

# Vyhodnocení místních strategií BESIP pomáhá městům efektivně reagovat na změny, vylepšit procesy a kvantifikovat pokrok



Ing. Ondřej Valach  
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.  
výzkumný pracovník



Mgr. Renáta Krystyníková  
Městský úřad Otrokovice  
vedoucí odboru dopravně-správního

Moderní metodou pro komplexní a systematické řešení bezpečnosti silničního provozu na území města mohou být místní strategie BESIP. Místní strategie se doporučuje zpracovat na období korespondující s dobou platnosti národní strategie. Jedná se zpravidla o delší programové období, během kterého může dojít k náhlé změně ve vývoji nehodovosti, na kterou je nutné reagovat přizpůsobením aktivit, případně provést aktualizaci akčního plánu. Aktualizace a zpřesnění aktivit BESIP se provádí prostřednictvím samostatné koncepce, tzv. Informace o plnění, která navazuje na vytvořený strategický dokument a vyhodnocuje naplnění stanovených cílů a klíčových ukazatelů. Článek se zabývá procesem tvorby této evaluační koncepce s uvedením příkladu zpracování a následného využití na příkladu města Otrokovice.

**Klíčová slova:** nehodovost, strategie, vyhodnocení, akční plán, priority

*A modern method for a comprehensive and systematic solution to road traffic safety in the city can be local BESIP strategies. It is recommended to prepare a local strategy for a period corresponding to the validity period of the national strategy. This is usually a longer program period, during which there may be a sudden change in the development of the accident rate, which requires responding by adjusting activities, or updating the action plan. Updating and specifying BESIP activities is carried out through a separate concept, the so-called Information on implementation, which follows on from the created strategic document and evaluates the fulfillment of the set goals and key indicators. The article deals with the process of creating this evaluation concept, giving an example of processing and subsequent use on the example of the city of Otrokovice.*

**Keywords:** accident rate, strategy, evaluation, action plan, priorities

## ÚVOD

Hlavním koncepčním dokumentem pro rozhodování rady a zastupitelstva města v oblasti bezpečnosti silničního provozu (dále jen „BESIP“) mohou být místní strategie, coby samostatné dokumenty. Tyto lokální bezpečnostní koncepce jsou systematickým nástrojem a prostřednictvím akčních plánů (dále jen „AP“) rozpracovávají strategické pilíře na konkrétní aktivity, které vedou ke snižování počtu a následků dopravních nehod [1, 10]. AP na jednotlivých úrovních (stát, kraj, obec) jsou vzájemně propojeny, přičemž je respektována hierarchie a vzájemná kompatibilita [1]. Detailně rozpracovávají strategické cíle nadřazených dokumentů (např. strategie kraje, národní strategie) a zajišťují koordinaci činností zainteresovaných institucí (školy, neziskové organizace, správci sítě, policie, úřady, národní programy) včetně kalkulace výše nákladů pro efektivní naplnění cílů s jasně definovanými a kvantifikovanými aktivitami, odpovědnostmi a měřitelnými indikátory [1, 11]. Naplňování AP na národní úrovni tak probíhá systematicky, a to již od nejnižší úrovně, což vede k efektivnější alokaci zdrojů, vhodnějšímu zapojení odpovědných institucí a rychlé identifikaci nehodových míst [2]. Aktivity AP se doporučuje každé dva roky vyhodnocovat a přizpůsobovat změnám ve vývoji nehodovosti. Vyhodnocování probíhá prostřednictvím samostatného dokumentu, tzv. Informace o plnění strategie BESIP města (dále jen „Informace o plnění“). V Informaci o plnění je vyhodnocováno nejen plnění AP odpovědnými institucemi za BESIP, ale současně i průběžně

plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů. Kvantifikovány jsou rozdíly oproti stanovenému předpokladu, okolnosti a příčiny dopravních nehod včetně prověření účinnosti dříve navržených a zrealizovaných dopravně-bezpečnostních opatření ve spolupráci se správci silniční sítě a Policií ČR [6]. Dle provedeného vyhodnocení může následně dojít k aktualizaci AP a zacílení aktivit na nejkritičtější klíčové ukazatele a nehodové lokality na území města [5, 9].

