



Ministerstvo
dopravy

ČESKÁ REPUBLIKA

STRATEGIE BESIP 2021-2030

INFORMACE O PLNĚNÍ
V ROCE 2025

Obsah

1. Úvod	4
1.1 Základní shrnutí	4
1.2 Příklady aktivit s dopadem na bezpečnost silničního provozu	5
1.2.1 Aktivity BESIP v roce 2025	5
1.2.2 Ostatní	8
1.3 Operativní reporting Strategie	8
1.3.1 Aktualizace datových aplikací	8
1.3.2 Zpravodaj Bezpečná doprava	8
2. Evropské srovnání	10
2.1 Fatální následky nehod v roce 2025	10
2.3 Příklady aktivit a opatření v oblastech BESIP v zemích EU	12
2.3.1 Rychlost a zóny 30 km/h	13
2.3.2 Alkohol, drogy a alkolock	15
2.3.3 Cyklisté – boční odstup při předjíždění	16
2.3.4 Mikromobilita	17
2.4 Mezinárodní spolupráce	20
2.4.1 Evropská rada pro bezpečnost dopravy (ETSC)	20
2.4.2 Mezinárodní skupina pro data a analýzy bezpečnosti silničního provozu (IRTAD)	20
2.4.3 Fórum evropských výzkumných ústavů pro bezpečnost silničního provozu (FERSI)	22
3. Strategické cíle Strategie BESIP	23
3.1 Vývoj	23
3.2 Následky podle účastníků a kolizního partnera	24
3.3 Genderové srovnání	25
3.3.1 Následky nehod	25
3.3.2 Aktuální statistiky nehodovosti dle genderu	26
4. Kraje, obce s rozšířenou působností a obce	27
4.1 Srovnání krajů	28
4.1.1 Období účinnosti Strategie	28
4.1.2 Rok 2025	30
4.2 Srovnání obcí s rozšířenou působností (ORP) 2021–2025	31
4.3 Srovnání obcí 2021–2025	33



5. Klíčové ukazatele	35
5.1 Nepřímé ukazatele bezpečnosti (NUB)	35
5.1.1 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu v EU	35
5.1.2 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu v ČR	36
5.2 Přímé ukazatele bezpečnosti (PUB)	37
5.2.1 Neuspokojivé klíčové ukazatele	39
5.2.2 Zranitelní účastníci silničního provozu	42
5.2.3 Plnění na krajské úrovni	50
6. Infrastruktura	51
6.1 Intravilán a extravilán	51
6.2 Druh komunikace	52
6.2.1 Dálnice a silnice I. třídy	53
6.2.2 Silnice II. a III. třídy	59
6.2.3 Místní komunikace	61
6.2.4 Dopravní výkon	63
6.3 Srážky se stromem a s vlakem	64
6.3.1 Srážky se stromem	64
6.3.2 Srážky s vlakem	66
7. Vozový park	69
7.1 Stáří vozového parku v zemích EU	69
7.2 Legislativní změny s dopadem na obnovu vozového parku	69
7.3 Vliv stáří silničních vozidel na BESIP v letech 2021-2025	70
8. Závěr	72
8.1 Plnění strategických cílů	72
8.1.1 Plnění v zemích EU a v ČR	72
8.1.2 Plnění v krajích	73
8.2 Plnění klíčových ukazatelů	74
8.3 Doporučení	74
8.3.1 Na základě analýzy dat z České republiky	74
8.3.2 Na základě hodnocení politiky EU v oblasti BESIP	75
8.4 VIZE NULA	76
Přílohy	77



Příloha 1: Plnění strategických cílů v ORP a obcích.....	77
Seznam obrázků	77
Seznam tabulek	80
Seznam zkratek	81
Použité zdroje.....	83



1. Úvod

Uplynulý rok byl pátým rokem realizace Strategie BESIP 2021-2030 (dále jen „Strategie BESIP“) [1]. Předkládaný materiál hodnotí plnění Strategie BESIP jak z pohledu roku 2025, tak z první poloviny uplynulé dekády.

Základem analytické části jsou data z Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR [2], která jsou srovnána se stanovenými předpoklady 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 2025 [5]. Nedílnou součástí dokumentu je Příloha 1; související analýzy a informace/zprávy, které jsou v průběhu roku zveřejňovány na webových stránkách besip.gov.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 stanovily 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 2025 usmrceno 421 osob (meziročně -3,9 %), 1 647 osob bylo zraněno těžce (+2,4 %) a 25 013 lehce (+4,3 %). **V případě usmrčených osob se jedná o historické minimum.**

V roce 2025 se Česko umístilo na 13. místě v Evropské unii s 43 oběťmi dopravních nehod na milion obyvatel, tedy na úrovni průměru EU. V rámci Visegrádské čtyřky (V4) jsme těsně nad Slovenskem (42 obětí), ale zároveň před Polskem (45 obětí) a Maďarskem (48 obětí). Oproti referenčnímu období 2017–2019 mělo v roce 2025 dojít ke snížení počtu usmrčených o 29 %, skutečnost však za očekávání zaostala – v zemích EU pokles dosáhl pouze 16 %. Česko si vedlo lépe s poklesem o 23 %. V rámci V4 zaznamenalo největší zlepšení Polsko s poklesem o 42 % (nejlepší výsledek v EU), následované Maďarskem (26 %) a Českem, zatímco Slovensko dosáhlo snížení o 15 %.

Celkové roční ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích dosáhly v roce 2025 odhadem přibližně 149 miliard Kč, což představuje přibližně 1,8 % hrubého domácího produktu ČR (jedná se o předběžný odhad, finální data budou k dispozici ve druhé polovině roku 2026).

Strategie BESIP, která má za cíl snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR mezi rokem 2030 a průměrem let 2017-2019 o 50 %, předpokládala v roce 2025 maximálně 381 usmrcených a 1 630 těžce zraněných osob. Z výše uvedeného vyplývá, že **tyto vytýčené strategické cíle v roce 2025 splněny nebyly**. Usmrcených osob bylo oproti předpokladům evidováno o 41 více (+11 %), těžce zraněných pak o 17 více (+1 %).

V uplynulých pěti letech účinnosti Strategie bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR usmrceno 2 238 a těžce zraněno 8 364 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie tak bylo usmrceno o 43 osob více (+2 %) a těžce zraněno o 1 042 osob méně (-11 %).

1.2 Příklady aktivit s dopadem na bezpečnost silničního provozu

1.2.1 Aktivity BESIP v roce 2025

Rada vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu

Je stálým poradním orgánem vlády a vrcholným koordinačním orgánem v oblasti bezpečnosti silničního provozu. V roce 2025 se uskutečnila dvě zasedání Rady; zápisy z jednání jsou k dispozici na webových stránkách. Hlavními tématy jednání byla analýza bodového systému a prezentace kampaně „Hele, motorka!“, zaměřené na zvýšení bezpečnosti motocyklistů na pozemních komunikacích. Dále bylo představeno vodorovné dopravní značení pro motocyklisty, včetně možností jeho pilotního ověření. Prezentovány byly také výsledky průzkumu veřejného mínění v oblasti dopravní bezpečnosti, realizovaného ČKP. Rada se průběžně zabývala vývojem nehodovosti v České republice a věnovala pozornost také problematice elektrokol a elektrokoloběžek.

Informační kampaň „Chybělo málo!“

Kampaň „Chybělo málo!“ byla zaměřena na vzájemnou interakci řidičů a chodců na přechodech a cílila na celou dospělou populaci. Jejím cílem bylo upozornit na zranitelnost chodců a zdůraznit význam odpovědného a soustředěného chování obou účastníků silničního provozu jako klíčového faktoru prevence dopravních nehod.

Kampaň vycházela z analýzy rizikového chování na 40 vybraných přechodech, kterou v předchozím roce zpracovalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (CDV). V rámci kampaně vznikly tři videospoty, zaměřené na nejčastější příčiny nehod: nepozornost chodce při vstupu do vozovky, nepozornost řidiče na vícepruhových komunikacích a nedorozumění mezi chodcem a řidičem. Videá kromě upozornění na rizika přinášejí také doporučení, jak kolizím předcházet, s důrazem na význam očního kontaktu.

V roce 2025 bylo v rámci celé České republiky taktéž realizováno celkem 50 akcí, probíhala celorepubliková mediální kampaň. Kampaň vznikla ve spolupráci s CDV a je financována z Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů.

Celostátní preventivní kampaň „Hele, motorka!“

V květnu 2025 zahájil BESIP ve spolupráci s Českou kanceláří pojistitelů kampaň „Hele, motorka!“, zaměřenou na zvýšení bezpečnosti motocyklistů jako jedné z nejzranitelnějších skupin účastníků silničního provozu.



Kampaň reaguje na dlouhodobě nepříznivý vývoj nehodovosti motocyklistů, přičemž přibližně polovina usmrčených a zraněných je důsledkem nepozornosti řidičů osobních vozidel. Na tomto základě byla realizována multikanálová komunikační kampaň, zaměřená na zvýšení povědomí veřejnosti o přítomnosti motocyklistů v provozu a o zásadách jejich bezpečného míjení. Při přípravě byly využity také poznatky z Hloubkové analýzy dopravních nehod CDV.

Kampaň přispívá k naplňování cílů Strategie BESIP 2021–2030 v oblasti ochrany zranitelných účastníků silničního provozu. V roce 2025 byla oceněna stříbrnou medailí v soutěži DIRECT IMPACT CZECH v kategorii „veřejný zadavatel“.

Účast a prezentace na výstavě Motocykl 2025

Ve dnech 6.–9. března 2025 se v Praze uskutečnila výstava Motocykl, největší oborová akce svého druhu ve střední Evropě.

Společný stánek BESIP a Policie ČR byl zaměřen na bezpečné zahájení motocyklové sezóny. Návštěvníkům byly prezentovány zásady správného vybavení a oblečení, typické rizikové situace v provozu i poznatky z Hloubkové analýzy dopravních nehod. Součástí prezentace byly také informace z právní oblasti, ukázky první pomoci u dopravních nehod motocyklistů a interaktivní prvky, včetně rozboru konkrétní dopravní nehody.

Průběžná aktualizace webu besip.cz

V roce 2025 byly webové stránky BESIP průběžně aktualizovány a rozšířeny o nové obsahové sekce. V části Kampaně byly vytvořeny stránky věnované novému bodovému systému a projektu L17, dále kampaním „Hele, motorka!“ a „Chybělo málo!“.

V sekci Vzdělávání byly zveřejněny nové on-line testy dopravní výchovy pro děti, metodika pro zavádění tzv. školní ulice a příklady dobré praxe. V sekci Účastníci silničního provozu byla v části Cyklisté doplněna nová podsekce „Dám respekt“.



Obrázek 1 Kampaň „Hele, motorka!“

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

Stěžejní aktivity v oblasti dopravní výchovy a vzdělávání za rok 2025

Samostatné oddělení BESIP pokračovalo v činnosti Výboru pro dopravní výchovu, prevenci a osvětu při Radě vlády pro bezpečnost silničního provozu. V červnu 2025 proběhlo jednání na Ministerstvu dopravy zaměřené na revizi Rámcových vzdělávacích programů, zejména pro základní vzdělávání. BESIP se aktivně podílel na formulaci očekávaných výstupů učení pro žáky 1. a 2. stupně ZŠ, tvorbě otevřených vzdělávacích zdrojů a ilustrativních úloh jako součásti metodické podpory pro pedagogy. CDV bylo do revize taktéž zapojeno v roli konzultantů.

Pokračovala realizace projektových dnů pro střední školy „Nultá hodina autoškoly“ ve spolupráci s HZS, Policií ČR a ZZS. Ve školním roce 2024/2025 bylo uskutečněno 87 akcí s účastí 6 063 studentů. Projekt je zaměřen na interaktivní a zážitkovou formu vzdělávání; Ministerstvo dopravy zajišťuje financování dopravních psychologů ve všech krajích.

Ve spolupráci s organizací Pěšky městem byla zpracována metodika pro zavádění tzv. školní ulice, která byla publikována na webu besip.cz a distribuována prostřednictvím krajských koordinátorů do regionů.

Výuka dopravní výchovy na dětských dopravních hřištích (DDH) probíhala standardně dle aktualizovaného Tematického plánu pro žáky 4. ročníků ZŠ, včetně testů pro získání Průkazu cyklisty. V ČR je evidováno 292 DDH, z toho na 171 probíhá organizovaná výuka. Výuku absolvovalo 109 952 žáků, dalších 28 085 dětí se zapojilo do odpoledních aktivit.

V roce 2025 proběhl další ročník Dopravní soutěže mladých cyklistů (DSMC) s účastí přibližně 4 750 žáků. Celostátní finále se konalo v Kraji Vysočina, evropské finále následně v Bělehradě. Českou republiku reprezentovala dvě družstva, která obhájila bronzové umístění. V Olomouckém kraji proběhla také upravená verze soutěže pro sluchově postižené děti.

BESIP podpořil projekt „Kufříky pro prvňáčky“ distribucí publikace Ferda v autošcole (24 000 ks). Dále byla na webu zveřejněna databáze výukových a metodických materiálů pro všechny stupně vzdělávání. Portfolio bylo rozšířeno o materiál „Desatero bezpečné cesty do školy“, který byl propagován i prostřednictvím školních informačních kiosků. BESIP se rovněž podílel na vzdělávání pedagogů formou online školení.

Krajští koordinátoři BESIP

Činnost krajských koordinátorů BESIP (KK BESIP) představuje klíčový pilíř preventivních aktivit v oblasti bezpečnosti silničního provozu v regionech. Koordinátoři zajišťují realizaci vzdělávacích programů, osvětových akcí a spolupráci s obcemi, školami i dalšími subjekty. Současně se podílejí na plnění opatření Strategie BESIP 2021–2030.

V roce 2025 bylo realizováno celkem 1 384 akcí (meziročně srovnatelný stav), které byly nejčastěji zaměřeny na děti, chodce a cyklisty. Nejvíce zastoupenými tématy byly projekty „Vidíme se“, „Dám respekt“ a „Nový bodový systém“. Akcí se zúčastnilo celkem 360 951 osob.

KK BESIP se dále účastnili 445 jednání s partnery (meziročně +52) a 82 odborných komisí. V oblasti komunikace bylo realizováno 295 mediálních výstupů. Významnou součástí činnosti je také podpora aktivit na dětských dopravních hřištích, organizace DSMC a vzdělávání lektorů.

Bylo proškoleno celkem 89 lektorů DDH s cílem zajistit jednotnou kvalitu výuky napříč ČR.

Z uvedených aktivit vyplývá, že role krajských koordinátorů BESIP je pro realizaci preventivních opatření na regionální úrovni klíčová a nezastupitelná.

1.2.2 Ostatní

Ministerstvo dopravy podporuje oblast bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury, Ředitelství silnic a dálnic a výzkumných institucí, zejména Centra dopravního výzkumu, v.v.i. a Technologické agentury ČR.

Další projekty, akce a kampaně financované z Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů (v souladu s § 23a zákona č. 168/1999 Sb.) jsou zveřejněny na webových stránkách fondu. Podpora směřuje především do oblasti prevence a vzdělávání.

1.3 Operativní reporting Strategie

1.3.1 Aktualizace datových aplikací

Na webových stránkách www.cdv.gov.cz/vizenula [6] a nehody.cdv.cz [7] byly v roce 2025 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. Aplikace je využívána kromě SO BESIP MD také Ministerstvem vnitra, Policií ČR, CSPDS, krajskými koordinátory BESIP, pracovníky krajských úřadů a dalšími subjekty. Všechna data pro strategické cíle a klíčové ukazatele lze v aplikaci na stránkách VIZE NULA [6] operativně filtrovat a vizualizovat v členění na kraje, měsíce i z pohledu pohlaví.

