



Ministerstvo dopravy

ČESKÁ REPUBLIKA

STRATEGIE BESIP 2021-2030

INFORMACE O PLNĚNÍ
V ROCE 2024

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 2024	4
1.2.2 Ostatní	9
1.3 Operativní reporting Strategie	10
1.3.1 Aktualizace datových aplikací	10
1.3.2 Zpravodaj Bezpečná doprava	10
2. Evropské srovnání	11
2.1 Fatální následky nehod v roce 2024	11
2.2 Mezinárodní spolupráce	12
2.2.1 Evropská rada bezpečnosti dopravy	12
2.2.2 Mezinárodní databáze silniční dopravy a nehodovosti	12
3. Strategické cíle Strategie BESIP	14
3.1 Vývoj	14
3.2 Následky podle účastníků a kolizního partnera	16
3.3 Genderové srovnání	17
3.3.1 Následky nehod	17
3.3.2 Aktuální statistiky nehodovosti dle genderu	18
4. Kraje, obce s rozšířenou působností a obce	19
4.1 Srovnání krajů	20
4.1.1 Období účinnosti Strategie	20
4.1.2 Rok 2024	21
4.2 Srovnání obcí s rozšířenou působností (ORP) 2021–2024	22
4.3 Srovnání obcí 2021–2024	24
5. Klíčové ukazatele	26
5.1 Nepřímé ukazatele BESIP	26
5.1.1 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu v EU	26
5.1.2 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu v ČR	27
5.2 Přímé ukazatele BESIP	28
5.2.1 Neuspokojivé klíčové ukazatele	28



5.2.3 Plnění na krajské úrovni.....	35
6. Infrastruktura	36
6.1 Intravilán a extravilán	36
6.2 Druh komunikace	37
6.2.1 Dálnice a silnice I. třídy	38
6.2.2 Silnice II. a III. třídy.....	43
6.2.3 Místní komunikace	45
6.2.4 Dopravní výkon.....	47
6.3 Srážky se stromem a s vlakem	48
6.3.1 Srážky se stromem.....	48
6.3.2 Srážky s vlakem.....	50
7. Vozidlový park	53
7.1 Vliv stáří silničních vozidel na BESIP v letech 2021-2024	53
7.2 Katalog poškození vozidel.....	54
8. Závěr.....	56
8.1 Plnění strategických cílů	56
8.1.1 Plnění v zemích EU a v ČR.....	56
8.1.2 Plnění v krajích	57
8.2 Plnění klíčových ukazatelů.....	57
8.3 Doporučení.....	58
8.4 VIZE NULA.....	59
Přílohy	60
Příloha 1: Plnění strategických cílů v ORP a obcích.....	60
Seznam obrázků	60
Seznam tabulek	62
Seznam zkratk	63
Použité zdroje.....	65



1. Úvod

Uplynulý rok byl čtvrtým rokem realizace Strategie BESIP 2021-2030 (dále jen „Strategie BESIP“) [1]. Předkládaný materiál hodnotí plnění Strategie BESIP z pohledu roku 2024 a průběžné plnění jejího druhého dvouletého Akčního plánu na období 2023-2024, který obsahuje 40 konkrétních opatření.

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] a ETSC [4]. Součástí vyhodnocení jsou také poznatky z Nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu za rok 2024 [5]. Nedílnou součástí dokumentu je Příloha 1; související analýzy a informace/zprávy jsou v průběhu roku zveřejňovány na webových stránkách besip.cz.

Strategie BESIP schválená usnesením vlády ČR ze dne 4. ledna 2021 navazuje na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 (dále jen „NSBSP“), resp. na Bílou knihu Evropské komise 2002-2010. Priority obsažené v materiálu jsou plně v souladu s cíli stanovenými členskými státy Evropské unie a Organizace spojených národů, které si vytkly za cíl snížit počet usmrčených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích o polovinu v roce 2030.

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 osob. 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**.

Na základě vytyčených strategických cílů se předpokládá, že v dekádě 2021-2030 nebude v důsledku dopravních nehod usmrceno více než 3 748 osob a těžce zraněno více než 16 055 osob.

1.1 Základní shrnutí

V důsledku dopravních nehod bylo na pozemních komunikacích v ČR v roce 2024 usmrceno 438 osob (meziročně -3,7 %), 1 609 osob bylo zraněno těžce (-8,1 %) a 23 971 lehce (+0,1 %). **V případě usmrčených i těžce zraněných osob se jedná o historická minima.**

Česko se v roce 2024 umístilo na 15. místě v Evropské unii s 45 oběťmi dopravních nehod na milion obyvatel, což je těsně za průměrem EU (44). V rámci Visegrádské čtyřky (V4) jsme na tom lépe než Slovensko (47 obětí) a Polsko s Maďarskem (52 obětí). Pozitivní je, že od roku 2019 se v EU snížil počet úmrtí na silnicích o 13 %, přičemž Česko zaznamenalo dokonce 20% pokles. Největší zlepšení v rámci V4 vykázalo Polsko s 35% poklesem, následované Maďarskem (17 %) a Českem, zatímco Slovensko zaznamenalo pouze 5% pokles.

Odhad celkových ročních ekonomických ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích dosáhl v roce 2024 přibližně 145 miliard Kč, což představuje přibližně 2,0 % hrubého domácího produktu ČR (jedná se o předběžný odhad, finální data budou k dispozici ve druhé polovině roku 2025).

Strategie BESIP, která má za cíl snížit počet usmrčených a těžce zraněných osob v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR mezi rokem 2030 a průměrem let 2017-2019

o 50 %, předpokládá v roce 2024 maximálně 408 usmrcených a 1 747 těžce zraněných osob. Z výše uvedeného vyplývá, že tyto vytyčené strategické cíle byly splněny v roce 2024 pouze v oblasti těžce zraněných osob. **Usmrcených** osob bylo oproti předpokladům evidováno **o 30 více (+7,4 %)**, **těžce zraněných** pak **o 138 méně (-7,9 %)**.

V uplynulých čtyřech letech účinnosti Strategie bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR usmrceno 1 817 a těžce zraněno 6 717 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie tak bylo kumulativně usmrceno o 2 osoby více (+0,1 %) a těžce zraněno o 1 060 osob méně (-13,6 %).

1.2 Příklady aktivit s dopadem na bezpečnost silničního provozu

1.2.1 Aktivity BESIP v roce 2024

Rada vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu

Je stálým poradním orgánem vlády a vrcholným koordinačním orgánem v oblasti bezpečnosti silničního provozu. V roce 2024 se konalo zasedání čtyřikrát, zápisy z jednání je možné zhlédnout pod tímto odkazem (<https://besip.gov.cz/Pro-odborniky/Rada-vlady-BESIP>). Předmětem jednání v roce 2024 byly změny v souvislosti s novelou zákona, zejména řidičský průkaz na zkoušku od 17 let a změna podoby bodového systému. Hovořilo se zejména o dopadech novely zákona na nehodovost, bodový systém a nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu. Pravidelně byly předkládány informace o nehodovosti za uplynulé období a průběžné plnění Strategie BESIP 2021-2030. Řešil se dopad novely zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích s účinností od 1. 1. 2024, a to zejména v souvislosti se změnou, která umožnila získání řidičského oprávnění skupiny B pro osoby ve věku 17 let za podmínky řízení vozidla skupiny B s doprovodem mentora. Aktuálně se sbírají kvalitativní zkušenosti s mentorováním, předpokládá se rozvoj metodiky pro mentory, a to, jak mají být správnými instruktory pro své svěřence a instruktážní spoty, které budou umístovány na portál dopravy. Rada vlády poskytovala i průběžnou informaci o plnění opatření AP 2023-2024 jednotlivými subjekty, financování projektů BESIP pro chodce a cyklisty (ze SFDI) a návrh nového akčního plánu Strategie BESIP na období 2025–2026. Návrh nového AP byl projednán v pracovním výboru pro přípravu Strategie a její financování, dále v rámci Ministerstva dopravy a následně v meziresortním připomínkovacím řízení a zaslán Vládě ČR k projednání a schválení. V AP 2025-2026 jsou uvedena opatření, která mají významný vliv na snižování počtu smrtelných a těžkých zranění z dopravních nehod. Usnesením Rady vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu č. 64 z 10. 12. 2024 byl AP na období 2025-2026 jednomyslně schválen. Informace pro odbornou veřejnost o Radě vlády pro BESIP jsou k dispozici na <https://besip.gov.cz/Pro-odborniky/Rada-vlady-BESIP>, kde jsou pravidelně umístovány i ověřené zápisy z jednání.



Vyhodnocení ročního fungování novely silničního zákona

Dne 9. ledna 2025 proběhla na Ministerstvu dopravy tisková konference k vyhodnocení ročního



fungování novely silničního zákona. Záznam je k dispozici na [YouTube kanálu BESIP](#). Z uvedeného je například zřejmé, že z celkového počtu udělených řídičských oprávnění skupiny B všem řidičům využilo 20 % režim L17. Od 1. 1. do 31. 12. 2024 bylo zaregistrováno 40 717 mentorů, na jednoho řidiče L17 připadá 1,76 registrovaného mentora. Největší podíl mentorů je ve věkové skupině 41-50 let, a to 58,6 %.

Obrázek 1 Tisková konference Ministerstva dopravy

Zvýšení bezpečnosti na silnicích – nákup reflexních předmětů (1.1.2024 – 31.12.2025)

Projekt navazuje na úspěšnou kampaň “Vidíme se? 2”, která přispěla ke snížení počtu nehod s účastí chodců za snížené viditelnosti. Věcným záměrem tohoto projektu je nákup a distribuce reflexních předmětů na kontaktních osvětových akcích, které realizují krajsí koordinátoři BESIP v regionech, oddělení BESIP Ministerstva dopravy jako součást celostátních kampaní a Policie ČR v rámci svých preventivních a dopravně-bezpečnostních akcí. Cílem projektu je posílit informovanost veřejnosti, zvýšit počet lidí, kteří za omezené viditelnosti nosí reflexní prvky, a snížit tak počty usmrcených a těžce zraněných při dopravních nehodách v příčinné souvislosti se sníženou viditelností.

Realizátor: Ministerstvo dopravy – Samostatné oddělení BESIP, **Poskytovatel podpory:** FZŠ

Info kampaň (Roadshow) – změny v zákoně o silničním provozu (1.3.2023 – 30.11.2024)

Cílem realizace projektu byla masová osvětová kampaň, která cílila na novelu zákona o silničním provozu, a to především: držení telefonu při řízení a další rozptýlení ve vozidle, porušování bezpečného odstupu, nepoužívání bezpečnostního pásu ze strany řidičů a spolujezdců, nepřiměřenou rychlost v místech, kde se pohybují chodci a cyklisté, v místech, kde tomu není komunikace uzpůsobena, předjíždění v místech, kde je to nepřehledné a vjíždění na železniční přejezd přes zákaz. Projekt zvýšil informovanost veřejnosti o nové podobě sankcí za přestupky v rámci schválené novely zákona o silničním provozu (blokové pokuty, pokuty ve správním řízení, trestné body) a zásadních změnách pro mladé řidiče (L17) včetně možnosti nechat se informovat prostřednictvím SMS či emailu o každé změně bodového konta – počtu trestných bodů. Kampaň reagovala na předloženou novelu zákona o silničním provozu, která nabyla účinnosti v lednu 2024. Součástí kampaně jsou nové edukativní spoty, které představují aktuální a atraktivní verzi tradičních „BESIPek“. V roce 2024 bylo realizováno 48 akcí v rámci celé ČR.

Realizátor: Ministerstvo dopravy – Samostatné oddělení BESIP, **Poskytovatel podpory:** FZŠ



Účast a prezentace na Motosalonu v Brně

Ve dnech 29.2. – 3.3.2024 se uskutečnil Motosalon v Brně. Motosalon je pořádán každé dva roky a je největší oborovou prezentací ve střední Evropě s gescí motocyklové sekce Svazu dovozců automobilů. Odbornost veletrhu, jeho obchodní potenciál a také divácky atraktivní doprovodný program je zárukou kvalitní podívané, na kterou vždy zamíří tisíce návštěvníků. V roce 2024 navštívilo Motosalon přes 75 000 osob. V rámci akce byl umístěn stánek BESIP a Policie ČR s aktivitami BESIP pro děti i dospělé. Na akci proběhla prezentace bezpečného chování motocyklistů v silničním provozu a ukázka první pomoci při dopravní nehodě motocyklistů. Návštěvníci se rovněž mohli dozvědět o pravidlech bezpečné jízdy na motorce, ale například i to, na co se zaměřit u motocyklu po zimě.

Stručné hodnocení zásadních kampaní, na kterých participovalo Samostatné oddělení BESIP Ministerstva dopravy v roce 2024, je k dispozici na [YouTube kanálu](#).



Obrázek 2 Hodnocení kampaní v roce 2024

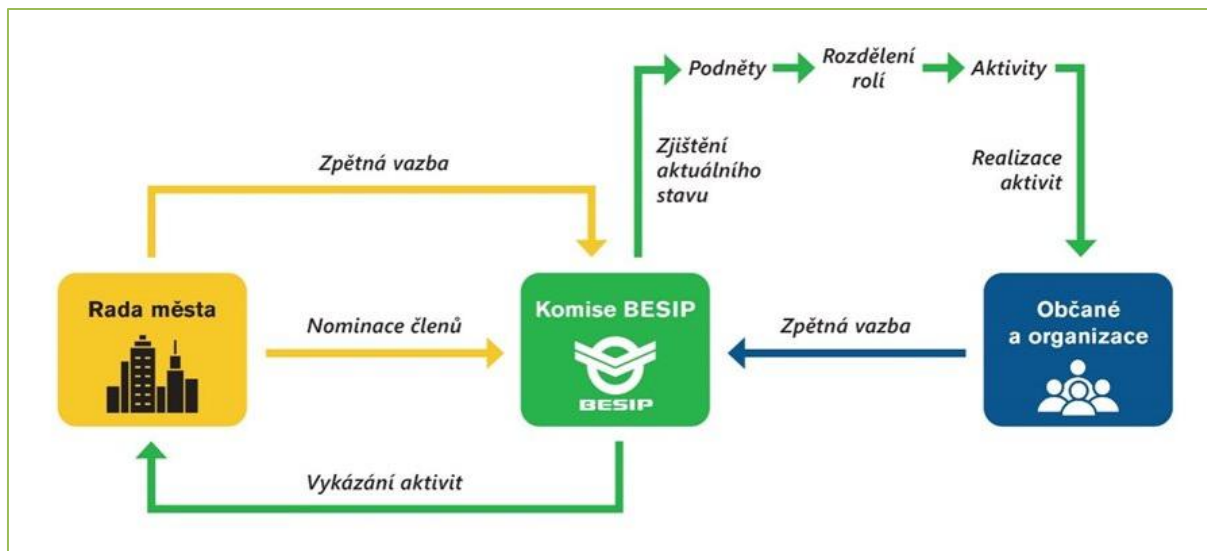
Uplatnění Metodiky návrhu, realizace a hodnocení dopravně bezpečnostních kampaní

Při návrhu, realizaci i následném hodnocení účinnosti lze využít Metodiku návrhu, realizace a hodnocení dopravně bezpečnostních kampaní. Metodika je určena pro zadavatele, realizátory i hodnotitele všech typů dopravně bezpečnostních kampaní a obsahuje tři části: teoretické znalosti a zkušenosti z ČR i zahraničí, praktická doporučení pro celý proces, hodnotící checklist a jeho aplikaci na příkladech. Metodika je k dispozici zdarma na e-shopu CDV. Tato metodika byla vytvořena se státní podporou Technologické agentury ČR v rámci programu ÉTA.

Průběžná aktualizace webu besip.cz

V roce 2024 byla na webových stránkách BESIP MD ČR vytvořena v rámci sekce Odborná veřejnost nově informační záložka „Kraje a obce“ (<https://besip.gov.cz/Pro-odborniky/Kraje-a-obce>). Krajské a obecní úřady mohou na této stránce využít bezplatné materiály pro systémovou a efektivní podporu v oblasti BESIP.





Obrázek 3 Řešení problematiky BESIP na území obcí

Pravidelně je rovněž zveřejňován také Zpravodaj Bezpečná doprava – viz dále.

Stěžejní aktivity v oblasti dopravní výchovy a vzdělávání za rok 2024

Dne 17.1.2024 se konalo jednání Rady vlády – Výboru pro dopravní výchovu, prevenci a osvětu. Projednávaly se projektové dny pro střední školy (Nultá hodina autoškoly) v krajích ČR v průběhu roku 2023 (plnění aktivity AP Strategie BESIP), a to navazující pokračování projektu v roce 2024 a druhé etapy v roce 2025. MD zajišťuje v rámci projektu financování dopravních psychologů v rámci všech krajů. Důraz projektu je kladen na maximální interaktivní zážitkové provedení a aktivní zapojení studentů. Byla projednávána spolupráce na projektech FZŠ z oblasti dopravní výchovy (Pěšky městem, Nehodou to začíná, Tým silniční bezpečnosti – Neumírej zbytečně, kampaň Zkratky – PČR + ČAP a kampaň BESIP k novele zákona č. 361/2000 Sb., TV a rádio, webový portál a nové spoty cílené na mladé řidiče. Projednávány byly i revize RVP.

Dne 27.8.2024 se konalo další jednání, v jehož rámci byl představen návrh nového akčního plánu 2025-2026, podpora projektů FZŠ a aktivity a materiály spojené se zahájením nového školního roku 2024-2025.

Nový školní rok 2024-2025 z pohledu aktivit dopravní výchovy SO BESIP byl ve znamení těchto akcí:

- kufříky pro prvňáčky – 5 krajů (Liberecký, Pardubický, hl. město Praha, Vysočina, Královéhradecký); publikace Ferda v autoškole – celkem 41 ks výtisků,
- podpora intenzivní jednotné výuky dopravní výchovy na DDH – aktualizace tematického plánu výuky dopravní výchovy pro 4. ročníky ZŠ (nové testové otázky k získání Průkazu cyklisty),
- webové stránky BESIP – nové testové sady pro žáky 6-15 let (podpora DV na ZŠ a školských zařízeních),
- testové sady pro DSMC (metodika, mladší a starší kategorie),
- testové otázky pro žáky se speciálními vzdělávacími potřebami,
- testové otázky pro širokou veřejnost,



- dopravní soutěž mladých cyklistů 2025,
- zahájení nového školního roku v Království železnic,
- semináře pro lektory dopravní výchovy DDH,
- Nultá hodina autoškoly,
- revize RVP.

Vyhodnocení akčního plánu v roce 2024 s dopadem na dopravní výchovu

Z vyhodnocení plnění akčního plánu za uplynulé období vyplynulo, že je potřeba začlenit dopravní výchovu jako součást bezpečnostních témat do příslušné vzdělávací oblasti při revizi rámcových vzdělávacích programů. Dopravní výchova byla začleněna v aktuální verzi revidovaného RVP ZV jako součást bezpečnostních témat ve vzdělávacích oblastech pro I. a II. stupeň ZŠ. Problematika byla začleněna a byly definovány samostatné očekávané výsledky. Samostatným očekávaným výsledkem učení pro I. stupeň je převedení v modelové situaci správné chování podle pravidel silničního provozu, a to pohyb bezpečně a samostatně v reálném silničním provozu v roli chodce i cyklisty. Samostatným očekávaným výsledkem učení pro 2. stupeň je pohyb samostatně a bezpečně v běžném silničním provozu v roli chodce, cyklisty, spolujezdce, cestujícího ve veřejné dopravě, kdy řeší modelové dopravní situace a zvládá zásady bezpečného chování v případě dopravní nehody.

Krajští koordinátoři BESIP

Činnost krajských koordinátorů BESIP v ČR (dále jen „KK BESIP“) patří dlouhodobě k jedním z hlavních pilířů provádění preventivních činností v oblasti bezpečnosti silničního provozu a dopravní výchovy v jednotlivých krajích ČR (<https://besip.cz/kontakty>). V každém kraji působí KK BESIP a jeho služeb v oblasti prevence BESIP je možné využívat obcemi, školami a organizacemi podílejícími se na šíření osvěty v oblasti BESIP na seminářích, kurzech a školeních.

Cílem týmu KK BESIP 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. Jedním z hlavních bodů činnosti je mimo jiné také plnění úkolů vyplývajících z opatření přijatých v rámci Strategie BESIP 2021-2030.

Činnost koordinačního týmu byla v roce 2024 nejvíce dle počtu uskutečněných akcí zaměřena na děti (783), cyklisty (405), chodce (409), řidiče (366), gender (132), seniory (184) a hendikepované (76). Celkový počet realizovaných akcí činil 1386, v meziročním srovnání došlo k poklesu akcí o 171, tj. -11 %. Dle počtu akcí podle témat bylo v roce 2024 **nejvíce zastoupeno téma seznamující veřejnost s „Novým bodovým systémem“ (257 akcí)** a tradičně i projekt „Vidíme se“ (366 akcí) napříč celou ČR. Počet návštěvníků všech akcí v roce 2024 činil 415 832 osob, meziročně největší nárůst návštěvníků akcí byl v Jihočeském a Jihomoravském kraji, v ostatních krajích zaznamenal spíše pokles. KK BESIP se rovněž účastní rady jednání s obcemi a zainteresovanými subjekty, kteří vyvíjí aktivní kroky v oblasti BESIP. Celkem se v roce 2024 uskutečnilo 393 jednání za účasti KK BESIP, v meziročním srovnání zaznamenal tento počet mírně rostoucí tendenci (o 18 jednání více) a počet účastí na odborných komisích dosáhl počtu 52. KK BESIP v rámci preventivní činnosti uskutečnili celkem 329 mediálních výstupů, což zaznamenalo oproti předchozímu roku nárůst o 11,5 %.



Činnost KK BESIP je realizována i na **Dětských dopravních hřištích** (dále jen „DDH“) prostřednictvím **Dopravní soutěže mladých cyklistů** (dále jen „DSMC“) a **Seminářů pro lektory dětských dopravních hřišť**.

Dětská dopravní hřiště (DDH)

- Podpora dopolední i odpolední výuky v souladu s Tematickým plánem a metodickým pokynem MD.
- Ve školním roce 2023/2024 = celkem 288 DDH v ČR; z toho na 149 probíhá výuka dle Tematického plánu.
- Počet žáků, kteří absolvovali na DDH výuku dopravní výchovy v rámci školní výuky = 113 590.
- Počet žáků zapojených do odpoledních edukačních aktivit na DDH = 36 244.

Dopravní soutěž mladých cyklistů (DSMC)

- Realizace postupové cyklistické soutěže pro žáky základních škol/školských zařízení dle propozic BESIP (celkem do DSMC 2024 zapojeno 4 660 žáků ZŠ).
- Realizace celostátního finále DSMC (Královéhradecký kraj).
- Realizace přípravného soustředění pro účastníky evropského finále DSMC, včetně pedagogického doprovodu.
- Účast dvou nejlepších družstev z celostátního finále na evropském kole (ETEC) v Paříži (Čáslav, Libštát).
- Příprava DSMC 2025, včetně celostátního finále (Kraj Vysočina).

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.).
- Celkem proškoleny 87 lektorů dopravní výchovy na DDH.

Z uvedeného přehledu o činnosti KK BESIP je zřejmé, že pozice KK BESIP v jednotlivých krajích je naprosto nepostradatelná, program činnosti krajských koordinátorů je velmi nabitý a přispívá ke zvyšování bezpečnosti silničního provozu ve spolupráci s odpovědnými subjekty za plnění AP na národní, krajské i místní úrovni. Nepostradatelná role KK BESIP je i při jednání s městy v komisích dopravy či komisích BESIP.

1.2.2 Ostatní

Ministerstvo dopravy podporuje realizaci 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 2024 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 Fondu zábrany škod [zde](#) [8]. Jedná se o projekty v kategoriích bezpečnost a vzdělávání.

1.3 Operativní reporting Strategie

1.3.1 Aktualizace datových aplikací

Na webových stránkách www.cdv.cz/vizenula [6] a nehody.cdv.cz [7] byly v roce 2024 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 a rovněž i podle krajů. Aplikaci využívá kromě SO BESIP MD také Ministerstvo vnitra, Policie ČR, CSPDS, krajsí koordinátoři BESIP, pracovníci krajských úřadů a další. 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 i z pohledu pohlaví.

1.3.2 Zpravodaj Bezpečná doprava

Monitoring zaměřený na bezpečnost silničního provozu u nás a ve světě začalo v roce 2024 zpracovávat Centrum dopravního výzkumu v. v. i. ve spolupráci se SO BESIP MD. Každé vydání obsahuje aktuální informaci o plnění Strategie BESIP 2021-2030, která se zaměřuje na plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů, specifické téma čísla, zařazeny jsou výzkumné aktivity CDV a v závěrečné kapitole pak přehled novinek ze zahraničí, které mají vazbu na bezpečnost silničního provozu. Zpravodaj je vydáván kvartálně.