## PROCES TVORBY INFORMACE O PLNĚNÍ STRATEGIE BESIP ZA UPLYNULÝ ROK

Každá zpracovaná místní strategie BESIP vyžaduje pravidelné vyhodnocení a definování nových opatření reagujících na změny ve vývoji nehodovosti. Informace o plnění je založena na vyhodnocení vzájemně provázaných a koordinovaných aktivit, které jsou nastaveny v AP, vedou k úpravě dopravního prostoru a jsou uskutečňovány v souladu se strategickými dokumenty vyššího řádu [5]. K zajištění včasné reakce na náhlou změnu ve vývoji klíčových ukazatelů je nutné provádět posouzení vývoje nehodovosti včetně nepřímých ukazatelů bezpečnosti [5, 7]. Změna vývoje nehodovosti je rovněž porovnávána i s ostatními městy, dochází ke zhodnocení vývoje ročního průměru denních intenzit, zhodnocení vývoje nehodovosti dle druhu komunikace, směrových poměrů, zavinění nehody, hlavní příčiny nehod, ovlivnění viníka nehody, druhu, věku, účastníka apod. Současně jsou prostřednictvím aplikace Dopravní nehody v ČR posouzena

a identifikována nehodová místa, a to nejen ta, kde došlo k osobním následkům, ale i hmotným škodám [8]. Město tímto získá obecný přehled, kde dochází k nehodám. Prioritou jsou místa dopravních nehod s osobními následky. Vytvořená místní strategie a každoroční Informace o plnění jsou odborným podkladem pro pracovníky měst. Obsahují konkrétní kroky v oblasti BESIP, díky jejichž realizaci dojde ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na silniční síti [6]. Dříve navržená a realizovaná dopravně-bezpečnostní opatření u identifikovaných oblastí jsou po uplynutí tříletého období vyhodnocena z hlediska účinnosti opatření, případně opětovně projednána. Jako příklad lze uvést doplnění (prodloužení) středových svodidel na silnici I/49, či umístění dopravního značení B 20a (70) a B 21a na silnici I/55 před křižovatkou se silnicí II/438 nebo úprava signálního plánu na světelně řízené křižovatce silnice I/55 s místní komunikací Nadjezd a přivaděčem k D55. Vyhodnocena je rovněž dosavadní finanční alokace prostředků a provedena aktualizace. Doporučení optimální výše finančních prostředků na aktivity BESIP je důležitým podkladem pro Komisi dopravy a bezpečnosti pro sestavování a iniciování rozpočtu BESIP pro další období [6]. Vyhodnocená alokace a vytipování potřebných opatření rovněž pomáhá městům ověřit, zda mají šanci získat na realizaci spolufinancování z krajských či státních zdrojů dotaci [3, 11]. Celý proces vyhodnocení plnění klíčových ukazatelů a aktivit AP je důležitý pro rychlou reakci na změny ve vývoji nehodovosti. U vyhodnocení klíčových ukazatelů jsou zdrojem dat informace od Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, u vyhodnocení plnění aktivit AP je vytvářen dotazník, který je distribuován odpovědným institucím (neziskové organizace, správci sítě, PČR, autoškoly, dopravci) a následně vyhodnocen. Výsledky dotazníkového šetření jsou využity nejen pro samotnou aktualizaci AP, ale i pro rozhodování a plánování města, přičemž nejaktuálnějším dokumentem je právě Informace o plnění.

