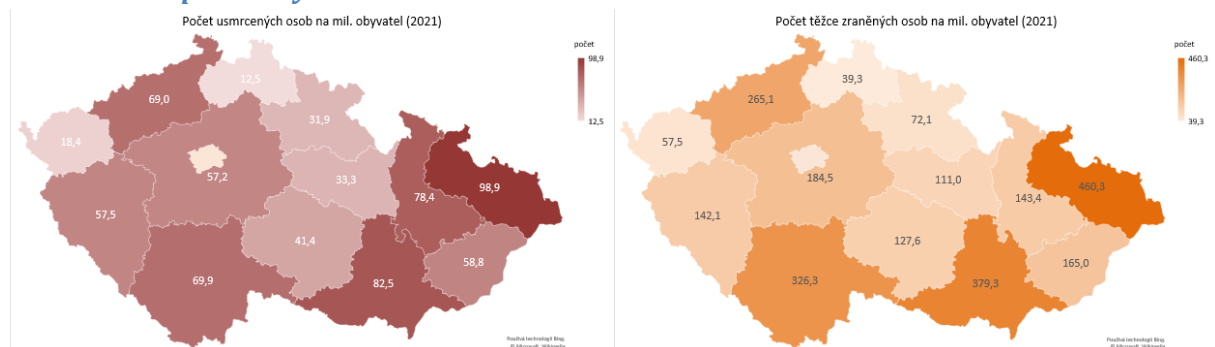
Strategické cíle		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Předpoklad 2021	Rozdíl 2021	
														abs.	rel.
Celkem	Usmrcení	707	681	583	629	660	545	502	565	547	460	470	502	-32	-6%
	Těžce zranění	3092	2986	2782	2762	2540	2580	2339	2465	2110	1807	1624	2150	-526	-24%
Hl. m. Praha	Usmrcení	39	26	29	20	25	21	17	31	20	22	22	21	1	4%
	Těžce zranění	279	236	228	206	179	194	156	182	114	131	126	141	-15	-10%
Středočeský	Usmrcení	97	110	88	116	102	106	63	106	88	79	80	80	0	0%
	Těžce zranění	472	463	410	435	393	441	337	403	350	239	258	339	-81	-24%
Jihočeský	Usmrcení	67	71	54	63	62	51	52	59	58	38	45	53	-8	-14%
	Těžce zranění	266	240	208	203	194	191	258	256	239	215	210	234	-24	-10%
Plzeňský	Usmrcení	45	52	43	40	39	41	53	44	28	31	34	39	-5	-13%
	Těžce zranění	99	169	155	113	102	107	83	93	101	94	84	86	-2	-2%
Karlovarský	Usmrcení	21	11	8	15	24	13	12	21	13	11	15	14	1	5%
	Těžce zranění	94	65	72	83	53	68	57	60	60	65	47	55	-8	-15%
Ústecký	Usmrcení	54	59	48	57	44	32	47	37	40	43	38	39	-1	-1%
	Těžce zranění	233	185	216	215	211	184	198	186	203	155	146	183	-37	-20%
Liberecký	Usmrcení	26	25	20	28	23	19	24	21	12	13	15	18	-3	-15%
	Těžce zranění	117	126	108	116	122	101	92	94	76	79	47	81	-34	-42%
Královéhradecký	Usmrcení	57	57	37	35	34	33	24	18	48	25	38	28	10	36%
	Těžce zranění	206	182	139	176	125	159	139	176	141	109	86	142	-56	-39%
Pardubický	Usmrcení	48	42	35	34	46	38	30	33	31	26	21	29	-8	-28%
	Těžce zranění	155	138	149	154	163	142	140	142	123	92	70	126	-56	-44%
Vysočina	Usmrcení	33	39	36	43	35	30	29	35	40	37	24	32	-8	-26%
	Těžce zranění	188	186	159	158	149	118	145	116	104	111	74	114	-40	-35%
Jihomoravský	Usmrcení	67	50	55	66	81	49	59	49	63	51	42	53	-11	-21%
	Těžce zranění	323	330	279	315	293	304	240	326	226	201	193	246	-53	-22%
Olomoucký	Usmrcení	45	40	27	28	51	40	24	35	34	23	41	29	12	42%
	Těžce zranění	182	179	178	152	116	154	109	93	103	73	75	95	-20	-21%
Zlínský	Usmrcení	38	31	35	33	41	27	24	22	19	23	26	20	6	29%
	Těžce zranění	179	191	206	184	167	190	167	122	120	89	73	127	-54	-43%
Moravskoslezský	Usmrcení	70	68	68	51	53	45	44	54	53	38	29	47	-18	-38%
	Těžce zranění	299	296	275	252	273	227	218	216	150	154	135	182	-47	-26%



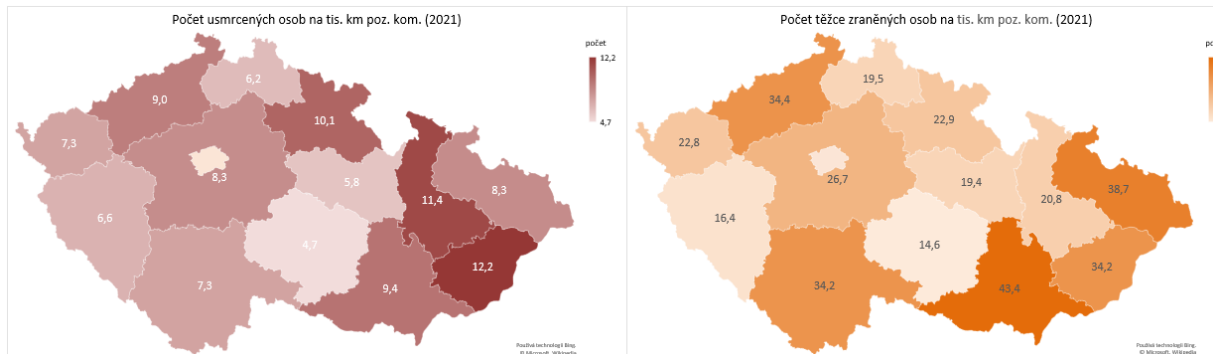
4.1.2 Relativní srovnání krajů v roce 2021

Relativní srovnání usmrcených a těžce zraněných osob v jednotlivých krajích v roce 2021 dle základních parametrů je uvedeno v následujících schématech. Mapové podklady jsou dostatečně srozumitelné, proto u nich není obsažen doprovodný komentář.

4.1.2.1 Podle počtu obyvatel



4.1.2.2 Podle délky pozemních komunikací



4.1.3 Nebezpečná místa v jednotlivých krajích

Nebezpečná místa jsou lokality s významně vyšším počtem dopravních nehod, než by se očekávalo. Jsou **identifikována pomocí metody KDE+**; jedná se o rozšíření standardní metody jádrového odhadu hustoty (KDE). Její hlavní výhodou je, že objektivně stanoví, která z míst jsou statisticky významná, a taková místa ještě setřídí podle jejich důležitosti. Tato metoda je používána ve většině vyspělých zemí.

Pozn. V současnosti není ještě výpočet těchto míst za rok 2021 proveden, předpokládá se, že bude k dispozici na podzim 2022.

