

Závažné následky dopravních nehod v ČR v kontextu Strategie BESIP 2021–2030



Ing. Lukáš Kadula, MBA,
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
výzkumný pracovník



Ing. Alena Daňková, Ph.D., MBA
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
vedoucí oblasti hodnocení dopadů
dopravy



Ing. et Ing. Kateřina
Bucsuházy, Ph.D.
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
vedoucí oblasti hloubkové analýzy
dopravních nehod

DOI:10.64720/SO.2026.04.LK01

Článek analyzuje aktuální stav bezpečnosti silničního provozu v České republice v kontextu průběžného plnění cílů Strategie BESIP 2021–2030. V polovině implementačního období (rok 2025) je hodnocen vývoj klíčových ukazatelů – počtu usmrcených osob (24hodinová definice) a těžce zraněných osob. V roce 2025 bylo evidováno historické minimum 421 usmrcených osob, avšak v kumulativním vyjádření za období 2021–2025 Česká republika zaostává o 2 % za trajektorií předpokládanou Strategií. V oblasti těžce zraněných osob je naopak kumulativní hodnota o 11 % příznivější oproti plánovanému vývoji. V článku jsou identifikovány problematické klíčové ukazatele bezpečnosti (KPI), regionální disparity a specifická rizika zranitelných účastníků provozu. Závěrečná část propojuje analytická zjištění s konkrétními aktivitami Akčního plánu 2025–2026.

Klíčová slova: Strategie BESIP 2021–2030, Vize Nula, bezpečnost silničního provozu, dopravní nehody, usmrcené osoby, těžká zranění, prevence

This article analyses the current state of road safety in the Czech Republic in the context of the ongoing implementation of the Road Safety Strategy 2021–2030. At the midpoint of the implementation period (2025), developments in the key indicators – the number of fatalities (24-hour definition) and seriously injured persons – are assessed. In 2025, a historic low of 421 fatalities was recorded. However, in cumulative terms for the period 2021–2025, the Czech Republic remains 2% behind the trajectory envisaged by the Strategy. Conversely, the cumulative number of seriously injured persons is 11% lower than planned. The paper identifies problematic key performance indicators (KPIs), regional disparities, and specific risks faced by vulnerable road users. The concluding section links the analytical findings with concrete measures included in the 2025–2026 Action Plan.

Keywords: Road Safety Strategy 2021–2030, Vision Zero, road safety, traffic accidents, fatalities, serious injuries, prevention

1 ÚVOD

Strategie BESIP 2021–2030 stanovuje cíl snížit do roku 2030 počet usmrcených a těžce zraněných osob o 50 % oproti referenčnímu období 2017–2019, a to v souladu s evropským rámcem politiky bezpečnosti silničního provozu [1]. Strategie vychází z principů přístupu Safe System a hodnotového rámce Vize Nula, které předpokládají, že závažné následky dopravních nehod nejsou akceptovatelnou daní za mobilitu. Důraz je kladen na systémové řízení rizik, sdílenou odpovědnost všech účastníků dopravního systému a tvorbu infrastruktury a pravidel minimalizujících důsledky lidské chyby. Tento přístup vychází z předpokladu, že lidské selhání může v dopravním prostoru nastat, ale jeho následky by měly být prostřednictvím vhodného návrhu infrastruktury, vozidel a regulačních mechanismů významně zmírněny. Implementace Strategie je současně podmíněna systematickým monitorováním bezpečnostních ukazatelů a využíváním datové podložených nástrojů řízení dopravní bezpečnosti [10, 11].