## PŘÍKLAD TVORBY A DOBRÉ PRAXE O VYUŽITÍ INFORMACE O PLNĚNÍ STRATEGIE BESIP V OTROKOVICÍCH

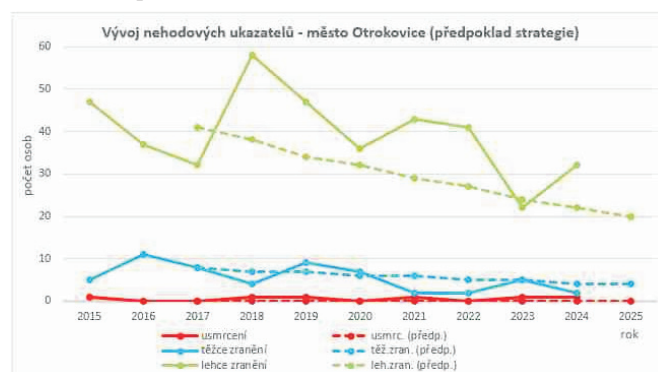
Město Otrokovice má pilotně zpracovanou Strategii BESIP na období 2018–2025. Každoročně byl v období platnosti strategie BESIP uplynulý rok vyhodnocen Informací o plnění. Jedná se o první město v ČR, které využívá výsledků vyhodnocení pro operativní rozhodování města v oblasti BESIP [6]. Postup města při zpracování Informace o plnění je v první fázi založen na tvorbě a distribuci dotazníků pro odpovědné orgány města a instituce. Do realizace AP a jeho vyhodnocení je zapojen městský úřad se všemi zainteresovanými odbory, dále městská policie, ŘSD, Technické služby Otrokovice, Policie ČR a její příslušná oddělení, Celní úřad, Ředitelství silnic Zlínského kraje p.o., Správa železnic a Centrum služeb pro silniční dopravu, s.p.o. Rovněž jsou zapojeny i firmy, které působí v oblasti dopravy na území města, případně jsou významným zaměstnavatelem ovlivňujícím dopravu [6]. Nejzranitelnějším účastníkům provozu na pozemních komunikacích se věnuje především Dům dětí a mládeže Sluníčko jako příspěvková organizace města [6]. Dobrým příkladem zapojení do plnění AP i pro další města mohou být i autoškoly, které vychovávají a vzdělávají řidiče včetně školení pro řidiče profesionály [6]. V roce 2024 byly dotazníky

vyplněny celkem 27 subjekty včetně zainteresovaných odborů města [6]. Oslovování dotčených organizací působících na poli BESIP probíhá prostřednictvím dotazníkového šetření a není pouhým zjištěním, zda bylo naplněno stanovené kritérium pro daný rok, ale tato zpětná vazba identifikuje slabá místa, na která je nutné se v dalším období zaměřit [6]. Dotazníkové šetření je přirozenou součástí vzájemné komunikace mezi městem a institucemi odpovědnými za BESIP města [6]. Významnou roli při naplňování aktivit AP na území města sehrává i Komise dopravy a bezpečnosti provozu (dále jen „Komise“). Tato ustavená Komise je složena z devíti členů. Její náplní je být iniciativním a poradním orgánem Rady města v oblasti dopravy, silničního hospodářství a bezpečnosti provozu [4, 6]. V roce 2025 se uskutečnilo celkem devět jednání, na kterých se řešila dopravní a bezpečnostní témata, mezi která patřila i Informace o plnění za uplynulý rok [5]. Celoroční podávání podnětů členů Komise dopravy a bezpečnosti provozu je rovněž prověřováno v rámci zpracované Informace o plnění, kde je detailně rozpracována analýza nehodovosti [6]. Zpracovaná Informace o plnění je pružným dokumentem a reaguje na aktuální potřeby vyplývající z potřeb vedení města. Jedním z témat při projednávání Informace o plnění jsou i postřehy obdržené od občanů v oblasti dopravy.

## POROVNÁNÍ VÝVOJE NEHODOVOSTI

Dalším krokem při zpracování Informace o plnění je monitorování úspěšnosti naplňování strategických cílů a klíčových ukazatelů v návaznosti na měnící se vývoj nehodovosti. Tato hodnotící informace je vytvářena na základě podkladů od PČR [8] a je rozdělena na několik částí.