1.3.2 Zpravodaj Bezpečná doprava

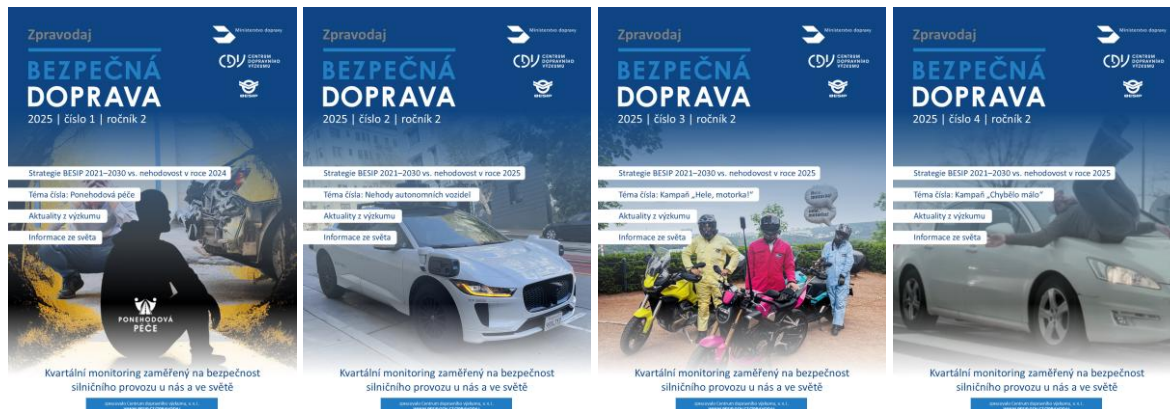
Monitoring, zaměřený na bezpečnost silničního provozu v ČR a ve světě, začalo v roce 2024 zpracovávat CDV ve spolupráci se SO BESIP MD. Každé vydání obsahuje aktuální informaci o plnění Strategie BESIP 2021-2030, která se zaměřuje na plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů, specifické téma čísla, 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 rámci druhého ročníku (v roce 2025) zařazeny:

- Ponehodová péče
- Nehody autonomních vozidel
- Kampaň „Hele, motorka!“
- Kampaň „Chybělo málo“

Zpravodaj je dostupný zde: besip.gov.cz/zpravodaj





Obrázek 2 Titulní strany Zpravodaje Bezpečná doprava 2025



2. Evropské srovnání

2.1 Fatální následky nehod v roce 2025

Podle předběžných údajů Evropské komise bylo v roce 2025 na silnicích EU usmrceno přibližně 19 400 osob, což představuje meziroční pokles o 3 % (cca o 580 osob) oproti roku 2024 [9]. **Průměrná úmrtnost v EU tak dosáhla 43 usmrčených na milion obyvatel.** Přestože jde o mírné zlepšení, tempo poklesu nadále neodpovídá trajektorii potřebné pro dosažení cíle snížení počtu usmrčených o 50 % do roku 2030.

V rámci členských států přetrvávají výrazné rozdíly. Nejnižší hodnoty dlouhodobě vykazují zejména severské státy – premiantem v tomto ohledu je Švédsko s 20 usmrčenými na milion obyvatel, zatímco některé země střední a východní Evropy zůstávají nad průměrem EU. Nejvíce fatalit bylo evidováno v Bulharsku (71 usmrčených na milion obyvatel), Rumunsku (68) a Chorvatsku (67).

V případě zemí Visegrádské skupiny dosáhly v roce 2025 tyto hodnoty:

- **Česká republika: 43 usmrčených na milion obyvatel, tedy na úrovni průměru EU**
- Slovensko: 42 usmrčených na milion obyvatel, mírně pod průměrem EU
- Polsko: 45 usmrčených na milion obyvatel, nad průměrem EU
- Maďarsko: 48 usmrčených na milion obyvatel, rovněž nad průměrem EU

Z hlediska meziročního vývoje v roce 2025 vykazala většina států V4 pouze mírné změny. Česká republika zaznamenala meziroční pokles o 4 %, mírně lepší než průměr EU. Slovensko dosáhlo zlepšení o 13 %, Polsko o 12 % a Maďarsko o 8 %.

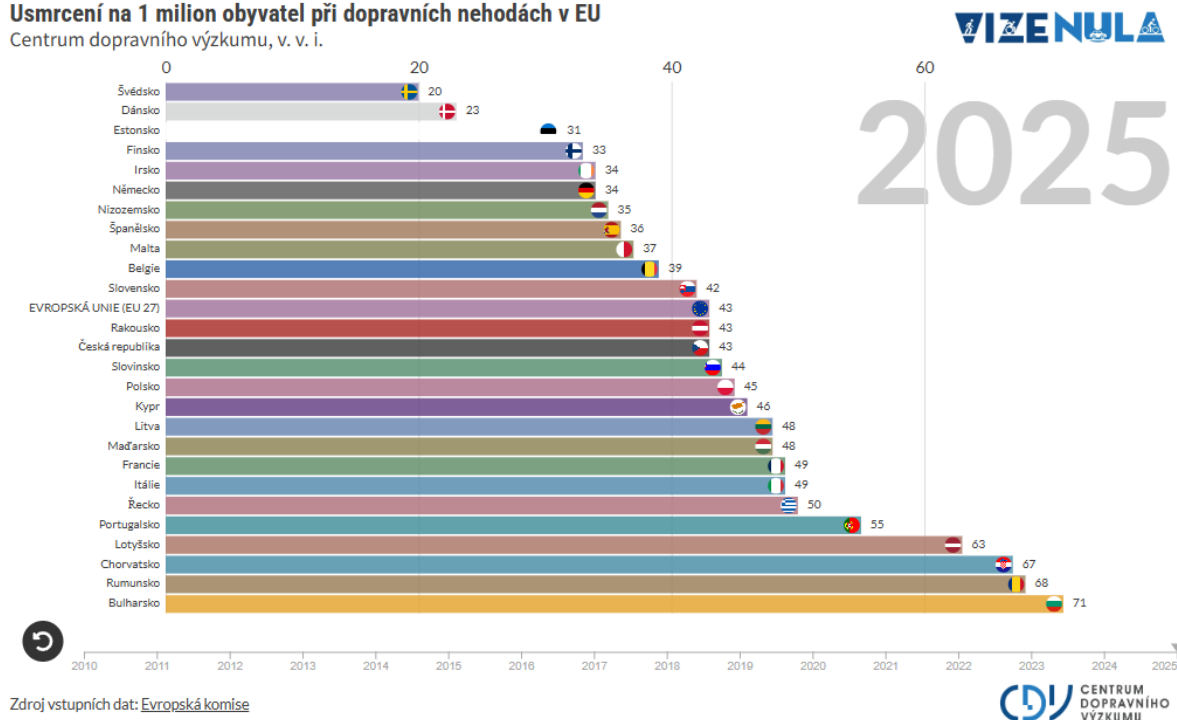
Česká republika i většina zemí V4 pohybují kolem průměru EU nebo nad ním, přičemž nedochází k dostatečně rychlému zlepšování, které by odpovídalo požadované trajektorii pro dosažení evropských cílů v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Interaktivní vizualizace vývoje v období 2010-2025 v jednotlivých zemích EU je k dispozici [zde](#).



Usmrcení na 1 milion obyvatel při dopravních nehodách v EU

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.



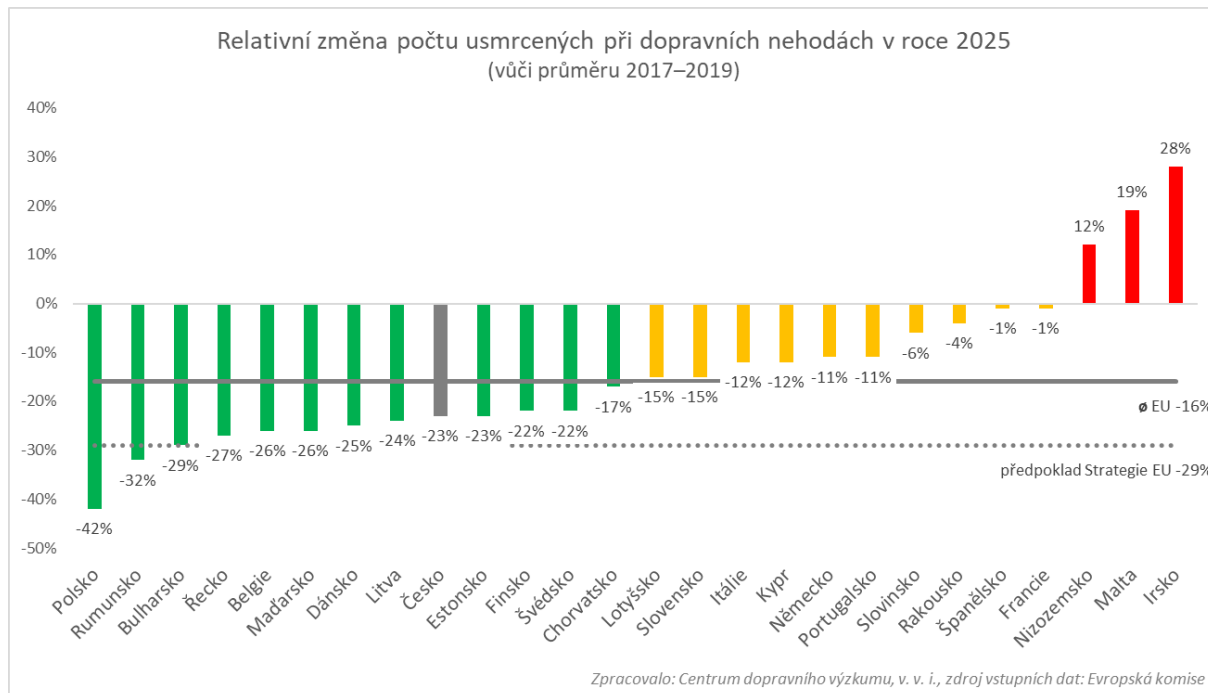
Obrázek 3 Počet usmrcených na 1 milion obyvatel při dopravních nehodách v EU v roce 2025

2.2 Vývoj vůči referenčnímu období 2017–2019

Při porovnání s průměrem let 2017–2019, který slouží jako referenční základna strategie EU, dosáhla EU jako celek v roce 2025 poklesu o 15 %. Tento výsledek potvrzuje, že současné tempo snižování nehodovosti není dostatečné pro dosažení stanovených cílů. Podle stanovených předpokladů mělo být oproti výchozímu stavu (referenčnímu období 2017-2019) v roce 2025 usmrceno minimálně o 29,3 % méně osob!

V případě jednotlivých států V4 je vývoj diferencovaný:

- **Česká republika: pokles o 23 % oproti průměru 2017–2019**
- **Polsko: výraznější pokles o 42 % = nejlepší výsledek v EU**
- **Slovensko: mírnější pokles o 15 %, mírně pod průměrem EU**
- **Maďarsko: pokles o 26 %**



Obrázek 4 Relativní změna počtu usmrčených při dopravních nehodách v roce 2025 (vůči průměru 2017–2019)

Zatímco některé státy (zejména Polsko) dosahují významného pokroku a přibližují se požadované trajektorii, Česká republika i další země V4 se pohybují spíše kolem průměru EU. Celkově tak region střední Evropy nadále vykazuje prostor pro výraznější zlepšení, zejména ve srovnání s nejméně úspěšnými státy EU.

2.3 Příklady aktivit a opatření v oblastech BESIP v zemích EU

Tato kapitola shrnuje vybrané příklady legislativních a nelegislativních opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu, realizovaných v členských státech EU v letech 2021–2025. Zaměřuje se na klíčová témata, jako jsou řízení rychlosti, alkohol a drogy, ochrana cyklistů a regulace mikromobility. Uvedené příklady ilustrují hlavní evropské trendy a přístupy, které mohou být inspirativní i pro podmínky České republiky.

Ve sledovaném období lze v zemích EU identifikovat několik společných trendů:

- systematické snižování rychlosti v městském prostředí,
- posilování ochrany zranitelných účastníků silničního provozu,
- využívání technologií (ISA, alkoholometry),
- rostoucí regulace mikromobility,
- důraz na kombinaci legislativních, infrastrukturních a osvětových opatření.

Současně platí, že účinnost jednotlivých opatření je významně ovlivněna jejich vymáháním, kvalitou implementace a dostupností dat pro jejich průběžné vyhodnocování.



2.3.1 Rychlost a zóny 30 km/h

Významný vliv na národní opatření má evropská legislativa, zejména nařízení (EU) 2019/2144 („General Safety Regulation“), které zavádí povinné systémy, jako je Intelligent Speed Assistance (ISA). Tento systém informuje řidiče o překročení rychlosti a v některých případech může aktivně omezit výkon vozidla. Současně EU podporuje rozvoj inteligentních dopravních systémů (ITS) a zavádění zón s omezením rychlosti na 30 km/h v městském prostředí.

Vybrané příklady změn rychlostních limitů v členských státech EU jsou uvedeny v tabulce 3. Tyto změny zahrnují jak plošné snižování rychlosti v obcích, tak cílené úpravy na specifických typech komunikací.

Další přehled států s plošným zavedením limitu 30 km/h je uveden v tabulce 4, včetně dostupných údajů o dopadech na nehodovost, rychlost a hluk.

Hlavní trendy:

- rozšiřování zón 30 km/h jako standardu v městských oblastech,
- propojování bezpečnostních, environmentálních a urbanistických cílů,
- prokazatelné snížení nehodovosti a závažnosti následků v řadě měst,
- potřeba systematického monitoringu dopadů a lokální adaptace opatření.

Tabulka 1 Přehled vybraných členských států EU s významnými změnami rychlostních limitů (2020–2025)

Země	Změna rychlostního limitu	Platnost od	Poznámky / kontext
Irsko	Snížení limitu pro „rural local roads“ z 80 na 60 km/h - Plán na zavedení 30 km/h limitu pro zastavěné oblasti - Snížení limitu na národních sekundárních silnicích ze 100 na 80 km/h	Změna limitu 60 km/h platí od 7. února 2025 . Plán městských 30 km/h a změny sekundárních silnic je součástí „Speed Limit Review 2023“.	Cílem je zvýšit BESIP, zejména pro zranitelné účastníky. Změna znamenala nasazení nových značek (cca 70 tisíc) Monitorování efektů (rychlost, nehody) probíhá.
Německo	Rozšíření pravomocí pro obce zavádět 30 km/h zóny	Legislativní reforma silničního zákona (Road Traffic Act) schválena v červnu 2024 .	Nová verze zákona umožňuje obcím odůvodnit zóny 30 km/h nejen pro bezpečnost, ale i pro klimatické, zdravotní a urbanistické cíle . Policie a města volají po plošnějším nasazení 30 km/h.
Polsko	Zrušení nočního vyššího limitu (60 km/h) v zástavbě – přechod na 50 km/h po celý den	Zrušení nočního 60 km/h limitu platí od 1. června 2021 .	Tento krok má přispět k bezpečnosti, protože dřívější systém rozdílného limitu ve dne a v noci nebyl považován za efektivní. Součástí širšího balíčku změn v dopravních předpisech (např. přísnější pravidla pro opakované přestupky).
Itálie (Bologna)	Zavedení 30 km/h jako výchozího limitu na velké části městské uliční sítě (Città 30)	Tento krok byl uveden začátkem roku 2024 – Bologna uvedla, že ~70 % ulic má limit 30 km/h.	Podpora EU / dopravních organizací je silná, protože to přispívá ke zlepšení bezpečnosti, snižování nehod a zranění.