Kromě monitorování počtů usmrcených a těžce zraněných osob je důležité sledovat i celkové socioekonomické ztráty způsobené dopravní nehodovostí na pozemních komunikacích, které reflektují ekonomické dopady na společnost. Tyto finanční ztráty během sledovaného období (2021–2025) překročily 690 mld. Kč [2]. Tato agregovaná hodnota zahrnuje přímé i nepřímé náklady, jako například náklady na zdravotní péči, sociální dávky, ztrátu produktivity (která tvoří nejvyšší část nákladů), lidské ztráty, ztráty na majetku, administrativní náklady, náklady pojišťoven atd. Inte-

grace ekonomických ukazatelů spolu s klasickými KPI poskytuje komplexnější pohled na dopad dopravních nehod a může ovlivnit strategická rozhodnutí v oblasti prevence i investic.

2 METODIKA

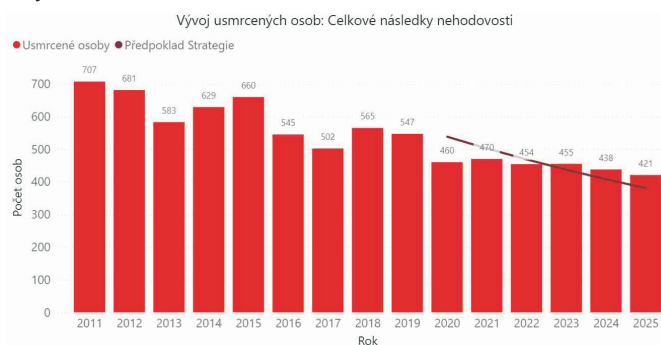
Pro analýzu byly využity databáze Dopravní nehody v ČR [2] a Vizualizace plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů Strategie [3] za období let 2021–2025. Usmrcenou osobou se rozumí osoba zemřelá do 24 hodin od nehody. Zdrojová data pro výše uvedené databáze eviduje Ředitelství služby dopravní policie – zahrnují informace o počtu nehod, závažnosti nehod, příčinách nehod, účastnících nehod a dalších relevantních faktorech. Pro dosažení strategických cílů jsou stanoveny mezní hodnoty pro jednotlivé roky, aby bylo možné monitorovat a řídit aktivity v oblasti bezpečnosti silničního provozu v průběhu celé dekády. Relativní předpoklady jsou stanoveny shodně jak pro vývoj v oblasti usmrcených, tak těžce zraněných osob.

3 AKTUÁLNÍ STAV PLNĚNÍ CÍLŮ

3.1 Plnění strategických cílů

V roce 2025 bylo usmrceno 421 osob (historické minimum). Tato hodnota však o 11 % překračuje mezní hodnotu 381 osob stanovenou pro daný rok Strategií. V oblasti těžce zraněných osob bylo evidováno 1 647 případů, tj. o 1 % nad ročním předpokladem. Kumulativně za období 2021–2025 je však vývoj o 11 % příznivější, než předpokládala trajektorie Strategie. Zatímco u těžkých zranění lze ve vztahu ke stanoveným předpokladům

pozorovat určité zlepšení, v případě usmrčených osob je patrné (navzdory mírným poklesům v posledních letech) zpomalení dlouhodobého poklesu. Tento vývoj poukazuje na potřebu dalšího posílení preventivních opatření zejména v oblastech s vysokou závažností následků.



obr. 1 Vývoj usmrčených a těžce zraněných osob vs. předpoklady Strategie BESIP 2021-2030 [3]

3.2 Regionální rozdíly

Pět krajů splnilo během uplynulých pěti let stanovenou trajektorii vývoje počtu usmrčených osob (nejvýrazněji Moravskoslezský kraj -20 %). Devět krajů za stanovenými předpoklady zaostává, nejvíce Zlínský (+34 %) a Královéhradecký kraj (+20 %). U těžce zraněných osob splnilo předpoklady definované Strategií 11 krajů (nejlepší Liberecký -35 %), nejvýraznější překročení předpokladů Strategie bylo zaznamenáno v hl. m. Praze (+35 %). Regionální analýza ukazuje, že cílená opatření na místní úrovni hrají klíčovou roli, zejména ve vztahu ke zranitelným účastníkům silničního provozu.