První část obsahuje informaci o vývoji nehodovosti v Otrokovicích a její závažnosti. Jedná se o klíčovou kapitolu, která obsahuje analýzu predikovaného stavu oproti skutečnosti včetně plnění strategických cílů nehodovosti. Vývoj nehodovosti je dán do kontextu i s nadřazenými strategickými dokumenty a je podrobně analyzován predikovaný stav a skutečnost u závažnosti následků dopravních nehod.



graf 1 Skutečný a předpokládaný vývoj následků nehodovosti v Otrokovicích v letech 2015–2025 [6]  
[Zdroj: PČR, Statistické údaje o nehodovosti na území ČR]

Z uvedeného grafu je zřejmé, že bilance nehodovosti zaznamenává výrazně lepší hodnoty oproti předešlým letům u počtu těžce zraněných osob, naopak nepříznivý stav neustále setrvává u počtu lehce zraněných osob, kdy byl v roce 2024 tento stav překročen oproti předpokladu o 10 osob [6]. Vyšší počet lehce

**tab. 1** Vyhodnocení ukazatelů nehodovosti a ztrát z nehodovosti měst se statusem ORP Zlínského kraje za rok 2024 [6]

[Zdroj: PČR, Statistické údaje o nehodovosti na území ČR]

Poř.	Město (ORP)	obyv.	neh. b. zran.	neh. se zran.	neh. s usm.	neh. s t. zr.	neh. s l. zr.	usmrc.	těž. zran.	leh. zran.	ztráty c. (tis. Kč)	ztráty/ob. (Kč)
1	Valašské Klobouky	4 880	17	4	0	0	4	0	0	5	17 882	3 664
2	Holešov	11 556	48	14	0	1	13	0	1	13	68 431	5 922
3	Bystřice pod Host.	8 023	24	18	0	1	17	0	1	18	61 221	7 631
4	Kroměříž	28 089	130	62	0	2	60	0	2	72	223 858	7 970
5	Valašské Meziříčí	22 833	109	51	0	2	49	0	2	64	194 754	8 529
6	Vizovice	4 886	26	7	0	1	6	0	1	8	44 693	9 147
7	Zlín	74 255	536	158	0	10	148	0	10	171	766 108	10 317
8	Uherský Brod	16 444	78	33	1	0	32	1	0	39	186 004	11 311
9	Uherské Hradiště	24 933	145	72	0	4	68	0	4	83	283 122	11 355
10	Vsetín	25 255	125	49	1	2	46	1	3	57	291 430	11 539
11	Otrokovice	17 597	96	32	1	2	29	1	2	32	223 352	12 693
12	Rožnov pod Radh.	16 151	85	43	1	3	39	1	3	41	249 879	15 471
13	Luhačovice	5 087	75	42	0	12	30	0	12	36	307 128	60 375

zraněných osob oproti předpokladu byl zaznamenán u dílčích cílů mladí řidiči, nepřiměřená rychlost, cyklisté, motocyklisté a nedání přednosti v jízdě. Tento stav je dán řadou faktorů, mezi něž patří i nárůst intenzity dopravy.

Vývoj nehodovosti je srovnáván i v kontextu s ostatními obcemi s rozšířenou působností (dále jen „ORP“), zpravidla vztaženo na úroveň kraje. Srovnávána je úroveň bezpečnosti. Při srovnání je zohledněna demografická charakteristika s přepočtem počtu a následků dopravních nehod na socioekonomické ztráty připadající na jednoho obyvatele daného města [6].

Srovnání úrovně bezpečnosti v Otrokovicích s dalšími ORP ve Zlínském kraji v porovnání předešlých let nabízí tab. 2, ze které je zřejmé, že Otrokovice zaujímají ve sledovaných letech 2018–2024 mezi ostatními třinácti ORP v kraji 10.–11. místo. Výjimkou je rok 2022, kdy došlo k výraznému zlepšení v oblasti usmrcených a lehce zraněných osob. Dlouhodobě nepříznivé postavení mezi ostatními ORP v kraji může být dáno narůstající intenzitou dopravy, která má vliv na nehodovost. Otrokovice jsou průmyslové město, vysoká intenzita dopravy je způsobena i tranzitní dopravou, která zásobuje významné podniky města. Tranzitní doprava způsobuje vysoké riziko dopravních nehod [6].