Do témat čísel byly v loňském roce zařazeny:

- BESIP.cz + 13 užitečných webů
- Terapeutické programy v ČR spuštěny
- Zdravotně znevýhodnění v provozu
- Hlubková analýza dopravních nehod

besip.cz/zpravodaj



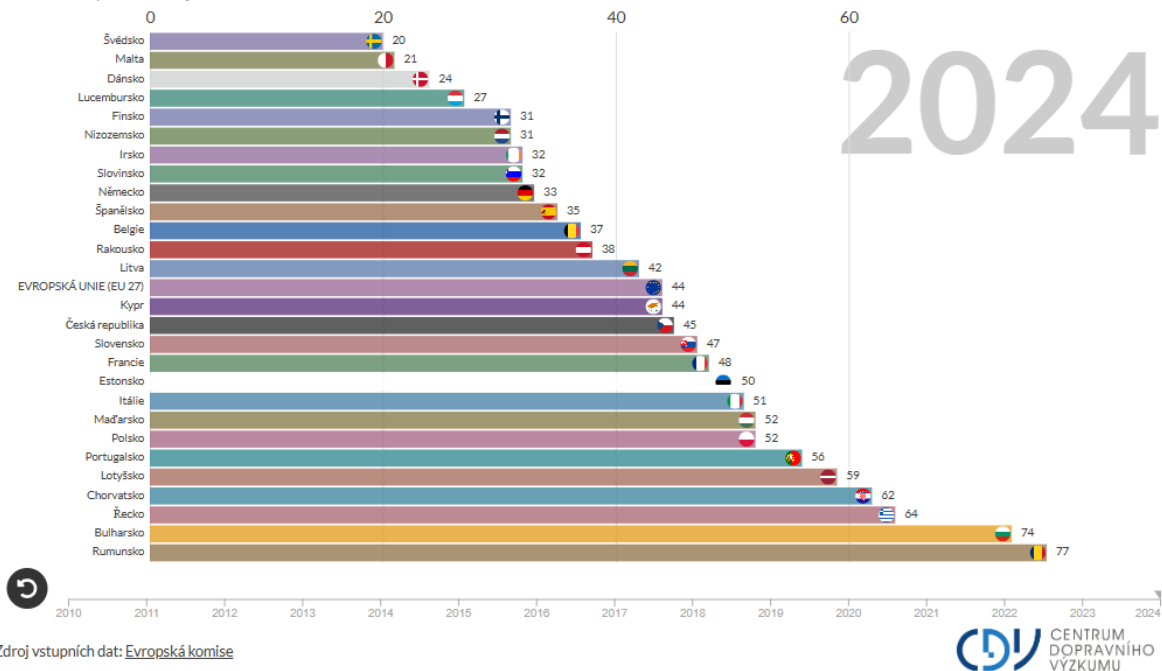
Obrázek 4 Titulní strany Zpravodaje Bezpečná doprava

2. Evropské srovnání

2.1 Fatální následky nehod v roce 2024

Podle předběžných údajů Evropské komise bylo na silnicích v EU v roce 2024 usmrceno přibližně 19 800 osob, což představuje meziroční mírný pokles o 3 % [9]. To odpovídá snížení počtu ztracených životů o 600. I když se počet smrtelných dopravních nehod v roce 2024 snížil výrazněji než v roce 2023, celkové tempo zlepšování zůstává příliš pomalé a většina členských států stále není na cestě ke splnění cíle EU snížit počet úmrtí na silnicích do roku 2030 na 50 %. Pokrok v oblasti bezpečnosti silničního provozu v EU je stále nerovnoměrný. Některé země již dosáhly významného pokroku, zatímco jiné se snížením počtu úmrtí stále zápasí. Za posledních pět let došlo v Řecku, Španělsku, Francii a Itálii pouze k mírnému poklesu počtu úmrtí na silnicích a v Irsku a Estonsku počet úmrtí dokonce vzrostl. Naproti tomu Bulharsko, Dánsko, Litva, Polsko a Slovinsko dosáhly výrazného pokroku. Roční výkyvy v menších zemích bývají výraznější.

Usmrcení na 1 milion obyvatel při dopravních nehodách v EU
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.



Obrázek 5 Počet usmrcených na 1 milion obyvatel při dopravních nehodách v EU v roce 2024

Nejbezpečnějšími zeměmi z hlediska bezpečnosti silničního provozu zůstávají Švédsko a Dánsko s nízkou mírou úmrtnosti (20, resp. 24 úmrtí na milion obyvatel). Mezitím Rumunsko (77 na milion obyvatel) a Bulharsko (74 na milion obyvatel), které stále vykazují jedny z nejvyšších počtů úmrtí, dosáhly významného pokroku ve snižování počtu úmrtí na silnicích, přičemž od roku 2019 došlo k poklesu o více než 20 %. Průměr EU činí 44 úmrtí na silnicích na milion obyvatel.

Česko se v roce 2024 umístilo na 15. místě v Evropské unii s 45 oběťmi dopravních nehod na milion obyvatel, což je těsně za průměrem EU (44). V rámci Visegrádské čtyřky (V4) jsme na tom lépe než

Slovensko (47 obětí) a Polsko s Maďarskem (52 obětí). Pozitivní je, že od roku 2019 se v EU snížil počet úmrtí na silnicích o 13 %, přičemž Česko zaznamenalo dokonce 20% pokles. Největší zlepšení v rámci V4 vykázalo Polsko s 35% poklesem, následované Maďarskem (17 %) a Českem, zatímco Slovensko zaznamenalo pouze 5% pokles. Interaktivní vizualizace vývoje v období 2010-2024 v jednotlivých zemích EU je k dispozici [zde](#).

2.2 Mezinárodní spolupráce

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

2.2.1 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 [Zpravodajů Bezpečná doprava](#) a tematických analýz BESIP. Uvedené výstupy jsou pravidelně zveřejňovány pro využití odborníky v oblasti BESIP.

2.2.2 Mezinárodní databáze silniční dopravy a nehodovosti

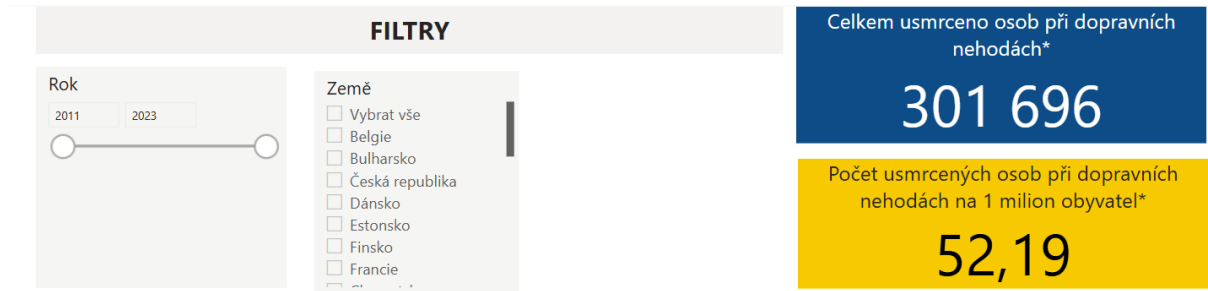
Databáze IRTAD je součástí výzkumného programu OECD zahrnutého do oblasti výzkumu silniční dopravy a intermodálních vazeb. Tato databáze průběžně shromažďuje údaje o nehodovosti v silničním provozu a jejich souvislostech s demografickými, infrastrukturními a provozními ukazateli. Současně je IRTAD fórem pro prezentaci výsledků výzkumů vázaných na statistická data národních úrovní a iniciátorem zpracování souhrnných kompilačních studií. Databáze IRTAD obsahuje souhrnná a mezinárodně srovnatelná data v časových řadách od roku 1990. 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.

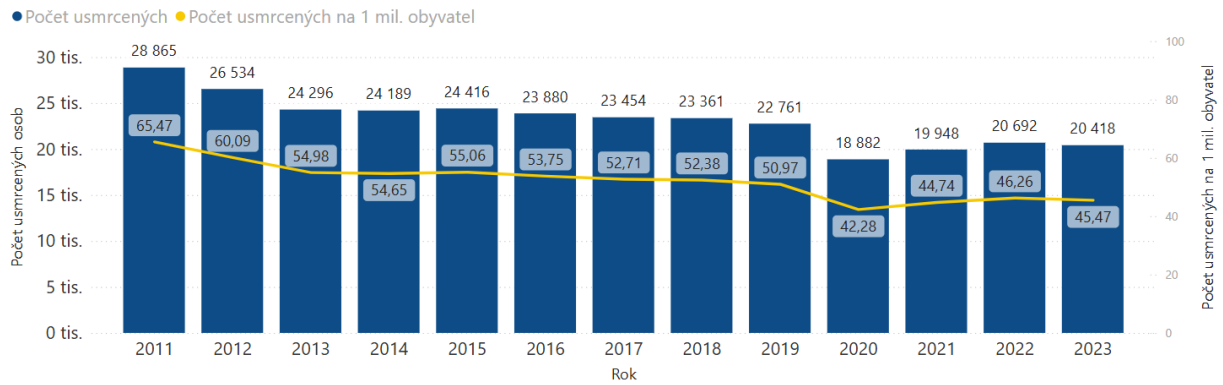
Fatální následky dopravních nehod v zemích EU byly zpracovány do interaktivní vizualizace, která je k dispozici na webu www.cdv.cz/vizenula. Kromě jednotlivých zemí lze filtrovat i podle kategorií účastníka: cestující v osobním vozidle, cyklisté, motocyklisté, chodci i podle věkových kategorií: 0-14, 15-17, 18-24 a 25-64 let za období 2011–2023.

Pozn. Data za rok 2024 budou v databázi doplněna v průběhu roku 2025.





Vývoj usmrcených osob při dopravních nehodách v EU



Obrázek 6 Vizualizace fatálních následků dopravních nehod v zemích EU



3. Strategické cíle Strategie BESIP

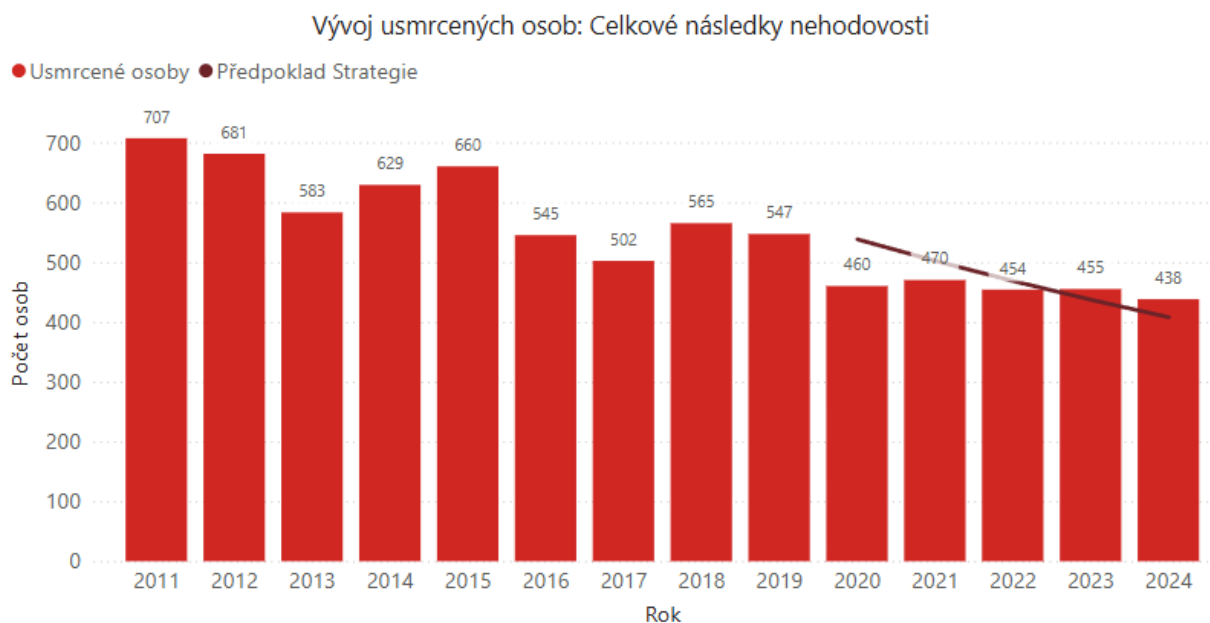
3.1 Vývoj

V uplynulých čtyřech letech účinnosti Strategie bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR usmrceno 1 817 a těžce zraněno 6 717 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie tak bylo usmrceno o 2 osoby více (+0,1 %) a těžce zraněno o 1 060 osob méně (-13,6 %).

V roce 2024 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR usmrceno 438 a těžce zraněno 1 609 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie bylo usmrceno o 30 osob více (+7,4 %) a těžce zraněno o 138 osob méně (-7,9 %).

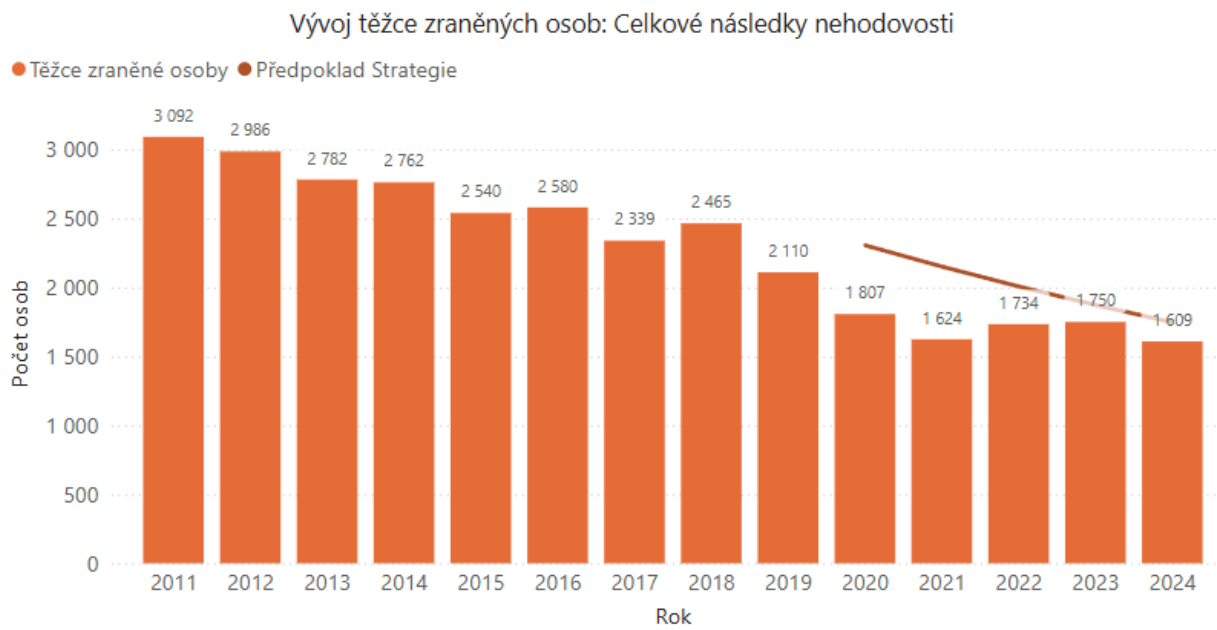
Ve sledovaných strategických cílech Strategie byly tedy předpoklady v roce 2024 splněny pouze v oblasti těžce zraněných osob.

Vývoj v uvedeném období v uplynulých letech a vztah reality a předpokladů Strategie je zřejmý z následujících grafů.



Obrázek 7 Vývoj usmrcených osob a předpokladů Strategie



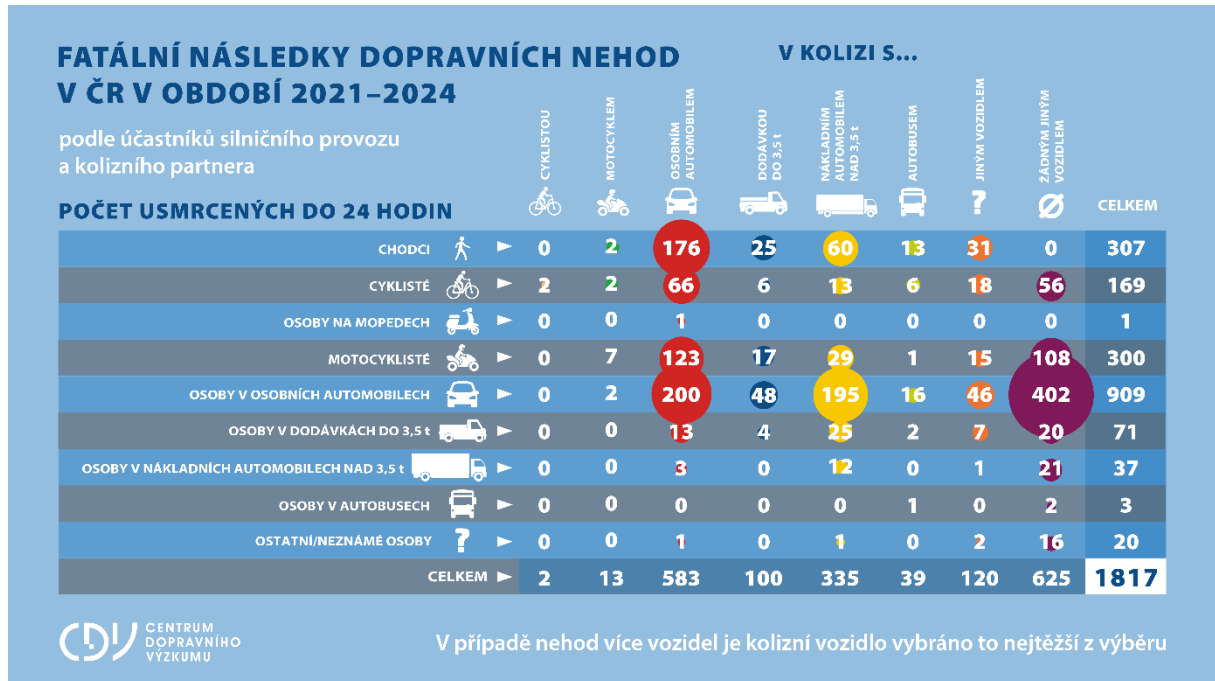


Obrázek 8 Vývoj těžce zraněných osob a předpokladů Strategie

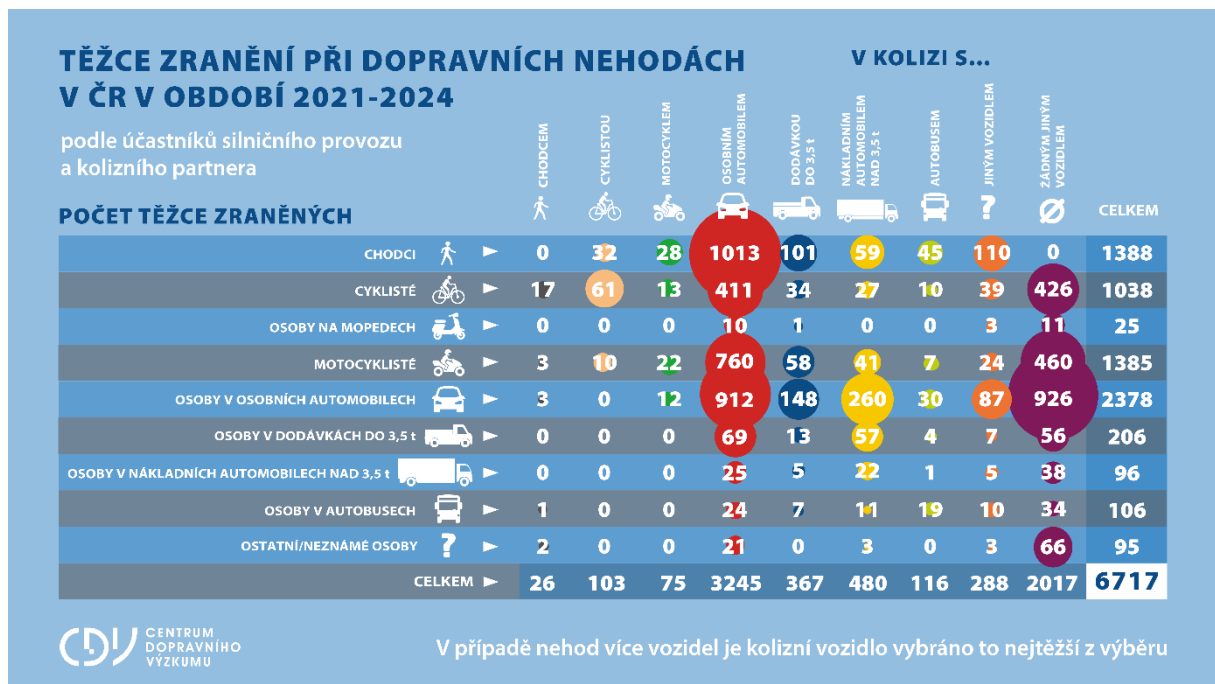


3.2 Následky podle účastníků a kolizního partnera

Matice kolizních partnerů ukazují četnosti jednotlivých typů kolizí v období účinnosti Strategie, tedy v období 2021-2024. Z ní je vidět, že nejzávažnější následky (co do počtu) mají srážky zranitelných účastníků s osobními automobily, dále pak s nákladními automobily.



Obrázek 9 Matice kolizních partnerů – počet usmrčených osob v období 2021-2024



Obrázek 10 Matice kolizních partnerů – počet těžce zraněných osob v období 2021-2024

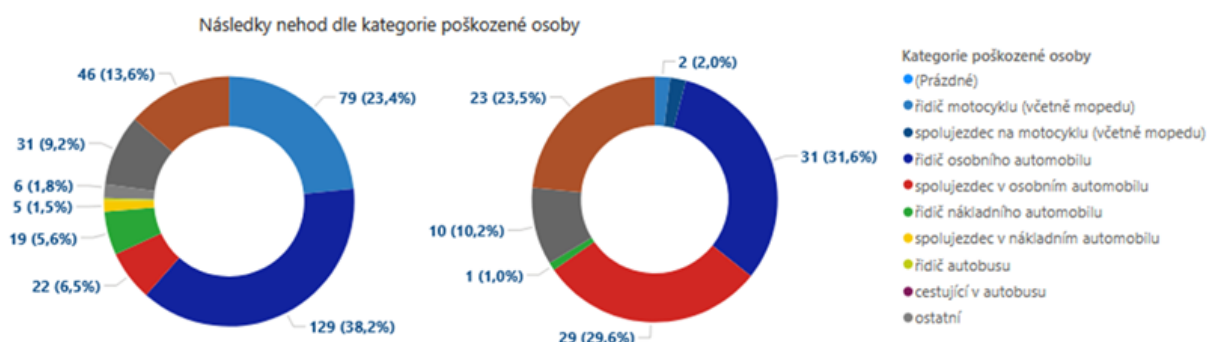
3.3 Genderové srovnání

V ČR bylo ke konci roku 2024 registrováno **6,3 mil. držitelů řidičských oprávnění** [po úpravě počtu podle metodiky CDV]. Poměr všech registrovaných řidičů podle pohlaví se postupně stále více sblíží: v současnosti jej představuje **54,3 % mužů a 45,7 % žen**.

3.3.1 Následky nehod

V následující části je uvedené genderové srovnání následků dopravních nehod, které je taxativně zakotveno ve Strategii BESIP 2021-2030.

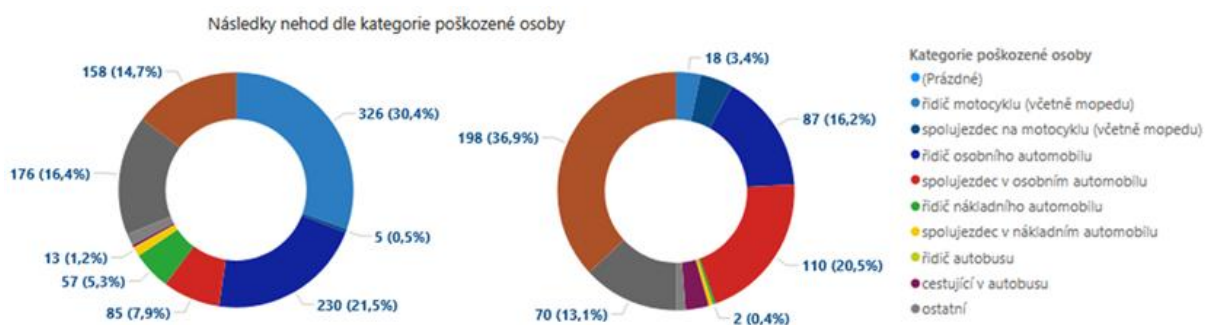
V roce 2024 bylo vinou mužů usmrceno 364 osob (86,5 %), vinou žen pak 57 osob (tj. 13,5 %). Celkem bylo usmrceno 438 osob, z toho 338 mužů (77,5 %) a 98 žen (22,5 %) [u 2 osob pohlaví neurčeno]. Z uvedeného je zřejmé, že **podíl žen na utrpených smrtelných zraněních byl 1,7x vyšší oproti počtu ženami zaviněných smrtelných následků**.



Obrázek 11 Smrtelné následky při nehodách v roce 2024 z pohledu pohlaví (vlevo muži, vpravo ženy)

Z Obrázku 11 je zřejmé, že podíly jednotlivých kategorií usmrcených osob jsou z pohledu pohlaví poněkud odlišné. U obou pohlaví se nejčastěji jednalo o řidiče osobních automobilů (38,2 %, resp. 31,6 %). U mužů se dále jedná o motocyklisty (23,4 %) a chodce (13,6 %), zatímco u žen to jsou spolujezdcí v osobním automobilu (29,6 %) a chodci (23,5 %).

V roce 2024 bylo vinou mužů těžce zraněno 1 231 osob (79,5 %), vinou žen pak 317 osob (tj. 20,5 %). Celkem bylo těžce zraněno 1 609 osob, z toho 1 072 mužů (66,7 %) a 536 žen (33,3 %) [u 1 osoby pohlaví neurčeno]. Z uvedeného je zřejmé, že **podíl žen na utrpených těžkých zraněních byl 1,6x vyšší oproti počtu ženami zaviněných těžkých následků**.



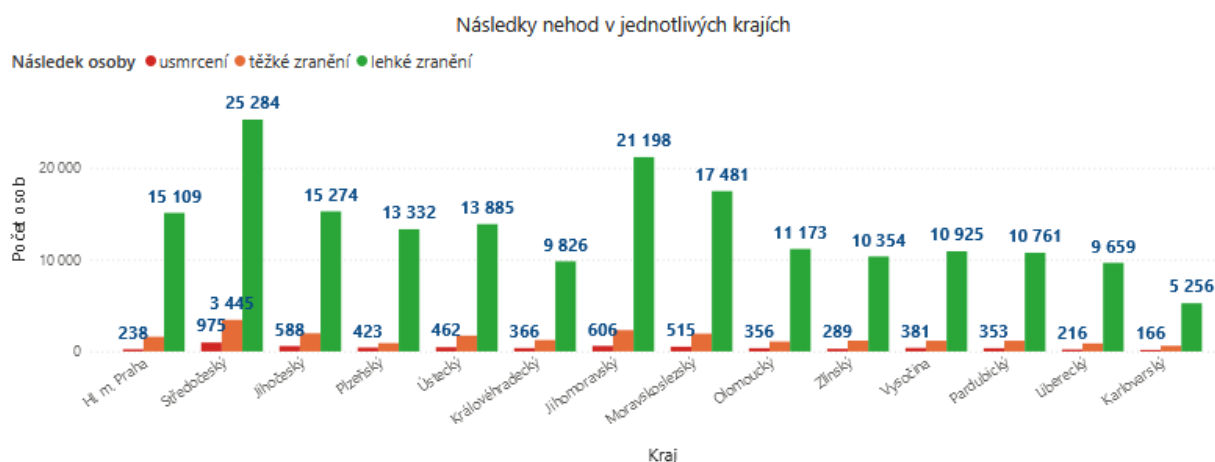
Obrázek 12 Těžká zranění při nehodách v roce 2024 z pohledu pohlaví (vlevo muži, vpravo ženy)

Z Obrázku 12 je opět zřejmé, že podíly jednotlivých kategorií těžce zraněných osob jsou z pohledu pohlaví odlišné. Zatímco u mužů se nejčastěji jednalo o motocyklisty (30,4 %), řidiče osobních automobilů (21,5 %) a chodce (14,7 %), u žen to jsou chodci (36,9 %), spolujezdci v osobním automobilu (20,5 %) a řidiči osobních automobilů (16,2 %).