4.1.3.1 Odstraňování nehodových lokalit

Prioritní oblastí infrastruktury (pozn. Strategie BESIP) je odstraňování nehodových lokalit. Vzhledem k využívání lokalizace nehod pomocí GPS (od roku 2007) je možné pro identifikaci nehodových lokalit využívat pokročilé statistické metody. Tyto metody zároveň umožňují řazení lokalit podle kolektivního rizika a stanovení priorit pro jejich odstranění. Např. nehodové lokality připravované pro SFDI byly stanoveny na základě analýzy metodou KDE+ (<http://kdeplus.cz>). Uvedená metoda se stala základem pro stejnojmenný software a GIS toolbox. Software, vyvinutý na CDV, je aktuálně využíván v přibližně 50 zemích světa, nehodové lokality byly identifikovány např. v těchto zemích: Švédsko, Španělsko, USA, Francie, Slovensko, Maďarsko, Polsko, Izrael, Finsko, Norsko, Německo, Slovinsko, Chorvatsko, Belgie, Estonsko, Dánsko, Litva a dalších. Nehodové křižovatky byly poté určeny pomocí predikčních modelů nehodovosti a empirického Bayesova odhadu. K financování byly vybrány pouze nejhůře hodnocené lokality.

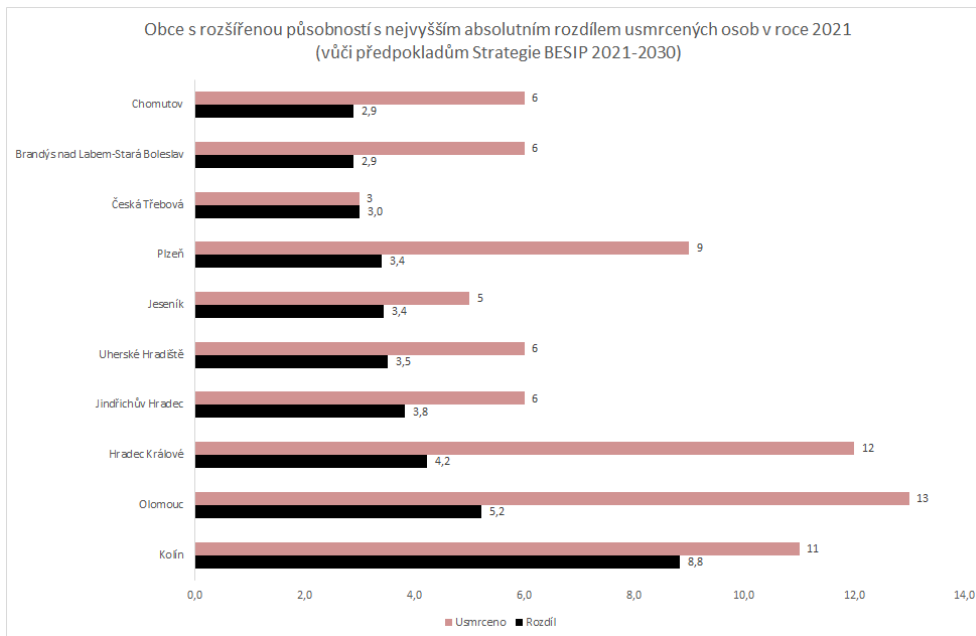
Pravidla pro financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy na silnicích II. a III. třídy pro rok 2021 schválil Výbor SFDI na svém zasedání dne 16. února 2021. [11]

V roce 2021 bylo schváleno celkem 44 žádostí na financování odstranění nehodových lokalit Výborem SFDI za 80,4 mil Kč (více [zde](#)).

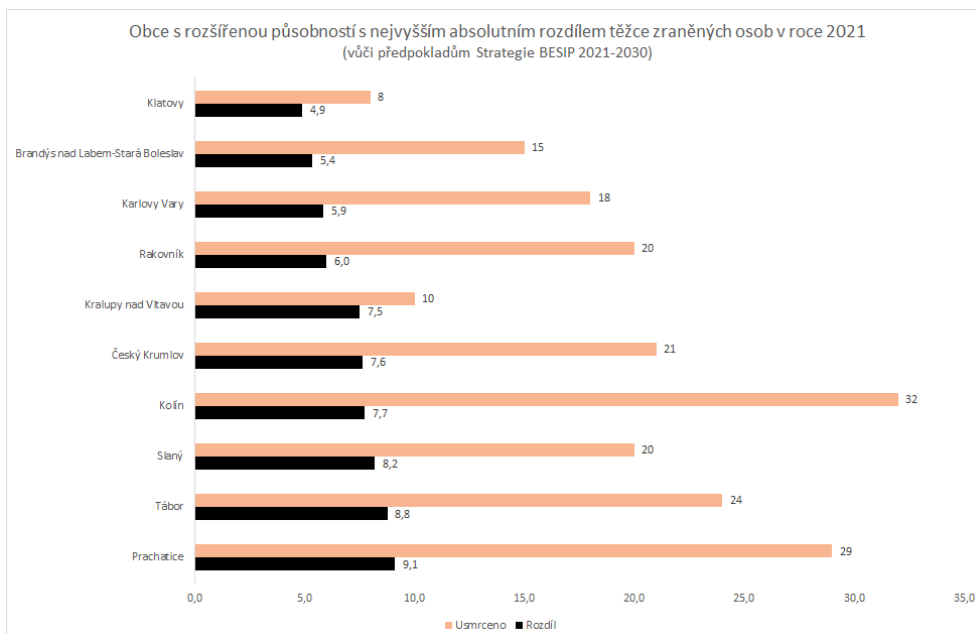
4.2 Srovnání obcí s rozšířenou působností (ORP)

Celkem 78 ORP nesplnilo vytýčené předpoklady strategie pro rok 2021 v oblasti usmrcených osob (tj. 37,9 %). V absolutních hodnotách byl evidován nejvyšší rozdíl v ORP Kolín (+9), Olomouc (+5)

a Hradec Králové (+4). Naopak nejlépe lze z tohoto pohledu hodnotit ORP Pardubice (-7), Strakonice (-6) a Písek (-4).



V oblasti těžce zraněných osob nesplnilo vytýčené předpoklady 55 ORP (tj. 26,7 %), nejvyšší rozdíl byl v absolutních hodnotách evidován v ORP Prachatice (+9), Tábor (+9) a Slaný (+8).

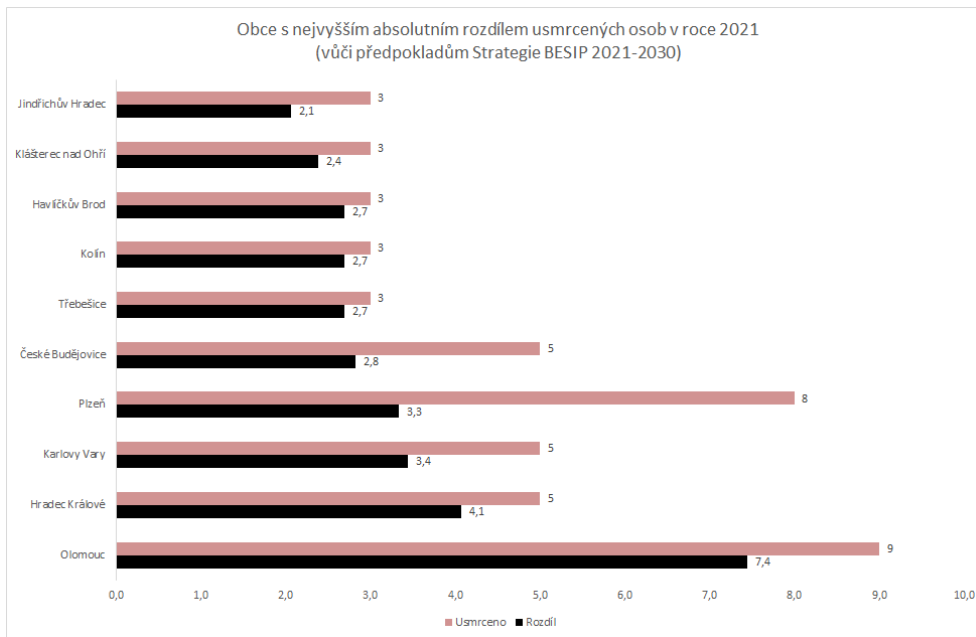


Detailní informace jsou obsahem **Přílohy 2**.