3.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu

Strategie sleduje 32 KPI členěných do oblastí infrastruktura (I), následky (N), příčiny (P) a viníci (V). V období účinnosti Strategie lze „pozitivně“ hodnotit např. bilanci fatálních nehod v důsledku nedodržení bezpečné vzdálenosti (-41%), dětí (-25 %), nesprávného předjíždění (-23 %), mladých řidičů (-18 %), srážek s vlakem (-11 %), chodců (-10 %) a fatalit na silnicích I. třídy (-9 %).

3.3.1 Neuspokojivé klíčové ukazatele

Za kritické z pohledu překročení předpokladů Strategie v obou sledovaných oblastech lze označit zejména:

- **Cestující v nákladních automobilech** (+27 % usmrčených; +12 % těžce zraněných oproti předpokladům).
- **Nehody na dálnicích** (+24 % usmrčených; +28 % těžce zraněných).
- **Cizince jako viníky** (+14 % usmrčených; +24 % těžce zraněných).

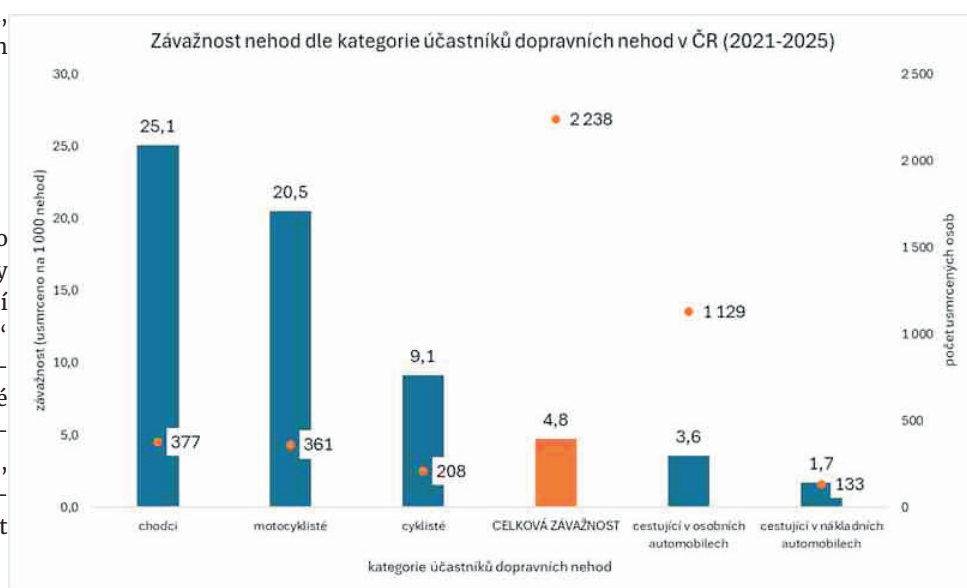
Metodická poznámka (zpřesnění interpretace dálnic): Vyšší absolutní počty na dálnicích je nutné hodnotit v kontextu rozšíření dálniční sítě o cca 20 % oproti roku 2020 a přesunu dopravních výkonů. Závažnost nehod (usmrčení/1 000 nehod) je zde přibližně o 40 % nižší než na silnicích I. tříd.

V oblasti klíčových ukazatelů se v případě usmrčených osob ne-dařilo plnit předpoklady zejména u ujetí viníka z místa nehody (+39 %), u cyklistů (+29 %) a u starších řidičů jako viníků (+29 %). V případě těžce zraněných osob byly klíčové ukazatele nad hodnotami předpokladu nehod na dálnicích (+28 %), u cizinců jako viníků nehod (+24 %), cestujících v nákladních automobilech (+12 %), srážek s vlakem (+9 %) a nevěnování se řízení.

3.3.2 Zranitelní účastníci silničního provozu

Vyšší zranitelnost chodců, motocyklistů a cyklistů v silničním provozu ilustruje mj. graf na obr. 2, který srovnává závažnost dopravních nehod v současné dekádě vzhledem ke kategoriím účastníků silničního provozu. V roce 2025 tvořili zranitelní účastníci 40 % všech usmrčených a 59 % všech těžce zraněných.