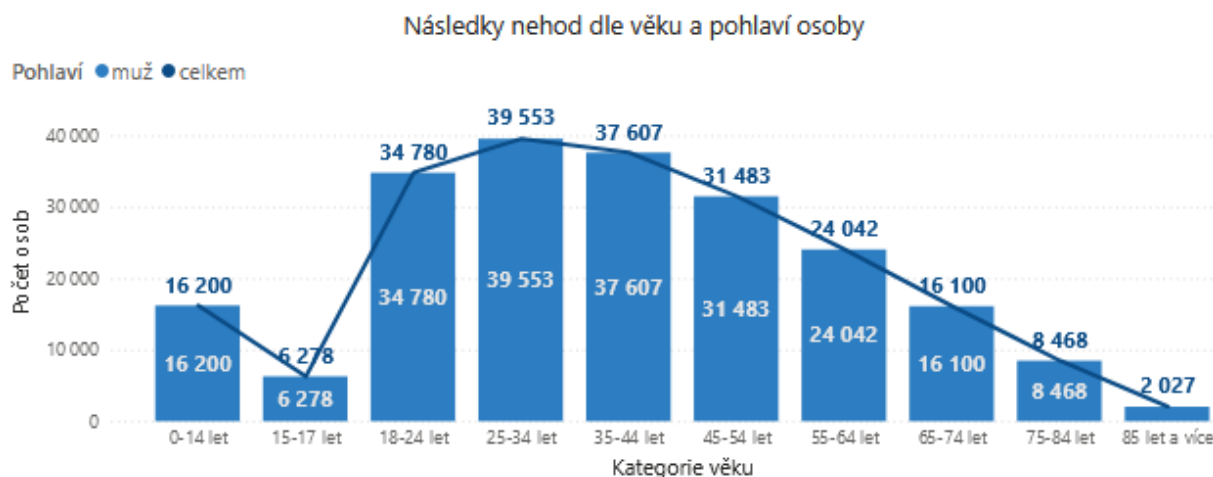
Výše uvedená nehodová data jsou jen základním přehledem z pohledu genderového srovnání. Je nutné si uvědomit, že zde nejsou zohledněny dopravní výkony, resp. ujetá vzdálenost. V neposlední řadě jsou mezi tzv. řidiči profesionály více zastoupeni muži, např. u držitelů řidičského oprávnění skupiny C, C+E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

3.3.2 Aktuální statistiky nehodovosti dle genderu

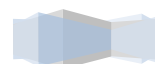
V interaktivní webové aplikaci Dopravní nehody v ČR (<https://nehody.cdv.cz>) [7] lze data filtrovat také podle pohlaví (detaily viz kapitola 3.3.1), stejně tak na <https://www.cdv.cz/vizenula> [6].



Obrázek 13 Ukázka filtrování: muži - následky dle závažnosti po krajích 2011-2024 v aplikaci Dopravní nehody v ČR



Obrázek 14 Ukázka filtrování: muži - následky celkem dle kategorií věku 2011-2024 v aplikaci Dopravní nehody v ČR



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 specifikům v rámci jednotlivých krajů a měst. Klíčové je přenesení Strategie z národní úrovně do úrovní krajských a místních, kde je prostor věnovat se jednotlivým specifikům včetně konkrétních nehodových lokalit, k jejichž určení poslouží vhodná certifikovaná metoda. Hierarchie jednotlivých dokumentů je znázorněna v následující infografice. [1]



Obrázek 15 Transpozice Strategie BESIP 2021-2030 z národní, přes krajskou až po místní úroveň

V následujících podkapitolách je kladen důraz na krajské srovnání nehodovosti za rok 2024. V dekádě 2021-2030 pak v rámci této statistiky sledujeme vývoj strategických cílů také na úrovni obcí s rozšířenou působností a detailně také na úrovni obcí, přičemž v podkapitolách 4.2 a 4.3 se zaměřujeme na dobu účinnosti strategie za období 2021-2024 vzhledem k nízkým hodnotám právě na úrovni obcí a ORP.



4.1 Srovnání krajů

4.1.1 Období účinnosti Strategie

V uplynulých čtyřech letech účinnosti Strategie 7 krajů splnilo její předpoklady v oblasti usmrcených osob (nejlépe -19 % usmrcených v Moravskoslezském kraji) a 11 v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe -38 % těžce zraněných ve Zlínském kraji). V případě usmrcených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit v 7 krajích, zejména v Královéhradeckém (+26 osob, tj. +26 %) a Zlínském (+17 osob, tj. +23 %). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v hl. m. Praze (+155 osob, tj. +31 %), v Karlovarském kraji (+50 osob, tj. +25 %) a Plzeňském kraji (+48 osob, tj. +15 %).

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

Tabulka 1 Plnění strategických cílů v období 2021-2024 v jednotlivých krajích

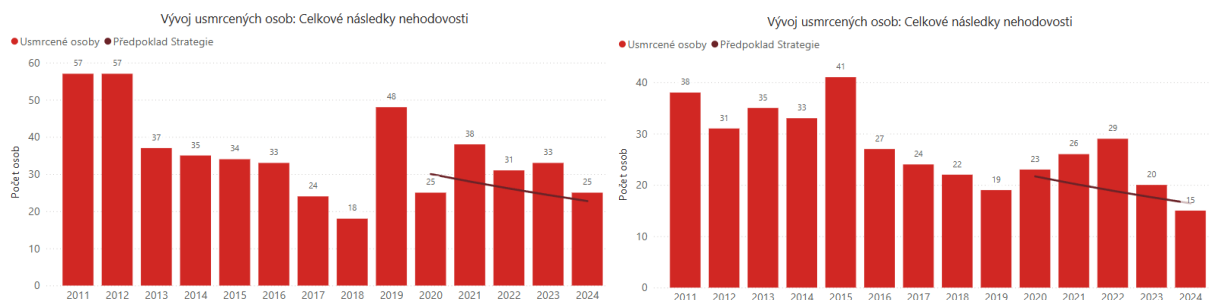
Usmrcené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Moravskoslezský kraj	138	170	-32	-18,82 %
Olomoucký kraj	91	105	-14	-13,33 %
Jihočeský kraj	173	190	-17	-8,95 %
Pardubický kraj	99	106	-7	-6,60 %
Kraj Vysočina	111	117	-6	-5,13 %
Plzeňský kraj	135	141	-6	-4,26 %
Liberecký kraj	62	64	-2	-3,13 %
Ústecký kraj	144	139	5	3,60 %
Karlovarský kraj	55	52	3	5,77 %
Středočeský kraj	307	289	18	6,23 %
Jihomoravský kraj	204	192	12	6,25 %
Hlavní město Praha	81	76	5	6,58 %
Zlínský kraj	90	73	17	23,29 %
Královéhradecký kraj	127	101	26	25,74 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Zlínský kraj	287	460	-173	-37,61 %
Pardubický kraj	293	455	-162	-35,60 %
Liberecký kraj	201	295	-94	-31,86 %
Královéhradecký kraj	371	513	-142	-27,68 %
Moravskoslezský kraj	526	657	-131	-19,94 %
Olomoucký kraj	286	343	-57	-16,62 %
Kraj Vysočina	345	410	-65	-15,85 %
Jihomoravský kraj	754	891	-137	-15,38 %
Ústecký kraj	561	660	-99	-15,00 %
Jihočeský kraj	737	847	-110	-12,99 %
Středočeský kraj	1 084	1 226	-142	-11,58 %
Plzeňský kraj	360	312	48	15,38 %
Karlovarský kraj	249	199	50	25,13 %
Hlavní město Praha	663	508	155	30,51 %

Královéhradecký a Zlínský kraj v uplynulých čtyřech letech mezi kraji dominují v počtu usmrcených osob ve vztahu k předpokladům Strategie BESIP, vývoj usmrcených osob v Královéhradeckém a Zlínském kraji je uveden na obrázku níže. V obou krajích však lze hodnotit bilanci roku 2024 jako uspokojivou.



Obrázek 16 Vývoj usmrcených osob v Královéhradeckém (vlevo) a Zlínském kraji (vpravo)



4.1.2 Rok 2024

V roce 2024 se 5 krajů dostalo pod stanovené předpoklady Strategie v oblasti usmrcených osob (nejlépe -29 % usmrcených v Moravskoslezském kraji), 11 krajů pak v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe -33 % těžce zraněných v Libereckém kraji). V případě usmrcených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit v 8 krajích: oproti předpokladům bylo o 67 % (tj. +29 osob) více usmrceno v Jihomoravském kraji (nejvíce). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady ve 3 krajích: nejvíce o 61 % (tj. +69 osob) v hl. m. Praze.

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

Tabulka 2 Plnění strategických cílů v roce 2024 v jednotlivých krajích

Usmrcené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Pardubický kraj	17	24	-7	-29,17 %
Jihočeský kraj	33	43	-10	-23,26 %
Moravskoslezský kraj	31	38	-7	-18,42 %
Olomoucký kraj	21	23	-2	-8,70 %
Zlínský kraj	15	16	-1	-6,25 %
Kraj Vysočina	26	26	0	0,00 %
Ústecký kraj	32	31	1	3,23 %
Karlovarský kraj	13	12	1	8,33 %
Královéhradecký kraj	25	23	2	8,70 %
Středočeský kraj	71	65	6	9,23 %
Hlavní město Praha	21	17	4	23,53 %
Liberecký kraj	18	14	4	28,57 %
Plzeňský kraj	43	32	11	34,38 %
Jihomoravský kraj	72	43	29	67,44 %

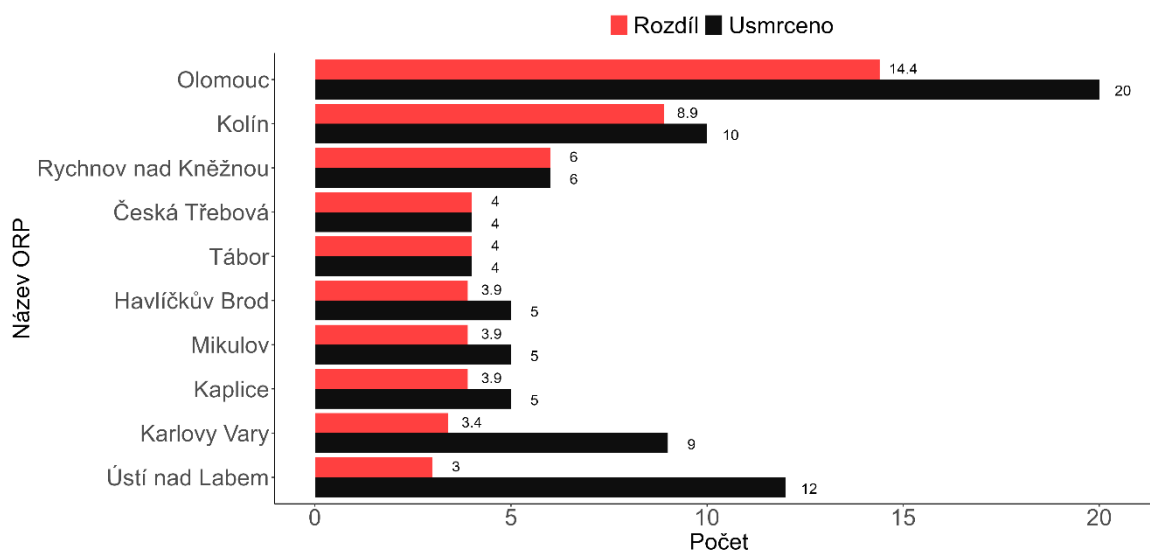
Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Liberecký kraj	44	66	-22	-33,33 %
Jihomoravský kraj	144	200	-56	-28,00 %
Pardubický kraj	74	102	-28	-27,45 %
Zlínský kraj	77	103	-26	-25,24 %
Jihočeský kraj	155	190	-35	-18,42 %
Ústecký kraj	121	148	-27	-18,24 %
Moravskoslezský kraj	125	148	-23	-15,54 %
Královéhradecký kraj	100	115	-15	-13,04 %
Olomoucký kraj	68	77	-9	-11,69 %
Kraj Vysočina	85	92	-7	-7,61 %
Středočeský kraj	265	275	-10	-3,64 %
Karlovarský kraj	64	45	19	42,22 %
Plzeňský kraj	104	70	34	48,57 %
Hlavní město Praha	183	114	69	60,53 %



4.2 Srovnání obcí s rozšířenou působností (ORP) 2021–2024

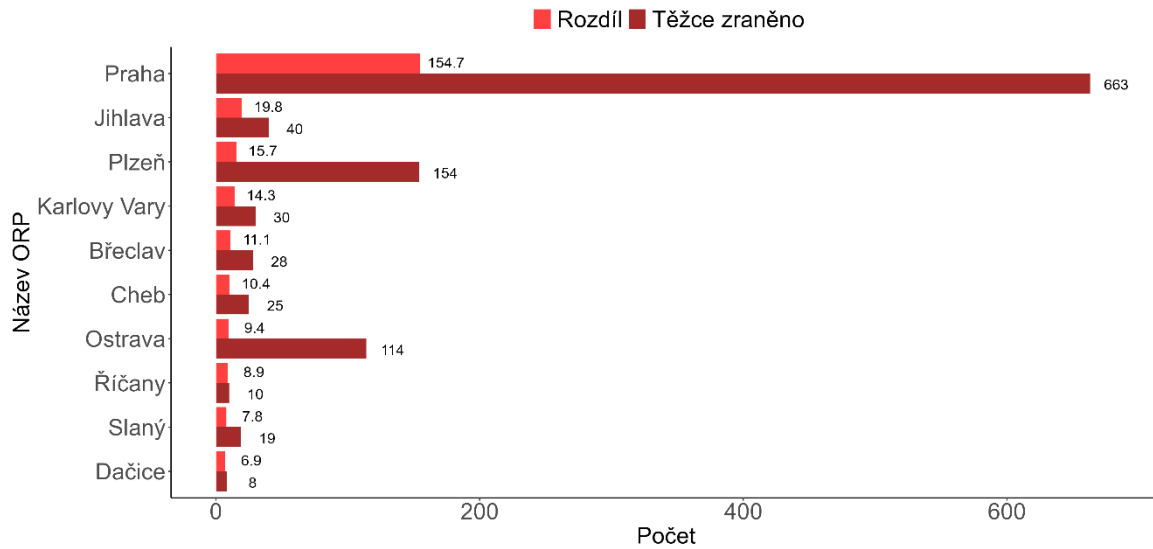
Tato podkapitola se věnuje obcím třetího typu (pouze katastrální území dané obce). **Celkem 80 ORP nesplnilo vytyčené předpoklady strategie za období 2021-2024 v oblasti usmrčených osob (tj. 38,8 %).** V absolutních hodnotách byl evidován nejvyšší rozdíl v ORP Olomouc (+14,4), Kolín (+8,9) a Rychnov nad Kněžnou (+6). Naopak nejlépe lze hodnotit ORP Pardubice (-11,4), Vodňany (-5,9) a Čáslav (-5,7), viz obrázky níže.



Obrázek 17 ORP s nejvyšším absolutním rozdílem usmrčených osob v období 2021-2024 (vůči předpokladům Strategie BESIP 2021-2030)



V oblasti těžce zraněných osob nesplnilo vytyčené předpoklady 67 ORP (tj. 32,5 %), přičemž nejvyšší rozdíl v absolutních hodnotách byl evidován v ORP Praha (+154,7), Jihlava (+19,8) a Plzeň (+15,7).



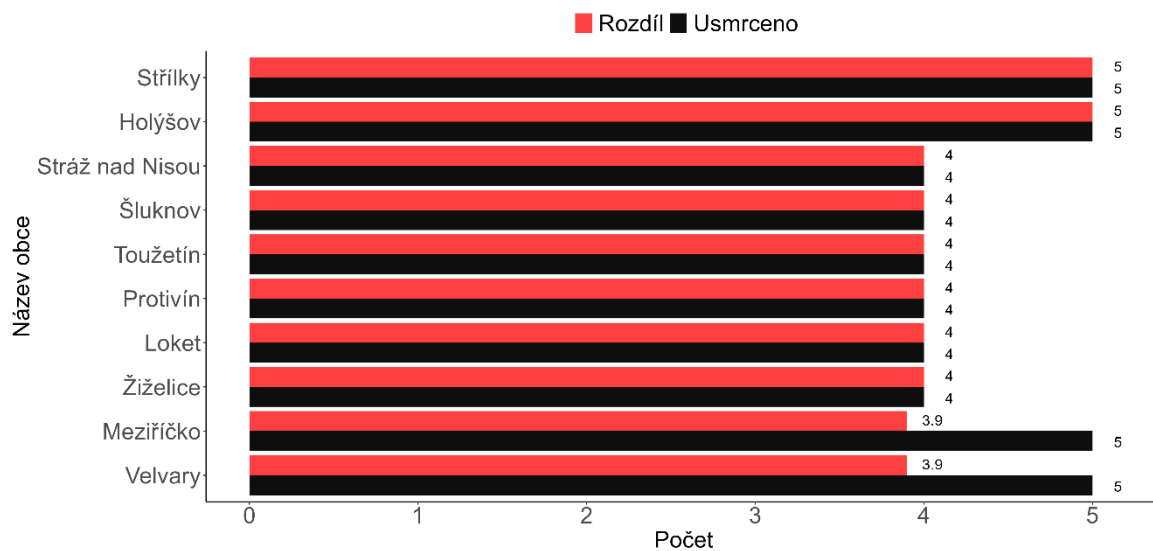
Obrázek 18 ORP s nejvyšším absolutním rozdílem těžce zraněných osob v období 2021-2024 (vůči předpokladům Strategie BESIP 2021-2030)

Detailní informace jsou obsahem **Přílohy 1**.



4.3 Srovnání obcí 2021–2024

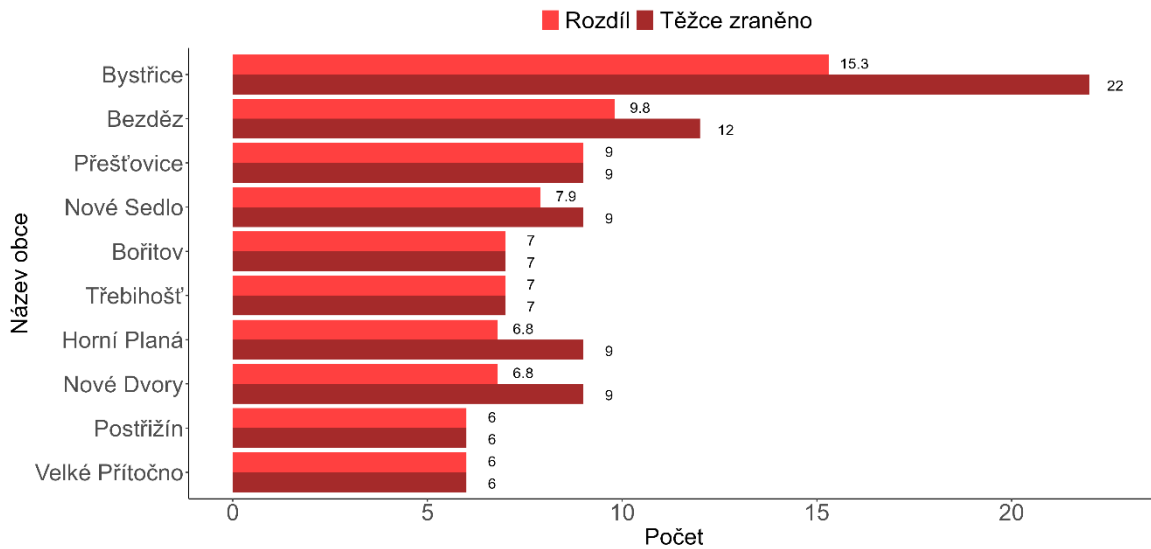
Oproti předchozí kapitole je tato kapitola zaměřena pouze na obce prvního nebo druhého typu (pouze katastrální území dané obce). **Celkem 738 obcí nesplnilo vytyčené předpoklady strategie pro období 2021-2024 v oblasti usmrcených osob (tj. 12,2 %).** Na obrázcích 19 a 20 jsou uvedené obce s nejvyšším rozdílem vůči předpokladům. Naopak nejlépe lze z tohoto pohledu hodnotit Černožice z ORP Hradec Králové (-6,7), Česká Kamenice z ORP Děčín (-5,7) a Horoměřice z ORP Černošice (-5,6).



Obrázek 19 Obce s nejvyšším absolutním rozdílem usmrcených osob v období 2021-2024 (vůči předpokladům Strategie BESIP 2021-2030)



V oblasti těžce zraněných osob nesplnilo vytýčené předpoklady 1 209 obcí (tj. 20 %), nejvyšší rozdíl byl evidován v Bystřici z ORP Benešov (+15,3), Bezděz z ORP Česká Lípa (+9,8) a Přeštovice z ORP Strakonice (+9).



Obrázek 20 Obce s nejvyšším absolutním rozdílem těžce zraněných osob v období 2021-2024 (vůči předpokladům Strategie BESIP 2021-2030)

Detailní informace jsou obsahem **Přílohy 1**.



5. Klíčové ukazatele

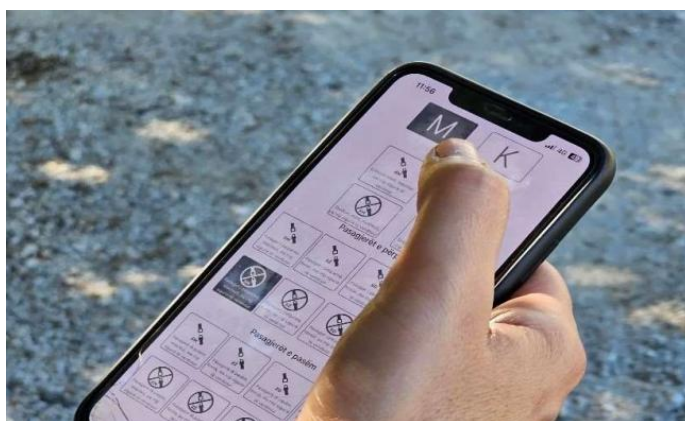
5.1 Nepřímé ukazatele BESIP

5.1.1 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu v EU

V období 2023–2025 probíhá evropský projekt Trendline, vedený konsorciem čtyř subjektů: SWOV (Nizozemí), VIAS (Belgie), NTUA (Řecko) a CDV (ČR). Do projektu je zapojeno celkem 25 zemí EU. Cílem je aktualizace a sjednocení metodik sběru a vyhodnocení klíčových ukazatelů bezpečnosti (KPI) a jejich využití v dopravně bezpečnostních politikách. Kromě osmi standardních KPI je pilotně testováno i 10 experimentálních KPI, které mohou do budoucna rozšířit soubor pravidelně vyhodnocovaných KPI. [10]

Standardní KPI	Experimentální KPI
<ol style="list-style-type: none"> 1. Rychlost 2. Používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů 3. Používání přileb 4. Řízení pod vlivem alkoholu 5. Rozptýlení pozornosti 6. Kvalita ponehodosvé péče 7. Bezpečnost infrastruktury 8. Bezpečnost vozidel 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Řízení pod vlivem drog 2. Zastoupení rychlostního limitu 30 km/h v intravilánu 3. Jízda na červenou 4. Dodržování pravidel provozu na křižovatkách 5. Používání přileb u uživatelů osobních přepravníků 6. Rizikové chování na základě dotazníků 7. Postoje k rizikovému chování 8. Používání světel u cyklistů 9. Vymáhání respektování dopravních předpisů 10. Alternativní ukazatele rychlosti

Konkrétní činnosti jsou řešeny v rámci pracovních skupin. Zástupci CDV vedou pracovní skupiny pro pět KPI, které jsou v tabulce **modře zvýrazněny**. CDV navíc pro sběr dat v terénu i vyhodnocení vyvinulo mobilní aplikaci SPIN, kterou mohou v rámci projektu zdarma využít všichni zájemci.



V roce 2024 proběhla řada jednání v rámci konsorcia i se zástupci budoucích uživatelů, včetně dvoudenního zasedání (General Assembly), které se konalo v Praze.

Aktuálně se kompletují data, shromážděná v jednotlivých zúčastněných zemích, která budou v průběhu roku 2025 zpracována do výsledných hodnot standardních KPI. Předchozí výsledky byly zveřejněny v Informacích o plnění Strategie BESIP 2021-2030 v roce 2023, která je dostupná [online](#).

5.1.2 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu v ČR

Z nejnovějších dat vyplývá, že situace se nevyvíjí příliš pozitivně. Rychlost V85 vykazuje stagnaci nebo mírný nárůst. Varovným signálem je nepřipoutání se bezpečnostními pásy. Zatímco u řidičů a spolujezdců na předních sedadlech došlo k mírnému nárůstu oproti roku 2023, ale k mírnému poklesu oproti roku 2022, alarmující je především nárůst nepřipoutaných osob na zadních sedadlech, a to na 15 %. Bohužel ani užívání mobilních zařízení za jízdy se nelepší. Podíl řidičů, kteří během jízdy manipulují s telefonem, vzrostl z 2 % v roce 2023 na 2,5 % v roce 2024. Tyto trendy naznačují, že je třeba věnovat zvýšenou pozornost prevenci a kontrole dodržování pravidel silničního provozu.

Tabulka 3 Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu v ČR

Přehled ČR	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Rychlost V85 v extravilánu (všechna vozidla)	94km/h	91km/h	94km/h	96km/h	98km/h	97km/h	97.0km/h	98km/h	98km/h	102km/h	102km/h
Rychlost V85 v extravilánu (vozidla do 3,5 t)	-	-	-	98km/h	99km/h	98km/h	99.0km/h	100km/h	100km/h	104km/h	105km/h
Rychlost V85 v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)	-	-	-	87km/h	88km/h	88km/h	89.0km/h	89km/h	89km/h	91km/h	91km/h
Rychlost V85 v intravilánu	57km/h	55km/h	58km/h	57km/h	56km/h	56km/h	56km/h	56km/h	56km/h	56km/h	56km/h
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (všechna vozidla)	8.1%	5.3%	8.3%	9.6%	12.2%	10.7%	12.6%	13.6%	13.7%	-	-
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla do 3,5 t)	8%	5.3%	8.2%	10.5%	13.1%	11.5%	13.1%	14.3%	14.4%	-	-
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)	8.5%	5.4%	8.6%	5.9%	7.8%	7.3%	11.1%	10.8%	10.6%	-	-
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v intravilánu (všechna vozidla)	8.7%	5.9%	10%	7.7%	6.1%	5.6%	5.7%	6.3%	6.2%	-	-
Nepoužívání reflexních prvků	-	-	79.7%	59.6%	62.6%	-	-	-	-	-	-
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - řidič	5.8%	4.7%	5.2%	7.3%	6.8%	7.8%	3.7%	3.5%	7.8%	4.0%	5.0%
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vpředu	-	-	-	-	7.3%	10.2%	6.1%	6.1%	7.3%	5.4%	6.6%
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vzadu	-	-	-	-	15.3%	15.6%	11.5%	12.0%	8.1%	12.2%	15.0%
Nesvícení ve dne	1%	0.5%	0.8%	0.6%	0.8%	0.5%	1.3%	0.9%	0.3%	0.1%	-
Užívání mobilního zařízení	3.2%	2.8%	3.2%	2.8%	3%	2.9%	2.2%	1.8%	1.9%	2.0%	2.5%
Motocyklista s přilbou	91.9%	98.6%	99.3%	99.7%	99.4%	99.1%	99.4%	99.5%	99.6%	100.0%	-
Cyklista s přilbou	46.6%	54%	43.4%	64%	46.8%	51.1%	47.6%	45.9%	49.5%	47.9%	-
Cyklista - dítě s přilbou	-	-	-	-	85.2%	86.5%	86.1%	79.1%	74.5%	89.3%	-



5.2 Přímé ukazatele BESIP

V rámci Strategie BESIP bylo sledováno 32 klíčových ukazatelů, které jsou členěny do čtyř skupin: infrastruktura (I), následky (N), příčiny (P) a viníci (V).