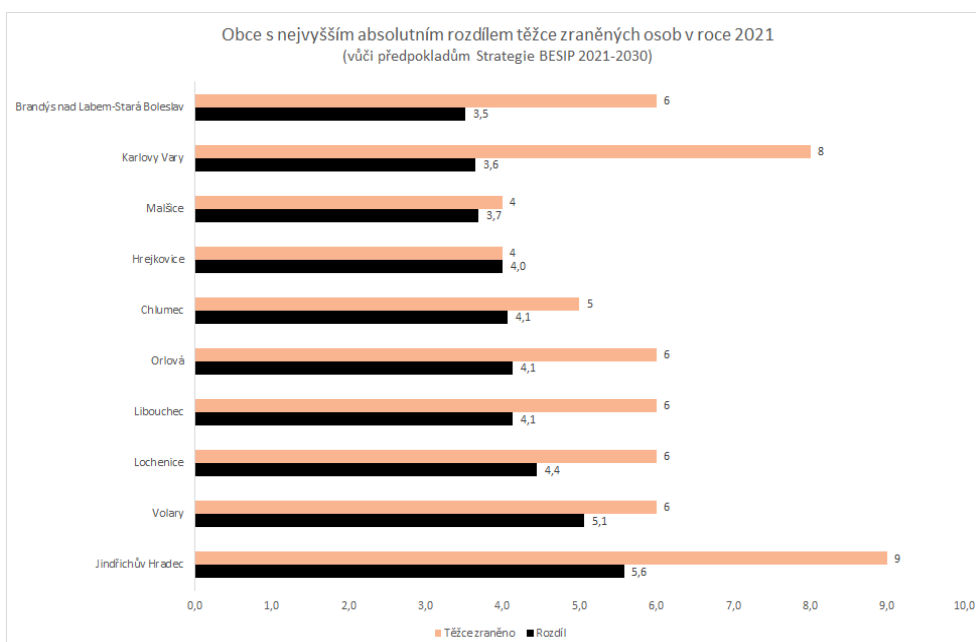


4.3 Srovnání obcí

Celkem 338 obcí nesplnilo vytýčené předpoklady strategie pro rok 2021 v oblasti usmrcených osob (tj. 5,4 %). V absolutních hodnotách byl evidován nejvyšší rozdíl v Olomouci (+7), Hradci Králové (+4) a Plzni (+3). Naopak nejlépe lze z tohoto pohledu hodnotit Pardubice (-2), Třeboň (-2) a Jihlavu (-2).



V oblasti těžce zraněných osob nesplnilo vytýčené předpoklady 679 obcí (tj. 10,8 %), nejvyšší rozdíl byl v absolutních hodnotách evidován v Jindřichově Hradci (+6), Volarech (+5) a Ločenicích (+4).



Detailní informace jsou obsahem **Přílohy 2**.



5. Klíčové ukazatele Strategie BESIP

V rámci Strategie BESIP je sledováno 17 klíčových ukazatelů, z nichž některé navazují na dílčí cíle ze strategie 2011-2020, jiné jsou zcela nové.

5.1 Plnění na národní úrovni

V oblasti usmrčených i těžce zraněných osob byly v roce 2021 splněny následující klíčové ukazatele: alkohol a návykové látky, děti, chodci, mladí řidiči jako viníci, muži jako viníci, nepřiměřená rychlost, nepřipoutané osoby, nevěnování se řízení, řidiči osobních automobilů jako viníci, srážky se stromem, ženy jako viníci,

V oblasti usmrčených osob nebyly v roce 2021 splněny následující klíčové ukazatele: cyklisté, cyklisté bez přilby, cyklisté s přilbou, motocyklisté, řidiči nákladních automobilů jako viníci, senioři. Na uvedeném ukazatele tak bude nutné se např. v rámci akčního plánu pro období 2023-2024 zaměřit.

Klíčové ukazatele		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Předpoklad 2021	Rozdíl 2021	
														abs.	rel.
Alkohol a návykové látky	Usmrcení	97	48	62	67	74	62	52	76	62	62	49	59	-10	-17%
	Těžce zranění	396	325	253	293	260	264	213	234	236	186	182	212	-30	-14%
Cyklisté	Usmrcení	50	64	58	57	68	39	44	38	36	40	43	37	6	17%
	Těžce zranění	443	466	462	433	394	417	353	396	309	276	234	329	-95	-29%
Cyklisté bez přilby	Usmrcení	45	54	48	46	56	28	37	30	28	29	31	30	1	5%
	Těžce zranění	343	337	345	301	272	288	247	260	199	147	135	220	-85	-39%
Cyklisté s přilbou	Usmrcení	5	10	10	11	12	11	7	8	8	11	12	7	5	68%
	Těžce zranění	100	129	117	132	122	129	106	136	110	129	99	109	-10	-10%
Děti	Usmrcení	12	14	8	14	18	13	9	19	16	8	9	14	-5	-34%
	Těžce zranění	152	169	162	148	125	141	128	150	113	102	79	122	-43	-35%
Chodci	Usmrcení	156	146	134	112	131	111	101	113	93	81	90	95	-5	-6%
	Těžce zranění	629	663	640	596	554	595	519	517	439	362	319	459	-140	-30%
Mladí řidiči jako viníci	Usmrcení	151	128	97	112	117	95	87	94	84	66	57	82	-25	-31%
	Těžce zranění	569	490	461	454	417	398	347	397	272	243	233	316	-83	-26%
Motocyklisté	Usmrcení	78	90	66	89	90	60	64	91	75	61	82	72	10	15%
	Těžce zranění	583	511	496	534	484	463	418	488	413	401	329	410	-81	-20%
Muži jako viníci	Usmrcení	583	579	497	533	537	463	431	486	460	381	393	428	-35	-8%
	Těžce zranění	2362	2268	2094	2158	1943	1934	1745	1822	1622	1375	1252	1614	-362	-22%
Nepřiměřená rychlost	Usmrcení	280	256	201	239	224	189	169	209	188	177	172	176	-4	-2%
	Těžce zranění	877	787	724	761	641	654	573	642	518	459	425	539	-114	-21%
Nepřipoutané osoby	Usmrcení	148	128	117	115	100	70	85	82	88	78	74	79	-5	-7%
	Těžce zranění	263	263	222	211	176	161	143	178	164	113	120	151	-31	-20%
Nevěnování se řízení	Usmrcení	72	75	58	70	84	55	63	65	59	41	52	58	-6	-11%
	Těžce zranění	340	263	274	261	245	252	225	203	185	155	149	191	-42	-22%
Řidiči nákladních automobilů jako viníci	Usmrcení	86	86	71	67	74	79	74	55	67	66	68	61	7	12%
	Těžce zranění	270	232	224	214	214	213	177	225	182	149	150	182	-32	-17%
Řidiči osobních automobilů jako viníci	Usmrcení	492	468	386	432	437	368	324	383	375	288	296	337	-41	-12%
	Těžce zranění	1847	1771	1626	1637	1547	1559	1426	1471	1251	1064	983	1290	-307	-24%
Senioři	Usmrcení	116	134	118	115	140	127	118	124	123	105	120	114	6	6%
	Těžce zranění	443	465	485	447	454	482	456	454	433	347	296	418	-122	-29%
Srážky se stromem	Usmrcení	105	113	86	112	102	75	75	73	93	65	69	75	-6	-8%
	Těžce zranění	326	332	249	241	223	218	204	191	168	132	166	175	-9	-5%
Ženy jako viníci	Usmrcení	107	84	59	82	97	66	61	67	77	68	60	64	-4	-6%
	Těžce zranění	594	565	576	501	496	545	502	564	395	372	312	454	-142	-31%



5.2 Plnění na krajské úrovni

Z pohledu jednotlivých krajů bylo plnění klíčových ukazatelů poněkud rozdílné. V krajích, kde celkové plnění bylo v roce 2021 na nejvyšší úrovni (Moravskoslezský, Pardubický, Vysočina), byla splněna velká část klíčových ukazatelů. Naopak v nejhorsích krajích jsou značné deficity.