Francie (Paříž)	Snížení limitu na pařížském městském okruhu (Périphérique) ze 70 na 50 km/h	Oznámeno / vstup v platnost v roce 2024 .	Tento krok je motivován snahou o snížení hluku, emisí a zlepšení kvality života.
------------------------	--	--	--

Tabulka 2 Přehled vybraných států EU, kde je plošně uplatňován limit 30 km/h

Země / Město	Co se změnilo	Vstup v platnost	Dopady / data vyhodnocení
Belgie – Brusel (Brussels Capital Region)	Změna: Celoplošné zavedení 30 km/h jako výchozí limit v městské oblasti (s výjimkou hlavních tahů).	1. ledna 2021.	- Po 6 měsících pokles závažných nehod a úmrtí o ~25 % ve srovnání s pětiletým průměrem. - K r. 2023: průměrné rychlosti měřené na 80 místech poklesly. Ve starých zónách 30 km/h klesla průměrná rychlost z 27,8 na 26,9 km/h; na změněných ulicích z 30,7 na 30,1 km/h. - Hluk: snížení hluku o 1,5 až 4,8 dB(A) v závislosti na lokalitě. - Úmrtí: podle ECF, za první rok (srovnání 2020-2021) klesl počet úmrtí z 11 na 5. - Poslední údaje potvrzují trvalý pokles zranění.
Itálie – Bologna	Zavedena politika Città 30, tedy omezení 30 km/h na velkou část městské sítě (cca 70 % ulic).	15. července 2023. Některé zdroje uvádějí počátek provozu od 15. ledna 2024 pro vyhodnocování.	- Po 1 měsíci (15. 1.–11. 2. 2024 vs. stejné období 2023): nehody poklesly o ~16 % (186 vs 221), zranění –19,1 %, chodci –25,6 %. - Po 8 týdnech (15. 1 – 10. 3 2024): celkové nehody –16,6 %, nehody se zraněním –14,9 %, zraněných osob –19,4 %. - Po prvním roce (2024) snížení počtu nehod o ~13,1 % oproti průměru let 2022-2023, neusmrčen žádný chodec (poprvé za min. 33 let), méně celkových zranění. - Dále: snížení dopravních toků (~5 % méně vozidel ve všední dny) a nárůst cyklistické mobility vč. bike-sharingu).
Německo	Úprava silničního zákona (StVG), která usnadňuje obcím zavádění zón 30 km/h. Nově mohou odůvodnit zavedení také klimatickými, zdravotními a rozvojovými cíli, nejen bezpečností.	Schválení reformy: podle zdrojů již proběhlo – návrh zákona byl schválen ve Spolkové radě (Bundesrat).	- Zatím nejsou jednotně agregovaná data dopadů z celé země – opatření je relativně nová a závisí na úrovni měst. ETSC a další organizace ale registrují tlak na rozšíření těchto zón.
Španělsko	Národní reformy: Královský dekret upravil pravidla provozu; pro městské ulice s jedním	Dekret oznámen v listopadu 2020, limit se aplikuje po šesti měsících od zveřejnění ve Státním	- Ministři uvádějí, že snížení z 50 km/h na 30 km/h by mohlo výrazně snížit úmrtí (mnohonásobně). - Podle metastudie v 40 evropských městech (včetně španělských) se průměrné



	pruhem v každém směru je nově standardní limit 30 km/h .	úředním věstníku (BOE).	snížení nehod odhaduje kolem -23 % , úmrtí -37 % , zranění -38 % .
--	---	-------------------------	---

2.3.2 Alkohol, drogy a alkolock

Alkohol zůstává jedním z hlavních rizikových faktorů dopravních nehod – podle odhadů EU souvisí přibližně s 25 % smrtelných nehod. Přístupy členských států se liší zejména v nastavení limitů alkoholu v krvi (viz tabulka 5), kde převažuje hranice 0,5 g/l, zatímco některé státy uplatňují nulovou toleranci.

V oblasti drog neexistuje jednotný přístup – některé státy uplatňují tzv. „per se“ legislativu (stanovené limity látek), jiné nulovou toleranci. Liší se také způsoby testování (silniční testy vs. laboratorní analýzy).

Významným trendem je zavádění alkolocků (viz tabulka 6), zejména:

- pro recidivisty,
- jako alternativa k zákazu řízení,
- pro profesionální řidiče.

Hlavní trendy:

- zpřísnování sankcí a důraz na vymáhání,
- rozvoj technologických opatření (alkolocky),
- kombinace represivních a rehabilitačních přístupů,
- nedostatek srovnatelných dat v oblasti drog.

Tabulka 3 Státy EU podle povolených limitů alkoholu v krvi (BAC)

Kategorie limitu	Příklady států
0,0 g/l („nulová tolerance“) pro všechny řidiče	Česká republika, Maďarsko, Slovensko, Rumunsko
0,2 g/l (nebo blízko) pro běžné řidiče	Polsko, Švédsko
0,4 g/l	Litva
0,5 g/l (nejčastější)	Velká část západní a střední Evropy: Rakousko, Belgie, Německo, Francie, Itálie, Španělsko, Portugalsko a další.
Vyšší limity (méně běžné)	Např. některé nečlenské státy nebo dřívější limity – ale u většiny EU států dominuje 0,5 g/l nebo nižší.

Tabulka 4 Národní programy alkolocků ve vybraných členských státech

Země	Režim interlocku	Klíčové body / poznámky
Belgie	Rehabilitační program pro recidivisty	Řidiči s BAC $\geq 1,8$ g/l nebo recidivisté (např. $\geq 1,2$ g/l opakovaně) mohou být povinni nainstalovat interlock. Součástí je mentoring a pravidelné vyhodnocování chování řidiče. Program běží s monitorováním, kontrolou dat z interlocků.

Francie	Profesionální řidiči + recidivisté	Autobusy a autokary jsou povinně vybaveny interlocky. Od opakovaných přestupků (např. řidiči, kteří opakovaně řídí pod vlivem) je interlock součástí sankčního režimu.
Itálie	Nová povinnost (od 2025)	Podle nové legislativy musí řidiči odsouzení za řízení pod vlivem alkoholu s BAC > 0,8 g/l mít interlock po dobu 2 let , recidivisté s BAC > 1,5 g/l po 3 letech . Nutná autorizovaná instalace s roční kalibrací a penalizacemi za obcházení zařízení.
Polsko	Možnost místo zákazu řízení	Od 18. května 2025 zákon umožňuje odsouzeným řidičům instalovat interlock místo zákazu řízení, pokud se tak soud rozhodne. Podle národní studie existuje dokument, který popisuje tento program: "Alcohol Interlocks in Poland" (ZBRD).
Švédsko, Finsko	Profesionální řidiči a recidivisté	Např. Finsko a Švédsko mají "long-running" programy interlocků pro recidivisty a pro profesionální řidiče.

2.3.3 Cyklisté – boční odstup při předjíždění

Řada států EU legislativně zakotvila minimální boční odstup při předjíždění cyklistů (viz tabulka 7), obvykle v rozmezí 1,0–2,0 m v závislosti na typu komunikace.

Zkušenosti ukazují, že samotné zavedení pravidla má pozitivní normativní efekt, avšak jeho reálný dopad je často omezený kvůli nedostatečnému vymáhání.

Hlavní poznatky:

- jasně definovaný odstup zvyšuje právní ochranu cyklistů,
- reálné chování řidičů často neodpovídá legislativě,
- klíčová je kombinace opatření (infrastruktura, osvětla, kontrola),
- důležitá je kontinuální evaluace a sběr dat.

Tabulka 5 Přehled pravidel ve vybraných členských státech v oblasti bočního odstupu

Země	Pravidlo o bočním odstupu	Kdy bylo zavedeno / novelizováno	Poznámky a dopady
Německo	Minimálně 1,5 m v intravilánu, 2 m mimo obec při předjíždění cyklistů.	Novela německého silničního zákona (StVO) přijata v roce 2020.	- Uvedeno, že jde o "první konkrétní limit" zavedený v zákoně. - Studie DLR analyzovala reálné předjížděcí manévry: v ~50 % případů v intravilánu nebyla minimální vzdálenost dodržena, mimo obec dokonce ~80 % případů. - Otázka vymáhání: podle ECF a jiných autorit je pravidlo obtížně vynutitelné.
Lucembursko	Boční odstup 1,5 m při předjíždění cyklistů, platí jak ve vesnicích, tak mimo ně.	Pravidlo je zakotveno v kodexu silničního provozu, aktualizace platné ke dni 16. 5. 2022.	- Pokud nelze vzdálenost bezpečně zachovat, nesmí řidič zahájit manévr předjíždění. - Existuje osvětla: kampaň „1,5 METERS / Gesäis de mech?“. - Sankce: podle kampaně a legislativy je nedodržení trestáno, ale podle médií jsou přestupky málo sankcionovány.

Belgie	Minimální boční vzdálenost: 1 m v obci, 1,5 m mimo obec.	Pravidlo je součástí belgického dopravního kodexu (či silničních předpisů).	- Podle AWSR („Agence wallonne pour la Sécurité routière“) značná část řidičů neví, jakou vzdálenost mají udržovat. - To ukazuje, že problémem je osvěta a chování řidičů.
Francie	Minimální vzdálenost: 1 m v obci, 1,5 m mimo obec.	Tato pravidla jsou součástí předpisu <i>Code de la Route</i>	- Legislativa je relativně explicitní, ale podobně jako jinde chybí silné vymáhání. - Osvěta a školení jsou dle ECF zásadní
Další státy (přehled)	- Lucembursko, Německo, Belgie, Francie mají odstup uveden v zákonech / silničních předpisech. - Podle (ECF) existují i další země se vzdálenostmi od 1,0 do 1,5 m (např. Polsko, Portugalsko, Španělsko podle best-practice přehledů).	Rozdíly v přístupu: legislativa, osvěta, vymáhání se liší výrazně mezi státy.	- Dopad je v mnoha zemích omezený kvůli slabému vymáhání. ECF upozorňuje na nedostatečnou kontrolu. - Výzkumy (např. simulace, laboratorní testy) ukazují, že stanovení minimální vzdálenosti je užitečné, ale samo o sobě nestačí: infrastruktura (šířka pruhů, značení), osvěta a technická opatření (značky, projekce vzdálenosti) mohou výrazně ovlivnit efektivitu. Nejnovější studie (2025) analyzovala různé scénáře (značky, laserová projekce apod.) a doporučuje kombinaci legislativy a technických / designových opatření.

2.3.4 Mikromobilita

Mikromobilita (např. e-koloběžky) představuje dynamicky se rozvíjející oblast, která je postupně regulována na evropské i národní úrovni. Evropská legislativa (revize Motor Insurance Directive) zavádí povinnost pojištění pro některá vozidla v závislosti na jejich rychlosti a hmotnosti.

Přístupy jednotlivých států se liší (viz tabulka 8), zahrnují zejména:

- zavádění povinného pojištění a registrace,
- stanovení technických požadavků,
- regulaci provozu (rychlost, parkování, přístup do zón),
- posilování pravomocí obcí.

Hlavní trendy:

- postupné zpřísnování regulace,
- rostoucí role měst při nastavování pravidel,
- důraz na sběr a vyhodnocování dat,
- přetrvávající rozdíly mezi státy, které komplikují harmonizaci.



Tabulka 6 Vybrané členské státy s popisem jejich legislativních přístupů, hlavních změn a dopadů

Země	Klíčová pravidla / legislativa	Nedávné změny / trendy	Dopady / data
Belgie	- Maximální rychlost e-koloběžek: 25 km/h. - Minimální věk od 16 let pro běžný provoz. - E-koloběžky jsou považovány za cyklisty („uživatelé PEV se musí řídit pravidly cyklistů“). - Zákaz jezdit po chodnících (při běžném provozu). - Žádné povinné pojištění pro běžné e-koloběžky (do limitu).	- Od roku 2025 byly zpřísněny některá pravidla – věkový limit 16 let pro většinu uživatelů e-koloběžek. - Regulace parkování a zákaz jízdy po chodnících či v pěších zónách v některých městech. - Typové požadavky (brzdy, světla, zvonek apod.) podle standardů. - Zákaz přepravovat pasažéry na koloběžce.	- Podle studie VIAS dochází k nárůstu zranění: report uvádí 1 825 nehod se zraněním nebo smrtelnými následky v Belgii během r. 2024, což je nárůst oproti předchozímu roku. - Studie od VIAS také poukazuje na neznalost mezi uživateli ohledně pravidel (např. neznalost věkových limitů či pravidla parkování).
Španělsko	- Maximální povolená rychlost pro PMV / e-koloběžky: 25 km/h. - Vozidla PMV / VPM (personal mobility vehicles) musí od 2. ledna 2026 mít pojištění odpovědnosti. - Registrace vozidel PMV v národní databázi, identifikační značka/štítek. - Minimální pojistné krytí stanoveno: např. €6,45 mil. na újmu na zdraví a €1,3 mil. na škodu na majetku. - EPAC (přídavná asistovaná kola ≤ 250 W a asistence do 25 km/h) jsou vyjmuty z povinnosti pojištění podle nového zákona.	- Zákon 5/2025: schváleno pro zavedení pojištění a registrace PMV od 2. ledna 2026. - Přejícné období je stanoveno pro registraci a zajištění pojištění.	- Očekávané sankce: pokuty až do €1 000 pro jezdce, kteří nebudou mít pojištění. - Cílem je zvýšit odpovědnost jezdců a zabránit nepojištěným nehodám. - Zdroje zatím nevykazují dlouhodobá data o snížení nehod po zavedení – protože některá opatření (pojištění, registrace) ještě nejsou plně v platnosti / nebyla dostatečně dlouho implementována.
Itálie	- Nová úprava silničního kodexu (Legge n. 177/2024), která vstoupila v platnost 14.12.2024. - Povinné pojištění odpovědnosti pro e-koloběžky. - Povinné přilby pro jezdce bez ohledu na věk. - Registrační značka pro koloběžky. - Omezení jízdy: koloběžky nesmí jezdit na cyklostezkách nebo v pěších zónách.	- Přísnější sankce za nesprávné parkování, porušování pravidel. - Zpřísnění pravidel pro alkohol / drogy u jezdců mikromobility. - Delegace prováděcích nařízení pro technické detaily (typové schválení, značení, standardy).	- Statistiky: podle italského úřadu ISTAT se v roce 2023 zvýšil počet úrazů spojených s e-koloběžkami — 3 365 zraněných a 21 úmrtí podle Reuters. - Legislativní změna je reakcí na rostoucí nebezpečnost spojenou s mikromobilitou.
Finsko	- Návrh zákona z 6. 3. 2025 dává městům pravomoc regulace prostřednictvím	- Pokud zákon projde, jeho části by měly nabýt účinnosti od 1.	- V současnosti (k datu návrhu) nejsou dostupná rozsáhlá empirická data o



	licencí. - Licenční podmínky umožní definovat rychlostní limity, provozní hodiny, vyhrazené parkovací zóny apod. - Navržen limit alkoholu (BAC) pro jezdce: 0,5 ‰, stejné jako pro motorová vozidla. - Technologické nástroje: využití geofencingu, omezovačů rychlosti, virtuálních zón apod.	května 2025 podle návrhu. - Posilování pravomocí měst má umožnit rozdílný přístup podle lokálních potřeb a rizik. - Plánované zavedení městských kapacitních omezení a pravidel pro sdílené služby.	dopadech, protože návrh je relativně nový. - Nicméně cílem je snížení počtu úmrtí v silničním provozu (Finsko má národní plán: nulová úmrtnost do roku 2050).
Nizozemsko	- Od 1. 7. 2025: e-koloběžky s typovým schválením RDW (nizozemský úřad pro motorová vozidla) budou muset mít modrou registrační značku („license plate“) E-vozidla. - Technická kritéria pro schválení: max. rychlost 25 km/h, motorový výkon, brzdy, osvětlení apod. - Do 1. července 2026 mají stávající provozovatelé / uživatelé zadat registraci vozidel, které již jezdí (přechodné období).	- První schválený model e-koloběžky s registrační značkou (typové schválení) – Selana Alpha – obdržel značku 1. července 2025. - Tento krok výrazně zvyšuje regulaci a dohled nad mikromobilitou v Nizozemsku.	- Registrace a identifikace vozidel pomáhá vymáhat pravidla, ale dopady na nehodovost a bezpečnost zatím nejsou plně vyhodnoceny (důvodem je relativně nedávné zavedení). - Očekává se, že s typovým schválením a registrační značkou poroste transparentnost provozu a sníží se nelegální užívání.
Francie	- E-koloběžky podle „Code de la Route“: maximální konstrukční rychlost 25 km/h, v pěších zónách (pokud povoleno) limit 6 km/h. - Užívání cyklostezek, silnic s limitem ≤ 50 km/h, pokud není cyklostezka, je možné jízda na silnici. - V některých městech (např. Paříž) jsou přísná pravidla parkování, operátoři sdílených koloběžek musí mít povolení. - Limit alkoholu: 0,5 ‰ pro řidiče e-koloběžek.	- V roce 2024–2025 se diskutuje o nových opatřeních pro zvýšení bezpečnosti, včetně posíleného dohledu, potenciálně vyšších pokut a zavedení národního observatoře mikromobility (sledování nehod, dat o provozu).	- Studie OECD / ITF uvádějí, že v rámci mikromobility ve Francii dochází k rizikům, zejména v zónách s vysokou densitou chodců a při nesprávném parkování. - Díky vytěžování pravidel operátorů a městních politik existuje relativně dobrý přístup k datům (např. data o počtech koloběžek, trasách, nehodách) ve městech, ale národní agregovaná data jsou zatím omezená.