V oblasti klíčových ukazatelů lze v období účinnosti Strategie „pozitivně“ hodnotit např. bilanci fatálních nehod v důsledku nesprávného předjíždění (-30 %), dětí (-24 %), mladých řidičů (-22 %), alkoholu a návykových látek (-16 %), chodců (-11 %) a fatalit na silnicích I. třídy (-11 %). V oblasti klíčových ukazatelů se v případě osob usmrčených nedařilo plnit předpoklady zejména u: cyklistů (+27 %), starších řidičů jako viníků (+27 %), seniorů (+20 %) a motocyklistů (+16 %). V případě osob těžce zraněných byly klíčové ukazatele nad hodnotami předpokladu nehod na dálnicích (+29 %), u cizinců jako viníků nehod (+20 %), srážek s vlakem (+16 %) a cestujících v nákladních automobilech (+9 %).

Bilanci KPI usmrčených i těžce zraněných osob shrnují uvedené tabulky.

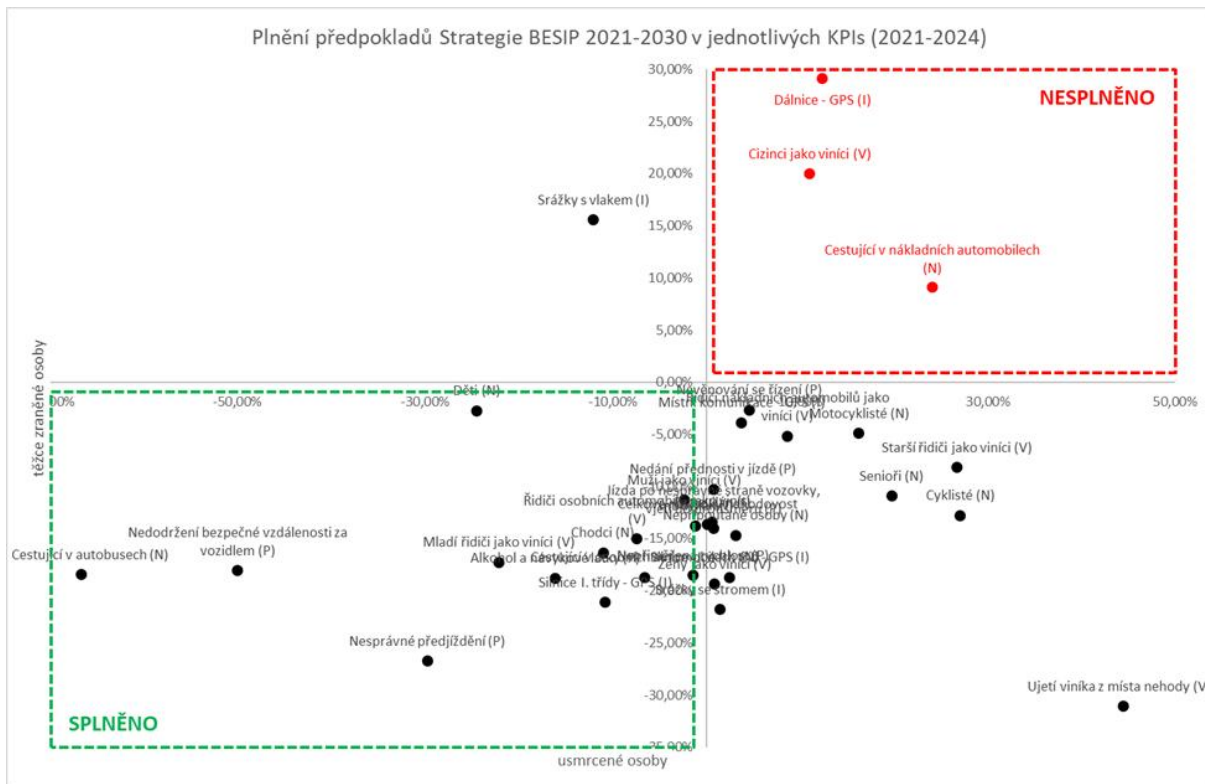
Tabulka 4 Plnění Strategie v oblasti klíčových ukazatelů v období let 2021-2024

Usmrčené osoby dle klíčových ukazatelů					Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů				
Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.	Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Cestující v autobusech (N)	3	9	-6	-66,67 %	Ujetí viníka z místa nehody (V)	91	132	-41	-31,06 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	12	24	-12	-50,00 %	Nesprávné předjíždění (P)	222	303	-81	-26,73 %
Nesprávné předjíždění (P)	59	84	-25	-29,76 %	Děti (N)	340	440	-100	-22,73 %
Děti (N)	37	49	-12	-24,49 %	Srážky se stromem (I)	495	633	-138	-21,80 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	232	298	-66	-22,15 %	Silnice I. třídy - GPS (I)	1 589	2 014	-425	-21,10 %
Alkohol a návykové látky (P)	177	211	-34	-16,11 %	Ženy jako viníci (V)	1 325	1 643	-318	-19,35 %
Srážky s vlakem (I)	51	58	-7	-12,07 %	Alkohol a návykové látky (P)	592	729	-137	-18,79 %
Chodci (N)	307	345	-38	-11,01 %	Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	2 656	3 267	-611	-18,70 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	618	693	-75	-10,82 %	Cestující v osobních automobilech (N)	2 378	2 925	-547	-18,70 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	1 127	1 217	-90	-7,40 %	Nepříměrná rychlost (P)	1 597	1 960	-363	-18,52 %
Cestující v osobních automobilech (N)	909	973	-64	-6,58 %	Cestující v autobusech (N)	106	130	-24	-18,46 %
Muži jako viníci (V)	1 513	1 549	-36	-2,32 %	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	118	144	-26	-18,06 %
Nepříměrná rychlost (P)	633	642	-9	-1,40 %	Mladí řidiči jako viníci (V)	940	1 136	-196	-17,25 %
Intravilán (I)	524	530	-6	-1,13 %	Chodci (N)	1 388	1 659	-271	-16,34 %
Celkové následky nehodovosti	1 817	1 815	2	0,11 %	Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	3 965	4 665	-700	-15,01 %
Extravilán (I)	1 293	1 285	8	0,62 %	Nepřipoutané osoby (N)	465	545	-80	-14,68 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	272	270	2	0,74 %	Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	471	548	-77	-14,05 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	251	249	2	0,80 %	Intravilán (I)	3 444	3 994	-550	-13,77 %
Ženy jako viníci (V)	233	231	2	0,87 %	Celkové následky nehodovosti	6 717	7 776	-1 059	-13,62 %
Srážky se stromem (I)	275	271	4	1,48 %	Extravilán (I)	3 273	3 781	-508	-13,44 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	783	764	19	2,49 %	Cyklisté (N)	1 038	1 190	-152	-12,77 %
Nepřipoutané osoby (N)	296	287	9	3,14 %	Muži jako viníci (V)	5 175	5 835	-660	-11,31 %
Místní komunikace - GPS (I)	222	214	8	3,74 %	Senioři (N)	1 345	1 510	-165	-10,93 %
Nevěnování se řízení (P)	229	219	10	4,57 %	Nedání přednosti v jízdě (P)	1 810	2 017	-207	-10,26 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	239	220	19	8,64 %	Starší řidiči jako viníci (V)	732	797	-65	-8,16 %
Cizinci jako viníci (V)	201	181	20	11,05 %	Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	623	657	-34	-5,18 %
Dálnice - GPS (I)	118	105	13	12,38 %	Motocyklisté (N)	1 410	1 483	-73	-4,92 %
Motocyklisté (N)	301	259	42	16,22 %	Místní komunikace - GPS (I)	1 832	1 906	-74	-3,88 %
Senioři (N)	491	410	81	19,76 %	Nevěnování se řízení (P)	694	713	-19	-2,66 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	108	87	21	24,14 %	Cestující v nákladních automobilech (N)	302	277	25	9,03 %
Starší řidiči jako viníci (V)	289	228	61	26,75 %	Srážky s vlakem (I)	52	45	7	15,56 %
Cyklisté (N)	169	133	36	27,07 %	Cizinci jako viníci (V)	849	708	141	19,92 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	39	27	12	44,44 %	Dálnice - GPS (I)	346	268	78	29,10 %

5.2.1 Neuspokojivé klíčové ukazatele

Oblastí zájmu této podkapitoly jsou ukazatele, které v uplynulých čtyřech letech nebyly plněny jak v oblasti usmrčených, tak těžce zraněných osob.





Obrázek 21 Plnění předpokladů Strategie BESIP 2021-2030 v jednotlivých KPIs v období 2021-2024

Z obrázku výše jsou identifikovány následující tři klíčové ukazatele:

Cestující v nákladních automobilech. V období let 2021-2024 bylo v nákladních automobilech při nehodách usmrceno 108 osob a těžce zraněno 302 osob. Jak v počtu usmrcených, tak v počtu těžce zraněných byl vývoj vzhledem k předpokladům Strategie nepříznivý. Usmrcených bylo o 24 % a těžce zraněných o 9 % více oproti předpokladu. U usmrcených byl nejvíce překročen předpoklad v kraji Ústeckém (+8) a Středočeském (+7), u těžce zraněných v kraji Středočeském (+31). Z uvedených počtů bylo usmrceno 88 a těžce zraněno 224 řidičů, resp. 20 usmrcených a 78 těžce zraněných spolujezdců v nákladních automobilech. Pokud jde o nejzávažnější zranění (smrteelná a těžká), pak 26 % z nich bylo evidováno na dálnicích, 32 % na silnicích I. třídy, 30 % na silnicích II. a III. třídy a 9 % na místních komunikacích.



Obrázek 22 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob cestujících v nákladních automobilech

Z tabulky níže je zřejmé rozčlenění nehodovosti a jejich následků dle kategorie vozidel. Je zřejmé, že během účinnosti Strategie dvě třetiny osob bylo usmrceno ve vozidlech kategorie N1 (< 3,5 t), 11 % osob ve vozidlech kategorie N2 (3,5 t < N2 ≤ 12 t) a 23 % osob ve vozidlech kategorie N3 (> 12 t). U cestujících v nákladních automobilech je, ve srovnání s jinými účastníky silničního provozu, evidována nejnižší závažnost nehod – v souhrnu 1,73 usmrcených osob na 1 000 nehod. Jak dokládá tabulka níže, nejvyšší závažnost byla evidována u cestujících ve vozidlech kategorie N1 (1,84), naopak nejnižší u N3 (0,88).

Tabulka 5 Vývoj usmrcených a těžce zraněných v jednotlivých kategoriích nákladních vozidel v období let 2021-2024

Cestující v nákladních automobilech		usmrceno				těžce zraněno			
		N1	N2	N3	Σ	N1	N2	N3	Σ
2021		18	4	4	26	47	12	12	71
2022		19	4	2	25	40	8	19	67
2023		18	3	11	32	62	8	19	89
2024		16	1	8	25	57	7	11	75
2021-2024	celkem	71	12	25	108	206	35	61	302
	podíl	66%	11%	23%		68%	12%	20%	
	nehod celkem	38 560	6 826	28 485	62 301				
	závažnost nehod	1,84	1,76	0,88	1,73				

Dálnice. Jsou analyzovány v samostatné kapitole Infrastruktura.

Cizinci jako viníci. V období let 2021-2024 bylo vinou cizích státních příslušníků při nehodách usmrceno 200 osob a těžce zraněno 840 osob. Jak v počtu usmrcených, tak v počtu těžce zraněných byl vývoj vzhledem k předpokladům Strategie nepříznivý. Usmrcených bylo o 11 % a těžce zraněných o 19 % více oproti předpokladu. U usmrcených byl nejvíce překročen předpoklad v kraji Středočeském (+9) a Zlínském (+7), u těžce zraněných v hl. m. Praze (+61).

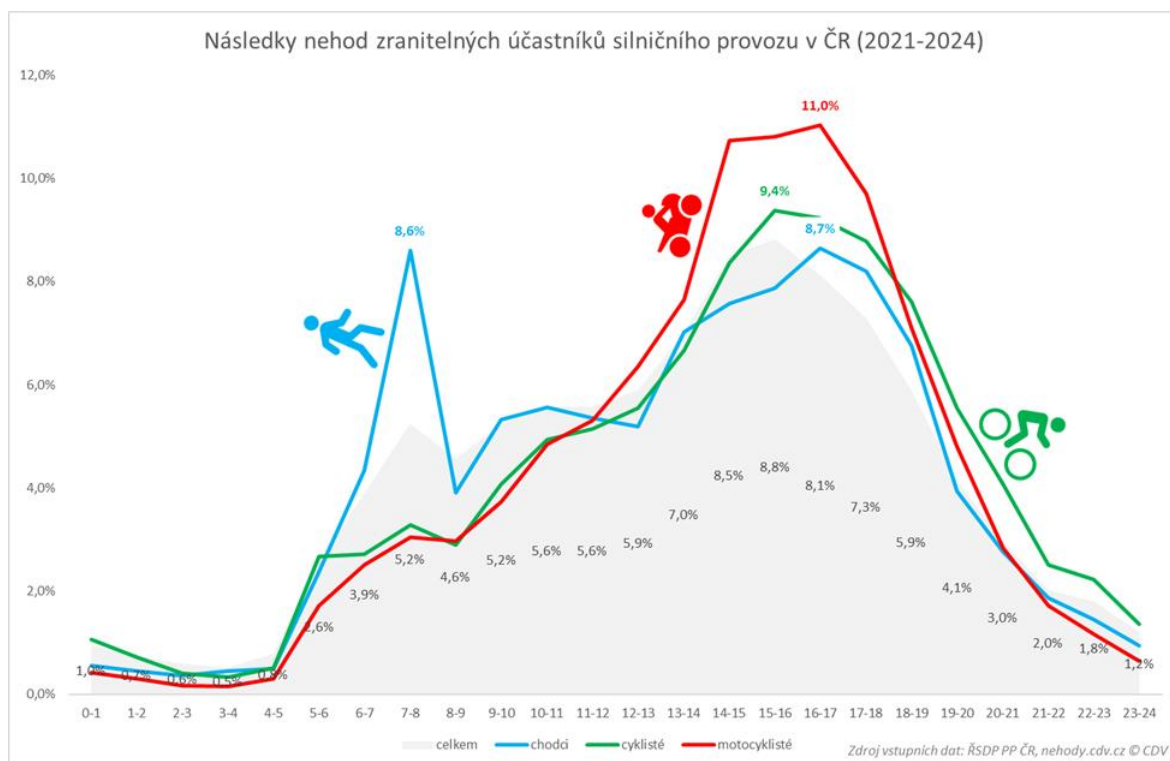
Níže uvedený graf znázorňuje hodinové rozložení nehod se zraněními u zranitelných účastníků silničního provozu (chodci, cyklisté a motocyklisté) v ČR v letech 2021-2024. Data jsou prezentována jako procentuální podíl z celkového počtu nehod v daném časovém úseku. Cílem tohoto grafu je identifikovat časové úseky s nejvyšším rizikem zranění v důsledku nehod pro tyto skupiny, což může být nápomocné při plánování a zacílení preventivních opatření.

Klíčová zjištění:

- **Chodci:** Nejvyšší míra nehod s účastí chodců se vyskytuje v ranních a večerních hodinách, s vrcholem mezi 7.-8. hodinou a 16.-17. hodinou. Tyto časy korelují s dopravní špičkou, kdy se lidé přesouvají do práce nebo školy a zpět.
- **Cyklisté:** U cyklistů je patrný nárůst nehod v odpoledních hodinách, s vrcholem mezi 15.-16. hodinou. To může souviset také s rekreační cyklistikou v této době.
- **Motocyklisté:** Podobně jako u cyklistů, i u motocyklistů vidíme zvýšený výskyt nehod v odpoledních a podvečerních hodinách, s výrazným vrcholem mezi 16.-17. hodinou. Tento časový úsek může být spojen s výlety a rekreačními jízdami.



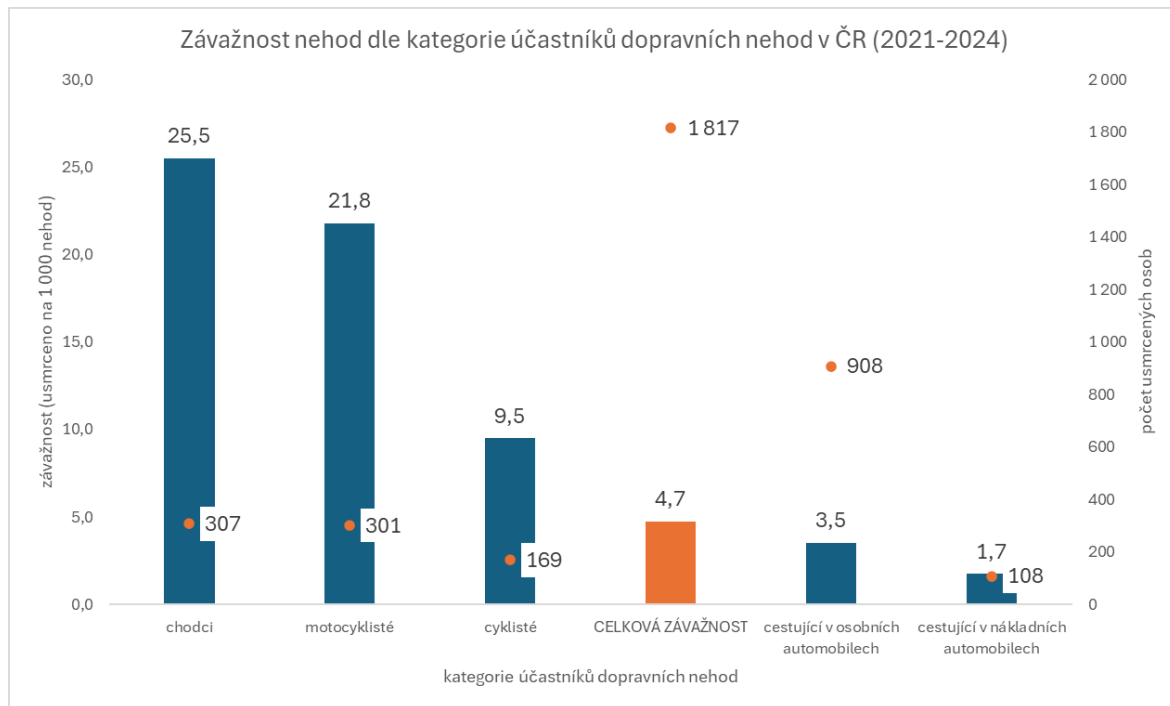
U chodců je důležité dbát na zvýšenou opatrnost v ranních a večerních hodinách, zejména v místech s vysokou frekvencí chodců a vozidel. U cyklistů a motocyklistů je zase důležité věnovat pozornost bezpečnosti zejména v odpoledních a podvečerních hodinách, kdy je pravděpodobnost nehod nejvyšší. Identifikované rizikové časové úseky by mohly být cílem pro zvýšené preventivní úsilí, včetně dopravní výchovy a osvětových kampaní.



Obrázek 23 Následky nehod zranitelných účastníků silničního provozu v průběhu dne (2021-2024)

Proč jsou chodci, motocyklisté a cyklisté považováni za zranitelné účastníky silničního provozu ilustruje níže uvedený graf, který srovnává závažnost dopravních nehod v současné dekádě vzhledem ke kategoriím.



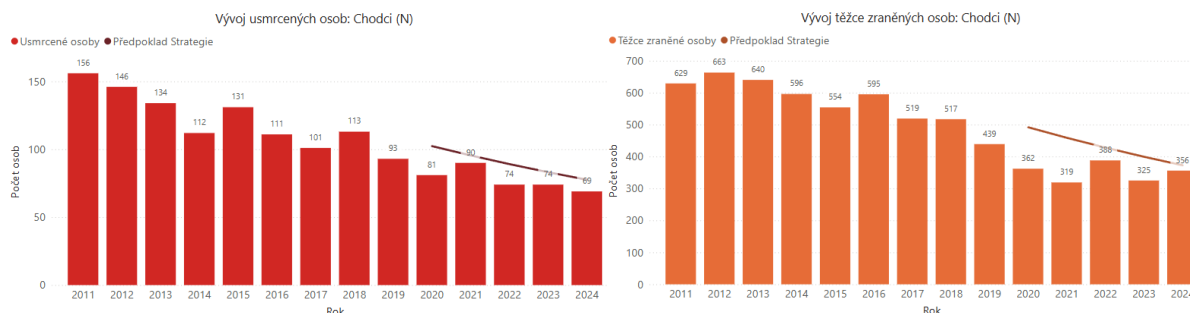


Obrázek 24 Závažnost nehod dle kategorie účastníků dopravních nehod v ČR (2021-2024)

Dále je uveden vývoj usmrcených a těžce zraněných osob v oblasti zranitelných účastníků silničního provozu, tedy chodců, cyklistů a motocyklistů. V roce 2024 bylo usmrceno 193 a těžce zraněno 976 zranitelných účastníků silničního provozu, takže podíl zranitelných účastníků na všech usmrcených osobách činil 44 %, na těžce zraněných osobách pak 61 %.

Chodci

V roce 2024 bylo usmrceno 69 a těžce zraněno 356 chodců, předpoklady Strategie v obou sledovaných parametrech byly splněny.



Obrázek 25 Vývoj usmrcených a těžce zraněných chodců

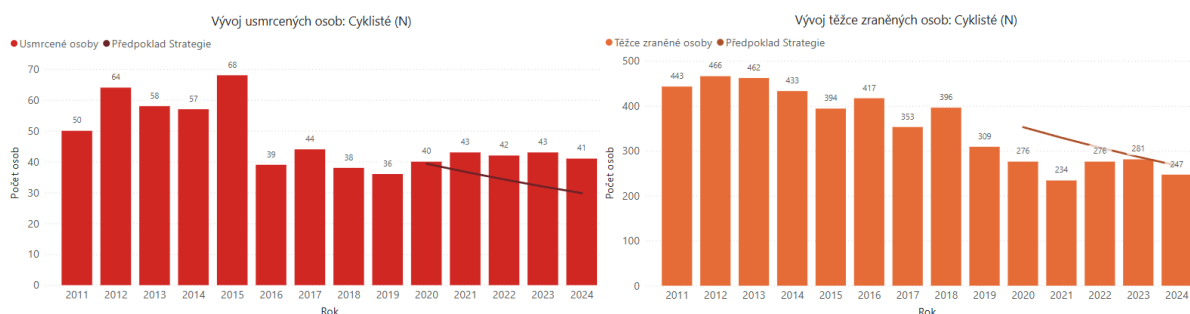


Oblast chodců lze hodnotit relativně pozitivně – jak v oblasti usmrcených, tak těžce zraněných se drželo v průběhu účinnosti Strategie toto KPI pod stanovenými předpoklady. V období 2021-2024 nebylo toto KPI plněno u osob usmrcených ve dvou krajích: Zlínském (22 usmrcených, tj. + 6 osob, +37,5 %) a Středočeském, u osob těžce zraněných pak v hl. m. Praze (286 těžce zraněných, tj. +27 osob, +10,4 %), Plzeňském kraji a Kraji Vysočina.

Z pohledu věkových kategorií se senioři ve věku 65+ let podíleli na usmrcených osobách 39 % (120 z 307). Většina chodců byla usmrcena v noci (53,4 %), dvě třetiny chodců bylo usmrceno v obci. Nejčastější příčinou fatalit chodců bylo nevěnování se řízení (86 usmrcených), před nepřiměřenou rychlostí (80). **Vlastní vinou bylo usmrceno 46 chodců, tj. 15,0 %.**

Cyklisté

V roce 2024 bylo usmrceno 41 (z toho 12x elektrokolo [29 %] + 2x elektrokoloběžka [5 %]) a těžce zraněno 247 cyklistů (z toho 38x elektrokolo [15 %] + 36x elektrokoloběžka [15 %]), předpoklady Strategie v oblasti usmrcených cyklistů nebyly splněny.



Obrázek 26 Vývoj usmrcených a těžce zraněných cyklistů

Kategorii cyklistů, zejména v oblasti usmrcených osob, nelze hodnotit pozitivně – jak je z grafu zřejmé, v současné dekádě počet usmrcených cyklistů prakticky stagnuje. V období 2021-2024 nebylo toto KPI plněno u osob usmrcených v 11 (!) krajích - za nejhorší kraje z pohledu plnění Strategie lze označit Středočeský (26 usmrcených, tj. + 10 osob, +62,5 %), Jihomoravský a Moravskoslezský kraj. U osob těžce zraněných nebyly plněny předpoklady Strategie ve čtyřech krajích.

Z pohledu věkových kategorií se senioři ve věku 65+ let podíleli na usmrcených osobách 41 % (69 ze 169). Většina cyklistů byla usmrcena ve dne (69,2 %), 58,6 % cyklistů bylo usmrceno v obci. Nejčastější příčinou fatalit cyklistů byl nesprávný způsob jízdy (56 usmrcených), před nepřiměřenou rychlostí (42). **Vlastní vinou bylo usmrceno 91 cyklistů, tj. 53,8 %.**

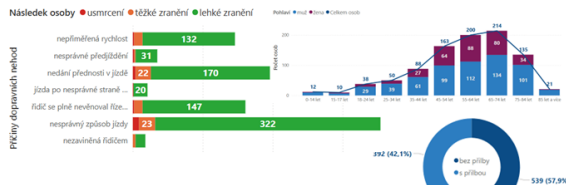
Výrazný vliv na neplnění Strategie v oblasti usmrcených cyklistů mají také nehody s účastí cyklistů na elektrokolech a elektrokoloběžkách. V uplynulých dvou letech (2023-2024) bylo na těchto elektrifikovaných dopravních prostředcích usmrceno 25 osob, z toho 20 na elektrokolech a 5 na elektrokoloběžkách. Základní informace poskytují níže uvedené infografiky, detailněji se oblasti elektrokol věnuje odborný článek „Analýza rostoucí incidence a následků nehod cyklistů na elektrokolech“, který byl v únoru 2025 podán k recenznímu řízení.