**tab. 2** Srovnání úrovně bezpečnosti mezi ORP v kraji [Zdroj: CDV]

Srovnání úrovně bezpečnosti v Otrokovicích v letech 2018-2024 s dalšími ORP ve Zlínském kraji	
2018	10. místo
2019	11. místo
2020	10. místo
2021	10. místo
2022	6. místo
2023	10. místo
2024	11. místo

Ve třetí části jsou interpretovány nepřímé ukazatele bezpečnosti (NUB), které jsou dány do souvislosti s přímými ukazateli

bezpečnosti (počet obětí dopravních nehod, počet dopravních nehod se zraněním). NUB lze sledovat jak pro celou ČR a jednotlivé kraje, tak i pro konkrétní město [7].

Čtvrtá část detailně rozebírá nehody s následky se zraněním a identifikuje všechna místa dopravních nehod, s nimiž se následně pracuje v rámci identifikace nehodových lokalit. K identifikaci jsou využívány mapové podklady a aplikace Dopravní nehody v ČR [8].

Pátá část je zaměřena na plnění dílčích cílů, které jsou kvantifikovány k naplnění strategických cílů. Dílčí cíle umožňují zaměřit pozornost na konkrétní skupinu účastníků silničního provozu a zvolit vhodná preventivní či dopravně-bezpečnostní opatření. Prostřednictvím kvantifikace dílčích cílů (klíčových ukazatelů) lze mnohem přesněji posoudit po-

chop a provést citlivější výběr vhodného opatření. V rámci Informace o plnění je sledováno 11 dílčích cílů (tab. 3), z jejichž porovnání oproti předpokladu pro daný rok je patrný pozitivní či negativní vývoj [6]. Příznivě lze u těžce zraněných osob hodnotit dílčí cíl nedání přednosti v jízdě, naopak u lehce zraněných osob byl zaznamenán nárůst oproti předpokladu u dílčího cíle mladí řidiči a nepřiměřená rychlost. Opatřeními jsou preventivní aktivity zaměřené na mladé řidiče a komunikační aktivity na dodržování maximální povolené rychlosti.

**tab. 3** Porovnání vývoje nehodovosti v roce 2024 oproti stanovenému předpokladu na jednotlivé dílčí cíle [6]

[Zdroj: PČR, Statistické údaje o nehodovosti na území ČR]

Dílčí cíl	Porovnání vývoje nehodovosti 2024					
	Předpoklad			Rozdíl oproti předpokladu		
	Usmrcení	Těžce zranění	Lehce zranění	Usmrcení	Těžce zranění	Lehce zranění
Děti	0	0	2	0	0	0
Chodci	0	0	3	0	+1	-1
Cyklisté	0	2	6	0	-1	+3
Motocyklisté	0	0	1	0	0	+3
Mladí řidiči	0	0	1	0	0	+5
Stárnoucí populace	0	1	2	0	0	+1
Alkohol a jiné návykové látky	0	1	3	0	-1	0
Nepřiměřená rychlost	0	1	2	0	-1	+4
Nedání přednosti v jízdě	0	2	8	0	-2	+3
Nesprávné předjíždění	0	0	1	0	0	0
Nákladní automobily	0	0	3	0	0	0
<b>Celkem (strategický cíl)</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>22</b>	<b>+1</b>	<b>-2</b>	<b>+10</b>

Šestou částí dokumentu je stanovení ročního průměru denních intenzit dopravy dle celostátního sčítání dopravy a upřesňujících přepočtů pro aktuální rok. Jedná se zpravidla o narůstající hodnoty, které mají vliv na nehodovost a jsou rovněž zdrojem dat pro rekonstrukce a plánování staveb nových komunikací [6]. Město Otrokovice je průmyslovým městem, vysokou intenzitou dopravy způsobuje i tranzitní doprava, kterou generují