2.4 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. ETSC, IRTAD, FERSI, FEHRL, ERTRAC, ICADTS, THE PEP, POLIS, HUMANIST VCE, ELITE, ECTRI, TRB, SAE, FGSV, ASTM, ASCE, ELCF.

2.4.1 Evropská rada pro bezpečnost dopravy (ETSC)

European Transport Safety Council (ETSC) je nezávislá nezisková organizace, jejímž cílem je snižování počtu usmrčených 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 **Zpravodaje Bezpečná doprava a tematických analýz BESIP**. Uvedené výstupy jsou pravidelně zveřejňovány pro využití odborníky v oblasti BESIP.

CDV dále překládá vybrané **zprávy ETSC** a doplňuje je o český kontext. Jako příklad lze uvést:

- Evropské ocenění Road Safety Awards 2024 získal projekt LEARN!, na kterém se podílelo i CDV (31. 1. 2025)
- Vážná zranění jsou na silnicích mnohem častější, než se zdá! (31. 3. 2025)
- ETSC PIN Award 2025: Norsko lídrem v bezpečnosti silnic, Česko se dotáhlo na evropský průměr (24. 6. 2025)
- EU čelí tisícům smrtelných nehod při pracovních cestách, varuje ETSC! (9. 12. 2025)

CDV také prezentovalo Hlubkovou analýzu dopravních nehod (HADN) v silničním provozu a přínosy tohoto projektu na workshopu, který pořádalo ETSC v rámci projektu **EU Road Safety Exchange** (EURSE) v květnu 2025 v Praze. Tento projekt si klade za cíl propojit dopravní experty za účelem výměny znalostí a sdílení osvědčených postupů (příklady dobré praxe) v oblasti bezpečnosti silničního provozu mezi jednotlivými členskými státy EU. Konkrétně byla prezentována témata zvyšování bezpečnosti s využitím HADN se zacílením na odstraňování nehodových lokalit a dále bezpečnost motocyklistů včetně realizované pilotní studie zaměřené na vodorovné dopravní značení pro motocyklisty.

2.4.2 Mezinárodní skupina pro data a analýzy bezpečnosti silničního provozu (IRTAD)

Pracovní skupina **International Traffic Safety Data and Analysis Group** (IRTAD) je součástí výzkumného programu OECD a průběžně spolupracuje na řešení řady problémů, spojených se získáváním a zpracováním údajů z bezpečnosti dopravy, včetně jejich další harmonizace. IRTAD je fórem pro prezentaci výsledků výzkumů, vázaných na statistická data národních úrovní a iniciátorem zpracování souhrnných kompilačních studií. Cílem zájmu jsou zejména národní strategie jednotlivých zemí, prognózování a modelování vývoje, nepřímé ukazatele bezpečnosti, národní observatoře bezpečnosti provozu, hlubková analýza nehodovosti ad. V roce 2025 se uskutečnili dvě plenární zasedání ve dnech 8.-10. dubna v Londýně a ve dnech 30. září - 2. října v Paříži, jehož se zástupci CDV zúčastnili online.

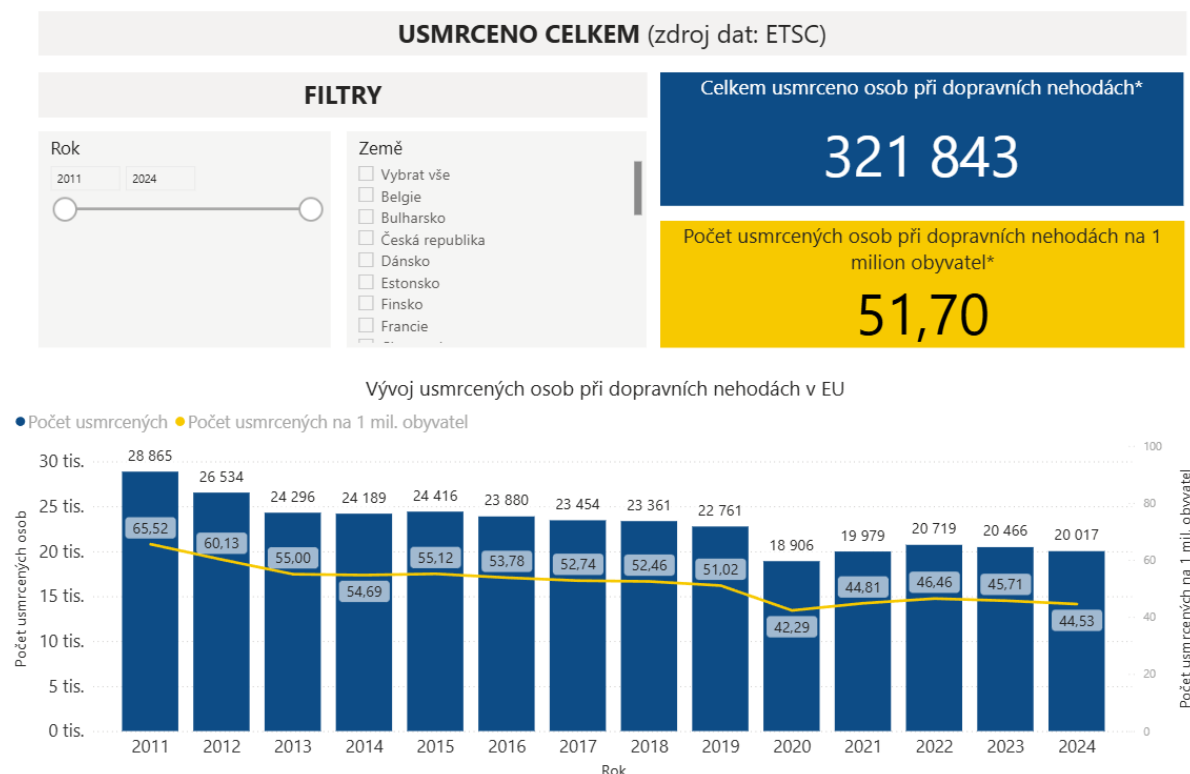
Jedním z výstupů je **databáze IRTAD**, která průběžně shromažďuje údaje o nehodovosti v silničním provozu a jejich souvislostech s demografickými, infrastrukturními a provozními ukazateli. Databáze obsahuje souhrnná a mezinárodně srovnatelná data v časových řadách od roku 1990. V rámci IRTAD je



dosažen vysoký stupeň harmonizace, data jsou kompatibilní na mezinárodní úrovni při dodržení základních definic a datového obsahu. Na základě této databáze je každoročně zpracováván **Road Safety Annual Report**, který poskytuje souhrnný přehled nejnovějšího vývoje bezpečnosti silničního provozu v členských zemích, včetně detailních národních profilů, trendů podle typu účastníků provozu, věkových skupin či lokalit nehod. Report zároveň shrnuje používané strategie bezpečnosti silničního provozu, cíle jednotlivých států a informace o rizikovém chování, jako je nepřiměřená rychlost nebo řízení pod vlivem alkoholu, čímž představuje důležitý podklad pro mezinárodní srovnání i tvorbu jednotlivých národních strategií.

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 2011–2024.

Pozn. Data za rok 2025 budou v databázi doplněna v průběhu roku 2026.



Obrázek 5 Vizualizace fatálních následků dopravních nehod v zemích EU



2.4.3 Fórum evropských výzkumných ústavů pro bezpečnost silničního provozu (FERSI)

Forum of European Road Safety Research Institutes (FERSI) je nezisková organizace, která tvoří flexibilní síť evropských výzkumných organizací v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Všechny členské ústavy FERSI (včetně CDV) mají vládní mandát k provádění výzkumu v oblasti bezpečnosti silničního provozu a jsou diskusním partnerem národní vlády o otázkách bezpečnosti silničního provozu. Analyzují vývoj v oblasti bezpečnosti silničního provozu, připravují řešení, která mají být promítnuta do legislativy a pokynů, a hodnotí implementaci řešení.

Posláním FERSI je zvyšovat bezpečnost silničního provozu v Evropě podporou a koordinací relevantního vysoce kvalitního výzkumu v oblasti bezpečnosti silničního provozu, poskytováním poradenství ohledně implementace výsledků výzkumu a hodnocením výsledků implementace. To zahrnuje i organizování specializovaných akcí, jako byl již 12. ročník akce **Young Researchers Seminar (YRS)**, pořádaný v červnu 2025 německým ústavem BAST v Kolíně nad Rýnem. Třídenní seminář byl zaměřen na juniorní výzkumné pracovníky, jejich prezentační schopnosti, mentoring, networking apod. Zástupci CDV se účastnili jak v roli prezentujících, tak mentorů.

Jako další příklad networkingu lze uvést mezinárodní studii **Understanding Driver Distraction: Key Performance Indicator Findings from Baseline and Trendline in 4 European Countries**, zaměřenou na používání mobilních telefonů při řízení. Autory studie byli zástupci čtyř výzkumných ústavů (včetně CDV), které spolupracují v rámci FERSI. Studie byla prezentována na celosvětové konferenci **Road Safety on Five Continents (RS5C)**.

CDV ve dnech 18. a 19. listopadu 2025 pořádalo **valné shromáždění FERSI**. Dvoudenního setkání se účastnili zástupci členských ústavů, pozvaní řečníci a koordinátoři pracovních skupin, aby prodiskutovali aktuální aktivity, probíhající spolupráci a strategické priority pro nadcházející rok.



3. Strategické cíle Strategie BESIP

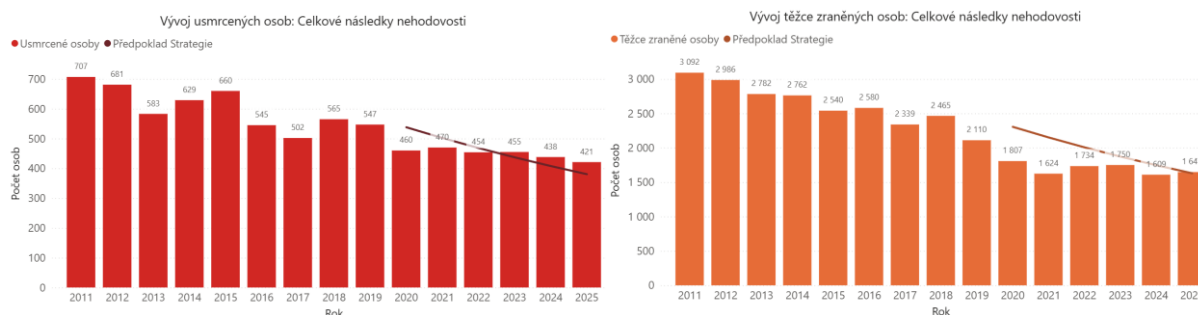
3.1 Vývoj

V uplynulých pěti letech účinnosti Strategie bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR usmrceno 2 238 a těžce zraněno 8 364 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie tak bylo usmrceno o 43 osob více (+2 %) a těžce zraněno o 1 042 osob méně (-11 %).

V roce 2025 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR usmrceno 421 a těžce zraněno 1 647 osob. Ve srovnání s předpoklady Strategie bylo usmrceno o 41 osob více (+11 %) a těžce zraněno o 17 osob více (+1 %).

Ve sledovaných strategických cílech Strategie tedy předpoklady v roce 2025 nebyly splněny.

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



Obrázek 6 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob a předpokladů Strategie



3.2 Následky podle účastníků a kolizního partnera

Matice kolizních partnerů zachycují četnosti jednotlivých typů kolizí v období 2021–2025 a umožňují detailněji analyzovat vztah mezi účastníkem nehody a kolizním partnerem.

Z dat vyplývá, že nejzávažnější následky (z hlediska absolutních počtů usmrčených i těžce zraněných) jsou dlouhodobě spojeny se střety zranitelných účastníků silničního provozu s osobními automobily. Například u chodců tvoří kolize s osobními vozidly 210 z celkových 377 usmrčených (tj. přibližně 56 %) a 1 234 z 1 712 těžce zraněných (cca 72 %).

Podobný trend je patrný i u cyklistů (84 z 208 usmrčených, tj. cca 40 %, a 523 z 1 337 těžce zraněných, cca 39 %) a zejména u motocyklistů, kde kolize s osobními vozidly představují 146 z 360 usmrčených (cca 41 %) a 957 z 1 733 těžce zraněných (cca 55 %).

Významný podíl na závažných následcích mají také kolize s nákladními vozidly. Například u osob v osobních automobilech představují střety s nákladními vozidly nad 3,5 t 240 usmrčených z celkových 1 130 (cca 21 %) a 324 těžce zraněných z 2 936 (cca 11 %). U motocyklistů jde o 34 usmrčených (cca 9 %) a 49 těžce zraněných.

Celkově data potvrzují, že dominantním kolizním partnerem u všech hlavních skupin účastníků jsou osobní automobily a že zranitelní účastníci (zejména chodci a motocyklisté) nesou v těchto kolizích nejvyšší riziko závažných následků.

FATÁLNÍ NÁSLEDKY DOPRAVNÍCH NEHOD V ČR V OBDOBÍ 2021–2025		V KOLIZI S...								CELKEM
		podle účastníků silničního provozu a kolizního partnera	CYKLISTOU	MOTOCYKLEM	OSOBNÍM AUTOMOBILEM	DODÁVKOU DO 3,5 t	NÁKLADNÍM AUTOMOBILEM NAD 3,5 t	AUTOBUSEM	JINÝM VOZIDLEM	ZADNÝM JINÝM VOZIDLEM
POČET USMRČENÝCH DO 24 HODIN										
CHODCI		0	3	210	32	79	15	38	0	377
CYKLISTÉ		2	2	84	7	16	6	21	70	208
OSOBY NA MOPEDECH		0	0	1	0	0	0	0	0	1
MOTOCYKLISTÉ		3	7	146	22	34	2	17	129	360
OSOBY V OSOBNÍCH AUTOMOBILECH		0	2	255	64	240	20	57	492	1130
OSOBY V DODÁVKÁCH DO 3,5 t		0	0	14	5	36	2	9	25	91
OSOBY V NÁKLADNÍCH AUTOMOBILECH NAD 3,5 t		0	0	4	0	14	0	2	22	42
OSOBY V AUTOBUSECH		0	0	0	0	0	1	0	3	4
OSTATNÍ/NEZNÁMÉ OSOBY		0	0	1	0	1	0	2	21	25
CELKEM		5	14	715	130	420	46	146	762	2238

Obrázek 7 Matice kolizních partnerů – počet usmrčených osob v období 2021-2025



TĚŽCE ZRANĚNÍ PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH V ČR V OBDOBÍ 2021-2025

podle účastníků silničního provozu
a kolizního partnera

POČET TĚŽCE ZRANĚNÝCH

		CHODCEM	CYKLISTOU	MOTOCYKLEM	OSOBNÍM AUTOMOBILEM	DODÁVKOU DO 3,5 t	NÁKLADNÍM AUTOMOBILEM NAD 3,5 t	AUTOBUSEM	JINÝM VOZIDLEM	ŽÁDNÝM JINÝM VOZIDLEM	CELKEM
CHODCI		0	44	33	1234	131	71	59	140	0	1712
CYKLISTÉ		18	75	21	523	49	36	14	53	548	1337
OSOBY NA MOPEDECH		0	0	0	10	1	0	0	3	11	25
MOTOCYKLISTÉ		3	13	30	957	82	49	14	31	554	1733
OSOBY V OSOBNÍCH AUTOMOBILECH		3	0	13	1150	192	324	38	98	1118	2936
OSOBY V DODÁVKÁCH DO 3,5 t		0	0	0	80	18	73	5	7	73	256
OSOBY V NÁKLADNÍCH AUTOMOBILECH NAD 3,5 t		0	0	0	27	6	28	1	6	52	120
OSOBY V AUTOBUSECH		1	0	0	29	7	13	19	10	43	122
OSTATNÍ/NEZNÁMÉ OSOBY		2	0	0	29	3	5	0	3	81	123
CELKEM		27	132	97	4039	489	599	150	351	2480	8364