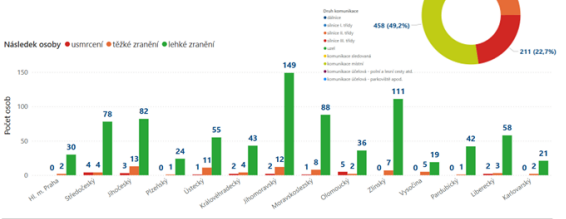
Dopravní nehody na elektrokolech v ČR 2023–2024

1 065 nehod
20 usmrcených osob
75 těžce zraněných osob
836 lehce zraněných osob
4,86 mld. Kč ekonomických ztrát

Pohlaví zraněných osob



33 % osob na elektrokolech, které zavinily dopravní nehodu a byly zraněny, byly pod vlivem alkoholu

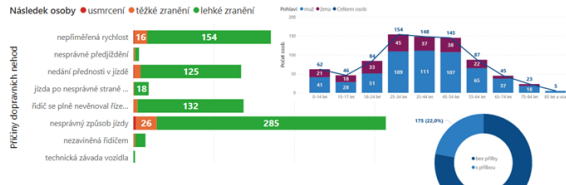


Dopravní nehody s účastí cyklistů na elektrokolech v České republice
 Zdroj vstupních dat: Dopravní nehody v ČR; www.nehody.duv.cz

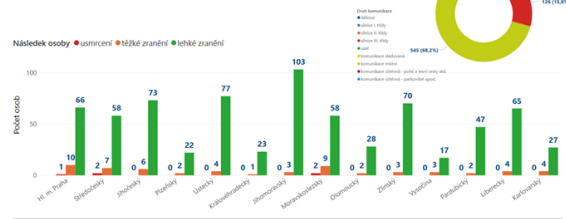
Dopravní nehody na elektrokoloběžkách v ČR 2023–2024

950 nehod
5 usmrcených osob
60 těžce zraněných osob
734 lehce zraněných osob
3,15 mld. Kč ekonomických ztrát

Pohlaví zraněných osob



45 % osob na elektrokoloběžkách, které zavinily dopravní nehodu a byly zraněny, byly pod vlivem alkoholu

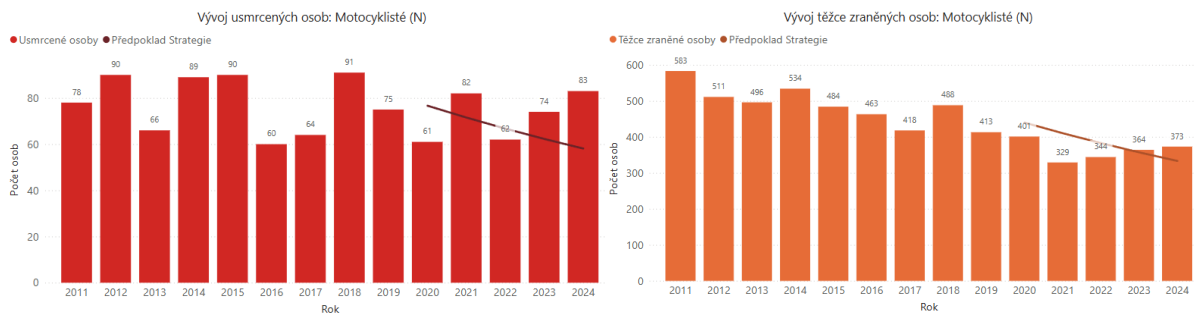


Dopravní nehody s účastí jezdců na elektrokoloběžkách v České republice
 Zdroj vstupních dat: Dopravní nehody v ČR; www.nehody.duv.cz

Obrázek 27 Infografiky nehodovost elektrokol a elektrokoloběžek v ČR (2023-2024)

Motocyklisté

V roce 2024 bylo usmrceno 83 a těžce zraněno 373 motocyklistů, předpoklady Strategie v obou sledovaných parametrech nebyly splněny.



Obrázek 28 Vývoj usmrcených a těžce zraněných motocyklistů

Oblast motocyklistů, zejména v oblasti usmrcených osob, nelze hodnotit pozitivně – 83 usmrcených v loňském roce byla nejhorší bilance za posledních 6 let. V období 2021-2024 nebylo toto KPI plněno u osob usmrcených v 7 krajích – za nejhorší kraje z pohledu plnění Strategie lze označit Královéhradecký (27 usmrcených, tj. + 18 osob, +200 %), Plzeňský a Jihomoravský kraj. U osob těžce zraněných nebyly plněny předpoklady Strategie v pěti krajích.

Z pohledu věkových kategorií se na usmrčených osobách nejvíce podíleli motocyklisté ve věku 35-44 let (71 usmrčených) a 45-54 let (69 usmrčených). Většina motocyklistů byla usmrčena ve dne (89 %), 73 % motocyklistů bylo usmrčeno mimo obec. Nejčastější příčinou fatalit motocyklistů byla nepřiměřená rychlost (132 usmrčených). **Vlastní vinou bylo usmrčeno 180 motocyklistů, tj. 59,8 %.**

5.2.3 Plnění na krajské úrovni

Z pohledu jednotlivých krajů bylo (logicky s ohledem na specifika) plnění klíčových ukazatelů poněkud rozdílné. U každého kraje jsou uvedeny tři klíčové ukazatele, jejichž hodnoty nelze v uplynulých čtyřech letech považovat za uspokojivé. Kraje jsou uvedeny v pořadí od nejméně uspokojivých v oblasti usmrčených osob.

Královéhradecký kraj – extravilán, motocyklisté, muži jako viníci

Zlínský kraj – extravilán, nevěnování se řízení, cestující v osobních automobilech

Hl. m. Praha – nepřiměřená rychlost, motocyklisté, silnice I. třídy

Jihomoravský kraj – extravilán, srážky se stromem, silnice II. a III. třídy

Středočeský kraj – senioři, starší řidiči jako viníci, silnice II. a III. třídy

Karlovarský kraj – řidiči osobních automobilů jako viníci, cestující v osobních automobilech, senioři

Ústecký kraj – muži jako viníci, cestující v nákladních automobilech, silnice I. třídy

Liberecký kraj – muži jako viníci, senioři, intravilán

Plzeňský kraj – motocyklisté, nevěnování se řízení, silnice I. třídy

Kraj Vysočina – senioři, nepřiměřená rychlost, starší řidiči jako viníci

Pardubický kraj – starší řidiči jako viníci, ženy jako viníci, senioři

Jihočeský kraj – starší řidiči jako viníci, senioři, děti

Olomoucký kraj – senioři, intravilán, řidiči nákladních automobilů jako viníci

Moravskoslezský kraj – nedání přednosti v jízdě, cyklisté, nevěnování se řízení

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



6. Infrastruktura

V období let 2021-2024 bylo celkem usmrceno přibližně srovnatelné množství osob, které odpovídá stanovenému předpokladu a o 14 % méně jich bylo těžce zraněno. Nejméně usmrcených osob bylo oproti předpokladům na silnicích I. třídy, naopak na dálnicích bylo usmrcených nejvíce. Těžce zraněných osob bylo oproti předpokladům méně na všech druzích komunikací kromě dálnic. Nejvyšší rozdíl byl zaznamenán na silnicích I. třídy, kde bylo těžce zraněno o 21 % méně osob než podle předpokladu, na dálnicích to však bylo naopak o 29 % více. Detailní informace jsou obsahem níže uvedené tabulky.

Tabulka 6 Plnění Strategie v oblasti infrastrukturních KPI v období let 2021-2024

Usmrcené osoby dle klíčových ukazatelů					Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů				
Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.	Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Celkové následky nehodovosti	1 817	1 815	2	0,11 %	Celkové následky nehodovosti	6 717	7 776	-1 059	-13,62 %
Intravilán (I)	524	530	-6	-1,13 %	Intravilán (I)	3 444	3 994	-550	-13,77 %
Extravilán (I)	1 293	1 285	8	0,62 %	Extravilán (I)	3 273	3 781	-508	-13,44 %
Dálnice - GPS (I)	118	105	13	12,38 %	Dálnice - GPS (I)	346	268	78	29,10 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	618	693	-75	-10,82 %	Silnice I. třídy - GPS (I)	1 589	2 014	-425	-21,10 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	783	764	19	2,49 %	Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	2 656	3 267	-611	-18,70 %
Místní komunikace - GPS (I)	222	214	8	3,74 %	Místní komunikace - GPS (I)	1 832	1 906	-74	-3,88 %
Srážky se stromem (I)	275	271	4	1,48 %	Srážky se stromem (I)	495	633	-138	-21,80 %
Srážky s vlakem (I)	51	58	-7	-12,07 %	Srážky s vlakem (I)	52	45	7	15,56 %

6.1 Intravilán a extravilán

V období let 2021-2024 bylo **v intravilánu** usmrceno 524 a těžce zraněno 3 444 osob. Počet usmrcených byl o 1,1 % (tj. 6 osob) nižší než předpoklad Strategie, počet těžce zraněných byl nižší o 13,8 %. **V extravilánu** bylo usmrceno 1 293 a těžce zraněno 3 273 osob. Počet usmrcených byl oproti předpokladům vyšší o 0,6 %, počet těžce zraněných naopak o 13,4 % nižší.

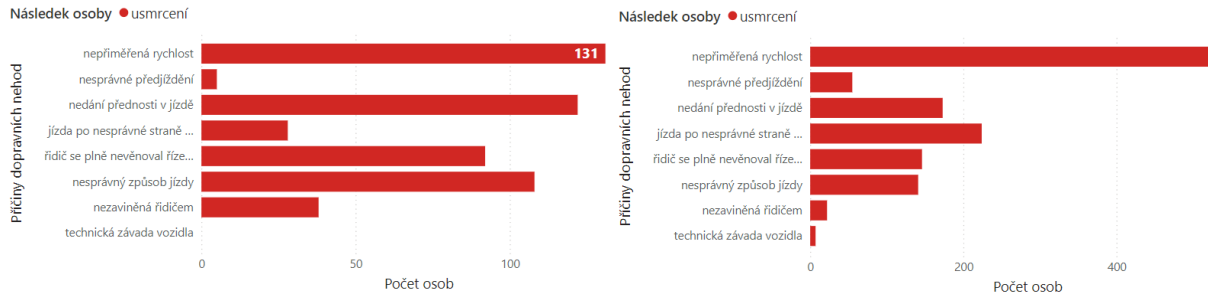
Následující obrázek porovnává kategorie usmrcených osob v intravilánu a extravilánu. V letech 2021-2024 se zranitelní účastníci v intravilánu obcí podíleli na všech usmrcených 67,4 % (chodci 38,9 %, cyklisté 13,4 % a motocyklisté 15,1 %), v extravilánu pak 32 %. Řidiči osobních vozidel byli v extravilánu nejčastěji zastoupenou kategorií účastníků silničního provozu mezi usmrcenými osobami (44,2 %).



Obrázek 29 Smrtelné následky nehod v intravilánu (vlevo) a extravilánu (vpravo) dle kategorií osob v období 2021-2024

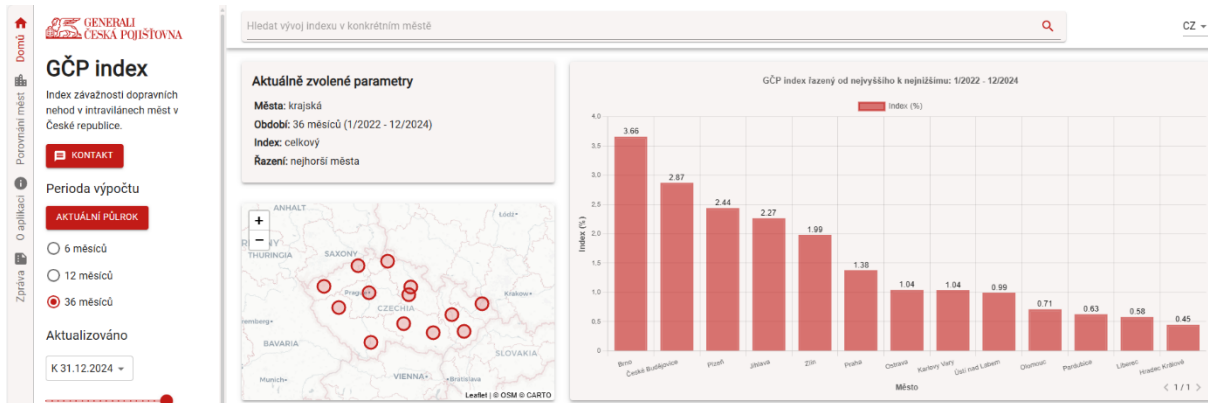
Nepříměřená rychlost byla nejčastější příčinou smrtelných následků dopravních nehod jak v intravilánu (25 %), tak v extravilánu (40,6 %). Srovnání jednotlivých příčin je uvedeno na Obrázku 30.





Obrázek 30 Příčiny smrtelných následků nehod v intravilánu (vlevo) a extravilánu (vpravo) v letech 2021-2024

Webová aplikace GČP INDEX (Index závažnosti dopravních nehod v intravilánech měst v ČR) vyjadřuje relativní míru závažnosti dopravních nehod na území (v intravilánu) krajských měst a obcí s rozšířenou působností. Do sledování je zahrnuto všech 206 obcí s rozšířenou působností, z nichž je ještě zvlášť vymezeno 13 krajských měst. Hodnota indexu udává poměr smrtelných a vážných nehod (tj. nehod, při kterých došlo k usmrcení nebo k těžkému zranění) k celkovému počtu nehod evidovaných na území uvedených měst za určité období. Čím je vyšší hodnota indexu, tím je dopravně bezpečnostní situace v konkrétním městě horší. Průběžně aktualizovaný GČP INDEX je k dispozici na webu www.gcpindex.cz. [11].



Obrázek 31 GČP INDEX krajských měst v období účinnosti Strategie BESIP (3leté období 2022-2024)

6.2 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].

Zde je třeba poznamenat, že v evidenci dopravních nehod Policie ČR došlo na počátku roku 2024 ke změně v tom, že byly od tohoto data vypuštěny kategorie „sledovaná komunikace“ a „křížovatka sledovaných komunikací“ ve vybraných městech, čímž došlo k jejich přesunu na skutečné kategorie (dálnice, silnice I., II. a III. třídy, místní komunikace). S ohledem na tuto skutečnost byla pro zachování kontinuity dat na webu www.cdv.cz/vizenula zpětně od roku 2017 upravena reálná data ke strategickým cílům (počty usmrcených a těžce zraněných osob) dle jednotlivých komunikací. Tím došlo také k úpravě předpokladů pro plnění Strategie v jednotlivých letech, neboť upravené výchozí stavy mají vliv na stavy cílové. Druh komunikace byl ke každé dopravní nehodě přiřazen na základě GPS souřadnic uvedených v databázi Policie ČR a geodatabáze Global Network. K této úpravě došlo výhradně pro potřeby objektivního hodnocení Strategie BESIP 2021-2030.

6.2.1 Dálnice a silnice I. třídy

Pro potřeby správce silniční sítě se bezpečnost dálnic a silnic I. třídy aktuálně hodnotí podle evropské metodiky *Network wide road safety assessment*, vydané v roce 2023 [12]. Hodnocení zahrnuje tři analýzy: proaktivní (na základě dopravně inženýrských charakteristik), reaktivní (na základě relativní nehodovosti) a integrovanou, tvořenou kombinací proaktivní a reaktivní analýzy.

CDV v roce 2024 adaptovalo zmíněnou metodiku na podmínky ČR a použilo ji k „posouzení pozemních komunikací v provozu“ (jak je tento nástroj nazvaný podle Zákona 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích) pro potřeby Ředitelství silnic a dálnic ČR).

6.2.1.1 Dálnice

Dálnice obecně představují nejbezpečnější kategorii pozemní komunikace. V letech 2021-2024 bylo postupně zprovozněno 185,7 km nových dálnic, tj. +14,3 % oproti roku 2020. Přitom závažné následky na dálnicích se výrazně nevyšly, kromě roku 2023 (nehoda autobusu na D2).

Tabulka 7 Délka zprovozněných dálnic v letech 2017-2024

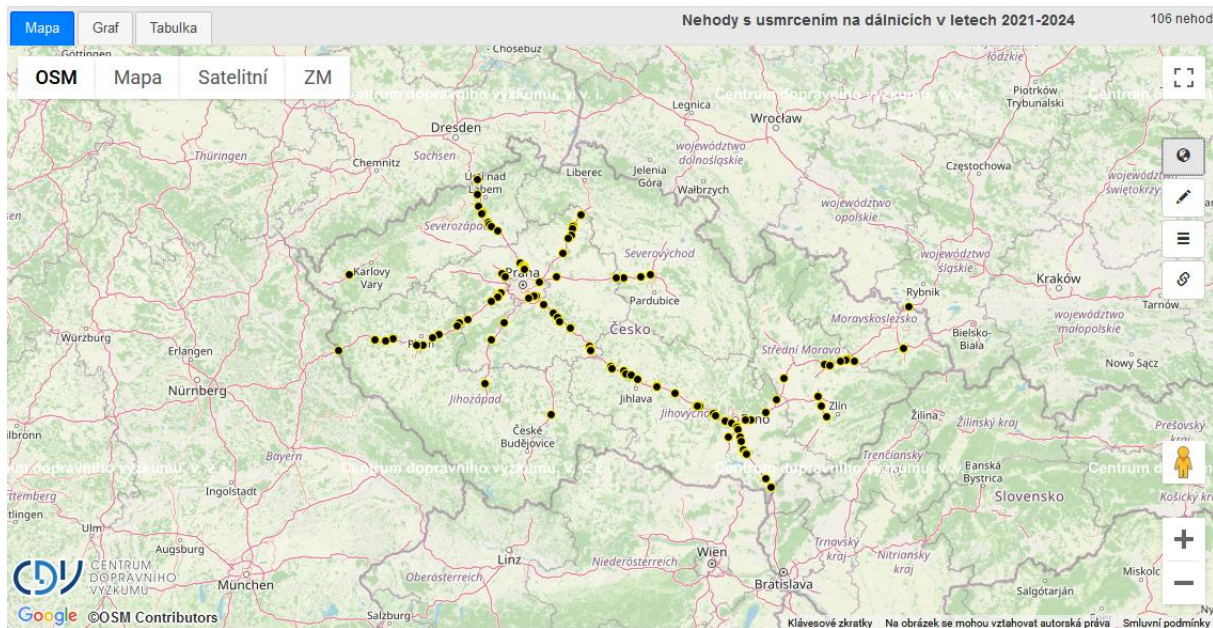
Rok	Délka dálniční sítě [km]	Délka zprovozněných dálnic [km]
2017	1243	17,5
2018	1246	3,8
2019	1280	33,1
2020	1301	21,3
2021	1350	49,1
2022	1370	20,4
2023	1383	13,0
2024	1487	103,2

Zdroj: www.ceskedalnice.cz (dle ŘSD)

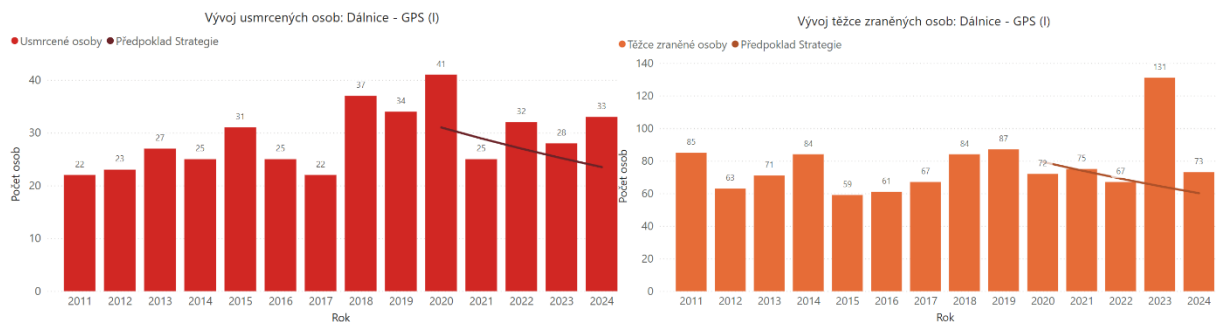
V období let 2021-2024 bylo na dálnicích usmrceno 118 osob a těžce zraněno 345 osob. Celkem bylo usmrceno 103 mužů (tj. 87,3 %) a 262 jich bylo těžce zraněno (tj. 75,9 %). Lokalizace nehod s usmrcením je podrobně uvedena v mapě nehodovosti na Obrázku 32 (viz [odkaz](#)).

Vývoj nehodovosti je relativně příznivý zejména v počtu těžce zraněných osob. V roce 2024 bylo na dálnicích o něco více usmrcených než v roce 2023 (33 oproti 28), zároveň však došlo k výraznému meziročnímu poklesu počtu těžce zraněných (73 oproti 131, tj. o 44,3 % méně) a také počtu nehod s usmrcením nebo těžkým zraněním (90 oproti 110, tj. o 18,2 % méně).





Obrázek 32 Smrtelné následky nehod na dálnicích v letech 2021-2024



Obrázek 33 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob na dálnicích vs. předpoklady Strategie v letech 2011-2024

V období 2021-2024 bylo na dálnicích nejvíce osob usmrceno (35) a těžce zraněno (126) ve Středočeském kraji. Meziročně (2023-2024) přibýlo nejvíce těžce zraněných v kraji Jihomoravském (+20), Středočeském (+11), Olomouckém (+8) a Ústeckém (+7). Předpoklady Strategie byly na rozdíl od negativní bilance minulého roku překročeny pouze v 7 krajích u usmrcených a v 6 krajích u těžce zraněných.



Tabulka 8 Plnění Strategie v oblasti usmrcených a těžce zraněných na dálnicích v roce 2024

Usmrcené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Hlavní město Praha	0	1	-1	-100,00 %
Moravskoslezský kraj	1	2	-1	-50,00 %
Olomoucký kraj	0	1	-1	-100,00 %
Jihočeský kraj	0	0	0	
Kraj Vysočina	4	4	0	0,00 %
Liberecký kraj	0	0	0	
Pardubický kraj	0	0	0	
Karlovarský kraj	1	0	1	
Královéhradecký kraj	1	0	1	
Středočeský kraj	10	9	1	11,11 %
Ústecký kraj	2	1	1	100,00 %
Zlínský kraj	2	0	2	
Plzeňský kraj	4	1	3	300,00 %
Jihomoravský kraj	8	4	4	100,00 %

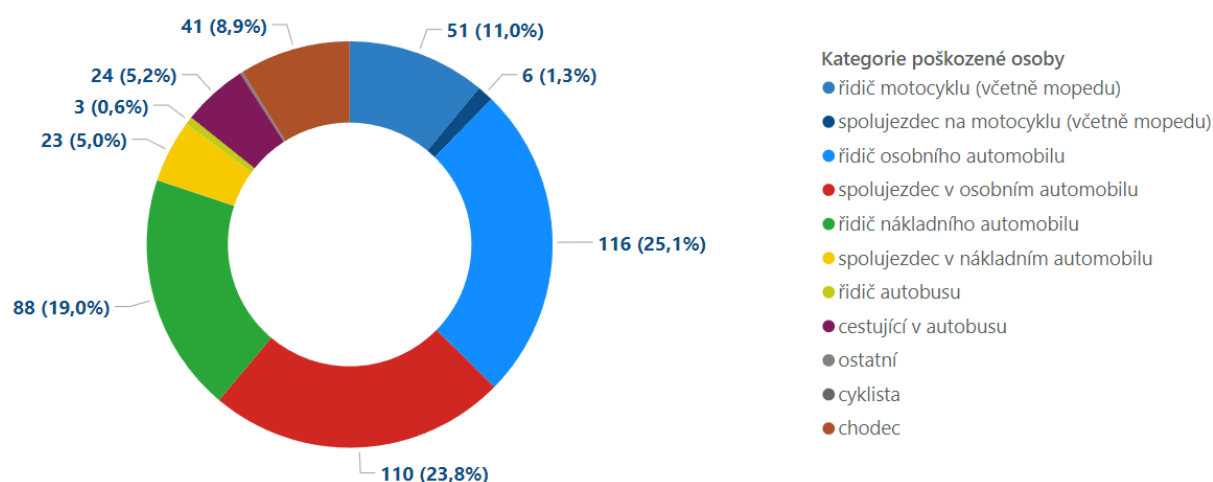
Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Kraj Vysočina	1	9	-8	-88,89 %
Hlavní město Praha	2	3	-1	-33,33 %
Karlovarský kraj	1	2	-1	-50,00 %
Moravskoslezský kraj	3	4	-1	-25,00 %
Zlínský kraj	0	1	-1	-100,00 %
Jihočeský kraj	2	2	0	0,00 %
Liberecký kraj	0	0	0	
Pardubický kraj	1	1	0	0,00 %
Plzeňský kraj	2	1	1	100,00 %
Ústecký kraj	5	4	1	25,00 %
Královéhradecký kraj	2	0	2	
Jihomoravský kraj	12	7	5	71,43 %
Olomoucký kraj	8	3	5	166,67 %
Středočeský kraj	34	24	10	41,67 %

Na rozdíl od předchozího roku, kdy došlo ke třem velmi závažným nehodám na dálnicích (více jak 3 těžce zranění), v roce 2024 k žádné takové nehodě nedošlo.