Olomoucký kraj – nesplněno:

- **usmrcení** (10 ukazatelů): cyklisté, cyklisté bez přilby, motocyklisté, muži jako viníci, nepřiměřená rychlost, nepřipoutané osoby, řidiči nákladních automobilů jako viníci, řidiči osobních automobilů jako viníci, senioři, ženy jako viníci
- **těžce zranění** (4 ukazatele): alkohol a návykové látky, cyklisté s přilbou, mladí řidiči jako viníci, srážky se stromem

Královéhradecký kraj – nesplněno:

- **usmrcení** (10 ukazatelů): cyklisté, cyklisté bez přilby, cyklisté s přilbou, motocyklisté, muži jako viníci, nepřipoutané osoby, nevěnování se řízení, řidiči osobních automobilů jako viníci, senioři, ženy jako viníci
- **těžce zranění** (1 ukazatel): srážky se stromem

Zlínský kraj – nesplněno:

- **usmrcení i těžce zranění** (2 ukazatele): nepřipoutané osoby, srážky se stromem
- **usmrcení** (7 ukazatelů): chodci, mladí řidiči jako viníci, muži jako viníci, nepřiměřená rychlost, nevěnování se řízení, řidiči nákladních automobilů jako viníci, řidiči osobních automobilů jako viníci
- **těžce zranění** (1 ukazatel): děti

Podrobnější údaje o plnění klíčových ukazatelů jednotlivých krajích (včetně členění podle pohlaví) jsou dále rozpracovány v **Příloze 1**; lze je najít také na stránkách aplikace VIZE NULA. [6]



Přehledná tabulka plnění/neplnění klíčových ukazatelů po krajích v roce 2021

Plnění klíčových ukazatelů po krajích		ČR	Hl. m. Praha	Středočeský	Jihočeský	Plzeňský	Karlovarský	Ústecký	Liberecký	Králové- hradecký	Pardubický	Vysočina	Jihomoravský	Olomoucký	Zlínský	Moravsko- slezský
Celkem	Usmrcení	-32	1	0	-8	-5	1	-1	-3	10	-8	-8	-11	12	6	-18
	Těžce zranění	-526	-15	-81	-24	-2	-8	-37	-34	-56	-56	-40	-53	-20	-54	-47
Alkohol a návykové látky	Usmrcení	-10	1	2	-2	-1	-1	2	-2	0	-2	-2	0	-1	-1	-5
	Těžce zranění	-30	3	-6	0	-2	-1	6	-3	0	-9	-3	-5	2	-7	-4
Cyklisté	Usmrcení	6	1	2	3	-1	-1	-2	1	4	1	-1	0	2	-2	1
	Těžce zranění	-95	-1	-12	-6	0	-2	-6	-7	-9	-13	-1	-6	-4	-10	-18
Cyklisté bez přílby	Usmrcení	1	0	2	3	-1	-1	-2	0	1	1	-1	-1	2	-1	-1
	Těžce zranění	-85	-2	-9	-9	-2	-3	-7	-5	-9	-9	-3	-2	-4	-9	-13
Cyklisté s přílbou	Usmrcení	5	0	0	0	0	-1	0	2	3	-1	0	1	0	0	1
	Těžce zranění	-10	1	-3	3	2	1	0	-2	0	-4	3	-5	1	-1	-6
Děti	Usmrcení	-5	-1	0	2	-2	1	0	-1	-1	0	-2	-1	-2	0	-1
	Těžce zranění	-43	-2	-8	1	-3	-2	-6	-3	-3	-6	-3	-2	-5	1	-3
Chodci	Usmrcení	-5	-6	1	-1	6	1	0	1	-1	-1	-2	-4	-2	5	-3
	Těžce zranění	-140	-15	-15	-6	1	-5	-15	-4	-13	-11	-3	-19	-7	-17	-12
Mladí řidiči jako viníci	Usmrcení	-25	1	-6	-5	-3	-2	0	0	-2	-6	0	1	0	2	-8
	Těžce zranění	-83	-2	-19	-11	0	0	-18	0	-7	-7	-10	-9	6	-2	-4
Motocyklisté	Usmrcení	10	2	-1	-4	4	1	0	0	11	-1	-2	3	4	-3	-3
	Těžce zranění	-81	-2	-13	-5	-1	-3	6	-12	-3	-13	0	-7	-9	-10	-9
Muži jako viníci	Usmrcení	-35	2	-1	-7	-3	0	3	-2	6	-11	-6	-12	7	7	-17
	Těžce zranění	-362	-4	-51	-23	6	-7	-35	-25	-36	-45	-30	-26	-10	-46	-30
Nepřiměřená rychlost	Usmrcení	-4	3	7	-5	-8	1	2	0	-1	-3	3	-2	8	2	-12
	Těžce zranění	-114	4	-17	-9	0	6	-14	-9	-15	-9	-19	-17	-2	-9	-4
Nepřipoutané osoby	Usmrcení	-5	2	4	-5	-5	-1	0	-2	1	-2	2	1	3	2	-5
	Těžce zranění	-31	0	-3	-8	-2	3	-2	-6	-6	1	-7	2	-7	1	1
Nevěnování se řízení	Usmrcení	-6	0	5	-1	0	-1	-4	1	3	-2	-4	-2	-3	5	-3
	Těžce zranění	-42	-4	-3	-5	-1	1	-9	-4	-1	-5	-4	3	-4	-5	-1
Řidiči nákladních automobilů jako viníci	Usmrcení	7	1	5	-5	0	0	-1	2	0	1	-3	-3	5	4	2
	Těžce zranění	-32	-1	10	-10	1	0	-4	-2	-4	-8	-2	-4	-1	-5	0
Řidiči osobních automobilů jako viníci	Usmrcení	-41	0	-6	-3	-10	3	4	-3	2	-5	-2	-12	6	5	-18
	Těžce zranění	-307	-6	-69	5	-2	-3	-23	-16	-42	-16	-29	-32	-9	-31	-33
Senioři	Usmrcení	6	-3	8	2	-3	0	-2	2	1	3	-1	-3	5	0	-2
	Těžce zranění	-122	-2	-24	3	-3	1	-16	-7	-12	-10	-2	-22	-3	-15	-9
Srážky se stromem	Usmrcení	-6	3	-4	1	0	-2	-4	-2	-1	-3	2	7	-1	3	-5
	Těžce zranění	-9	2	-10	2	1	5	-6	0	3	1	-6	2	2	1	-6
Ženy jako viníci	Usmrcení	-4	-2	0	-1	-2	1	-2	0	4	3	-3	-1	4	-1	-2
	Těžce zranění	-142	-9	-27	-3	-11	0	-1	-6	-18	-9	-7	-22	-7	-9	-16

Pozn. Jedná se o rozdílové hodnoty realita vs. předpoklad, kladné hodnoty = Strategie BESIP v roce 2021 nesplněná



6. Infrastruktura

Za rok 2021 bylo oproti stanoveným předpokladům celkem usmrceno o 6 % méně osob a o 24 % méně jich bylo těžce zraněno. Těžce zraněných osob bylo na každém druhu komunikace méně než podle předpokladů. Nejvyšší rozdíl bylo možné zaznamenat na silnicích I. třídy. V tomto případě bylo těžce zraněno o 34 % méně osob než podle předpokladu. V případě usmrcených osob byl překročen předpoklad na silnicích II. třídy, sledovaných komunikacích a účelových komunikacích. Účelové komunikace vykazovaly nejvyšší procentuální rozdíl.