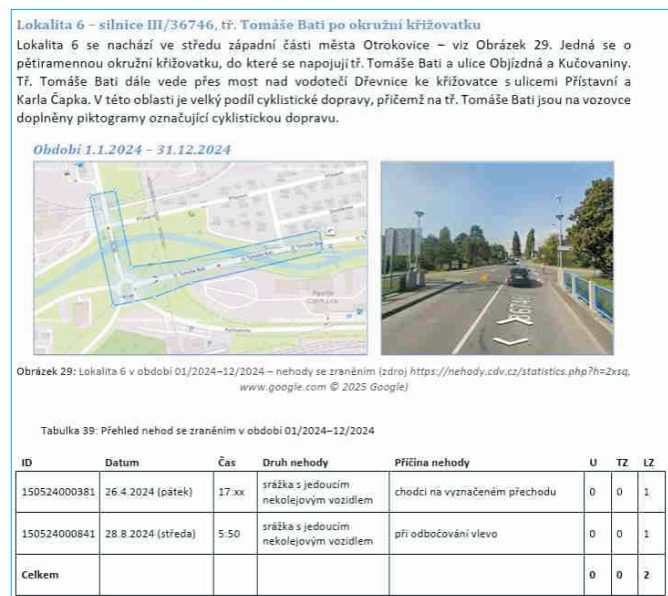
velké podniky. Tranzitní doprava způsobuje nejen vyšší riziko vzniku dopravních nehod, ale i překračování hlukových norem a prašnost [6].

## ANALÝZA NEHODOVÝCH LOKALIT, NÁVRH DOPRAVNĚ-BEZPEČNOSTNÍCH OPATŘENÍ

Nejdůležitější částí Informace o plnění v Otrokovicích je analýza a projednání nehodových lokalit. Jedná se o soubor navazujících činností, při kterém je využívána Metoda KDE+ a mapová aplikace Dopravní nehody v ČR [8]. Cílem je snížit počet nehod na identifikovaných místech. Následně jsou na těchto lokalitách připraveny návrhy dopravně-bezpečnostních opatření zahrnující například stavební úpravy, zlepšení dopravního značení či umístění prvků pro zklidňování dopravy. Tyto navržené lokality s návrhy dopravně-bezpečnostních opatření jsou následně rozeslány správcům silniční sítě (ŘSD, ŘSZK, TSO), příslušným silničním správním úřadům (krajskému úřadu, městskému úřadu), Správě železnic, Policii ČR, členům Komise a odpovědným pracovníkům města. Následně je svoláváno společné jednání

se zainteresovanými organizacemi a jednotlivé lokality jsou diskutovány z pohledu příčin dopravních nehod a z hlediska navrženého dopravně-bezpečnostního opatření. Cílem diskuze odborníků nad nehodovými lokalitami je vyvíjet společné úsilí směřující k minimalizaci rizika vzniku dopravních nehod. V řadě případů stačí i nízkonákladové úpravy, tj. prořezávka silniční vegetace nebo doplnění dopravního značení [6]. V ostatních případech se může jednat s ohledem na vysokou intenzitu provozu, rozhledové nebo technické parametry o modernizaci křižovatky s cílem její přestavby většího rozsahu, ale i zdrsnění povrchu komunikace či instalaci úsekového měření, která může přispět ke snižování počtu a následků dopravních nehod [6].

Identifikovaná, zpracovaná a projednaná nehodová lokalita (obr. 1) slouží dále jako podklad pro vytvoření návrhu nového nebo zhodnocení již realizovaného dopravně-bezpečnostního opatření, ze kterého je možné s odstupem minimálně tří let kvantifikovat pokrok v systematickém snižování počtu a následků dopravních nehod dle strategického plánování [6].



obr. 1 Ukázka analýzy nehodové lokality v Otrokovicích v období 01/2018–12/2024

[zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. – aplikace Nehody v dopravě (<https://nehody.cdv.cz>), vlastní zpracování (výřez) Informace o plnění strategie BESIP města Otrokovice za rok 2024, cit. 15. 3. 2026] [6]