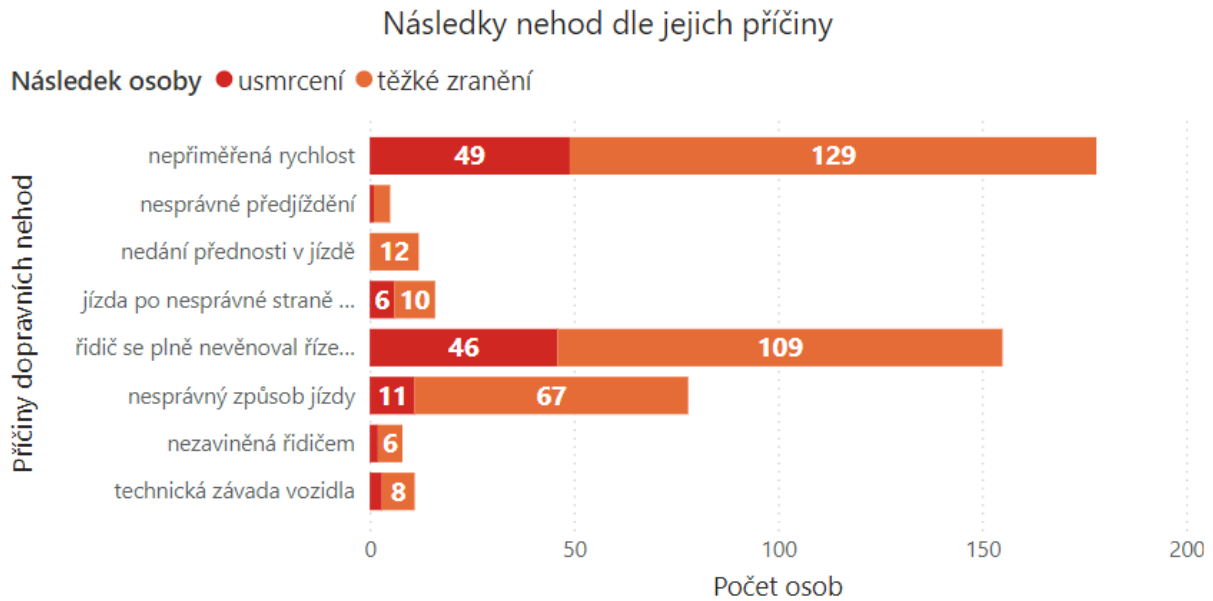
K 73 % závažných následků na zdraví došlo ve dne, příčinou největšího počtu závažných následků dopravních nehod (178) byla nepřiměřená rychlost. K nejvíce závažným následkům dopravních nehod došlo v pondělí (90), kdy bylo usmrceno 19 a těžce zraněno 71 osob. Z pohledu věku bylo zaznamenáno nejvíce závažných následků ve věkové kategorii 35 až 44 let (95) a 45 až 54 let (89). Nejvíce závažných následků připadalo na řidiče osobního automobilu (25,1 %) a spolujezdce v osobním automobilu (23,8 %).

Následky nehod dle kategorie poškozené osoby



Obrázek 34 Smrtelné a těžké následky nehod na dálnicích dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2024





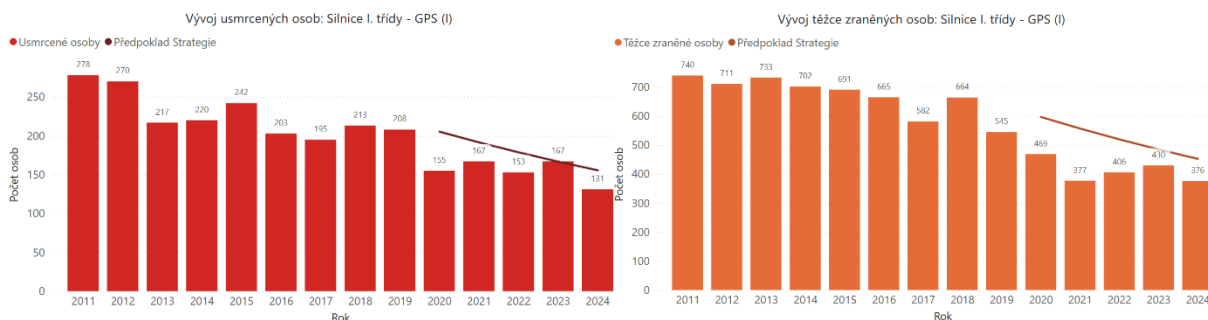
Obrázek 35 Smrtelné a těžké následky nehod na dálnicích dle jejich příčiny v letech 2021-2024

Z hlediska meziročních rozdílů (2023-2024) na dálnicích při srážkách jedoucích vozidel přibylo nejvíce těžce zraněných při srážkách z boku (+4). Z příčin měly největší vliv na nárůst nesprávné předjíždění (+4) a nevěnování se řízení vozidla (+4). Počet těžce zraněných vzrostl při nehodách na povrchu suchém, znečištěném (+3) a náledí, ujetý sníh (+2). U žádné kategorie účastníka nevrstl počet těžce zraněných. Obdobně nebyl významný ani vliv alkoholu.



6.2.1.2 Silnice I. třídy

V období let 2021-2024 bylo v důsledku dopravních nehod na silnicích I. třídy 617 osob usmrceno a 1 589 těžce zraněno. Nejvíce závažných následků dopravních nehod bylo evidováno ve Středočeském kraji (86 usmrcených a 267 těžce zraněných). Nejvyšší závažnost nehod byla evidována v Jihočeském kraji (24,4 usmrcených na 1 000 nehod). Nejčastější příčinou usmrcení i těžkého zranění byla nepřiměřená rychlost a jen o něco méně častěji nedání přednosti v jízdě. Výrazný podíl na usmrcených měla také jízda po nesprávné straně (vjetí do protisměru).



Obrázek 36 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob na silnicích I. třídy vs. předpoklady Strategie v letech 2011-2024

Meziročně (2023-2024) přibyl nejvíce usmrcených v kraji Jihomoravském (+5) a nejvíce těžce zraněných v kraji Zlínském (+14), Pardubickém (+8) a Ústeckém (+3). Předpoklady Strategie byly v případě usmrcených překročeny pouze ve 4 krajích a v případě těžce zraněných ve 3 krajích.

Tabulka 9 Plnění Strategie v oblasti usmrcených a těžce zraněných na silnicích I. třídy v roce 2024

Usmrcené osoby dle krajů

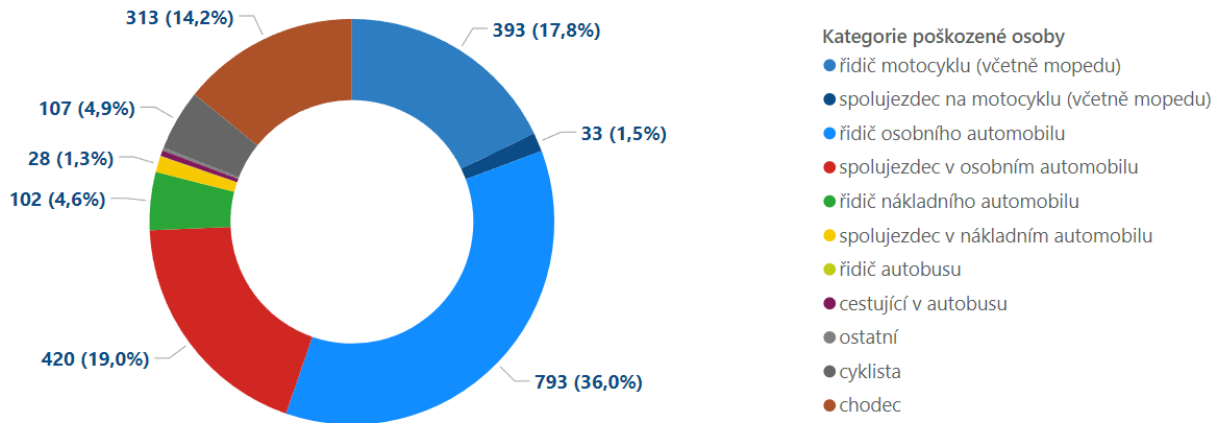
Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Moravskoslezský kraj	8	14	-6	-42,86 %
Pardubický kraj	8	14	-6	-42,86 %
Jihočeský kraj	16	20	-4	-20,00 %
Olomoucký kraj	5	9	-4	-44,44 %
Královéhradecký kraj	8	11	-3	-27,27 %
Středočeský kraj	20	23	-3	-13,04 %
Ústecký kraj	11	13	-2	-15,38 %
Zlínský kraj	6	8	-2	-25,00 %
Kraj Vysočina	7	8	-1	-12,50 %
Liberecký kraj	5	6	-1	-16,67 %
Hlavní město Praha	1	0	1	
Jihomoravský kraj	17	16	1	6,25 %
Karlovarský kraj	5	4	1	25,00 %
Plzeňský kraj	14	10	4	40,00 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Jihomoravský kraj	17	42	-25	-59,52 %
Moravskoslezský kraj	19	41	-22	-53,66 %
Ústecký kraj	26	41	-15	-36,59 %
Královéhradecký kraj	33	42	-9	-21,43 %
Kraj Vysočina	17	22	-5	-22,73 %
Liberecký kraj	19	24	-5	-20,83 %
Středočeský kraj	59	63	-4	-6,35 %
Jihočeský kraj	49	52	-3	-5,77 %
Olomoucký kraj	17	20	-3	-15,00 %
Pardubický kraj	32	35	-3	-8,57 %
Zlínský kraj	25	27	-2	-7,41 %
Karlovarský kraj	13	12	1	8,33 %
Hlavní město Praha	17	9	8	88,89 %
Plzeňský kraj	33	22	11	50,00 %

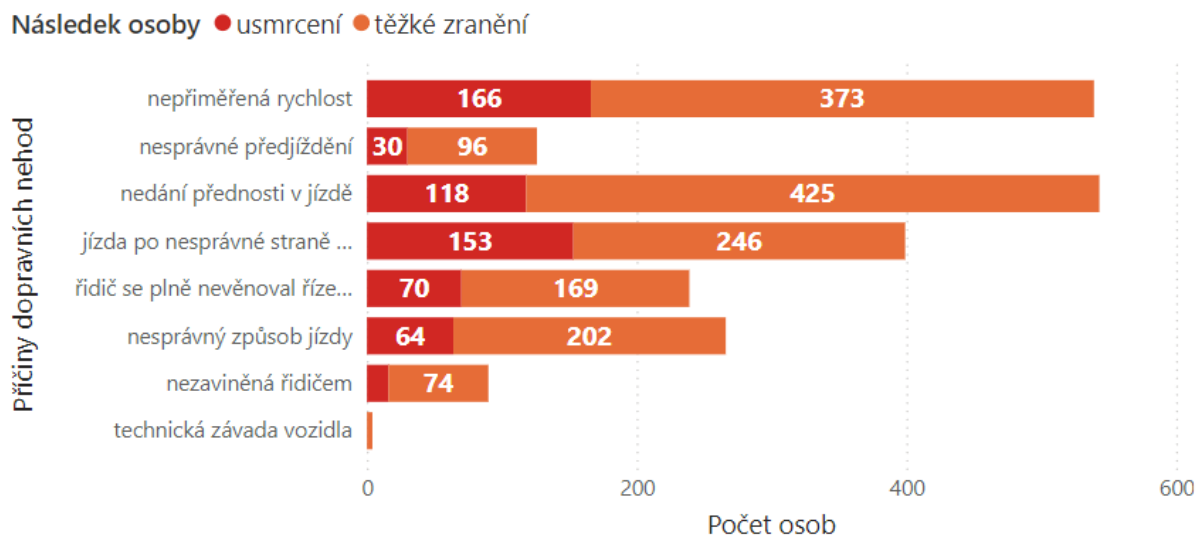


Následky nehod dle kategorie poškozené osoby



Obrázek 37 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích I. třídy dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2024

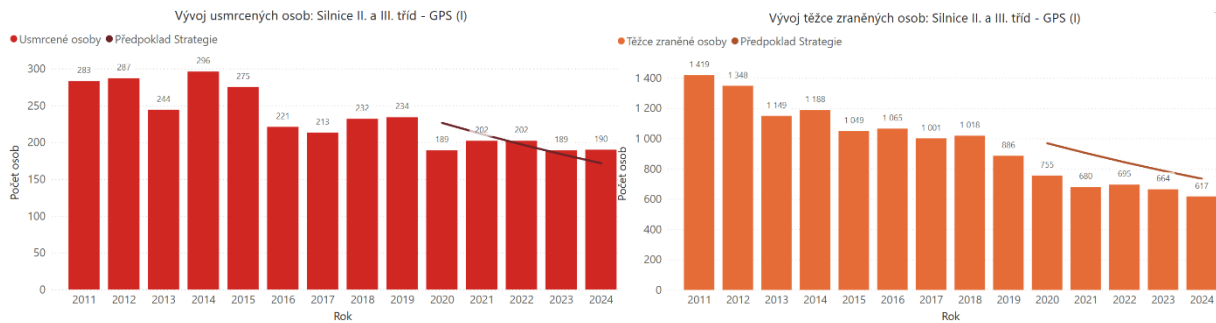
Následky nehod dle jejich příčiny



Obrázek 38 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích I. třídy dle jejich příčiny v letech 2021-2024

6.2.2 Silnice II. a III. třídy

V období let 2021-2024 bylo na silnicích II. a III. třídy 783 osob usmrceno a 2 653 těžce zraněno. Nejvíce osob bylo usmrceno ve Středočeském kraji (149). V tomto kraji také došlo k nejvyššímu počtu těžkých zranění (507). Nejvyšší závažnost nehod byla evidována v Jihomoravském kraji (13,4 usmrcených na 1 000 nehod). 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 52,2 %. Nejvíce závažných následků dopravních nehod bylo způsobeno nepřiměřenou rychlostí a nedáním přednosti v jízdě.



Obrázek 39 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob na silnicích II. a III. třídy vs. předpoklady Strategie v letech 2011-2024

Meziročně (2023-2024) přibylo nejvíce usmrcených v kraji Jihomoravském (+28) a Plzeňském (+15) a nejvíce těžce zraněných v kraji Plzeňském (+21), Středočeském (+17) a Jihočeském (+14). Předpoklady Strategie byly v případě usmrcených překročeny v 7 krajích a v oblasti těžce zraněných pouze ve 4 krajích.

Tabulka 10 Plnění Strategie v oblasti usmrcených a těžce zraněných na silnicích II. a III. třídy v roce 2024

Usmrcené osoby dle krajů

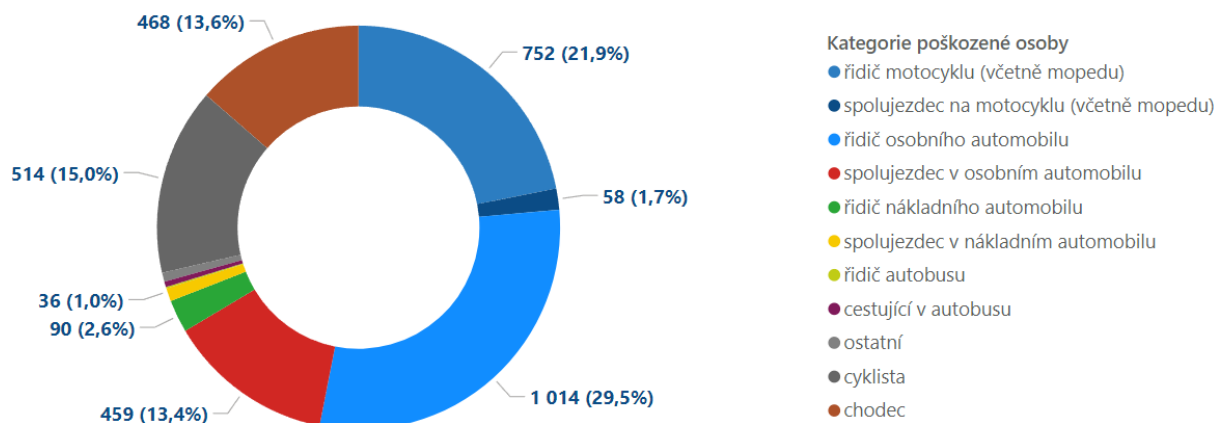
Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Jihočeský kraj	15	19	-4	-21,05 %
Moravskoslezský kraj	11	14	-3	-21,43 %
Zlínský kraj	4	7	-3	-42,86 %
Pardubický kraj	8	10	-2	-20,00 %
Hlavní město Praha	1	2	-1	-50,00 %
Olomoucký kraj	9	10	-1	-10,00 %
Kraj Vysočina	12	12	0	0,00 %
Karlovarský kraj	6	5	1	20,00 %
Ústecký kraj	15	14	1	7,14 %
Královéhradecký kraj	13	10	3	30,00 %
Středočeský kraj	32	29	3	10,34 %
Liberecký kraj	9	5	4	80,00 %
Plzeňský kraj	20	16	4	25,00 %
Jihomoravský kraj	35	18	17	94,44 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Jihomoravský kraj	53	81	-28	-34,57 %
Jihočeský kraj	67	91	-24	-26,37 %
Zlínský kraj	27	47	-20	-42,55 %
Pardubický kraj	27	45	-18	-40,00 %
Středočeský kraj	124	141	-17	-12,06 %
Ústecký kraj	52	67	-15	-22,39 %
Olomoucký kraj	23	34	-11	-32,35 %
Liberecký kraj	13	23	-10	-43,48 %
Královéhradecký kraj	47	54	-7	-12,96 %
Hlavní město Praha	3	6	-3	-50,00 %
Kraj Vysočina	50	48	2	4,17 %
Moravskoslezský kraj	64	56	8	14,29 %
Karlovarský kraj	30	18	12	66,67 %
Plzeňský kraj	37	24	13	54,17 %

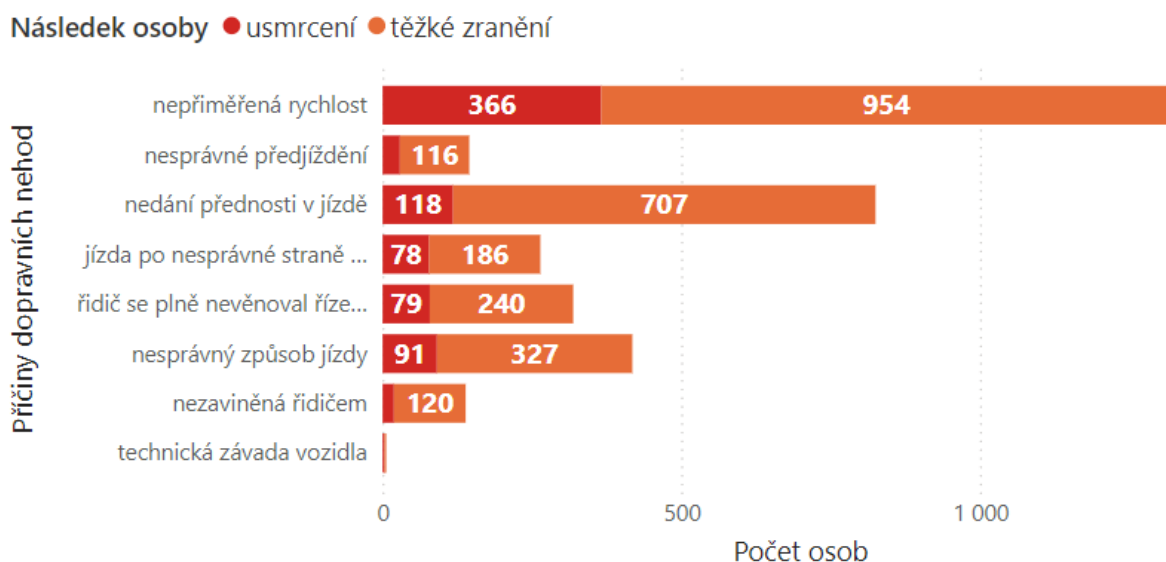


Následky nehod dle kategorie poškozené osoby



Obrázek 40 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích II. a III. třídy dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2024

Následky nehod dle jejich příčiny

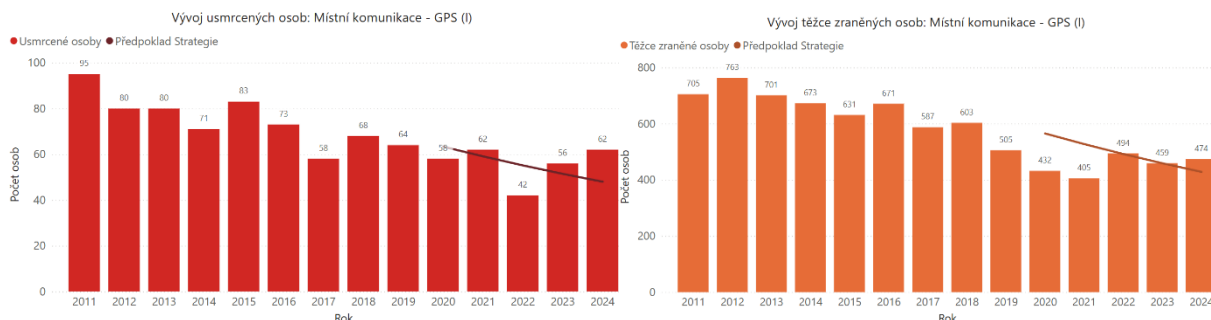


Obrázek 41 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích II. a III. třídy dle jejich příčiny v letech 2021-2024

6.2.3 Místní komunikace

V období let 2021-2024 bylo na místních komunikacích usmrceno 220 osob a 1 830 těžce zraněno. Nejvíce usmrcených (57) a těžce zraněných (540) bylo evidováno v hl. m. Praze, dále pak v Jihomoravském (20 usmrcených, 268 těžce zraněných) a Moravskoslezském kraji (26 usmrcených, 148 těžce zraněných). Nejvyšší závažnost nehod byla evidována v Královéhradeckém kraji (2,5 usmrcených na 1 000 nehod na místních komunikacích). Nejčastější příčinou smrtelných následků dopravních nehod byl nesprávný způsob jízdy (61), u těžkých následků pak nedání přednosti v jízdě (728). Nejvíce usmrcených a těžce zraněných (302) bylo evidováno ve věkové kategorii 45-54 let.

Závažné následky těchto dopravních nehod nejvíce postihovaly zranitelné účastníky silničního provozu: chodce (38,8 %), cyklisty (22,8 %) a motocyklisty (16,4 %).



Obrazek 42 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob na místních komunikacích vs. Předpoklady Strategie v letech 2011-2024

Meziročně (2023-2024) přibylo nejvíce usmrcených v kraji Jihomoravském (+6), Moravskoslezském (+4) a Olomouckém (+4) a nejvíce těžce zraněných v hl. m. Praze (+25) a Moravskoslezském kraji (+11). Předpoklady Strategie byly v případě usmrcených překročeny v 9 krajích a v oblasti těžce zraněných v 5 krajích.

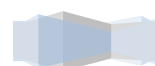
Tabulka 11 Plnění Strategie v oblasti usmrcených a těžce zraněných na místních komunikacích v roce 2024

Usmrcené osoby dle krajů

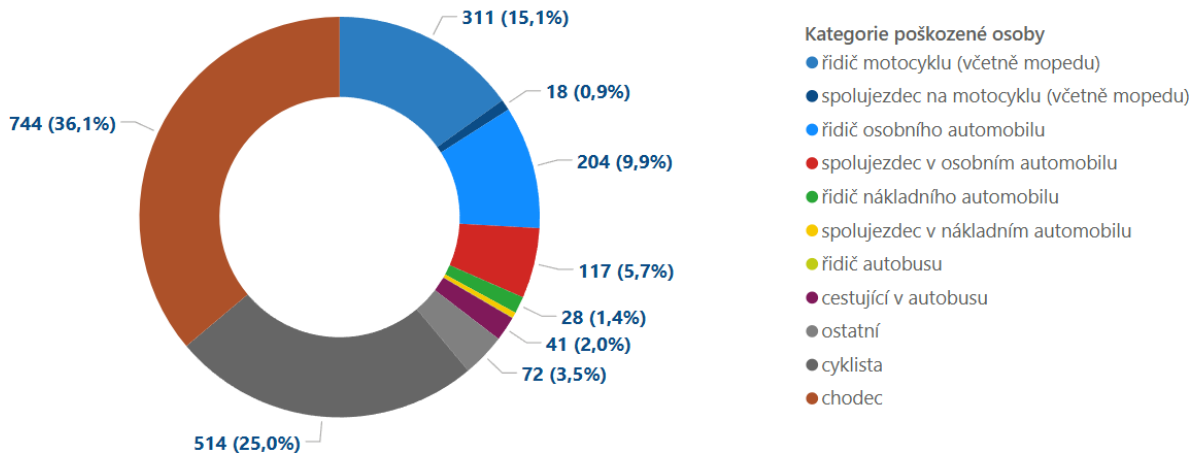
Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Jihočeský kraj	1	2	-1	-50,00 %
Karlovarský kraj	1	2	-1	-50,00 %
Liberecký kraj	2	3	-1	-33,33 %
Plzeňský kraj	4	4	0	0,00 %
Ústecký kraj	3	3	0	0,00 %
Kraj Vysočina	2	1	1	100,00 %
Královéhradecký kraj	2	1	1	100,00 %
Pardubický kraj	1	0	1	
Středočeský kraj	5	4	1	25,00 %
Zlínský kraj	2	1	1	100,00 %
Moravskoslezský kraj	9	7	2	28,57 %
Olomoucký kraj	5	3	2	66,67 %
Jihomoravský kraj	8	5	3	60,00 %
Hlavní město Praha	17	13	4	30,77 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Jihočeský kraj	25	38	-13	-34,21 %
Pardubický kraj	10	18	-8	-44,44 %
Olomoucký kraj	11	17	-6	-35,29 %
Liberecký kraj	12	17	-5	-29,41 %
Moravskoslezský kraj	36	39	-3	-7,69 %
Jihomoravský kraj	58	60	-2	-3,33 %
Královéhradecký kraj	17	17	0	0,00 %
Ústecký kraj	30	30	0	0,00 %
Zlínský kraj	23	23	0	0,00 %
Kraj Vysočina	16	12	4	33,33 %
Plzeňský kraj	25	20	5	25,00 %
Středočeský kraj	40	34	6	17,65 %
Karlovarský kraj	20	10	10	100,00 %
Hlavní město Praha	151	92	59	64,13 %

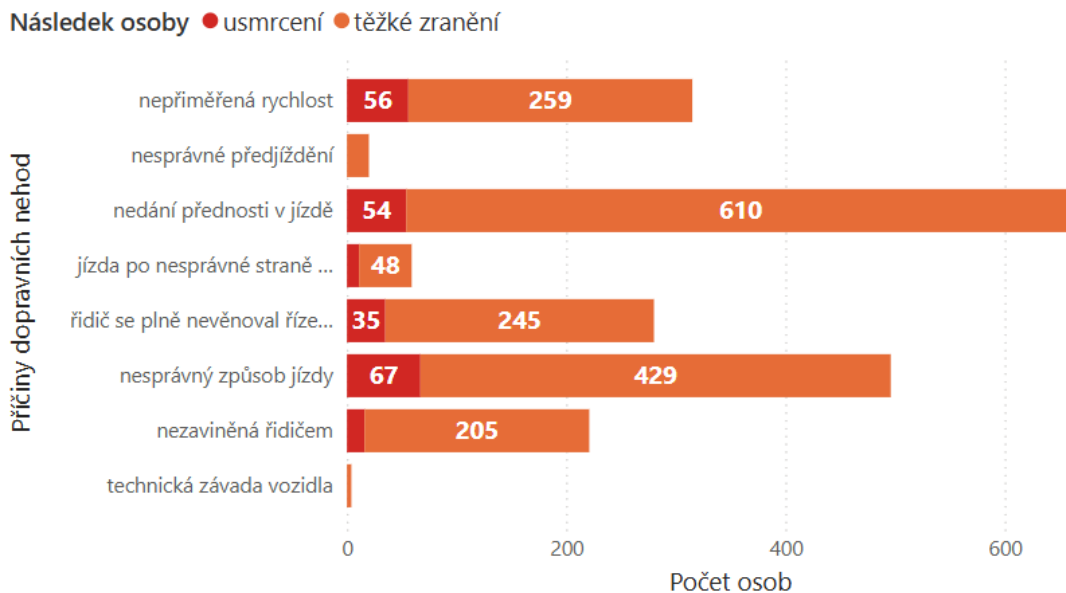


Následky nehod dle kategorie poškozené osoby



Obrázek 43 Smrtelné a těžké následky nehod na místních komunikacích dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2024

Následky nehod dle jejich příčiny



Obrázek 44 Smrtelné a těžké následky nehod na místních komunikacích dle jejich příčiny v letech 2021-2024

6.2.4 Dopravní výkon

Objektivní posouzení nehodovosti na jednotlivých druzích komunikací poskytuje jejich srovnání s dopravním výkonem, který je odvozován jednak z celostátního sčítání dopravy, jednak z průběžného automatického sčítání na komunikacích; obecně jsou tyto hodnoty k dispozici pro komunikace vyšších tříd, tedy dálnice a silnice I., II. a III. třídy.