Druh komunikace		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Předpoklad 2021	Rozdíl 2021	
														abs.	rel.
Celkem	Usmrcení	707	681	583	629	660	545	502	565	547	460	470	502	-32	-6%
	Těžce zranění	3092	2986	2782	2762	2540	2580	2339	2465	2110	1807	1624	2 150	-526	-24%
Dálnice	Usmrcení	21	20	23	24	30	42	25	33	31	33	22	28	-6	-21%
	Těžce zranění	82	59	67	78	52	85	91	75	83	66	74	77	-3	-4%
Silnice I. třídy	Usmrcení	298	277	220	220	254	193	186	214	203	148	162	188	-26	-14%
	Těžce zranění	756	696	709	689	687	632	563	630	510	429	347	530	-183	-34%
Silnice II. třídy	Usmrcení	157	143	136	164	150	124	117	133	135	110	123	120	3	3%
	Těžce zranění	790	733	645	659	559	596	554	576	495	436	375	505	-130	-26%
Silnice III. třídy	Usmrcení	118	130	98	121	117	89	87	87	88	76	74	81	-7	-9%
	Těžce zranění	577	573	453	480	449	418	411	393	357	295	280	361	-81	-22%
Sledované křižovatky	Usmrcení	12	10	6	6	2	10	7	7	5	3	4	6	-2	-32%
	Těžce zranění	85	89	88	85	83	74	73	69	73	52	53	67	-14	-21%
Sledované komunikace	Usmrcení	44	35	36	30	23	24	25	31	27	28	30	26	4	16%
	Těžce zranění	227	247	236	213	167	212	164	194	140	143	129	155	-26	-17%
Místní komunikace	Usmrcení	52	61	57	60	74	55	52	52	53	53	47	49	-2	-4%
	Těžce zranění	530	558	547	520	507	519	456	478	432	354	337	425	-88	-21%
Účelové komunikace	Usmrcení	5	5	7	4	10	8	3	8	5	9	8	5	3	60%
	Těžce zranění	45	31	37	38	36	44	27	50	20	32	29	30	-1	-3%

Pozn. Sledované křižovatky a sledované komunikace se vyskytují pouze v několika vybraných městech (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň, České Budějovice, Karlovy Vary). Byly definovány Policií ČR jako skupina komunikací pouze za účelem bližšího popisu lokalizace nehodovosti na komunikacích na území těchto měst, zahrnují komunikace všech druhů.

6.1 Druh komunikace

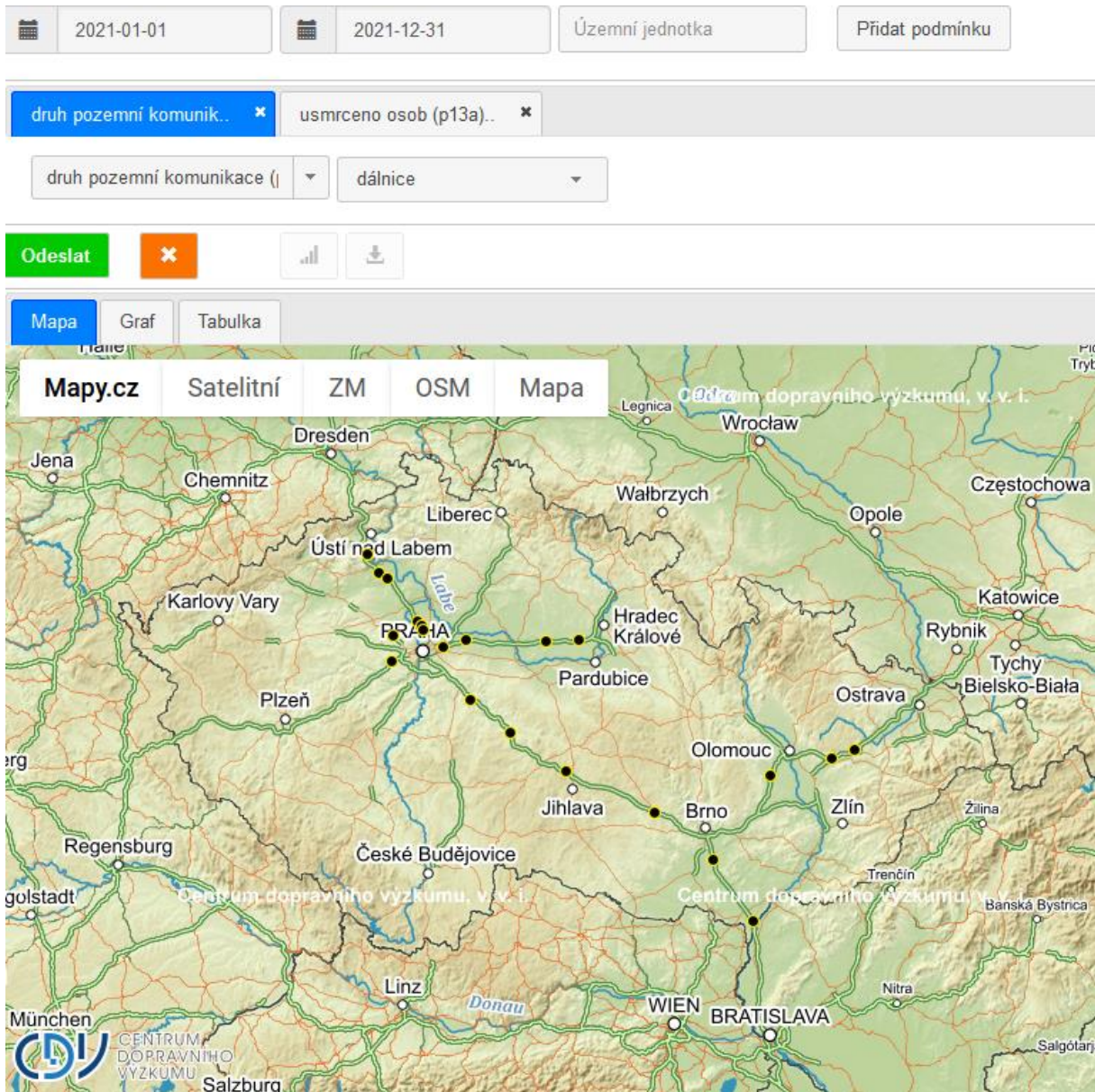
Následující kapitola se podrobněji zabývá jednotlivými druhy komunikací a vybranými sledovanými proměnnými. Podrobná data lze najít také na stránkách aplikace [Dopravní nehody v ČR](#) [6].

6.1.1 Dálnice

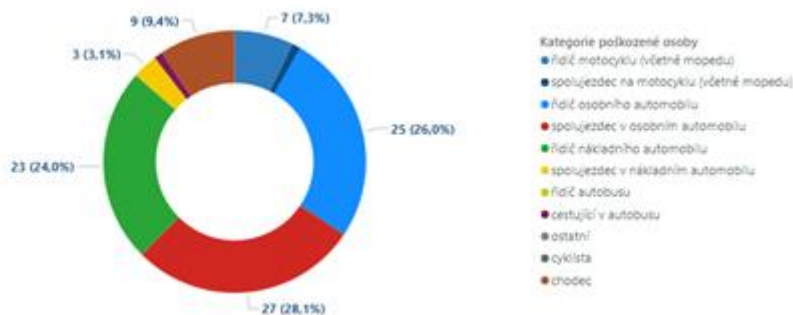
Za rok 2021 bylo na dálnicích 22 osob usmrceno a 74 těžce zraněno. Celkem bylo usmrceno 21 mužů (tj. 95 %) a 63 jich bylo těžce zraněno (tj. 85 %). Lokalizace nehod s usmrcením je podrobně uvedena v následující mapě nehodovosti s [hypertextovým odkazem](#).