V případě nehod více vozidel je kolizní vozidlo vybráno to nejtěžší z výběru

CDV

CENTRUM
DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU



V případě nehod více vozidel je kolizní vozidlo vybráno to nejtěžší z výběru

Obrázek 8 Matice kolizních partnerů – počet těžce zraněných osob v období 2021-2025

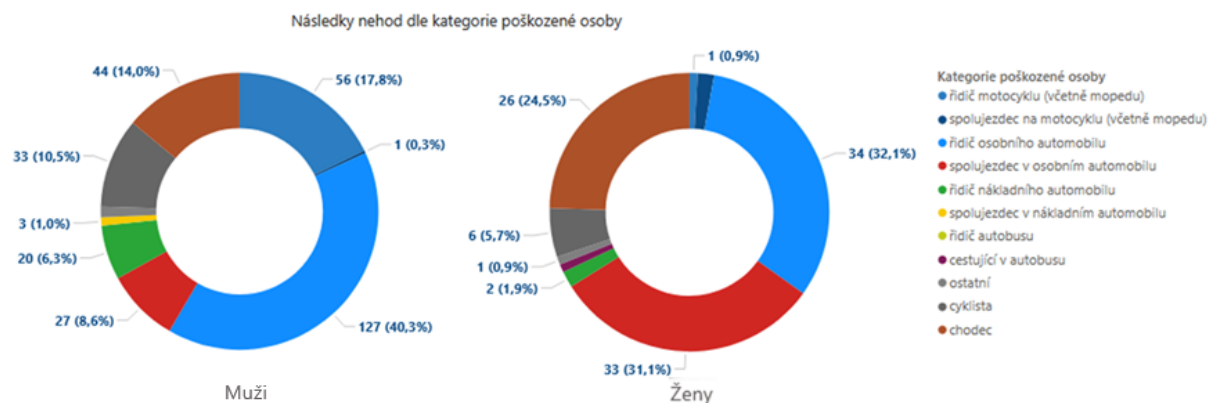
3.3 Genderové srovnání

Ke konci roku 2025 bylo v České republice registrováno přibližně 6,1 mil. držitelů řidičských oprávnění. Poměr mezi pohlavími se dlouhodobě vyrovnává a aktuálně činí 55,0 % mužů a 45,0 % žen.

3.3.1 Následky nehod

Genderové srovnání následků dopravních nehod ukazuje významné rozdíly jak ve struktuře obětí, tak v podílu zavinění.

V roce 2025 bylo vinou mužů usmrceno 351 osob (85,4 %), zatímco vinou žen 60 osob (14,6 %). Celkově bylo usmrceno 421 osob, z toho 315 mužů (74,8 %) a 106 žen (25,2 %). **Podíl žen na smrtelných následcích je tak přibližně 1,7× vyšší než jejich podíl na zavinění těchto nehod.**

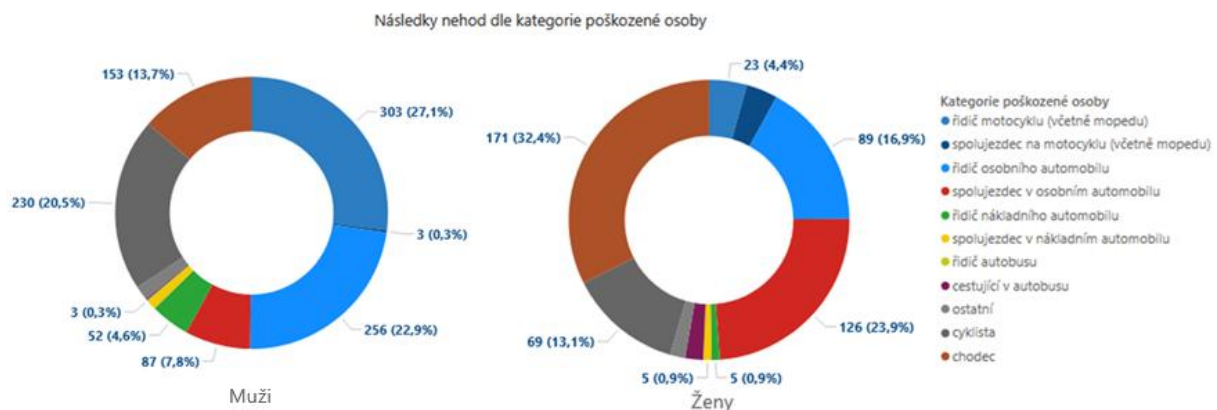


Obrázek 9 Smrtelné následky nehod v roce 2025 podle pohlaví a kategorie poškozené osoby

Obdobný trend je patrný i u těžkých zranění. Vinou mužů bylo těžce zraněno 1 297 osob (81,8 %), vinou žen 288 osob (18,2 %). Celkem bylo těžce zraněno 1 647 osob, z toho 1 120 mužů (68,0 %) a 527 žen (32,0 %). **Podíl žen na těžkých zraněních je tak přibližně 1,8× vyšší než jejich podíl na zavinění.**

Z hlediska struktury obětí jsou patrné rozdíly mezi pohlavími. U mužů převažují mezi usmrčenými i těžce zraněnými zejména řidiči motorových vozidel (osobních automobilů a motocyklů), zatímco u žen mají výraznější zastoupení spolujezdci v osobních automobilech a chodci.

U těžce zraněných tvoří u mužů největší podíl motocyklisté (27,1 %) a řidiči osobních automobilů (22,9 %), zatímco u žen dominují chodci (32,4 %) a spolujezdci v osobních automobilech (23,9 %).



Obrázek 10 Těžká zranění při nehodách v roce 2025 podle pohlaví a kategorie poškozené osoby

Je však nutné zohlednit, že tato data neberou v úvahu dopravní výkony (např. ujeté vzdálenosti). Muži jsou zároveň výrazně více zastoupeni mezi profesionálními řidiči (např. u skupin C, C+E a D přibližně 99 %) a tvoří také většinu motocyklistů (cca 90 %), což má významný vliv na celkové rozložení rizika.

3.3.2 Aktuální statistiky nehodovosti dle genderu

Detailní analýzu nehodovosti podle pohlaví umožňuje interaktivní aplikace Dopravní nehody v ČR (nehody.cdv.cz) a portál Vize nula. Tyto nástroje umožňují filtrovat data podle pohlaví, věku, regionu i závažnosti následků a poskytují tak širší kontext k výše uvedeným agregovaným údajům.



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



Obrázek 11 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 2025. 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 2021-2025, vzhledem k nízkým hodnotám právě na úrovni obcí a ORP.



4.1 Srovnání krajů

4.1.1 Období účinnosti Strategie

Během účinnosti Strategie 5 krajů splnilo její předpoklady v oblasti usmrčených osob (nejlépe, -20 % usmrčených v Moravskoslezském kraji) a 11 v oblasti těžce zraněných osob (nejlépe, -35 % těžce zraněných v Libereckém kraji). V případě usmrčených osob se nedařilo stanovené předpoklady plnit v 9 krajích, zejména Zlínském (+30 osob, tj. +34 %) a v Královéhradeckém (+25 osob, tj. +20 %). V případě těžce zraněných osob byly překročeny předpoklady v hl. m. Praze (+215 osob, tj. +35 %), v Karlovarském kraji (+63 osob, tj. +26 %) a Plzeňském kraji (+66 osob, tj. +18 %).

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

Tabulka 7 Plnění strategických cílů v období 2021-2025 v jednotlivých krajích

Usmrčené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Moravskoslezský kraj	165	205	-40	-19,51 %
Olomoucký kraj	114	127	-13	-10,24 %
Jihočeský kraj	215	230	-15	-6,52 %
Kraj Vysočina	135	141	-6	-4,26 %
Plzeňský kraj	170	170	0	0,00 %
Pardubický kraj	129	128	1	0,78 %
Ústecký kraj	173	169	4	2,37 %
Jihomoravský kraj	242	233	9	3,86 %
Hlavní město Praha	96	92	4	4,35 %
Liberecký kraj	82	78	4	5,13 %
Karlovarský kraj	68	63	5	7,94 %
Středočeský kraj	384	350	34	9,71 %
Královéhradecký kraj	147	122	25	20,49 %
Zlínský kraj	118	88	30	34,09 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

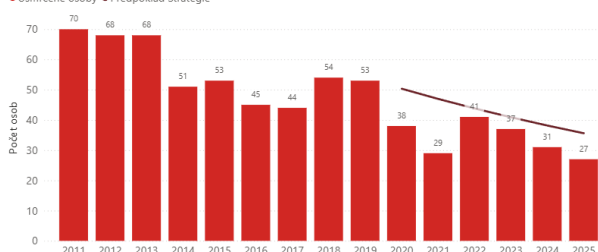
Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Liberecký kraj	230	356	-126	-35,39 %
Zlínský kraj	365	557	-192	-34,47 %
Pardubický kraj	362	551	-189	-34,30 %
Královéhradecký kraj	477	621	-144	-23,19 %
Moravskoslezský kraj	643	794	-151	-19,02 %
Kraj Vysočina	410	496	-86	-17,34 %
Jihomoravský kraj	930	1 078	-148	-13,73 %
Olomoucký kraj	361	415	-54	-13,01 %
Ústecký kraj	698	798	-100	-12,53 %
Jihočeský kraj	932	1 024	-92	-8,98 %
Středočeský kraj	1 379	1 483	-104	-7,01 %
Plzeňský kraj	443	377	66	17,51 %
Karlovarský kraj	304	241	63	26,14 %
Hlavní město Praha	830	615	215	34,96 %

Pozitivní krajská bilance

V období 2021–2025 vykazuje **Moravskoslezský kraj** pozitivní vývoj v počtu usmrčených osob. Ve sledovaném období je patrný celkově klesající trend a hodnoty v roce 2025 dosahují nejnižší úrovně v rámci hodnocené časové řady, což ukazuje na příznivý vývoj z hlediska cílů Strategie.

Liberecký kraj vykazuje v témže období výrazně pozitivní vývoj v počtu těžce zraněných osob. Dlouhodobý pozitivní trend pokračuje a rok 2025 představuje nejnižší zaznamenanou hodnotu, což potvrzuje stabilní zlepšování situace a soulad s předpoklady Strategie.

Vývoj usmrčených osob: Celkové následky nehodovosti



Vývoj těžce zraněných osob: Celkové následky nehodovosti

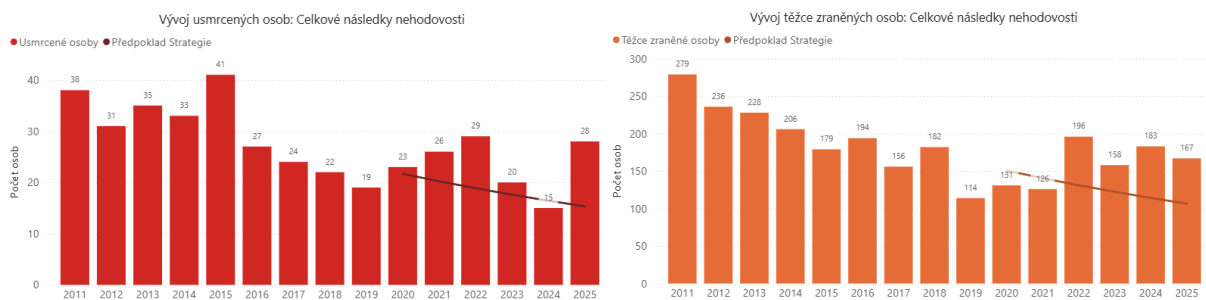


Obrázek 12 Vývoj usmrčených osob v Moravskoslezském (vlevo) a těžce zraněných osob v Libereckém kraji (vpravo)

Negativní krajská bilance

V období 2021–2025 vykazuje **Zlínský kraj** v oblasti usmrcených osob nepříznivý vývoj z hlediska plnění cílů Strategie. Ve všech sledovaných letech (vyjma 2024) skutečné hodnoty překračují stanovené předpoklady, přičemž v roce 2025 dochází k výraznému meziročnímu nárůstu. Oproti republikovým průměrům byl v uvedeném období ve Zlínském kraji evidován vyšší podíl usmrcených chodců (21,2 %) a cyklistů (12,7 %).

Hlavní město Praha vykazuje v témže období nepříznivý vývoj v počtu těžce zraněných osob. Skutečné hodnoty se dlouhodobě pohybují nad předpoklady Strategie a v žádném z let 2021–2025 nebyly cílové hodnoty splněny. Oproti republikovým průměrům byl v uvedeném období v hl. m. Praze evidován vyšší podíl těžce zraněných chodců (43,6 %) a řidičů motocyklů (21,2 %).



Obrázek 13 Neuspokojivý vývoj usmrcených osob ve Zlínském kraji (vlevo) a těžce zraněných osob v hl. m. Praze (vpravo)



4.1.2 Rok 2025

V roce 2025 splnilo stanovené předpoklady Strategie v oblasti usmrčených osob pouze 6 krajů, přičemž nejvýraznější relativní zlepšení bylo zaznamenáno v Moravskoslezském kraji (-25 %). V oblasti těžce zraněných osob byly předpoklady splněny v 8 krajích, s nejlepším výsledkem v Libereckém kraji (-53,2 %).

V případě usmrčených osob se nepodařilo naplnit předpoklady v 8 krajích. Nejvyšší relativní odchylka byla zaznamenána ve Zlínském kraji (+86,7 %, +13 osob), zatímco největší absolutní nárůst byl evidován ve Středočeském kraji (+16 osob). U těžce zraněných osob byly předpoklady překročeny v 6 krajích, nejvýrazněji v hlavním městě Praze (+56,1 %, +60 osob).

Bilanci usmrčených a těžce zraněných osob v jednotlivých krajích shrnují následující tabulky.