Dopravní výkony na těchto komunikacích rostly v letech 2014-2019, tj. před epidemií COVID-19, průměrně v souhrnu asi o 3 % ročně. Nejrychleji z toho rostly výkony na dálnicích, asi o 6 % ročně. V době epidemie COVID-19 v roce 2020 však došlo jejich k poklesu téměř o 10 % oproti předchozímu

roku. V roce 2021 pak i přes pokračující pandemii došlo opět k nárůstu o 3 % oproti předchozímu roku. V roce 2022 byl nárůst již 9 % a byly opět překročeny hodnoty z roku 2019; v roce 2023 byl nárůst 3 %.

Dopravní výkony za rok 2024 v době zpracování této informace nebyly ještě k dispozici; ŘSD předpokládá jejich publikaci v červnu 2025.

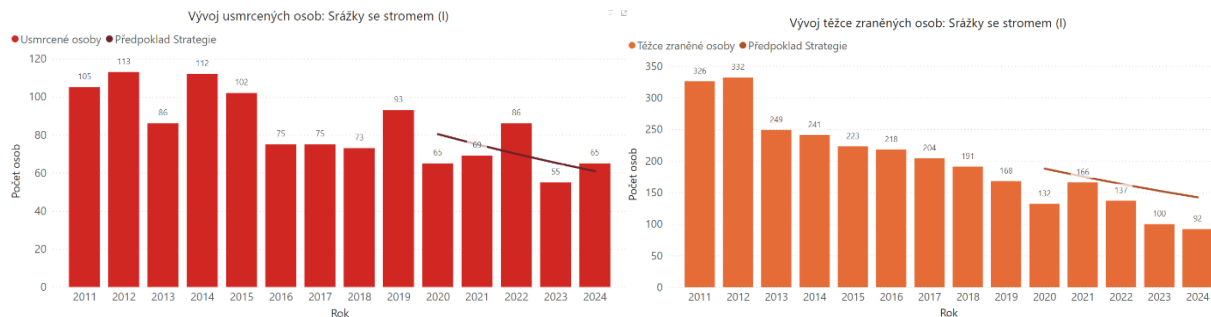
Z minulého porovnání počtu usmrčených a těžce zraněných na mld. vozokm vyplývá, že nejbezpečnějšími komunikacemi v ČR jsou jednoznačně dálnice, výrazně za nimi jsou silnice I. třídy a dále silnice II. a III. třídy. Nejvyšší podíl dopravních výkonů připadá na silnice I. třídy.

6.3 Srážky se stromem a s vlakem

V rámci klíčových ukazatelů Infrastruktura jsou mimo druhy komunikací analyzovány také srážky se stromem a srážky s vlakem.

6.3.1 Srážky se stromem

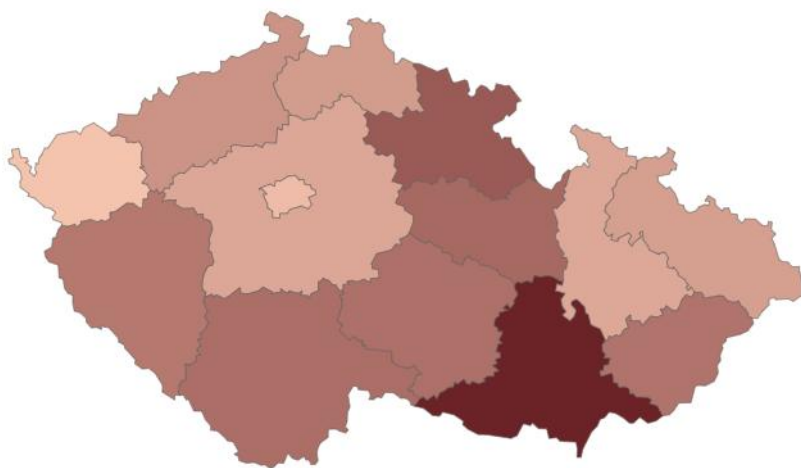
V období let 2021-2024 bylo v důsledku srážek se stromy usmrceno 275 a těžce zraněno 495 osob. Usmrcených osob bylo ve srovnání s předpokladem pouze o 1,5 % více, v případě těžce zraněných pak o 21,8 % méně.



Obrázek 45 Vývoj usmrčených osob v důsledku srážky se stromem ve vztahu k předpokladům Strategie



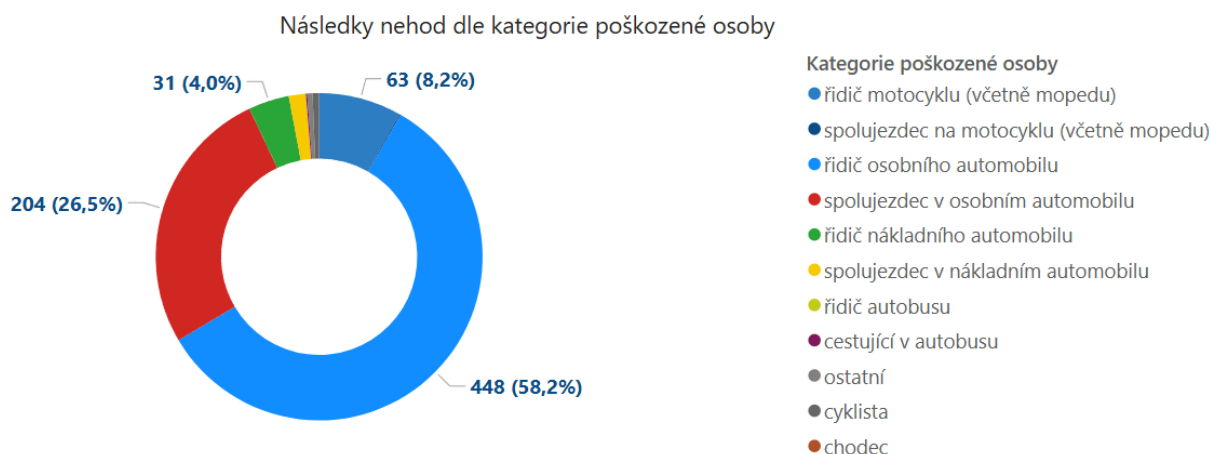
V období let 2021-2024 bylo v důsledku srážek se stromem usmrceno a těžce zraněno nejvíce osob ve Středočeském (41 usmrcených a 105 těžce zraněných) a v Jihočeském kraji (38 usmrcených a 99 těžce zraněných). Nejvyšší závažnost nehod byla evidována v Jihomoravském kraji, kde bylo usmrceno 63,6 osob na 1 000 nehod, naopak nejnižší závažnost byla evidována v Karlovarském kraji (11,1 osob na 1 000 nehod).



Kraj	Závažnost
Jihomoravský kraj	63,6
Královéhradecký kraj	45,6
Pardubický kraj	40,6
Jihočeský kraj	38,9
Kraj Vysočina	38,1
Zlínský kraj	37,2
Plzeňský kraj	35,4
Ústecký kraj	26,7
Liberecký kraj	23,9
Moravskoslezský kraj	22,7
Středočeský kraj	20,5
Olomoucký kraj	20,2
Hlavní město Praha	13,8
Karlovarský kraj	11,1

Obrázek 46 Závažnost nehod při srážkách se stromem v jednotlivých krajích v letech 2021-2024

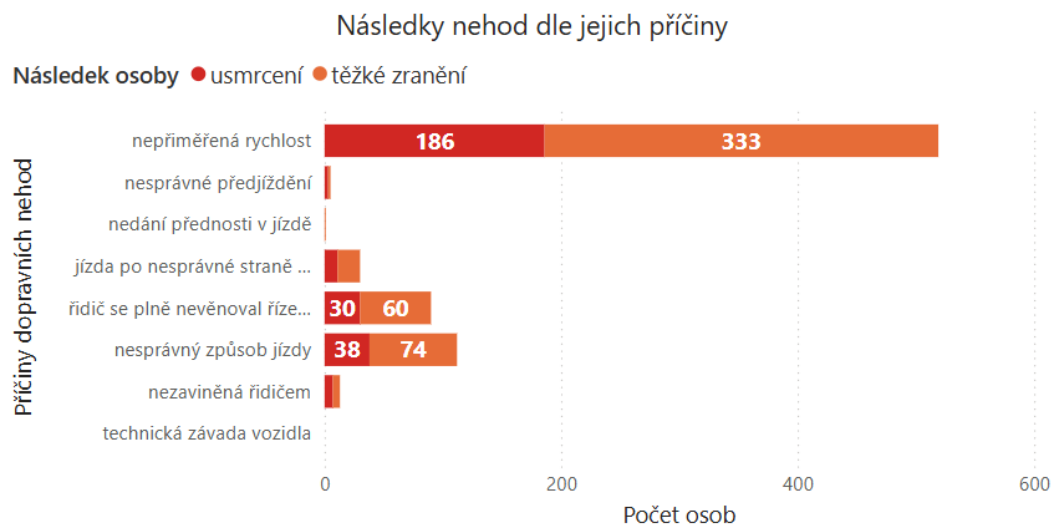
Téměř 3/5 smrtelných a těžkých zranění při srážkách se stromy bylo evidováno u řidičů osobních automobilů (58,2 %), ve 26,5 % se jednalo o jejich spolujezdce; 8,2 % pak tvořili řidiči motocyklů.



Obrázek 47 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách se stromy dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2024



Jednoznačně nejčteněji zastoupenou příčinou smrtelných a těžkých následků nehod při srážkách se stromy byla nepřiměřená rychlost. Nejčteněji zastoupenou věkovou skupinou byli mladí řidiči 18-24 let.



Obrázek 48 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách se stromy dle jejich příčiny v letech 2021-2024

6.3.2 Srážky s vlakem

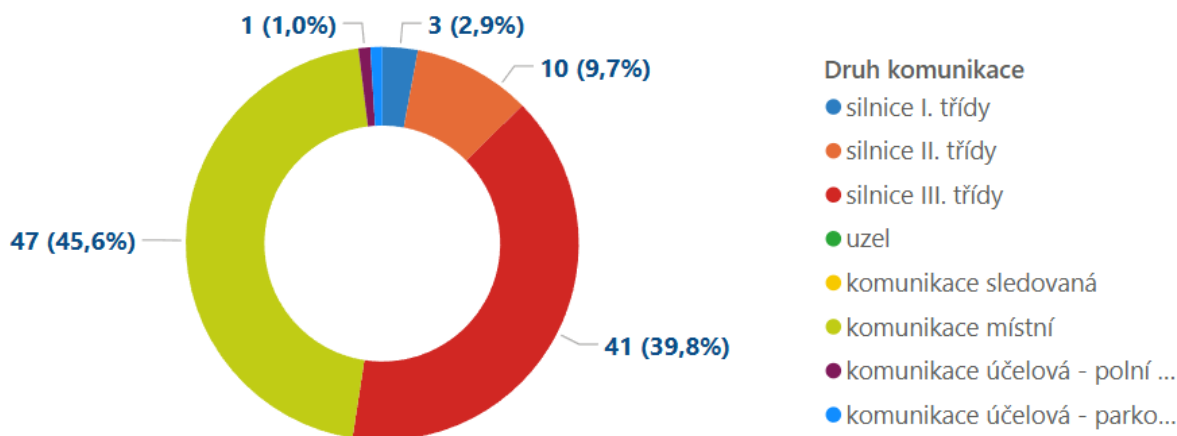
V období let 2021-2024 bylo v důsledku srážek s vlakem usmrceno 51 a těžce zraněno 52 osob. Oproti stanoveným předpokladům bylo usmrcených osob o 12,1 % méně, v případě těžce zraněných pak o 15,6 % více (zejména díky nepříznivé bilanci roku 2021).



Obrázek 49 Vývoj těžce zraněných osob v důsledku srážky s vlakem ve vztahu k předpokladům Strategie

V období let 2021-2024 bylo v důsledku srážek s vlakem usmrceno nejvíce osob ve Středočeském kraji (13), nejvíce těžce zraněných bylo v Jihočeském kraji (13). Nejvíce smrtelných a těžkých následků nehod bylo evidováno na místních komunikacích (45,6 %) a silnicích III. třídy (39,8 %).

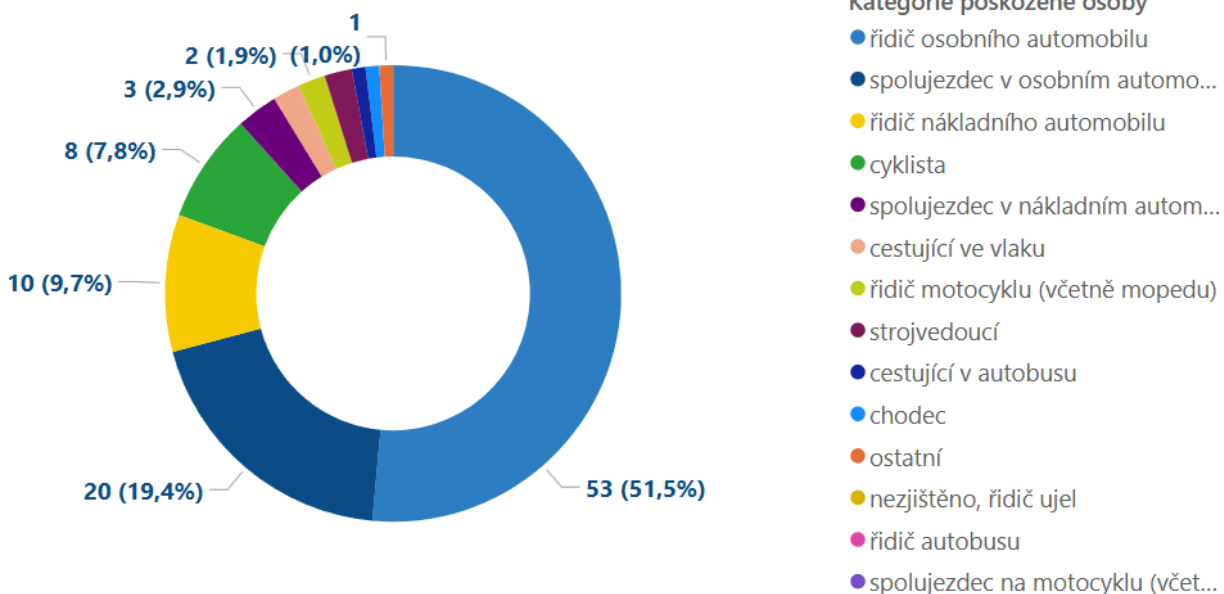
Následky nehod dle druhu komunikace



Obrázek 50 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách s vlakem dle druhů komunikací v letech 2021-2024

Nejvíce (51,5 %) smrtelných a těžkých zranění při srážkách s vlakem bylo evidováno u řidičů osobních automobilů. V 19,4 % se jednalo o jejich spolujezdce, v 9,7 % pak o řidiče nákladních automobilů.

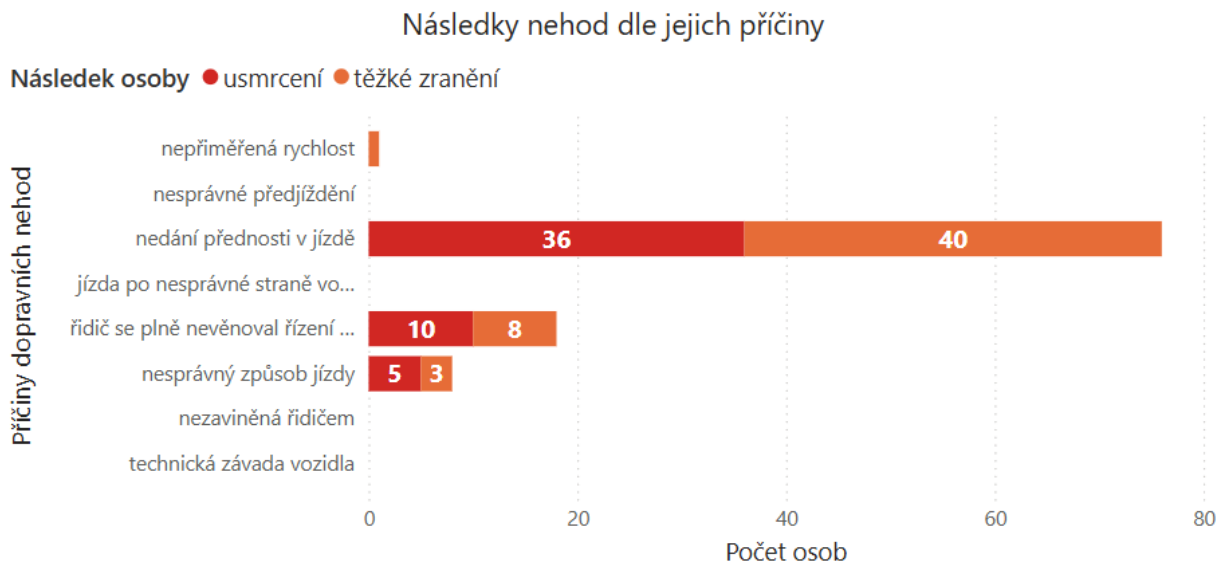
Následky nehod dle kategorie poškozené osoby



Obrázek 51 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách s vlakem dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2024



V 74 % smrtelných a těžkých následků nehod při srážkách s vlakem bylo příčinou nedání přednosti v jízdě. Nejčteněji zastoupenými věkovými skupinami byly osoby ve věku 35-44 (18) a 55-64 let (17).



Obrázek 52 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách s vlakem dle jejich příčiny v letech 2021-2024



7. Vozidlový park

Průměrné stáří vozidlového parku v ČR neustále roste a v porovnání s ostatními zeměmi Evropské unie je výrazně vyšší. Tento trend se týká i ostatních kategorií vozidel, jako jsou lehká a těžká užitková vozidla a autobusy. Důvodů pro toto stárnutí vozového parku je několik, včetně ekonomických faktorů a dovozu starších ojetých vozidel. Starší vozidla mohou mít negativní dopad nejen na životní prostředí, ale především na bezpečnost silničního provozu.

Průměrné stáří osobních automobilů, kterých je v ČR registrováno více než 6,7 milionů, se v roce 2024 zvýšilo na 16,5 let. Průměrné stáří osobních automobilů v rámci vozidlového parku EU bylo 12,3 let dle dostupných údajů z roku 2022. Vozidlový park v ČR však byl s průměrným stářím 15,9 let o 29 % starší a patřil tak k nejstarším v rámci zemí EU [13].

Průměrné stáří vozidlového parku (2022) v zemích EU/ČR:

- Osobní vozidla: 12,3/15,9
- Lehká užitková vozidla (do 3,5 t): 12,5/14,2
- Těžká užitková vozidla (nad 3,5 t): 13,9/18,2
- Autobusy (nad 3,5 t): 12,5/14,7

7.1 Vliv stáří silničních vozidel na BESIP v letech 2021-2024

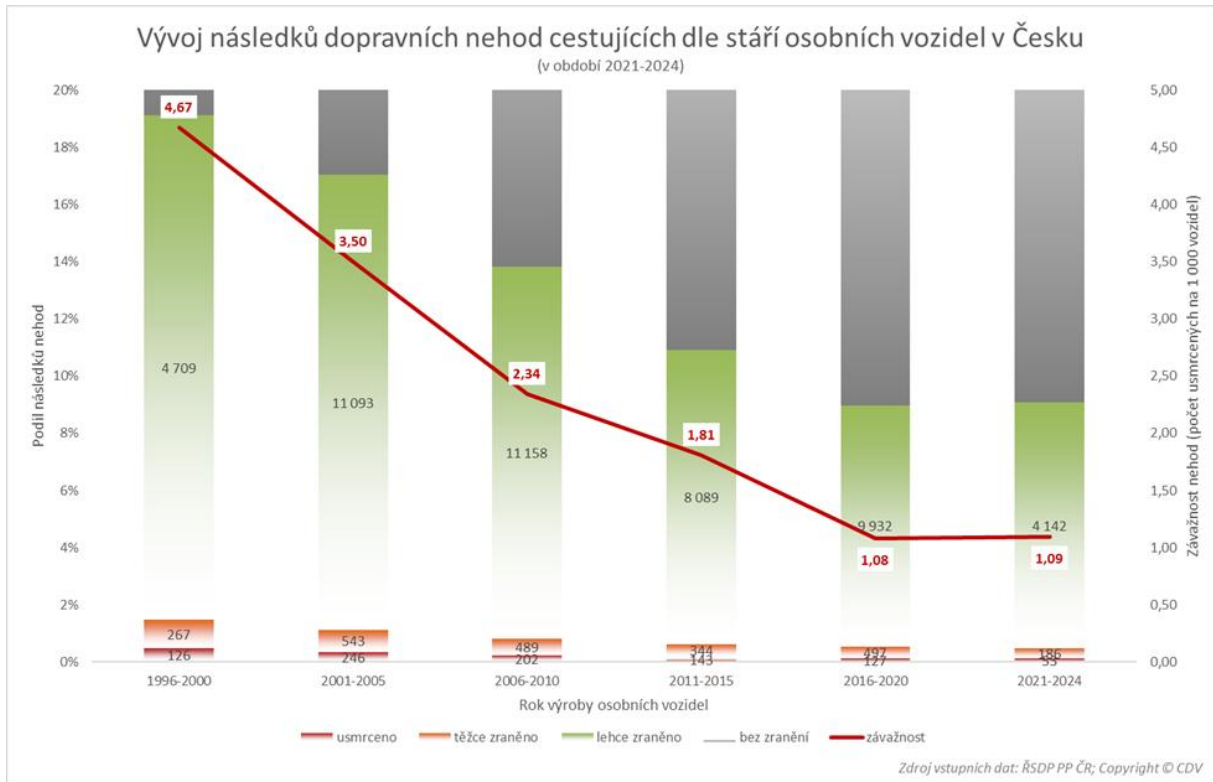
Obdobnou metodikou, která byla použita v článku „Vliv stáří silničních vozidel na bezpečnost silničního provozu“ [14], byly analyzovány následky nehodovosti z pohledu cestujících v osobních vozidlech v uplynulých čtyřech letech.

V období let 2021-2024 bylo při dopravních nehodách evidováno 433 720 osobních vozidel, v nichž bylo 909 osob usmrceno, 2 378 osob zraněno těžce a 49 798 osob zraněno lehce.

Nehodovost byla pro účely analýzy rozdělena do pětiletých intervalů podle stáří vozidel. Analyzován byl nejen podíl zranění (smrtelných, těžkých a lehkých), ale především závažnost nehod s ohledem na rok výroby osobních vozidel. Vozidla vyrobená do roku 1995 byla zúčastněna v nehodách jen v 0,6 % případů. Obecně platí, že čím starší vozidlo bylo účastno dopravní nehody, tím vyšší je závažnost nehody. Zatímco u vozidel vyrobených v letech 2016-2020 bylo evidováno 1,08 usmrcených na 1 000 vozidel, u vozidel o 20 let starších (tedy z období 1996-2000) byla evidována 4,3x vyšší závažnost (4,67 usmrcených na 1 000 nehod). Nejvíce osob bylo usmrceno ve vozidlech vyrobených v letech 2001-2005 (246). Detailní informace jsou obsahem níže uvedeného obrázku.

Absolutní data nehodovosti z období 2021-2024 jsou ovlivněna postupnou registrací nových vozidel v uvedeném období. Nejvíce nehod (27 061) tak v tomto období bylo evidováno s účastí osobních vozidel vyrobených (resp. poprvé registrovaných) v roce 2019, při nichž bylo usmrceno 16 osob. Nejvíce osob (63) pak bylo usmrceno ve vozidlech s rokem výroby 2003, při počtu 14 511 vozidel v daném roce vyrobených.





Obrázek 53 Vývoj následků nehod cestujících dle stáří osobních vozidel (v období 2021-2024)

7.2 Katalog poškození vozidel

Specializovaná databáze „Katalog poškození vozidel“ je podpůrným nástrojem, který poskytuje kvalitní podklady pro analýzu nehodového děje. Obsahuje dva moduly: Katalog charakteristických poškození a EES katalog. [15]



Obrázek 54 Ukázka databáze Katalog poškození vozidel

- Katalog charakteristických poškození může sloužit například k validaci vzájemné korespondence poškození vozidel po střetu, jakožto nedílné součásti analýzy nehodového děje.
- EES katalog může být nápomocný při kvantifikaci deformační energie, resp. parametru EES. Tento parametr lze využít jako kontrolní prvek při analýze nehodového děje a výpočtu střetových rychlostí nebo přímo jako vstupní hodnotu pro výpočet.

Databáze byla vytvořena na základě reálných dopravních nehod, nárazových zkoušek vozidel a experimentů. Obsahuje různé typy střetů, vozidel a účastníků silničního provozu, včetně chodců, cyklistů a motocyklistů. Jsou zde zahrnuty rozmanité střetové konfigurace i nárazové rychlosti.

Katalog poškození vozidel je neocenitelnou pomůckou zejména v případech, kdy jsou podklady z předmětné nehody nedostatečné (například manipulované škodní události) nebo jde o specifická poškození, k nimž není v běžně dostupných databázích mnoho údajů (například škody při nízkých rychlostech).

Databázi lze využít i jako vzdělávací nástroj pro odborníky v oblasti analýzy a dokumentace dopravních nehod – například znalce, likvidátory pojišťoven či policisty. Přístup do databáze je možný po registraci na www.katalog-poskozeni.cz [15]. Databáze je dále aktualizována a rozšiřována.