## ZDROJE

- Valach, O., Daňková, A., Valentová, V. et al. Metodické doporučení pro tvorbu Strategie bezpečnosti silničního provozu měst. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2020. (schválená metodika č. j. 87/2020–710–VV/1, Praha dne 23.12.2020 na Ministerstvu dopravy ČR).
- Ministerstvo dopravy, & Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (2020). Strategie BESIP 2021–2030 [online]. [cit. 2025–12–07]. Dostupné z: <https://ibesip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>
- Strategie BESIP 2022–2030 Zlínského kraje [online]. [cit. 2025–12–07]. Dostupné z: <https://zlinskykraj.cz/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-besip-2022-2030-0>
- Best practice pro zřizování a fungování komisí a výborů BESIP v obcích [online]. [cit. 2025–12–07]. Dostupné z: <https://shop-cdv.cz/products/best-practice-pro-zrizovani-a-fungovani-komisi-a-vyboru-besip-v-obcích>
- Město Otrokovice, & Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (2018). Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018–2025. Dostupné z: <https://www.otrokovice.cz/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-mesta-otrokovice-na-obdobi-2018-2025/d-11848>
- Informace o plnění strategie BESIP města Otrokovice za rok 2024 [online]. [cit. 2025–12–07]. Dostupné z: <https://otrokovice.cz/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-mesta-otrokovice-na-obdobi-2018-2025-1>
- Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/nub>
- Ředitelství služeb dopravní policie Policejního prezidia České republiky. (nedat.). Statistika nehodovosti: Statistické údaje o nehodovosti na území ČR. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz>.
- Valach, O., Daňková, A., Valentová, V., Havránek, P., Simonová, E., Tecl, J., Striegler, R.: Metodika implementace opatření stanovení místních strategií. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2021.

## ZÁVĚR

Informace o plnění místní strategie BESIP je klíčovým evaluačním dokumentem, který bilancuje uplynulý rok a poskytuje pracovníkům města a občanům přehled o identifikovaných problémech a prioritách v oblasti BESIP. Nedílnou součástí koncepce je i seznam dokončených, rozpracovaných či nesplněných úkolů, odůvodnění odchylek oproti stanovenému předpokladu a přehled navržených dopravně-bezpečnostních opatření. Získaná data o vývoji nehodovosti, rozpoznání slabých míst a informace o plnění aktivit odpovědnými institucemi se uplatní pro přesnější zacílení priorit v dalších letech. Pracovníci města mají připraven odborně zpracovaný a v kolegiu odborníků projednaný materiál o nehodových lokalitách, který slouží pro jednání se správci komunikací vyšší třídy. Zpracovaná analytická zjištění a návrhy opatření jsou každoročně předkládána komisím, radě města a zastupitelstvu s cílem poskytnout shrnutí hlavních bodů o průběhu realizace plnění aktivit BESIP a odůvodnění vynakládání financí na dopravně-bezpečnostní a preventivní aktivity města.

## Poděkování

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

46 s. (schválená metodika č. j. MD-634/2021-710/11, Praha dne 12.12.2021 na Ministerstvu dopravy).

- [10] Strategie bezpečnosti silničního provozu pro města dostaly zelenou | Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Výzkum v dopravě | Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. [online]. Copyright © 2021 [cit.

21.12.2021]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-pro-mesta-dostaly-zelenou/>.

- [11] Valach, O., Šragová, E., Tecl, J.: Spolufinancování aktivit bezpečnosti silničního provozu na území měst: Jaká opatření obce potřebují a mají šanci získat finance? Silniční obzor, 2022, roč. 83, č. 4, s. 7-13. ISSN 0322-7154.

## Lektorský komentář

*Předložený článek se věnuje aktuálnímu a v českém kontextu stále nedostatečně využívanému nástroji – systematickému vyhodnocování místních strategií bezpečnosti silničního provozu. Hlavním přínosem článku je zpřístupnění konkrétního a funkčního modelu evaluace na příkladu města Otrokovice, které se jako první město v ČR systematicky věnuje využívání výsledků vyhodnocení pro operativní rozhodování v oblasti BESIP.*

*Autoři přesvědčivě ukazují, že pravidelná evaluace nejen umožňuje kvantifikovat pokrok vůči stanoveným cílům, ale slouží i jako základ pro efektivní komunikaci s odpovědnými institucemi a pro cílené směřování finančních prostředků.*

*Článek také může sloužit jako inspirační metodický vzor pro další města, která uvažují o zavedení vlastní místní strategie BESIP a jejím pravidelném vyhodnocování.*

*Ing. Tomáš Nejedlo, Ministerstvo dopravy, BESIP*