Nejvíce osob na dálnicích bylo usmrceno (10) a těžce zraněno (28) ve Středočeském kraji. K téměř 72 % závažných následků na zdraví došlo ve dne, nejčastější příčinou (40) závažných následků dopravních nehod byla nepřiměřená rychlost. Nejvíce usmrcených (10) bylo zapříčiněno řidičem, který se plně nevěnoval řízení vozidla. K nejvíce závažným následkům dopravních nehod došlo shodně v pondělí a středu, přičemž ve středu bylo usmrceno nejvíce osob. Z pohledu věku bylo zaznamenáno nejvíce závažných následků (22) ve věkové kategorii 25 až 34 let. V rámci této věkové kategorie společně s kategorií 45 až 54 let bylo usmrceno nejvíce osob (3). Nejvíce závažných následků připadalo na spolujezdce v osobním automobilu a řidiče osobního automobilu.



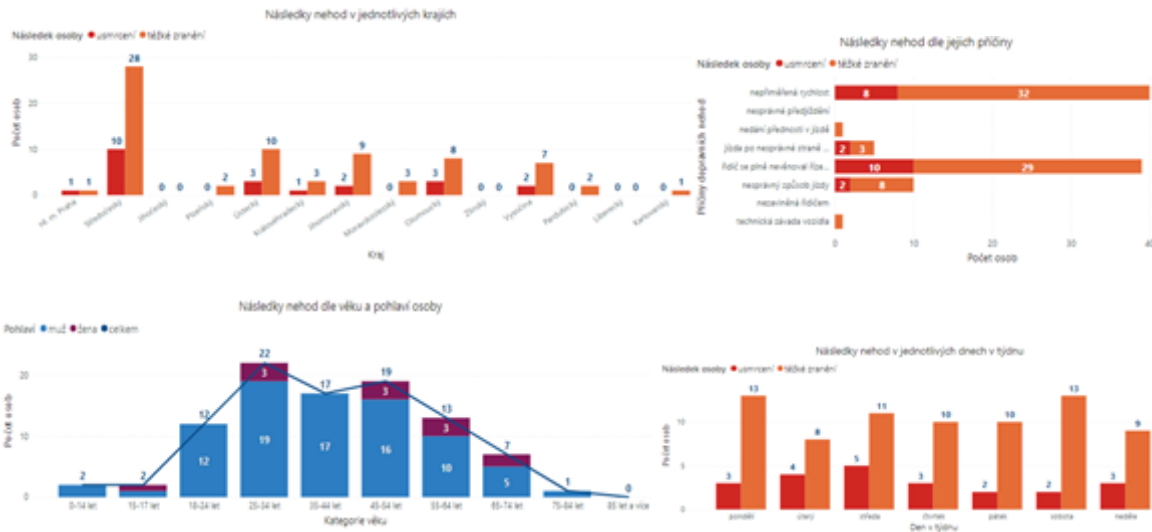


Následky nehod dle kategorie poškozené osoby



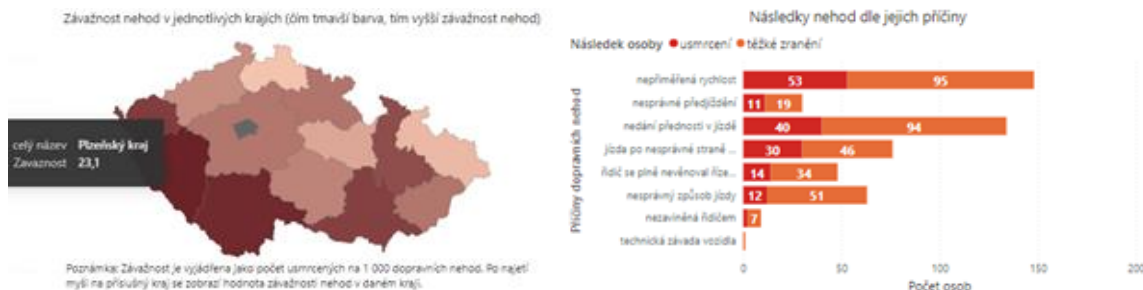
Následky nehod dle denní doby





6.1.2 Silnice I. třídy

V roce 2021 bylo v důsledku dopravních nehod na silnicích I. třídy 162 osob usmrceno a 347 těžce zraněno. Nejvyšší závažnost nehod byla evidována v Plzeňském kraji. Nejvíce závažných následků dopravních nehod bylo evidováno v Jihočeském kraji. Nejčastější příčinou usmrcení i těžkého zranění byla nepřiměřená rychlost.



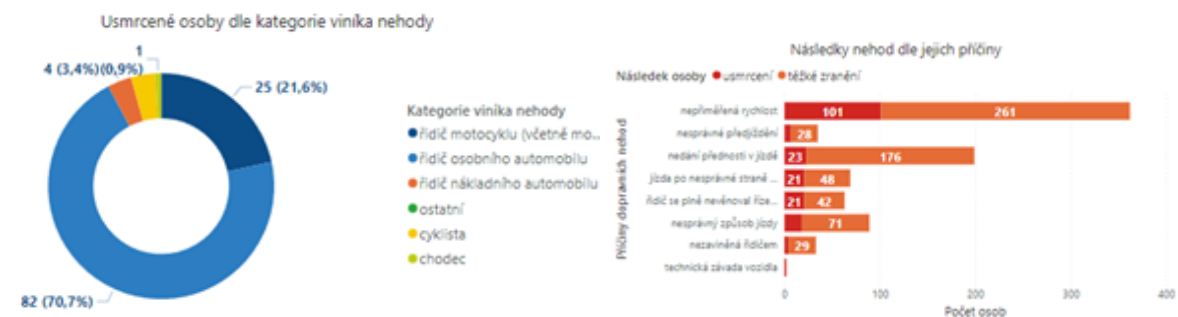
6.1.3 Silnice II. a III. třídy

V roce 2021 bylo na silnicích II. a III. třídy 197 osob usmrceno a 655 těžce zraněno. Nejvíce osob bylo usmrceno ve Středočeském kraji (40), v tomto kraji také došlo k nejvyššímu počtu těžkých zranění (132). Nejvyšší závažnost nehod byla evidována v Jihočeském kraji (14,1 usmrcených na 1 000 nehod na silnicích II. a III. třídy). Zranitelní účastníci silničního provozu, tj. chodci, cyklisté a motocyklisté se na silnicích II. a III. třídy podíleli na všech nehodách se závažnými následky na zdraví z 49 %.