V případě nehod chodců je sledované KPI dlouhodobě plněno. Z hlediska lokalizace jsou kritickým prostředím intravilánové komunikace, na kterých dochází k 64,7 % úmrtí chodců. Mezi hlavní rizikové faktory zvyšující závažnost nehod patří noční provoz (51,5 % usmrčených) a nevěnování se řízení. Významný podíl tvoří senioři ve věkové kategorii 65+ (40 %).



obr. 2 Závažnost nehod dle kategorie účastníků dopravních nehod v ČR (2021-2025)

[Zdroj autor]

Jako kritickou oblast lze hodnotit vývoj ukazatele v případě nehodovosti cyklistů, kde KPI není plněno ve většině krajů. Závažným fenoménem je nárůst podílu nehod na elektrokolech a elektrokoloběžkách. Účastníci silničního provozu na těchto dopravních prostředcích se podílejí na téměř třetině usmrčených cyklistů (32,5 %) v posledních třech letech, v posledním sledovaném roce tento podíl již vzrostl na 38,4 %! Analýza nehodovosti cyklistů v daném období ukazuje, že 44 % usmrčených tvoří senioři ve věku 65 a více let, 53 % úmrtí je způsobeno vlastní vinou cyklisty a nejčastější příčinou nehod je nesprávný způsob jízdy.

Mezi skupiny s nejvyšší závažností dopravních nehod patří motocyklisté. V roce 2025 bylo usmrčeno 60 motocyklistů. Hlavní příčinou nehod těchto účastníků silničního provozu byla nepřiměřená rychlost, 75 % nehod motocyklistů se stalo mimo obec, 89 % během dne a 60 % bylo zaviněno samotnými motocyklisty.

4 VYBRANÉ PREVENTIVNÍ AKTIVITY

Výsledky výzkumné činnosti Centra dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV) byly v uplynulém období systematicky využívány při přípravě a realizaci cílených preventivních aktivit zaměřených zejména na zranitelné účastníky silničního provozu. Níže jsou uvedeny vybrané projekty, zaměřené na chodce, motocyklisty a cyklisty, na jejichž odborném zajištění, analytické podpoře či konzultacích se instituce podílela.

Preventivní aktivity (např. kampaně zaměřené na chodce, motocyklisty a uživatele mikromobility) jsou v souladu s prioritní oblastí ochrany zranitelných účastníků dle Akčního plánu Strategie BESIP 2021–2030 pro období 2025–2026, zejména s aktivitami:

- ID 9 (zkliďování dopravy),
- ID 11 (elektrokoloběžky, cyklisté, motocyklisté),
- ID 13 (bezpečnost chodců na přechodech).

Informační kampaň „Chybělo málo!“ se jako první systematicky zaměřila na vzájemnou interakci řidičů a chodců na přechodech pro chodce a v jejich blízkosti a cílila na širokou dospělou populaci [4]. Její koncepce vycházela z podrobné analýzy rizikového chování na 40 vybraných přechodech na území ČR, realizované CDV na základě terénního sledování. Identifikovány byly tři dominantní rizikové situace: nepozornost chodce a jeho náhlý vstup do vozovky bez rozhlédnutí, nepozornost řidiče zejména na vícepruhových komunikacích a komunikační nedorozumění mezi účastníky provozu. Na

základě těchto zjištění byla vytvořena série tří edukativních videospotů, které kombinují varování před závažnými následky s konkrétními doporučeními pro bezpečné chování. Klíčovým preventivním prvkem je zdůraznění významu očního kontaktu a aktivní komunikace mezi chodcem a řidičem. V roce 2025 bylo v rámci roadshow realizováno 50 akcí po celé České republice. Projekt vznikl ve spolupráci s oddělením BESIP Ministerstva dopravy a byl financován z Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů.