Tabulka 8 Plnění strategických cílů v roce 2025 v jednotlivých krajích

Usmrčené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Moravskoslezský kraj	27	36	-9	-25,00 %
Hlavní město Praha	15	16	-1	-6,25 %
Jihomoravský kraj	38	40	-2	-5,00 %
Královéhradecký kraj	20	21	-1	-4,76 %
Kraj Vysočina	24	25	-1	-4,00 %
Ústecký kraj	29	29	0	0,00 %
Olomoucký kraj	23	22	1	4,55 %
Jihočeský kraj	42	40	2	5,00 %
Karlovarský kraj	13	11	2	18,18 %
Plzeňský kraj	35	29	6	20,69 %
Středočeský kraj	77	61	16	26,23 %
Pardubický kraj	30	22	8	36,36 %
Liberecký kraj	20	13	7	53,85 %
Zlínský kraj	28	15	13	86,67 %

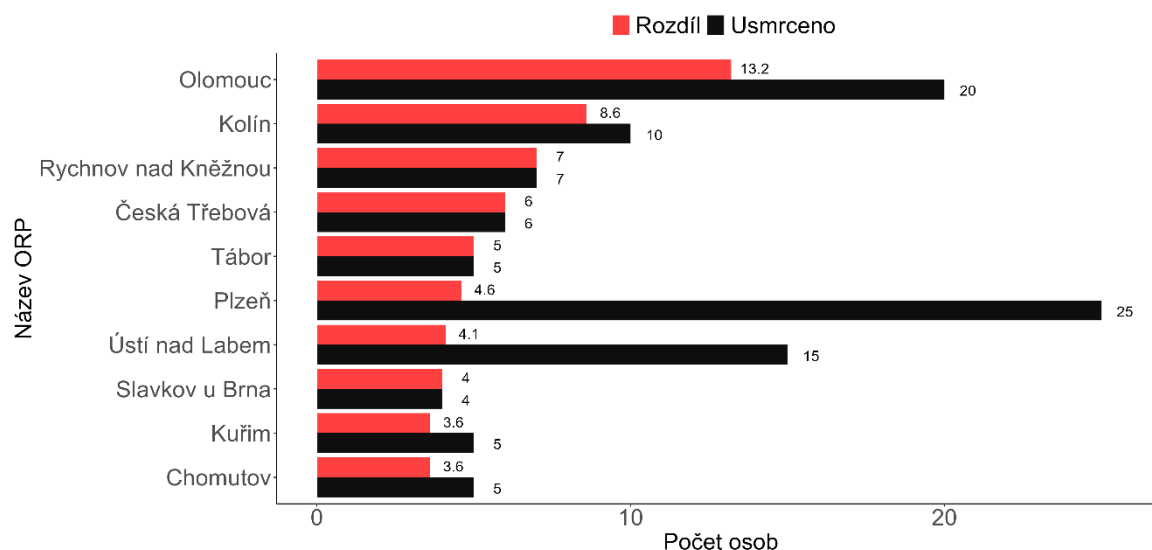
Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Liberecký kraj	29	62	-33	-53,23 %
Pardubický kraj	69	95	-26	-27,37 %
Kraj Vysočina	65	86	-21	-24,42 %
Zlínský kraj	78	96	-18	-18,75 %
Moravskoslezský kraj	117	138	-21	-15,22 %
Jihomoravský kraj	176	187	-11	-5,88 %
Královéhradecký kraj	106	108	-2	-1,85 %
Ústecký kraj	137	138	-1	-0,72 %
Olomoucký kraj	75	72	3	4,17 %
Jihočeský kraj	195	177	18	10,17 %
Středočeský kraj	295	257	38	14,79 %
Plzeňský kraj	83	65	18	27,69 %
Karlovarský kraj	55	42	13	30,95 %
Hlavní město Praha	167	107	60	56,07 %



4.2 Srovnání obcí s rozšířenou působností (ORP) 2021–2025

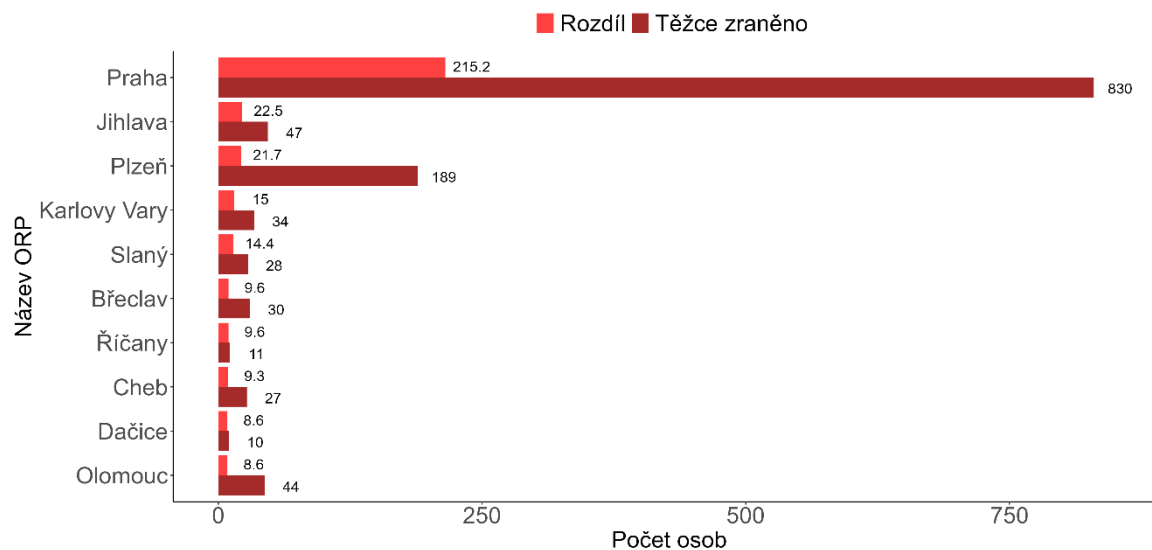
Tato podkapitola se věnuje obcím třetího typu (pouze katastrální území dané obce). **Celkem 85 ORP nesplnilo vytyčené předpoklady strategie za období 2021-2025 v oblasti usmrčených osob (tj. 41,3 %).** V absolutních hodnotách byl evidován nejvyšší rozdíl v ORP Olomouc (+13,2), Kolín (+8,6) a Rychnov nad Kněžnou (+7). Naopak nejlépe lze hodnotit ORP Pardubice (-13), Vodňany (-7,5) a Čáslav (-7,2), viz obrázky níže.



Obrázek 14 ORP s nejvyšším absolutním rozdílem usmrčených osob v období 2021-2025 (vůči předpokladům Strategie BESIP 2021-2030)



V oblasti těžce zraněných osob nesplnilo vytyčené předpoklady 78 ORP (tj. 37,9 %), přičemž nejvyšší rozdíl v absolutních hodnotách byl evidován v ORP Praha (+215,2), Jihlava (+22,6) a Plzeň (+21,7).



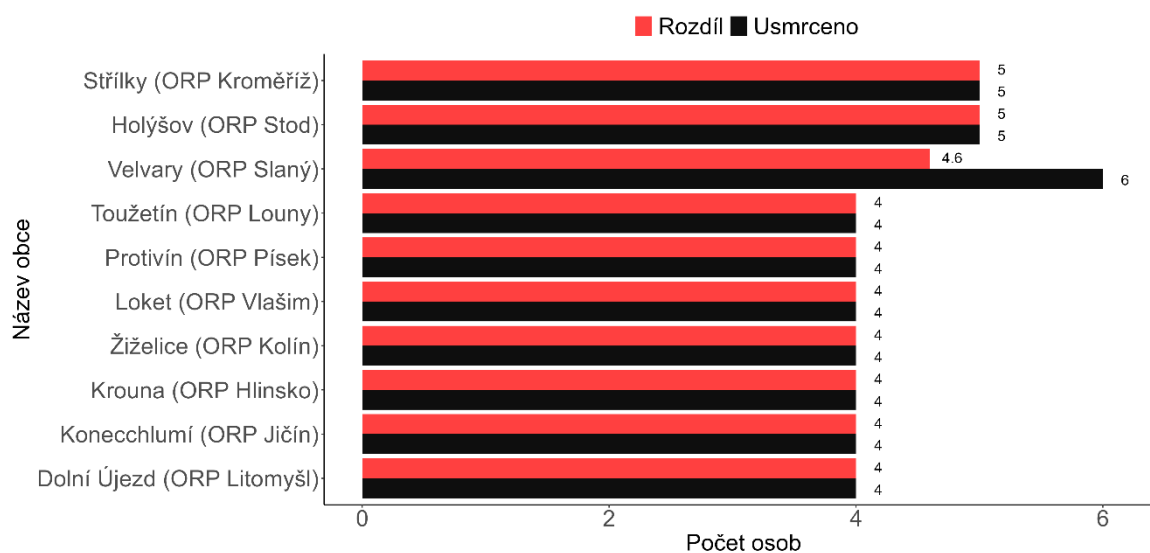
Obrázek 15 ORP s nejvyšším absolutním rozdílem těžce zraněných osob v období 2021-2025 (vůči předpokladům Strategie BESIP 2021-2030)

Detailní informace jsou obsahem **Přílohy 1**.



4.3 Srovnání obcí 2021–2025

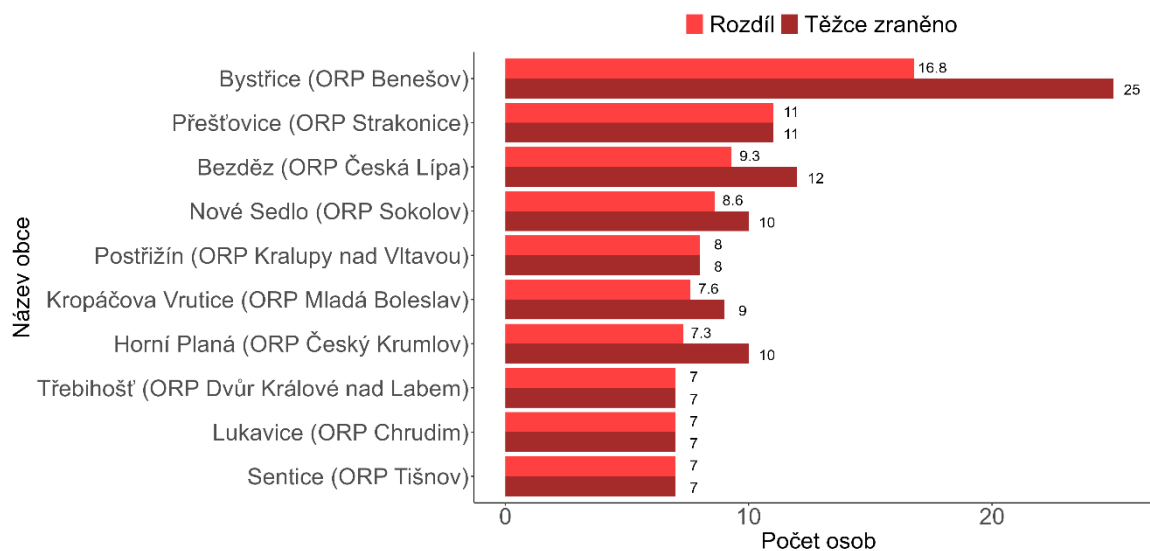
Oproti předchozí kapitole je tato kapitola zaměřena pouze na obce prvního nebo druhého typu (pouze katastrální území dané obce). **Celkem 884 obcí nesplnilo vytyčené předpoklady strategie pro období 2021-2025 v oblasti usmrcených osob (tj. 14,6 %).** Na obrázcích **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** a **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** jsou uvedené obce s nejvyšším rozdílem vůči předpokladům. Naopak nejlépe lze z tohoto pohledu hodnotit Černožice z ORP Hradec Králové (-8,2), Horoměřice z ORP Černožice (-6,8) a Černá Hora z ORP Blansko (-6,8).



Obrázek 16 Obce s nejvyšším absolutním rozdílem usmrcených osob v období 2021-2025 (vůči předpokladům Strategie BESIP 2021-2030)



V oblasti těžce zraněných osob nesplnilo vytýčené předpoklady 1 439 obcí (tj. 23,8 %), nejvyšší rozdíl byl evidován v Bystřici z ORP Benešov (+16,8), Přeštovice z ORP Strakonice (11) a Bezděz z ORP Česká Lípa (+9,3).



Obrázek 17 Obce s nejvyšším absolutním rozdílem těžce zraněných osob v období 2021-2025 (vůči předpokladům Strategie BESIP 2021-2030)

Detailní informace jsou obsahem **Přílohy 1**.



5. Klíčové ukazatele

Pro hodnocení plnění Strategie BESIP 2021–2030 jsou využívány klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu, které se dělí na nepřímé a přímé ukazatele.

Nepřímé ukazatele popisují faktory, ovlivňující riziko vzniku dopravních nehod a závažnost jejich následků. Jedná se zejména o ukazatele chování účastníků silničního provozu (např. dodržování rychlostních limitů, používání bezpečnostních pásů, řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek) a další podmínky provozu. Tyto ukazatele umožňují včas identifikovat rizikové trendy a cílit na preventivní opatření.

Přímé ukazatele představují výsledné dopady dopravní nehodovosti, zejména počty usmrčených a zraněných osob. Slouží jako základní měřítko úrovně bezpečnosti silničního provozu a hlavní indikátor naplňování cílů Strategie BESIP.

Vzájemná kombinace obou typů ukazatelů umožňuje komplexně hodnotit vývoj bezpečnosti silničního provozu a účinnost realizovaných opatření.

5.1 Nepřímé ukazatele bezpečnosti (NUB)

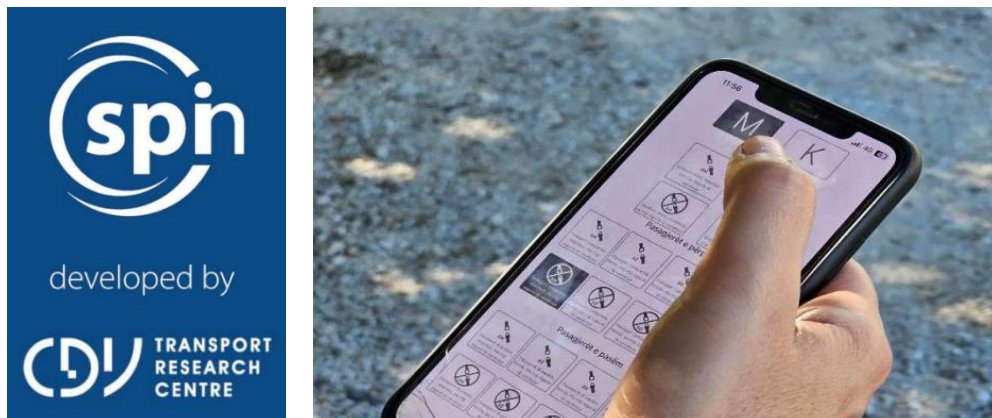
5.1.1 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu v EU

V letech 2023–2025 probíhal evropský projekt Trendline, realizovaný mezinárodním konsorciem čtyř organizací: SWOV (Nizozemí), VIAS (Belgie), NTUA (Řecko) a CDV (Česko). Do projektu bylo zapojeno celkem **25 zemí EU**. Cílem byla aktualizace a sjednocení metodik sběru a vyhodnocení klíčových ukazatelů bezpečnosti (Key Performance Indicators, KPI) a podpora jejich využití v politikách dopravní bezpečnosti. Kromě osmi standardních KPI bylo pilotně testováno i 10 experimentálních KPI, která mohou do budoucna rozšířit soubor pravidelně sledovaných ukazatelů. [10]

Standardní KPI	Experimentální KPI
1. Rychlost 2. Používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů 3. Používání přileb 4. Řízení pod vlivem alkoholu 5. Rozptýlení pozornosti 6. Kvalita ponehodové péče 7. Bezpečnost infrastruktury 8. Bezpečnost vozidel	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 byly realizovány prostřednictvím pracovních skupin. Zástupci CDV koordinovali pracovní skupiny pro pět KPI, které jsou v tabulce vyznačeny **modře**. CDV zároveň pro potřeby terénního sběru dat vyvinulo mobilní aplikaci SPIN, která byla v rámci projektu bezplatně zpřístupněna všem zájemcům. Současně byl CDV zpracován metodický postup pro analýzu získaných dat, včetně výpočtu charakteristik, které bylo prezentováno zástupci CDV na mezinárodní konferenci BECEP na Slovensku.





Obrázek 18 Ukázka mobilní aplikace SPIN pro sběr dat z nepřímých ukazatelů bezpečnosti

V roce 2025 proběhla taktéž řada jednání v rámci konsorcia i se zástupci budoucích uživatelů, včetně závěrečného zasedání (General Assembly), které se konalo v Nizozemí.

V současnosti jsou **data kompletní** a výsledné reporty jsou k dispozici na webu projektu: <https://trendlineproject.eu/trendline-results>. Výsledky předchozího projektu Baseline byly zveřejněny v dokumentu Informace o plnění Strategie BESIP 2021-2030 v roce 2023, který je dostupný online.

5.1.2 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu v ČR

Z nejnovějších dat vyplývá, že se situace ve většině sledovaných ukazatelů vyvíjí pozitivně. Vyjímkou zůstává ukazatel, týkající se rychlosti. Zjištěné hodnoty V85 vykazují oproti sledovanému období stagnaci nebo mírný nárůst, což naznačuje, že se podíl řidičů dodržujících nejvyšší dovolenou rychlost nezlepšuje. Varovným signálem je dodržování nejvyšší povolené rychlosti. Oproti tomu u řidičů a spolujezdců na předních i zadních sedadlech došlo k mírnému nárůstu připoutaných oproti roku 2024. Nepoužívání mobilních zařízení za jízdy se osciluje kolem 98 %. Ačkoliv došlo ke zlepšení většiny ukazatelů, je třeba věnovat nadále zvýšenou pozornost prevenci a kontrole dodržování pravidel silničního provozu.