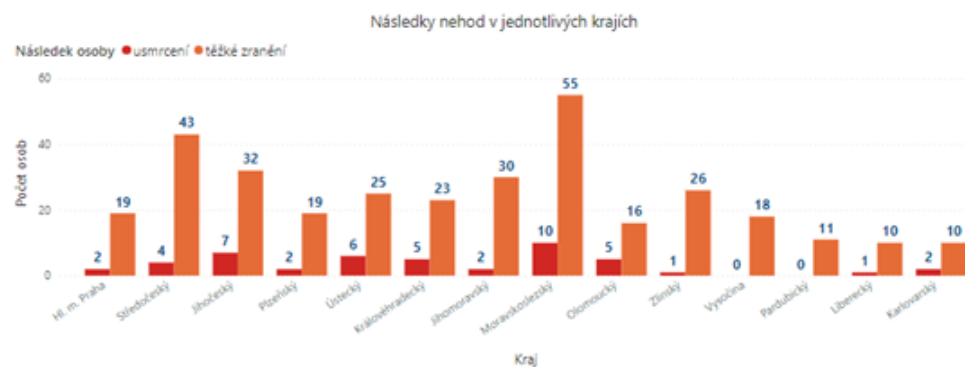


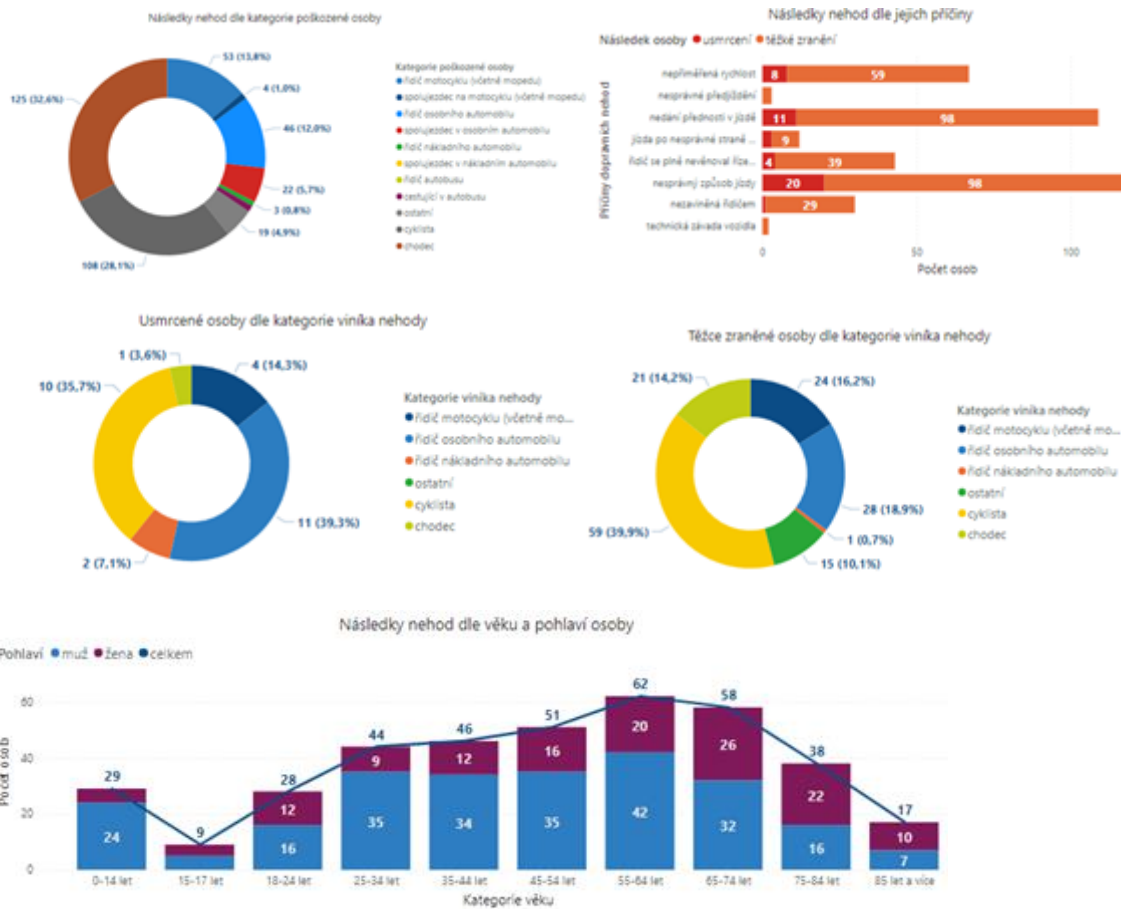
Přes 70 % osob bylo při nehodách na silnicích II. a III. třídy usmrceno řidiči osobních automobilů, téměř 22 % pak vinou motocyklistů. Nejvíce závažných následků dopravních nehod bylo způsobeno nepřiměřenou rychlostí a nedáním přednosti v jízdě.



6.1.4 Místní komunikace

V roce 2022 bylo na místních komunikacích 47 osob usmrceno a 337 těžce zraněno. Nejvíce usmrcených (10) a těžce zraněných (55) bylo evidováno v Moravskoslezském kraji. Nejčastější příčinou závažných následků dopravních nehod (118) byl nesprávný způsob jízdy. Tato příčina si vyžádala také nejvíce usmrcených (20). Nejvíce usmrcených a těžce zraněných (62) bylo evidováno ve věkové kategorii 55 až 64 let. Závažné následky těchto dopravních nehod nejvíce postihovaly chodce (32,6 %) a cyklisty (28,1 %).





6.1.5. Dopravní výkon

Objektivní posouzení nehodovosti na jednotlivých druzích komunikací poskytuje jejich srovnání s dopravním výkonem, který je odvozován z celostátního sčítání dopravy; obecně je k dispozici pro dálnice a silnice I., II. a III. třídy.

Ze srovnání dostupných údajů vyplývá, že v roce 2020 poklesl dopravní výkon na dálnicích o 13 % oproti roku 2019 (zejména vlivem pandemie COVID-19). V roce 2021 pak tento výkon vzrostl oproti roku 2020 o 8 %, nicméně zůstal na nižší úrovni než v roce 2019.

Pozn. Za rok 2021 jsou údaje o dopravním výkonu zatím pouze k dálnicím. K ostatním druhům komunikací nejsou dosud k dispozici (měly by být asi v průběhu května 2022).

6.2 Směrové poměry komunikace

V případě směrových poměrů bylo za rok 2021 evidováno překročení předpokladů ve dvou případech. Jedná se o počet usmrcených v případě křižovatek 3ramenných a počet těžce zraněných v rámci křižovatek 5- a více ramenných. Ostatní sledované směrové poměry vykazovaly nižší počty usmrcených a těžce zraněných osob v porovnání se stanovenými předpoklady.



Směrové poměry komunikace		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Předpoklad 2021	Rozdíl 2021	
													abs.	rel.	
Přímý úsek	Usmrcení	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	222	228	-6	-3%
	Těžce zranění	1268	1277	1187	1200	1068	1081	993	1077	915	769	742	928	-186	-20%
Přímý úsek po projetí zatáčky	Usmrcení	103	93	69	84	82	86	69	86	74	59	56	71	-15	-21%
	Těžce zranění	355	363	295	292	245	265	256	268	210	181	143	228	-85	-37%
Zatáčka	Usmrcení	149	147	117	142	151	115	102	136	126	118	99	113	-14	-13%
	Těžce zranění	614	541	535	544	493	500	461	462	403	352	301	412	-111	-27%
Křižovatka 4 ramenná	Usmrcení	68	45	52	37	47	45	41	43	48	27	34	41	-7	-17%
	Těžce zranění	385	382	349	327	341	356	270	301	285	197	187	266	-79	-30%
Křižovatka 3 ramenná	Usmrcení	73	62	60	64	46	49	50	56	41	40	58	46	12	27%
	Těžce zranění	436	391	389	367	360	342	339	328	268	271	225	291	-66	-23%
Křižovatka 5 a více ramenná	Usmrcení	0	0	0	2	1	1	1	1	1	0	0	1	-1	-100%
	Těžce zranění	13	9	5	10	10	10	2	5	3	5	6	3	3	93%
Okružní křižovatka	Usmrcení	2	2	2	2	3	0	3	1	2	0	1	2	-1	-46%
	Těžce zranění	21	23	22	22	23	26	18	24	26	32	20	21	-1	-5%

Detailní informace o místech, kde docházelo v uplynulém období k nehodám s usmrcením, resp. s těžkými zraněním, jsou součástí aplikace Dopravní nehody v ČR. [7]



7. Závěr

7.1 Plnění strategických cílů

V roce 2021 bylo do 24 hod od nehody usmrceno 470 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 32 méně (-6 %), **těžce zraněno pak bylo 1 624 osob**, tj. o 526 méně (-24 %). **Do 30 dní od nehody bylo usmrceno 531 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 45 méně (-8 %).