Tento výsledek vytvořen v rámci projektu CK02000084 Moderní metody dokumentace a analýzy poškození vozidel za podpory Technologické agentury ČR a Ministerstva dopravy ČR v rámci Programu DOPRAVA 2020+.



8. Závěr

Rok 2024 přinesl v návaznosti na opatření uplynulých akčních plánů Strategie řadu změn. Mezi úspěšně dokončená opatření patří např. zavedení možnosti řídit vozidlo skupiny B od 17 do 18 let v doprovodu mentora, které se dobře osvědčilo i v praxi, kde podíl získaných řidičských oprávnění ve skupině L17 tvořil 20 % z celkového počtu žadatelů o řidičská oprávnění. Sedmnáctiletí řidiči v doprovodu mentora zavinili v roce 2024 pouze 6 dopravních nehod oproti více než 1 100 dopravních nehod zaviněných řidiči ve věku 18 let. Také se daří průběžně navyšovat počty otázek a simulací včetně Hazard Perception zaměřených na zásady bezpečné jízdy a jejich postupné začlenění do e-Testů v rámci teoretických zkoušek z odborné způsobilosti. Rozsáhlá informační kampaň k novele zákona o silničním provozu (zavedení řidičského průkazu na zkoušku, L 17, terapeutické programy, změny v sankčním bodovém systému) byla rovněž úspěšně realizována s vysokým mediálním zásahem.

Na mladé řidiče byly zaměřeny projektové dny „Nultá hodina autoškoly“, které jsou určeny pro studenty středních škol s tématy: jak správně vybrat autoškolu s kvalitní výukou, zásady bezpečného chování v roli řidiče motorového vozidla, legislativní novinky, správný postup při dopravní nehodě, dopravní kontroly. SFDI v obou letech přispěl částkou 100 mil. Kč na odstraňování nehodových lokalit na komunikacích ve vlastnictví krajů a poskytl příspěvek na podporu rozvoje cyklostezek oddělených od motorizované dopravy v krajích ve výši více než 400 milionů Kč pro každý rok.

8.1 Plnění strategických cílů

V důsledku dopravních nehod bylo na pozemních komunikacích v ČR v roce 2024 usmrceno 438 osob (meziročně -3,7 %), 1 609 osob bylo zraněno těžce (-8,1 %) a 23 971 lehce (+0,1 %). V případě usmrcených i těžce zraněných osob se jedná o historická minima. Odhad celkových ročních ekonomických ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích dosáhl v roce 2024 přibližně 145 miliard Kč, což představuje přibližně 2,0 % hrubého domácího produktu ČR (*jedná se o předběžný odhad, finální data budou k dispozici v druhé polovině roku 2025*).

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 %, předpokládá v roce 2024 maximálně 408 usmrcených a 1 747 těžce zraněných osob. Z výše uvedeného vyplývá, že tyto vytýčené strategické cíle byly splněny v roce 2024 pouze v oblasti těžce zraněných osob. Usmrcených osob bylo oproti předpokladům evidováno o 30 více (+7,4 %), těžce zraněných pak o 138 méně (-7,9 %).

V uplynulých čtyřech letech účinnosti Strategie bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR usmrceno 1 817 a těžce zraněno 6 717 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie tak bylo kumulativně usmrceno o 2 osoby více (+0,1 %) a těžce zraněno o 1 060 osob méně (-13,6 %).

8.1.1 Plnění v zemích EU a v ČR

Česko se s 45 oběťmi dopravních nehod na milion obyvatel v roce 2024 umístilo na 15. místě v Evropské unii, což je těsně za jejím průměrem (44). V rámci Visegrádské čtyřky (V4) jsme na tom lépe než Slovensko (47 obětí) a Polsko s Maďarskem (52 obětí). Pozitivní je, že od roku 2019 se v EU snížil počet

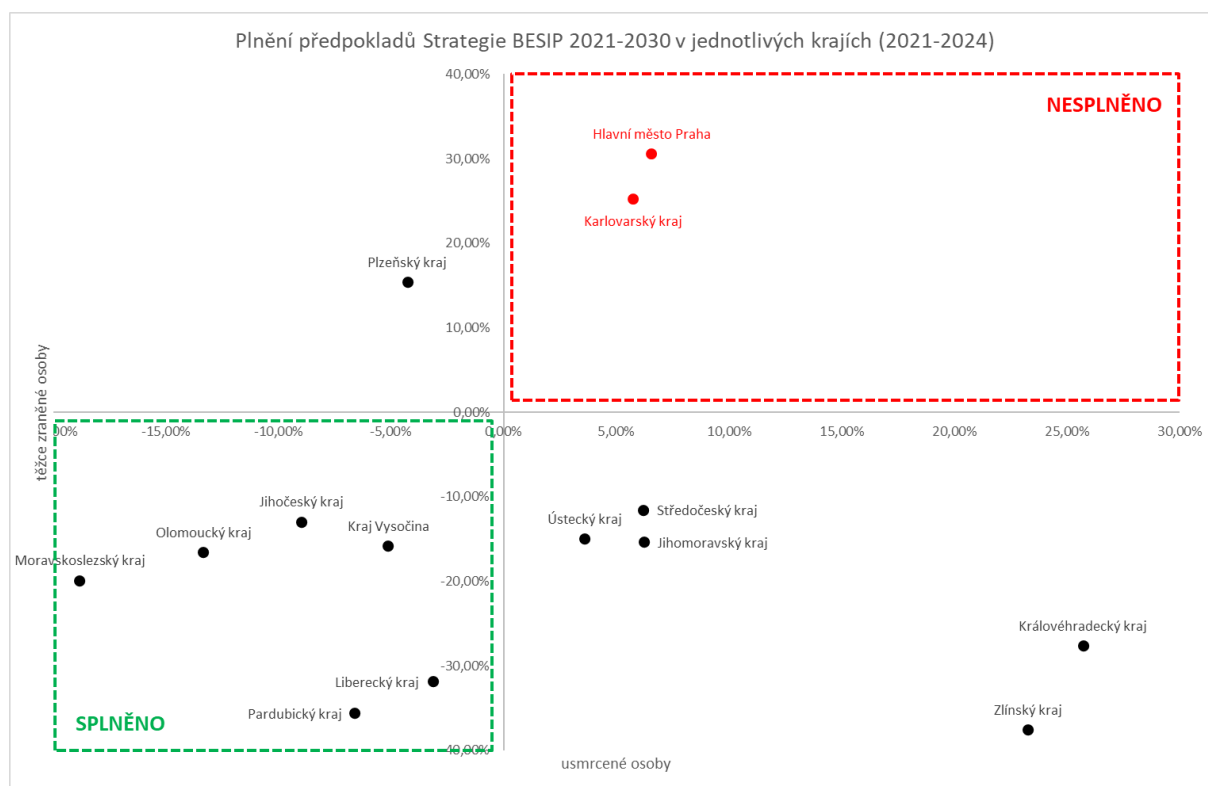


úmrtí na silnicích o 13 %, přičemž Česko zaznamenalo dokonce 20% pokles. Největší zlepšení v rámci V4 vykázalo Polsko s 35% poklesem, následované Maďarskem (17 %) a Českem, zatímco Slovensko zaznamenalo pouze 5% pokles.

8.1.2 Plnění v krajích

V uplynulých čtyřech letech účinnosti Strategie se nedařilo stanovené předpoklady v oblasti usmrčených osob plnit v 7 krajích: Královéhradeckém (+26 %), Zlínském (+23 %), hl. m. Praze (+7 %), Jihomoravském (+6 %), Středočeském (+6 %), Karlovarském (+6 %) a Ústeckém (+4 %). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v hl. m. Praze (+31 %), Karlovarském (+25 %) a Plzeňském kraji (+15 %). Pozitivně lze v oblasti usmrčených osob hodnotit Moravskoslezský (-19 %), Olomoucký (-13 %) a Jihočeský kraj (-9 %) a v případě těžce zraněných pak Zlínský (-38 %), Pardubický (-36 %), Liberecký (-32 %) a Královéhradecký kraj (-28 %). V případě Zlínského kraje však byl zaznamenán vyšší než očekávaný počet nehod se smrtelnými následky.

Následující graf pak shrnuje bilanci plnění strategických cílů Strategie BESIP v jednotlivých krajích v období 2021-2024. V Karlovarském kraji a hl. m. Praze nebyly splněny cíle ani v oblasti usmrčených, ani v těžce zraněných osob, naopak v 6 krajích byly splněny oba cíle.



Obrázek 55 Plnění předpokladů Strategie BESIP 2021-2030 v jednotlivých krajích v období 2021-2024

8.2 Plnění klíčových ukazatelů

V rámci Strategie BESIP bylo sledováno 32 klíčových ukazatelů, které jsou členěny do 4 skupin: infrastruktura (I), následky (N), příčiny (P) a viníci (V). V oblasti klíčových ukazatelů lze v období účinnosti Strategie „pozitivně“ hodnotit např. bilanci fatálních nehod v důsledku nesprávného



předjíždění (-30 %), dětí (-24 %), mladých řidičů (-22 %), alkoholu a návykových látek (-16 %), chodců (-11 %) a fatalit na silnicích I. třídy (-11 %). V oblasti klíčových ukazatelů se v případě osob usmrčených nedařilo plnit předpoklady zejména u cyklistů (+27 %), starších řidičů jako viníků (+27 %), seniorů (+20 %) a motocyklistů (+16 %). V případě osob těžce zraněných byly klíčové ukazatele nad hodnotami předpokladu nehod na dálnicích (+29 %), u cizinců jako viníků nehod (+20 %), srážek s vlakem (+16 %) a cestujících v nákladních automobilech (+9 %).

Zejména na ukazatele, které nebyly plněny, by měla být upřena pozornost jak v oblasti prevence/represe, tak např. při tvorbě akčních plánů pro další období.

Z meziročního hodnocení KPI sledovaných v ČR [16] lze konstatovat, že rychlost V85 vykazuje stagnaci nebo mírný nárůst. Varovným signálem je nepřipoutání se bezpečnostními pásy. Zatímco u řidičů a spolujezdců na předních sedadlech došlo k mírnému nárůstu oproti roku 2023, ale k mírnému poklesu oproti roku 2022, alarmující je především nárůst nepřipoutaných osob na zadních sedadlech, a to na 15 %. Bohužel ani užívání mobilních zařízení za jízdy se nelepší. Podíl řidičů, kteří během jízdy manipulují s telefonem, vzrostl z 2 % v roce 2023 na 2,5 % v roce 2024. Tyto trendy naznačují, že je třeba věnovat zvýšenou pozornost prevenci a kontrole dodržování pravidel silničního provozu.

8.3 Doporučení

Během prvních čtyř let aktuální dekády byly identifikovány oblasti, na které se doporučujeme zaměřit v průběhu roku 2025 a v dalším období. Konkrétní opatření je pak vhodné zakomponovat do budoucích akčních plánů. V oblasti KPI se jedná zejména o **cestující v nákladních automobilech, dálnice a cizince jako viníky** (pozn. tato KPIs nebyla plněna jak v oblasti usmrčených, tak těžce zraněných osob) a dále pak o KPIs s výrazným potenciálem ke zlepšení zejména s ohledem na strategický cíl usmrčených osob:

- **starší řidiče a seniory,**
- **motocyklisty,**
- **cyklisty.**

Detailněji jsou některé z uvedených KPI popsány v kapitolách 5.2.1–5.2.4.

Na oblast mladých řidičů, která je jedním ze sledovaných KPIs, byla v loňském roce upřena pozornost – zejména v souvislosti se zavedením možnosti řízení vozidla skupiny B od 17 let pod dohledem mentora (L17). Na základě úspěšné realizace opatření v rámci novely zákona o silničním provozu, která přinesla pozitivní výsledky, doporučujeme pokračovat v informačních aktivitách zaměřených na mladé řidiče i na širokou veřejnost. Je nutné dále monitorovat a vyhodnocovat dopady zavedených opatření.

Formou preventivních, ale i represivních aktivit je žádoucí zaměřit se lokálně na kraje, které významným způsobem neplnily v uplynulém období vytyčené cíle. V oblasti osob usmrčených to byly především Královéhradecký a Zlínský kraj a hl. m. Praha, v oblasti osob těžce zraněných pak hl. m. Praha, Karlovarský a Plzeňský kraj.

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. Na webu www.cdv.cz/vizenula je každý měsíc aktualizována Vizualizace plnění strategických cílů a klíčových



ukazatelů, kde mimo národní úroveň je sledován také vývoj na úrovni krajů. Tento podklad využívají jak KK BESIP, tak krajská ředitelství Policie ČR k plánování dopravně bezpečnostních akcí, zacílených právě na negativní klíčové ukazatele.

Stáří vozidel má prokazatelný vliv na závažnost následků dopravních nehod. V kapitole 7.1 je tento vliv kvantifikován na nehodách v letech 2021-2024 z pohledu cestujících ve vozidlech. Proto doporučujeme rovněž komunikovat téma obnovy vozidlového parku právě s ohledem na bezpečnost silničního provozu.

8.4 VIZE NULA

Filozofie **VIZE NULA** považuje za nepřijatelné, aby v silničním provozu došlo k usmrcení nebo vážnému zranění. Pro naplnění této vize je nutné vytvářet **bezpečný**



system, jehož součástí jsou účastníci provozu, vozidla a dopravní infrastruktura. Historické konsekvence a provázanost VIZE NULA se strategickými dokumenty jsou shrnuty na stránce www.cdv.cz/vizenula. [6]

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



Přílohy

Příloha 1: Plnění strategických cílů v ORP a obcích

Seznam obrázků

Obrázek 1 Tisková konference Ministerstva dopravy	5
Obrázek 2 Hodnocení kampaní v roce 2024	6
Obrázek 3 Řešení problematiky BESIP na území obcí	7
Obrázek 4 Titulní strany Zpravodaje Bezpečná doprava	10
Obrázek 5 Počet usmrcených na 1 milion obyvatel při dopravních nehodách v EU v roce 2024.....	11
Obrázek 6 Vizualizace fatálních následků dopravních nehod v zemích EU	13
Obrázek 7 Vývoj usmrcených osob a předpokladů Strategie.....	14
Obrázek 8 Vývoj těžce zraněných osob a předpokladů Strategie	15
Obrázek 9 Matice kolizních partnerů – počet usmrcených osob v období 2021-2024	16
Obrázek 10 Matice kolizních partnerů – počet těžce zraněných osob v období 2021-2024.....	16
Obrázek 11 Smrtelné následky při nehodách v roce 2024 z pohledu pohlaví (vlevo muži, vpravo ženy)	17
Obrázek 12 Těžká zranění při nehodách v roce 2024 z pohledu pohlaví (vlevo muži, vpravo ženy)	17
Obrázek 13 Ukázka filtrování: muži - následky dle závažnosti po krajích 2011-2024 v aplikaci Dopravní nehody v ČR	18
Obrázek 14 Ukázka filtrování: muži - následky celkem dle kategorií věku 2011-2024 v aplikaci Dopravní nehody v ČR	18
Obrázek 15 Transpozice Strategie BESIP 2021-2030 z národní, přes krajskou až po místní úroveň	19
Obrázek 16 Vývoj usmrcených osob v Královéhradeckém (vlevo) a Zlínském kraji (vpravo).....	20
Obrázek 17 ORP s nejvyšším absolutním rozdílem usmrcených osob v období 2021-2024 (vůči předpokladům Strategie BESIP 2021-2030).....	22
Obrázek 18 ORP s nejvyšším absolutním rozdílem těžce zraněných osob v období 2021-2024 (vůči předpokladům Strategie BESIP 2021-2030).....	23
Obrázek 19 Obce s nejvyšším absolutním rozdílem usmrcených osob v období 2021-2024 (vůči předpokladům Strategie BESIP 2021-2030).....	24
Obrázek 20 Obce s nejvyšším absolutním rozdílem těžce zraněných osob v období 2021-2024 (vůči předpokladům Strategie BESIP 2021-2030).....	25
Obrázek 21 Plnění předpokladů Strategie BESIP 2021-2030 v jednotlivých KPIs v období 2021-2024 ..	29
Obrázek 22 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob cestujících v nákladních automobilech	29
Obrázek 23 Následky nehod zranitelných účastníků silničního provozu v průběhu dne (2021-2024) ..	31
Obrázek 24 Závažnost nehod dle kategorie účastníků dopravních nehod v ČR (2021-2024)	32
Obrázek 25 Vývoj usmrcených a těžce zraněných chodců	32
Obrázek 26 Vývoj usmrcených a těžce zraněných cyklistů	33
Obrázek 27 Infografiky nehodovost elektrokol a elektrokoloběžek v ČR (2023-2024)	34
Obrázek 28 Vývoj usmrcených a těžce zraněných motocyklistů.....	34

Obrázek 29 Smrtelné následky nehod v intravilánu (vlevo) a extravilánu (vpravo) dle kategorií osob v období 2021-2024	36
Obrázek 30 Příčiny smrtelných následků nehod v intravilánu (vlevo) a extravilánu (vpravo) v letech 2021-2024	37
Obrázek 31 GČP INDEX krajských měst v období účinnosti Strategie BESIP (3leté období 2022-2024)	37
Obrázek 32 Smrtelné následky nehod na dálnicích v letech 2021-2024.....	39
Obrázek 33 Vývoj usmrčených a těžce zraněných osob na dálnicích vs. předpoklady Strategie v letech 2011-2024	39
Obrázek 34 Smrtelné a těžké následky nehod na dálnicích dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2024	40
Obrázek 35 Smrtelné a těžké následky nehod na dálnicích dle jejich příčiny v letech 2021-2024.....	41
Obrázek 36 Vývoj usmrčených a těžce zraněných osob na silnicích I. třídy vs. předpoklady Strategie v letech 2011-2024.....	42
Obrázek 37 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích I. třídy dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2024	43
Obrázek 38 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích I. třídy dle jejich příčiny v letech 2021-2024	43
Obrázek 39 Vývoj usmrčených a těžce zraněných osob na silnicích II. a III. třídy vs. předpoklady Strategie v letech 2011-2024.....	44
Obrázek 40 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích II. a III. třídy dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2024.....	45
Obrázek 41 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích II. a III. třídy dle jejich příčiny v letech 2021-2024	45
Obrázek 42 Vývoj usmrčených a těžce zraněných osob na místních komunikacích vs. Předpoklady Strategie v letech 2011-2024	46
Obrázek 43 Smrtelné a těžké následky nehod na místních komunikacích dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2024.....	47
Obrázek 44 Smrtelné a těžké následky nehod na místních komunikacích dle jejich příčiny v letech 2021-2024	47
Obrázek 45 Vývoj usmrčených osob v důsledku srážky se stromem ve vztahu k předpokladům Strategie	48
Obrázek 46 Závažnost nehod při srážkách se stromem v jednotlivých krajích v letech 2021-2024.....	49
Obrázek 47 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách se stromy dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2024	49
Obrázek 48 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách se stromy dle jejich příčiny v letech 2021-2024	50
Obrázek 49 Vývoj těžce zraněných osob v důsledku srážky s vlakem ve vztahu k předpokladům Strategie	50
Obrázek 50 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách s vlakem dle druhů komunikací v letech 2021-2024	51
Obrázek 51 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách s vlakem dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2024.....	51



Obrázek 52 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách s vlakem dle jejich příčiny v letech 2021-2024	52
Obrázek 53 Vývoj následků nehod cestujících dle stáří osobních vozidel (v období 2021-2024)	54
Obrázek 54 Ukázka databáze Katalog poškození vozidel.....	54
Obrázek 55 Plnění předpokladů Strategie BESIP 2021-2030 v jednotlivých krajích v období 2021-2024	57

Seznam tabulek

Tabulka 1 Plnění strategických cílů v období 2021-2024 v jednotlivých krajích	20
Tabulka 2 Plnění strategických cílů v roce 2024 v jednotlivých krajích	21
Tabulka 3 Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu v ČR	27
Tabulka 4 Plnění Strategie v oblasti klíčových ukazatelů v období let 2021-2024	28
Tabulka 5 Vývoj usmrcených a těžce zraněných v jednotlivých kategoriích nákladních vozidel v období let 2021-2024	30
Tabulka 6 Plnění Strategie v oblasti infrastrukturních KPI v období let 2021-2024	36
Tabulka 7 Délka zprovozněných dálnic v letech 2017-2024	38
Tabulka 8 Plnění Strategie v oblasti usmrcených a těžce zraněných na dálnicích v roce 2024	40
Tabulka 9 Plnění Strategie v oblasti usmrcených a těžce zraněných na silnicích I. třídy v roce 2024 ...	42
Tabulka 10 Plnění Strategie v oblasti usmrcených a těžce zraněných na silnicích II. a III. třídy v roce 2024	44
Tabulka 11 Plnění Strategie v oblasti usmrcených a těžce zraněných na místních komunikacích v roce 2024	46



Seznam zkratk

ACEA	European Automobile Manufacturers' Association; Asociace evropských konstruktérů vozidel
ADAS	Advanced Driver Assistance Systems; pokročilé asistenční systémy pro řidiče
ASCE	American Society of Civil Engineers; Americká společnost stavebních inženýrů
ASTM	American Society for Testing and Materials; Americká společnost pro zkoušení a materiály
AutoSAP	Sdružení automobilového průmyslu
BESIP	Bezpečnost silničního provozu
C-ITS	Cooperative-ITS; kooperativní inteligentní dopravní systémy
CARE	Community database on Accidents on the Roads in Europe; Evropská databáze silniční nehodovosti
CDV	Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
ČKP	Česká kancelář pojistitelů
e-Call	Systém automatického tísňového volání v silniční dopravě
EDR	Event Data Recorder; záznamník událostí
ECTRI	The European Conference of Transport Research Institutes; Evropské sdružení výzkumných organizací v oboru pozemní dopravy
ELCF	European Level Crossing Forum; Evropské fórum pro železniční přejezdy
ELITE	European Logistics Infrastructure and Transport Expertise Network; Evropská expertní síť pro logistickou infrastrukturu a přepravu
ETSC	European Transport Safety Council; Evropská rada bezpečnosti dopravy
EU	European Union; Evropská unie
Euro NCAP	European New Car Assessment Programme; nezávislé konsorcium, které provádí nárazové zkoušky automobilů
ESRA	E-Survey of Road user's Attitudes; mezinárodní průzkum postojů účastníků silničního provozu
ERTRAC	The European Road Transport Research Advisory Council; Evropská rada pro výzkum silniční dopravy
FEHRL	Forum of European National Highway Research Laboratories; Fórum evropských národních silničních výzkumných laboratoří
FERSI	The Forum of European Road Safety Research Institutes; Fórum evropských výzkumných ústavů silniční bezpečnosti
FGSV	Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen; Výzkumná společnost pro silniční stavitelství a dopravu
GIS	Geographic information system; Geografický informační systém
HADN	Hlubková analýza dopravních nehod CDV, také Národní výzkum nehod; variantně CZIDAS (Czech In-Depth Accident Study)
HUMANIST VCE	HUMANIST Virtual Centre of Excellence; Virtuální centrum excelence HUMANIST
ICADTS	International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety; Mezinárodní rada pro alkohol, drogy a dopravní bezpečnost
ICTCT	International Co-operation on Theories and Concepts in Traffic Safety; Organizace dopravních psychologů, sociologů a odborníků na dopravní bezpečnost



IRTAD	International Road Traffic Accident Database; Mezinárodní databáze silniční dopravy a nehodovosti
IROP	Integrovaný regionální operační program
ISA	Intelligent Speed Adaptation; Inteligentní přizpůsobení rychlosti (systém podporující dodržování rychlostních limitů)
ITS	Intelligent Transport Systems; inteligentní dopravní systémy
IVIS	In Vehicle Information Systems; informační systémy ve vozidle
KDE+	Metoda sloužící k identifikaci problémových míst na mezikřižovatkových úsecích
KK BESIP	Krajští koordinátoři BESIP
KPI	Klíčové ukazatele
MD	Ministerstvo dopravy
MV	Ministerstvo vnitra
NPI ČR	Národní pedagogický institut ČR
NUB	Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu
NSBSP	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020
OECD	The Organisation for Economic Co-operation and Development; Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
OPD	Operační program doprava
OSN	United Nations; Organizace spojených národů
PČR	Policie České republiky
POLIS	European Cities and Regions Networking for New Transport Solutions; Síť evropských měst a regionů pro nová dopravní řešení
Rada	Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
ŘSDP PPČR	Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR
SAE	Society of Automotive Engineers; Společnost automobilových inženýrů
SDA	Svaz dovozců automobilů
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SO BESIP	Samostatné oddělení BESIP Ministerstva dopravy
SMO	Svaz měst a obcí ČR
SMS	Sdružení místních samospráv ČR
Strategie	Strategie BESIP 2021-2030
SŽ	Správa železnic
THE PEP	Transport, Health and Environment Pan-European Programme; Panevropský program pro dopravu, zdraví a životní prostředí
TRB	Transportation Research Board; Rada pro dopravní výzkum
VFM	Value for money; poměr cena-výkon
VaV	Výzkum a vývoj
WHO	World Health Organization; Světová zdravotnická organizace



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](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., ©2024. 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] Fond zábrany škod. Podpořené projekty 2024. Dostupné z: <https://www.fondzabranyskod.cz/podporene-projekty/2022/ostatni-projekty-2024>
- [9] European Commission. 2024 sees 3% drop in EU road fatalities, yet progress remains slow. [online]. [cit. 18. 3. 2025]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_789
- [10] European Commission publishes key indicators of road safety in Europe. [online]. Dostupné z: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-publishes-key-indicators-road-safety-europe-2024-03-30_en
- [11] GČP index [online]. Dostupné z: <https://www.gcpindex.cz/>
- [12] Evropská metodika: Network wide road safety assessment, 2023. Dostupné z: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/infrastructure/road-infrastructure-guidelines_en
- [13] Report – Vehicles on European roads. Dostupné z: <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads/>
- [14] Kadula, Lukáš, Bílek, Tomáš, Bucsuházy, Kateřina, 2021. Vliv stáří silničních vozidel na bezpečnost silničního provozu. Traffic Forum. 5(1), 108-118. ISSN 2454-101X
- [15] Bucsuházy, K.; Bilík, M.; Moravcová, P.; Žůvala, R.; Motl, J.; Semela, M.; Bradáč, A.; Belák, M.; Mikulec, R.; Křížák, M.; Bilík, T.; Rak, M.; Sedláčková, M.; Malinková, T.; Sláma, V.; Kovařík, T.: Katalog poškození vozidel. Webové rozhraní. URL: <https://katalog-poskozeni.cz/>. (specializovaná veřejná databáze)
- [16] Výzkum a analýza nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu v souladu s pravidly EU – manažerské shrnutí. CDV, Brno, 2024
- [17] SFDI. 2024. Poskytování příspěvků – základní informace.





Copyright © 2025 | Všechna práva vyhrazena
Samostatné oddělení BESIP
Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