Kampaň „Hele, motorka!“ byla spuštěna v roce 2025 s cílem reagovat na dlouhodobě nepříznivý vývoj nehodovosti motocyklistů jako jedné z nejzranitelnějších skupin účastníků silničního provozu [5]. Impulzem pro její vznik byla skutečnost, že přibližně polovina usmrčení a zranění motocyklistů souvisí s pochybením řidičů osobních vozidel, kteří motocyklisty v provozu přehlédnou. Koncepce kampaně byla založena na poznatcích z hloubkové analýzy dopravních nehod [6] a dalších analytických podkladů, které umožnily přesněji identifikovat typické konfliktní situace. Multikanálová komunikační strategie cílila na zvýšení vizuální pozornosti řidičů a podporu principu „dívej se dvakrát“. Kampaň byla realizována v rámci projektu „Podívej se 2x“ za finanční podpory Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů. Svým zaměřením naplňuje prioritní oblast ochrany zranitelných účastníků dle Strategie BESIP 2021–2030. Její kreativní zpracování bylo oceněno stříbrnou medailí v soutěži DIRECT IMPACT CZECH v kategorii veřejný zadavatel [7].

CDV realizovalo v rámci hloubkové analýzy dopravních nehod, za podpory Ministerstva dopravy, pilotní studii zaměřenou na chování motocyklistů při průjezdu směrovým obloukem. Na základě zahraničních zkušeností a analytických podkladů byl ve spolupráci s BESIP, ŘSD a Policií ČR pilotně aplikován specifický typ vodorovného značení pro motocyklisty na silnici I/44 v oblasti Červenohorského sedla. Značení ve formě elips podél dělicí čáry si klade za cíl pozitivně ovlivnit volbu jízdní trajektorie motocyklisty při průjezdu směrovým obloukem, neboť motocyklisté mají tendenci se při průjezdu levotočivým obloukem často držet blízko dělicí čáry. Opatření napomáhá snížit pravděpodobnost ztráty kontroly nad motocyklem při vyhýbání se protijedoucímu vozidlu. Toto dopravní značení tak přispívá k tvorbě samovysvětlujícího dopravního prostoru – poskytuje motocyklistům nástroj, který jim umožňuje přizpůsobit své chování silničnímu prostředí a nabádá jezdce, aby se bezpečně drželi ve svém jízdním pruhu. Dosavadní zkušenosti ze zaha-



obr. 3 Vodorovné dopravní značení ve směrových obloucích pro motocyklisty

ničí potvrzují pozitivní vliv tohoto řešení na trajektorii průjezdu i na snížení nehodovosti motocyklistů v daných lokalitách [6].

Projekt „eBike Bezpečně“ reaguje na rostoucí popularitu elektrokol a s ní související nárůst dopravních nehod této skupiny uživatelů [7]. Vznikl z iniciativy Bosch eBike Systems pod záštitou Policie ČR a opírá se o statistická data Policie ČR a analytické výstupy CDV. Hlavním cílem projektu je systematická edukace veřejnosti, identifikace nejčastějších rizikových situací a formulace praktických doporučení pro bezpečnou jízdu. Součástí aktivit je komunikace zásad správného technického vybavení, používání ochranných prvků a přizpůsobení rychlosti jízdám podmínkám. Projekt akcentuje specifika elektrokol, zejména vyšší hmotnost a dynamiku jízdy, které mohou zvyšovat riziko ztráty kontroly. Vytvořený soubor doporučení přispívá ke zvýšení bezpečnosti uživatelů jak v městském provozu, tak v rekreačním prostředí. Iniciativa zároveň podporuje odpovědné užívání elektrokol v kontextu sdíleného dopravního prostoru.