Z uvedených dat je zřejmé, že Strategie BESIP byla v prvním roce pro uvedené strategické cíle splněna.

7.1.1 Plnění v zemích EU a v ČR

Ze 27 zemí EU byly vytýčené cíle, tj. postupné snížení počtu usmrcených osob o 50 % roce 2030 oproti průměru let 2017-2019 ve většině zemí v roce 2021 *podle předběžných údajů* splněny, což znamená, že skutečný počet usmrcených v roce 2021 byl nižší než příslušná předpokládaná hodnota. Předpoklad nebyl splněn pouze pro Slovinsko (+13 %), Lotyšsko (+8 %) a Slovensko (+6 %) [měřeno v počtu usmrcených do 30 dnů na mil. obyvatel]. Nejlépe byl předpoklad splněn pro Maltu (-52 % oproti předpokladu), z velkých zemí pak pro Švédsko (-30 %). Pro celou EU byl předpoklad splněn s hodnotou **-15 %** v počtu usmrcených (ČR -14 %).

Nižší intenzita provozu, jakožto důsledek pandemie COVID-19, měla opět určitý (avšak pravděpodobně nižší než v roce 2020) dopad na počty usmrcených v důsledku dopravních nehod. Data z některých zemích EU skutečně poukazují na zvýšené riziko chování, zejména překračování nejvyšší dovolené rychlosti během lockdownu. [12]

7.1.2 Plnění v krajích

Z celkových 14 krajů 9 krajů splnilo v uvedeném období předpoklad Strategie BESIP v oblasti usmrcených osob, nejlépe kraje Moravskoslezský (-38 %), Pardubický (-28 %) a Vysočina (-26 %). Předpoklad nespĺnilo 5 krajů: hl. m. Praha (+4 %), Karlovarský (+5 %), Zlínský (+29 %), Královéhradecký (+36 %) a Olomoucký (+42 %). V oblasti těžce zraněných osob splnily v uvedeném období předpoklad Strategie BESIP všechny kraje, nejpozitivnější bilance byla evidována v kraji Pardubickém (-44 %), Zlínském (-43 %), Libereckém (-42 %), Královéhradeckém (-39 %) a v kraji Vysočina (-35 %).

7.2 Plnění klíčových ukazatelů

V rámci Strategie BESIP bylo v ČR sledováno 17 klíčových ukazatelů, z nichž všechny mají stanovený stejný cíl - snížení počtu obětí na 50 % v roce 2030 oproti výchozímu stavu. Dle Strategie BESIP bylo v roce 2021 jak v oblasti usmrcených, tak těžce zraněných osob splněno 11 klíčových ukazatelů.

V oblasti usmrcených však nebylo splněno 6 klíčových ukazatelů: cyklisté, cyklisté bez přilby, cyklisté s přilbou, motocyklisté, řidiči nákladních automobilů jako viníci, senioři.

Na tyto ukazatele bude nutné se dále zaměřit, např. při tvorbě akčního plánu pro další období 2023-2024.





7.4 Doporučení

Přestože hodnotíme pouze první desetinu aktuální dekády, byly v této informaci identifikovány oblasti, na které se doporučujeme zaměřit v průběhu roku 2022 a také zakomponovat formou opatření do Akčního plánu pro období 2023-2024. V oblasti KPI se jedná zejména o:

- cyklisty,
- motocyklisty,
- řidiče nákladních automobilů,
- seniory.

Formou preventivních, ale i represivních aktivit je žádoucí zaměřit se lokálně na kraje, které významným způsobem neplnily v uplynulém roce vytýčené cíle. Jedná se o:

- Olomoucký,
- Královéhradecký,
- Zlínský.

Z pohledu informace jsou jednoznačně identifikovány problémové KPI (nejen) v uvedených krajích. K dispozici je také detailní informace o plnění strategických cílů na úrovni ORP a obcí. Kraje a obce, ve kterých se nedařilo již na počátku dekády plnit stanovené předpoklady by měly zvážít vyhotovení, schválení a především plnění opatření akčních plánů Strategii BESIP na krajských a místních úrovních dle certifikovaných metodik, které byly formou workshopu představeny v listopadu 2021, zpráva, záznam a především odkazy na metodiky jsou k dispozici zde: <https://www.cdv.cz/tisk/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-pro-mesta-dostaly-zelenou/>. [13]





7.5 VIZE NULA

V souvislosti s přelomem dekád je nutné připomenout filozofii **VIZE NULA**, která považuje za nepřijatelné, aby v silničním provozu došlo k usmrcení nebo vážnému zranění. Pro naplnění této vize je nutné vytvářet **bezpečný systém**, jehož součástí jsou účastníci provozu, vozidla a dopravní infrastruktura. Historické konsekvence a provázanost VIZE NULA se strategickými dokumenty je shrnuta na stránce www.cdv.cz/vizenula. [6]



Pro naplnění této vize je nutné vytvářet **bezpečný systém**, jehož součástí jsou účastníci provozu, vozidla a dopravní infrastruktura. Historické konsekvence a provázanost VIZE NULA se strategickými dokumenty je shrnuta na stránce www.cdv.cz/vizenula. [6]

Společnost není ochotna akceptovat smrtelné úrazy na pracovištích, v letecké či železniční dopravě. Proč by pak měla být silniční doprava výjimkou?



Přílohy

Příloha 1: Plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů v krajích

Příloha 2: Plnění strategických cílů v ORP a obcích



Použité zdroje

- [1] MD. Strategie BESIP 2021-2030. Ministerstvo dopravy ČR ©2020. Dostupné z: <https://www.besip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>
- [2] Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR
- [3] International Road Traffic and Accident Database (IRTAD)
- [4] European Transport Safety Council (ETSC)
- [5] CDV. Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., ©2022. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/nub>
- [6] CDV. VIZE NULA. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. ©2022. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/vizenula>
- [7] CDV. Dopravní nehody v ČR. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. ©2022. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz>
- [8] CSPSD. Zpráva o činnosti koordinačního pracoviště BESIP za rok 2021.
- [9] Fond zábrany škod. Podpořené projekty 2021. Dostupné z: <https://www.fondzabranyskod.cz/podporene-projekty/2021/ostatni-projekty-2021>
- [10] Fatální následky dopravních nehod v Evropě. Srovnání ČR s Evropou. BESIP, MD ČR / CDV. ©2021. Dostupné z: <https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Zahranicni-materialy/Fatalni-nasledky-dopravnich-nehod-v-Evrope/Fatalni-nasledky-dopravnich-nehod-v-Evrope.pdf>
- [11] SFDI. 2021. Výbor SFDI schválil pravidla na financování bezpečnosti nebo plynulosti dopravy na silnicích II. a III. tř. 2021.
- [12] CDV, 2021. Na silnicích v EU zemřelo meziročně o 4 000 méně osob, Česko je 18. z 27. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/na-silnicich-v-eu-zemrelo-mezirocne-o-4-000-mene-osob-cesko-18-z-27>
- [13] CDV, 2021. Strategie bezpečnosti silničního provozu pro města dostaly zelenou. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-pro-mesta-dostaly-zelenou/>





Copyright © 2022 | Všechna práva vyhrazena
Samostatné oddělení BESIP
Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