Tabulka 9 Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu v ČR

sledované NUB		2021	2022	2023	2024	2025	srovnání 2023-2024	srovnání 2024-2025	návrh opatření za rok 2025
rychlosti vozidel - V85 [km/h]	ext. < 3,5 t	102	100	104	105	105	1,0	0,0	dozor PČR, kampaně
	ext. > 3,5 t	92	89	91	91	93	0,0	2,0	
	intravilán	56	56	56	56	56	0,0	0,0	
dodržování nejvyšší dovolené rychlosti [%]	intravilán			65	62	59	-3,0	-2,8	dozor PČR, kampaně
	extravilán			48	48	40	0,0	-8,0	dozor PČR, kampaně
	dálnice			37	37	35	0,0	-1,7	dozor PČR, kampaně
dodržování odstupů vozidel 2 s [%]	ext. < 3,5 t	33	33	38	32	33	-5,9	0,8	kampaně, spoty, vysvětlení
	ext. > 3,5 t	51	53	61	55	56	-6,3	1,4	
	intr. < 3,5 t	43	43	47	44	48	-2,7	3,8	
	intr. > 3,5 t	55	58	68	64	73	-4,0	8,7	
připoutání řidiči [%]		97	92	96	95	95	-1,0	0,0	dozor PČR, kampaně
připoutání pasažérů vpředu [%]				95	95	95	-0,3	0,2	kampaně, spoty, vysvětlení
připoutání spolujezdci [%]				93	93	94	-0,6	1,1	kampaně, spoty, vysvětlení
připoutání spolujezdci [%]	vpředu	94	93	95	93	94	-1,2	1,0	dozor PČR, kampaně
	vzadu	88	92	88	85	91	-3,2	6,7	
netelefonující řidiči [%]		98	98	98	98	97	-0,5	-0,2	kampaně, spoty, vysvětlení
cyklisté s přilbou [%]*	dospělý	46	50	48		57		9,1	kampaně, spoty
	dítě	79	75	89		94		4,8	kampaně, spoty, dozor PČR

*Srovnání 2023-2025; ext. = extravilán, intr. = intravilán

5.2 Přímé ukazatele bezpečnosti (PUB)

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 nedodržení bezpečné vzdálenosti (-41 %), dětí (-25 %), nesprávného předjíždění (-23 %), mladých řidičů (-18 %), srážek s vlakem (-11 %), chodců (-10 %) a fatalit na silnicích I. třídy (-9 %). V oblasti klíčových ukazatelů se v případě osob usmrčených nedařilo plnit předpoklady zejména u: ujetí viníka z místa nehody (+39 %), cyklistů (+29 %) a starších řidičů jako viníků (+29 %). V případě osob těžce zraněných byly klíčové ukazatele nad hodnotami předpokladu nehod na dálnicích (+28 %), u cizinců jako viníků nehod (+24 %), cestujících v nákladních automobilech (+12 %), srážek s vlakem (+9 %) a nevěnování se řízení.

Bilanci KPI usmrčených i těžce zraněných osob shrnují uvedené tabulky.



Tabulka 10 Plnění Strategie v oblasti klíčových ukazatelů v období let 2021-2025

Usmrčené osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Cestující v autobusech (N)	4	11	-7	-63,64 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	17	29	-12	-41,38 %
Děti (N)	45	60	-15	-25,00 %
Nesprávné předjíždění (P)	79	102	-23	-22,55 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	294	360	-66	-18,33 %
Srážky s vlakem (I)	63	71	-8	-11,27 %
Chodci (N)	377	418	-41	-9,81 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	760	838	-78	-9,31 %
Alkohol a návykové látky (P)	235	256	-21	-8,20 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	1 384	1 472	-88	-5,98 %
Srážky se stromem (I)	314	328	-14	-4,27 %
Cestující v osobních automobilech (N)	1 130	1 177	-47	-3,99 %
Nepřiměřená rychlost (P)	757	777	-20	-2,57 %
Muži jako viníci (V)	1 863	1 873	-10	-0,53 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	300	301	-1	-0,33 %
Intravilán (I)	644	641	3	0,47 %
Celkové následky nehodovosti	2 238	2 195	43	1,96 %
Extravilán (I)	1 594	1 555	39	2,51 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	951	924	27	2,92 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	336	326	10	3,07 %
Nepřipoutané osoby (N)	364	347	17	4,90 %
Ženy jako viníci (V)	293	279	14	5,02 %
Místní komunikace - GPS (I)	277	258	19	7,36 %
Nevěnování se řízení (P)	291	265	26	9,81 %
Cizinci jako viníci (V)	249	219	30	13,70 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	305	267	38	14,23 %
Motocyklisté (N)	361	313	48	15,34 %
Senioři (N)	602	496	106	21,37 %
Dálnice - GPS (I)	157	127	30	23,62 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	133	105	28	26,67 %
Starší řidiči jako viníci (V)	355	276	79	28,62 %
Cyklisté (N)	208	161	47	29,19 %
Ujetí viníka z místa nehody (V)	46	33	13	39,39 %

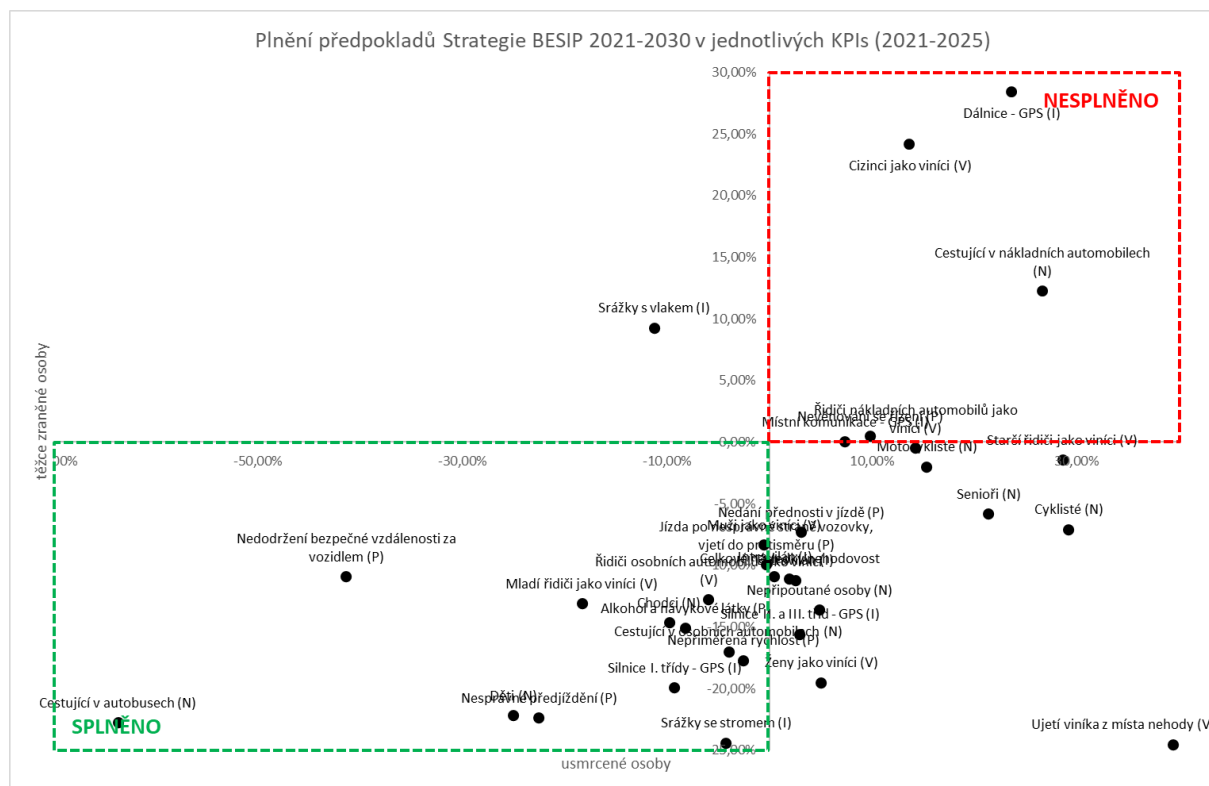
Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

Strategický cíl / klíčový ukazatel	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Ujetí viníka z místa nehody (V)	120	159	-39	-24,53 %
Srážky se stromem (I)	579	766	-187	-24,41 %
Cestující v autobusech (N)	122	158	-36	-22,78 %
Nesprávné předjíždění (P)	284	366	-82	-22,40 %
Děti (N)	414	532	-118	-22,18 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	1 950	2 436	-486	-19,95 %
Ženy jako viníci (V)	1 599	1 987	-388	-19,53 %
Nepřiměřená rychlost (P)	1 951	2 371	-420	-17,71 %
Cestující v osobních automobilech (N)	2 936	3 538	-602	-17,02 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	3 336	3 952	-616	-15,59 %
Alkohol a návykové látky (P)	748	881	-133	-15,10 %
Chodci (N)	1 712	2 006	-294	-14,66 %
Nepřipoutané osoby (N)	570	660	-90	-13,64 %
Mladí řidiči jako viníci (V)	1 194	1 374	-180	-13,10 %
Řidiči osobních automobilů jako viníci (V)	4 919	5 642	-723	-12,81 %
Extravilán (I)	4 060	4 573	-513	-11,22 %
Celkové následky nehodovosti	8 364	9 406	-1 042	-11,08 %
Intravilán (I)	4 304	4 832	-528	-10,93 %
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (P)	155	174	-19	-10,92 %
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru (P)	596	662	-66	-9,97 %
Muži jako viníci (V)	6 467	7 058	-591	-8,37 %
Nedání přednosti v jízdě (P)	2 261	2 440	-179	-7,34 %
Cyklisté (N)	1 337	1 439	-102	-7,09 %
Senioři (N)	1 720	1 827	-107	-5,86 %
Motocyklisté (N)	1 758	1 794	-36	-2,01 %
Starší řidiči jako viníci (V)	950	964	-14	-1,45 %
Řidiči nákladních automobilů jako viníci (V)	790	794	-4	-0,50 %
Místní komunikace - GPS (I)	2 306	2 306	0	0,00 %
Nevěnování se řízení (P)	866	862	4	0,46 %
Srážky s vlakem (I)	59	54	5	9,26 %
Cestující v nákladních automobilech (N)	376	335	41	12,24 %
Cizinci jako viníci (V)	1 064	857	207	24,15 %
Dálnice - GPS (I)	416	324	92	28,40 %



5.2.1 Neuspokojivé klíčové ukazatele

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



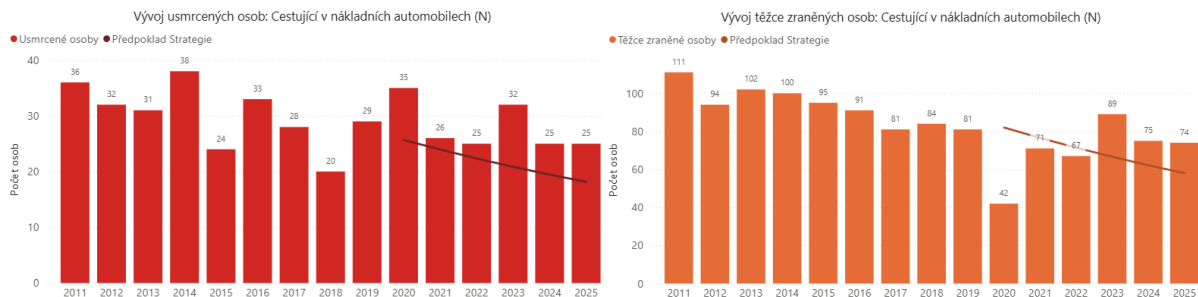
Obrázek 19 Plnění předpokladů Strategie BESIP 2021-2030 v jednotlivých KPIs v období 2021-2025

Z obrázku výše jsou identifikovány následující tři klíčové ukazatele:

Cestující v nákladních automobilech

V období let 2021-2025 bylo v nákladních automobilech při nehodách usmrceno 133 osob a těžce zraněno 376 osob. Jak v počtu usmrčených, tak v počtu těžce zraněných byl vývoj vzhledem k předpokladům Strategie nepříznivý. Usmrcených bylo o 27 % a těžce zraněných o 12 % více oproti předpokladu. U usmrčených byl nejvíce překročen předpoklad v kraji Středočeském (+13) a Ústeckém (+7), u těžce zraněných v kraji Středočeském (+35). Z uvedených počtů bylo usmrceno 110 a těžce zraněno 281 řidičů, resp. 23 usmrčených a 95 těžce zraněných spolujezdců v nákladních automobilech. Pokud jde o nejzávažnější zranění (smrtelná a těžká), pak 25 % z nich bylo evidováno na dálnicích, 31 % na silnicích I. třídy, 30 % na silnicích II. a III. třídy a 10 % na místních komunikacích.





Obrázek 20 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob cestujících v nákladních automobilech

Během účinnosti Strategie (2021-2025) 68 % osob bylo usmrceno ve vozidlech kategorie N1 (< 3,5 t), 10 % osob ve vozidlech kategorie N2 (3,5 t < N2 ≤ 12 t) a 22 % osob ve vozidlech kategorie N3 (> 12 t). U cestujících v nákladních automobilech je, ve srovnání s jinými účastníky silničního provozu, evidována jedna z nejnižších závažností nehod – v souhrnu 1,7 usmrcených osob na 1 000 nehod. Nejvyšší závažnost byla evidována u cestujících ve vozidlech kategorie N1 (2,2), naopak nejnižší u N3 (1,0).

Dálnice

Jsou analyzovány v samostatné kapitole Infrastruktura.

Cizinci jako viníci

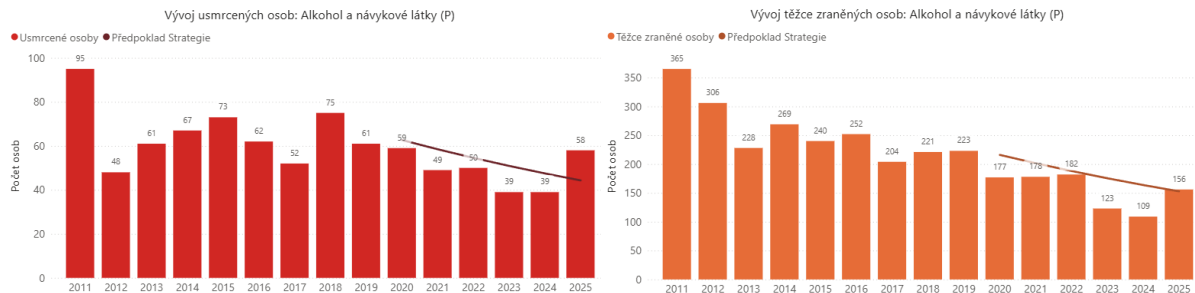
V období let 2021-2025 bylo vinou cizích státních příslušníků při nehodách usmrceno 249 osob a těžce zraněno 1 064 osob. Jak v počtu usmrcených, tak v počtu těžce zraněných byl vývoj vzhledem k předpokladům Strategie nepříznivý. Usmrcených bylo o 14 % a těžce zraněných o 24 % více oproti předpokladům. U usmrcených byl nejvíce překročen předpoklad v kraji Středočeském (+10), Jihomoravském a Zlínském (oba +7), u těžce zraněných v hl. m. Praze (+82).