Projekt „Bezpečně na elektrokoloběžce“ představuje komplexní preventivní program kombinující kontaktní kampaň, online komunikaci a vzdělávací aktivity pro základní a střední školy [8]. Reaguje na dynamický rozvoj mikromobility ve městech a s tím související nárůst nehodovosti uživatelů elektrokoloběžek. Stěžejním prvkem je interaktivní kontaktní kampaň umožňující účastníkům praktickou zkušenost s jízdou na speciálně upravené městské testovací dráze simulující běžné dopravní situace a povrchové nerovnosti. Edukační část je doplněna velkoformátovým panelem s otázkami a odpověďmi zaměřenými na pravidla silničního provozu a specifika provozu elektrokoloběžek. Silným preventivním nástrojem je prezentace reálných dopravních nehod prostřednictvím autentických příběhů, které propojují auditivní a vizuální vjem a posilují uvědomění o následcích rizikového chování. Projekt klade důraz na zážitkovou formu výuky, která podporuje lepší zapamatování informací a změnu postojů. Cílem je zvýšit právní povědomí, odpovědnost uživatelů a bezpečnou integraci elektrokoloběžek do městského provozu. Projekt je realizován za finanční podpory Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů.

5 ZÁVĚR

Průběžné hodnocení plnění Strategie BESIP 2021–2030 ukazuje, že Česká republika se nachází v polovině implementačního období na hraniční trajektorii plnění globálního cíle. Zatímco v oblasti těžce zraněných osob je vývoj kumulativně příznivější oproti plánovanému scénáři, redukce počtu usmrcených osob nedosahuje požadované dynamiky.

Za strukturálně problematické lze označit zejména klíčové ukazatele týkající se:

- cestujících v nákladních automobilech,
- nehod na dálnicích,
- cizinců jako viníků.

Další významný potenciál ke zlepšení, zejména ve vztahu k počtu usmrcených osob, představují:

- cyklisté vč. zaměření se na elektrickou mikromobilitu,
- starší řidiči a senioři,
- motocyklisté,
- nevěnování se řízení,

- alkohol a návykové látky (navzdory celkovému plnění došlo v roce 2025 k meziročnímu nárůstu fatalit o 48 %).

Metodická poznámka (k neuspokojivému vývoji u seniorské populace): Při hodnocení KPI starší řidiči jako viníci, resp. senioři, je nutné zohlednit demografický vývoj. Zatímco Strategie vychází z referenčního období 2017–2019, v roce 2024 byl počet obyvatel ve věku 65+ let o více než 8 % vyšší oproti průměru let 2017–2019 (přes 2,25 mil.) [12]. Tento nárůst může zvyšovat expozici této zranitelné skupiny v provozu a ovlivnit absolutní hodnoty nehodovosti. Pro přesnější interpretaci dat je proto žádoucí sledovat i relativní nehodovost vztahenou k velikosti populace.

Nadále je nezbytné systematicky posilovat opatření zaměřená na mladé i starší řidiče. U mladých řidičů nedošlo v posledním roce ke zlepšení, zejména v oblasti těžce zraněných, což neodpovídá předpokladům Strategie. U starších řidičů není patrný stabilně příznivý trend a dochází ke kolísání hodnot i mírnému nárůstu závažných následků. Komplexní přístup zaměřený na obě tyto skupiny je klíčový pro stabilizaci vývoje a další snižování závažnosti dopravních nehod.

Významnou výzvou zůstává ochrana zranitelných účastníků provozu, kteří tvoří přibližně dvě pětiny usmrcených a téměř tři pětiny těžce zraněných osob. Zvláštní pozornost vyžaduje rostoucí segment mikromobility a vysoký podíl seniorů mezi oběťmi z řad chodců a cyklistů.

Akční plán Strategie BESIP 2021–2030 pro období 2025–2026 reaguje na identifikované nedostatky zejména prostřednictvím:

- posílení dohledu nad rychlostí (ID 1, 2),
- cíleného dohledu nad rizikovými kategoriemi účastníků (ID 20),
- legislativní úpravy pravidel pro elektrokoloběžky a elektrokola (ID 10),
- rozsáhlých preventivních aktivit zaměřených na cyklisty, motocyklisty a mikromobilitu (ID 11),
- kampaně k bezpečnosti chodců (ID 13),
- podpory zklidňování dopravy v obcích (ID 9),
- systematického odstraňování nehodových lokalit (ID 15, 16).

Pro druhou polovinu dekády bude klíčové:

- posílit regionálně diferencovaný přístup,
- zaměřit se na „neuspokojivé klíčové ukazatele“,
- integrovat preventivní, infrastrukturní a represivní nástroje v duchu přístupu Safe System,
- důsledně vyhodnocovat účinnost jednotlivých opatření akčních plánů,
- systematicky využívat výsledky výzkumu a dostupné analytické nástroje pro cílené rozhodování.

Pouze kombinací systémových opatření, cíleného dohledu a ochrany zranitelných účastníků lze dosáhnout naplnění ambice snížit do roku 2030 počet usmrcených a těžce zraněných osob o 50 % oproti referenčnímu období.

Poděkování

Článek byl vytvořen za finanční podpory Ministerstva dopravy v rámci programu dlouhodobého koncepčního rozvoje výzkumných organizací.

ZDROJE

- [1] Ministerstvo dopravy. Strategie BESIP 2021–2030. 2021. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>
- [2] Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dopravní nehody v ČR. 2025. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>
- [3] Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Vizualizace plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů Strategie BESIP 2021–2030. 2025. Dostupné z: <https://www.cdv.gov.cz/vizenula>
- [4] BESIP – Oddělení bezpečnosti silničního provozu. Chybělo málo. 2025. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Chodci/Chybelo-malo>
- [5] Hele, motorka! 2025. Dostupné z: <https://www.helemotorka.cz/>
- [6] Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Výzkum nehod. 2025. Dostupné z: <https://www.vyzkumnehod.cz/>
- [7] Direct Impact Czech. Výsledky 2025. 2025. Dostupné z: <https://directimpactczech.cz/vysledky2025>
- [8] eBike bezpečně. 2025. Dostupné z: <https://ebikebezpecne.cz/>
- [9] Bezpečně na elektrokoloběžce. 2025. Dostupné z: <https://bezpecnenaelektrokolobeze.cz/>
- [10] Safarpour, H., Khorasani-Zavareh, D., Mohammadi, R. (2020). The common road safety approaches: A scoping review and the-matic analysis. Chinese journal of traumatology, 23(02), 113–121.
- [11] International Transport Forum. Safe System Framework. Online. OECD, [cit. 2026–03–12]. Dostupné z: <https://safesystem-tool.itf-oecd.org/en/framework>
- [12] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Senioři, [cit. 2026–03–25]. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/seniori>

Lektorský komentář

Článek pojednává o závažných následcích dopravních nehod. To je téma, které nemůže nechat klidným žádného z nás, zanechává hlubokou stopu v mysli postižených nehodami a mělo by být jednou z hlavních myšlenek při naplňování preventivních opatření v souladu se zákonem o silničním provozu. V práci koordinátora Besip pro Olomoucký kraj se i proto má práce orientuje stále více na spolupráci s městy při zkvalitňování projektů z pohledu prevence nehod. Jako správný směr se rovněž ukázalo častější plánování kontrol provozu na dálnicích ze strany PČR a INSID, i když je to veřejností občas vnímáno jako šikana řidičů. Počet zjištěných přestupků svědčí o neochotě části řidičů dodržovat pravidla a sklonu k rizikovému chování. Článek zřejmě nebude číst široká laická veřejnost a přitom právě zranitelní účastníci zde mají velký prostor pro zamyšlení. O to více však může přispět ke zvýšení aktivity zástupců měst a obcí směrem k preventivním opatřením a vzniku projektů, které mohou zvýšit bezpečnost provozu, protože samospráva je ten hlavní prvek, který má největší vliv na bezpečnost na komunikacích.

Ing. Miroslav Charouz, Krajský koordinátor BESIP Olomouckého kraje