Z více než tří desítek analyzovaných KPI je vhodné zmínit také tyto oblasti:

Alkohol a návykové látky

Přestože v období 2021–2025 lze ukazatel KPI **Alkohol a návykové látky** hodnotit relativně příznivě, vývoj v posledním roce se odchyluje od žádoucího trendu. Po předchozím poklesu došlo v roce 2025 k opětovnému nárůstu počtu usmrcených i těžce zraněných osob, což naznačuje zhoršení situace a přetrvávající vysoké riziko, spojené s řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek. V této oblasti je proto nezbytné **posílit cílené preventivní i represivní aktivity s cílem obnovit klesající trend a naplnit stanovené cíle.**

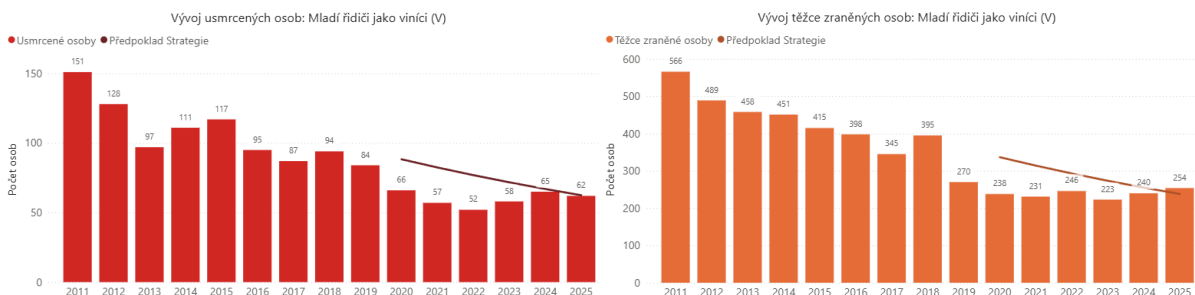




Obrázek 21 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku vlivu alkoholu a návykových látek

Mladí řidiči jako viníci

Relativně uspokojivě lze v období 2021–2025 hodnotit KPI **Mladí řidiči jako viníci** – této kategorii je i v souvislosti s legislativní změnou (pozn. L17) věnovaná poměrně velká pozornost. Vývoj v posledním roce nenaplnuje očekávání stabilního zlepšování. Po předchozím poklesu dochází k mírným výkyvům, zejména u počtu těžce zraněných osob, kde byl předpoklad Strategie BESIP v loňském roce překročen. V této oblasti je proto vhodné nadále rozvíjet cílená preventivní opatření, zaměřená na začínající řidiče, posilovat dopravní výchovu a výcvik, a současně důsledně uplatňovat kontrolní a represivní nástroje s cílem udržet pozitivní trend, a dále snižovat následky dopravních nehod.

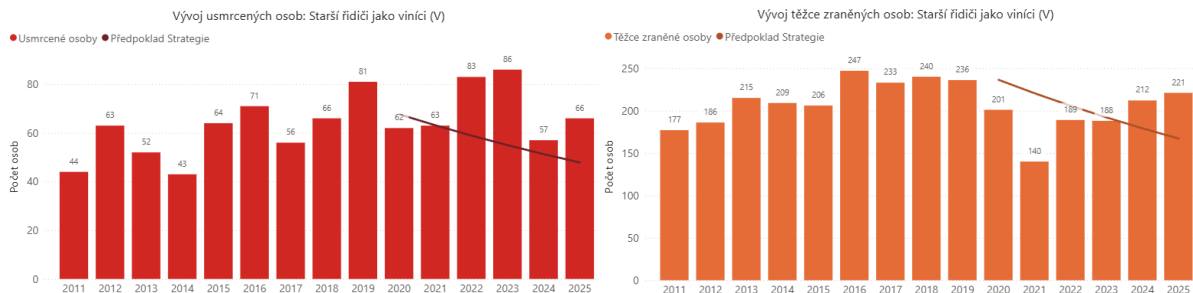


Obrázek 22 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob vinou mladých řidičů

Starší řidiči jako viníci

Vývoj ukazatele KPI **Starší řidiči jako viníci** nevykazuje stabilní zlepšující se trend. V posledních letech dochází ke kolísání hodnot, přičemž u usmrcených osob je patrný mírný nárůst a u těžce zraněných se nedaří pokles udržet. V této oblasti je proto vhodné zaměřit se na cílená preventivní opatření, podporu zdravotních prohlídek a zvyšování informovanosti, spolu s využitím bezpečnostních prvků infrastruktury a vozidel, s cílem stabilizovat vývoj a snížit závažnost nehod.





Obrázek 23 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob vinou starších řidičů

5.2.2 Zranitelní účastníci silničního provozu

Níže uvedený graf znázorňuje hodinové rozložení nehod se zraněními u zranitelných účastníků silničního provozu (chodci, cyklisté a motocyklisté) v ČR v letech 2021-2025. 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.

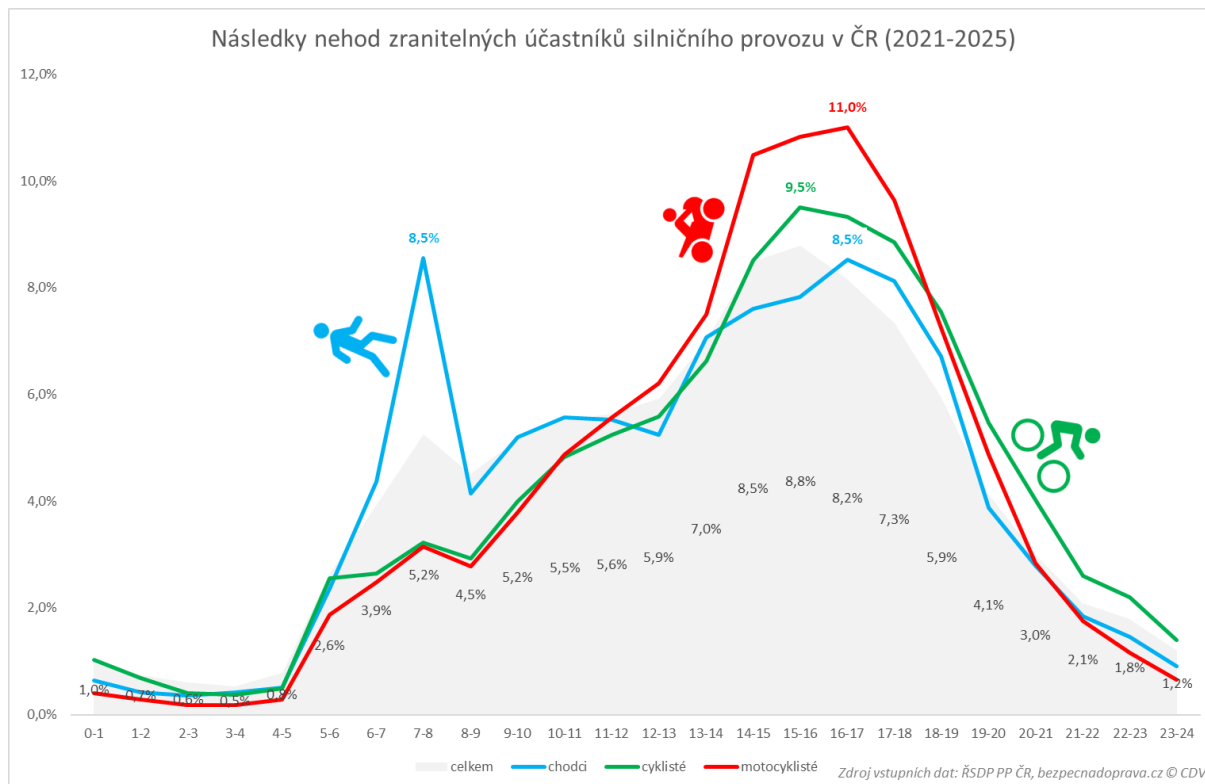
Klíčová zjištění:

- **Chodci:** Nejvyšší míra zraněných 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 zraněných 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.

Denní rozložení následků nehod zranitelných účastníků silničního provozu ukazuje, že relativní četnost závažných následků je nejnižší v nočních a časně ranních hodinách a v průběhu dne (logicky) postupně narůstá. U všech sledovaných skupin je patrná koncentrace závažných následků do odpoledních a podvečerních časových intervalů, po nichž následuje postupný pokles ve večerních hodinách.

Zjištěné časové rozložení naznačuje význam časového faktoru při vzniku závažných následků nehod. **Identifikované intervaly s vyšším výskytem mohou představovat vhodný prostor pro cílená preventivní opatření, a to jak v oblasti dopravní výchovy a osvěty, tak v rámci organizačních či infrastrukturních opatření.**

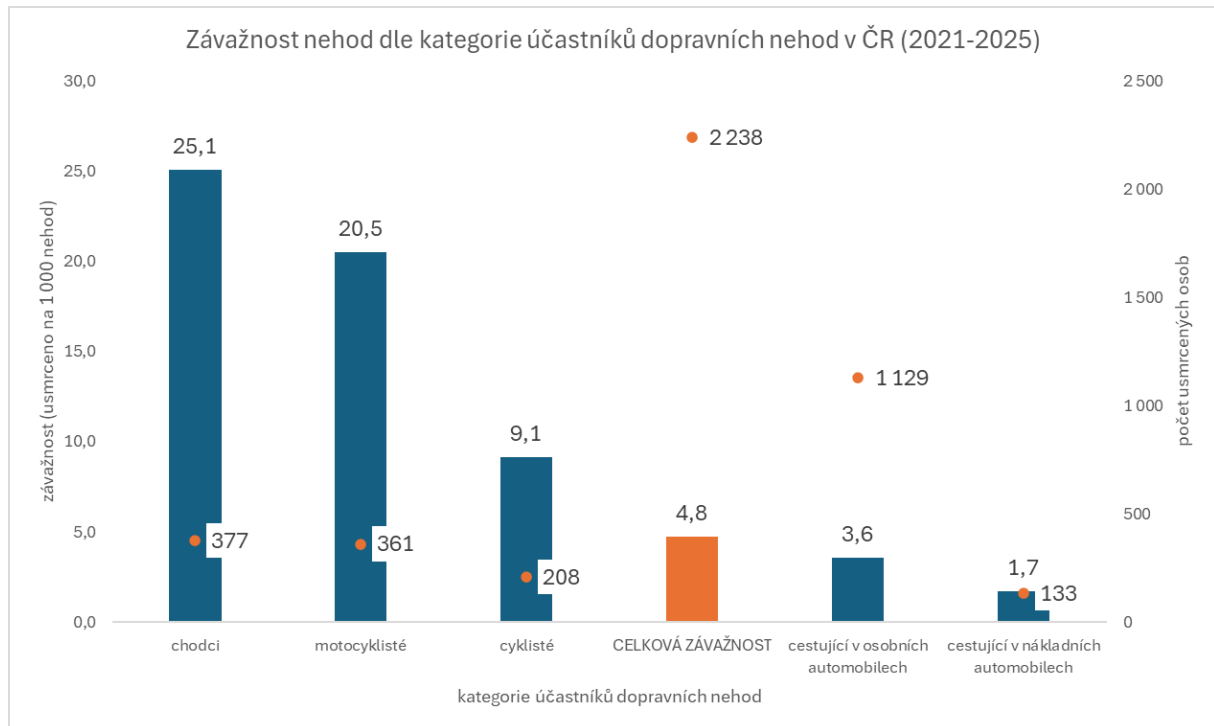




Obrázek 24 Následky nehod zranitelných účastníků silničního provozu v průběhu dne (2021-2025)

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



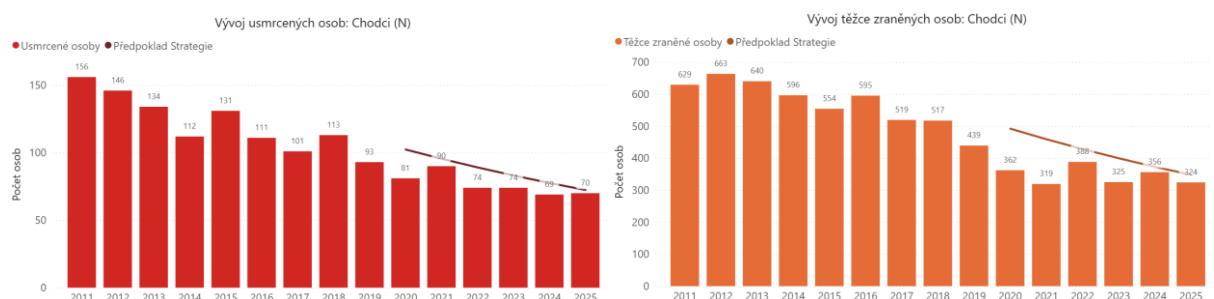


Obrázek 25 Závažnost nehod dle kategorie účastníků dopravních nehod v ČR (2021-2025)

Dále je uveden vývoj usmrcených a těžce zraněných osob v oblasti zranitelných účastníků silničního provozu, tedy chodců, cyklistů a motocyklistů. **V roce 2025 bylo usmrceno 169 a těžce zraněno 971 zranitelných účastníků silničního provozu, tzn. že podíl zranitelných účastníků na všech usmrcených osobách činil 40 %, na těžce zraněných pak 59 %.**

Chodci

V roce 2025 bylo usmrceno 70 a těžce zraněno 324 chodců, předpoklady Strategie v obou sledovaných parametrech byly splněny.



Obrázek 26 Vývoj usmrcených a těžce zraněných chodců

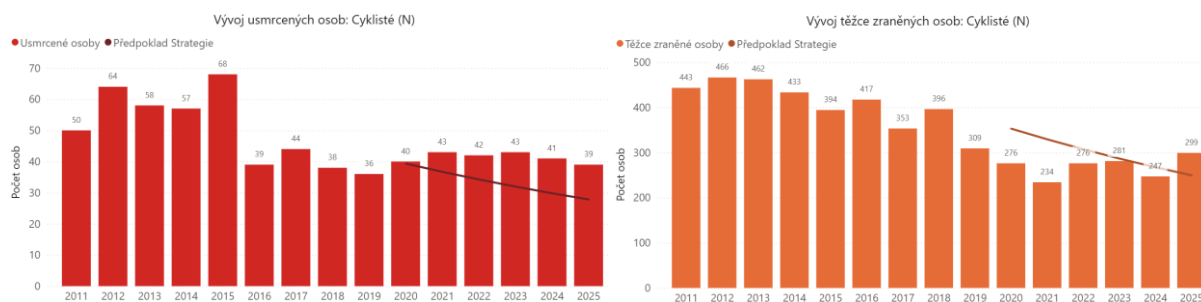
Oblast chodců lze hodnotit relativně pozitivně – jak v oblasti usmrcených, tak těžce zraněných, se drželo v průběhu účinnosti Strategie toto KPI pod stanovenými předpoklady. V období 2021-2025 nebylo toto KPI plněno u osob usmrcených ve čtyřech krajích: Středočeském, Zlínském (+ 6 osob),

Plzeňském (+4) a Libereckém kraji (+1). U osob těžce zraněných pak v hl. m. Praze (+49 osob) a Plzeňském kraji (+8).

Z pohledu věkových kategorií se senioři ve věku 65+ let podíleli na usmrčených osobách 40 % (151 z 377). Mírná většina chodců byla usmrcena v noci (51,5 %), téměř dvě třetiny chodců bylo usmrceno v obci (64,7 %). Nejčastější příčinou fatalit chodců bylo nevěnování se řízení (100 usmrčených), před nepřiměřenou rychlostí (90). **Vlastním zaviněním bylo usmrceno 65 chodců, tj. 17,2 %.**

Cyklisté

V roce 2025 bylo usmrceno 39 (z toho 10x elektrokolo [26 %] + 5x elektrokoloběžka [13 %]) a těžce zraněno 299 cyklistů (z toho 67x elektrokolo [22 %] + 46x elektrokoloběžka [15 %]), předpoklady Strategie v obou sledovaných parametrech nebyly splněny.



Obrázek 27 Vývoj usmrčených a těžce zraněných cyklistů

Kategorii cyklistů, zejména v oblasti usmrčených osob, nelze hodnotit pozitivně – jak je z grafu zřejmé, v současné dekádě počet usmrčených cyklistů, navzdory mírnému poklesu v posledních dvou letech, prakticky stagnuje. V období 2021-2025 nebylo toto KPI plněno u osob usmrčených ve 12 krajích - za „nejhorší kraje“ z pohledu plnění Strategie lze označit Středočeský (31 usmrčených, tj. +12 osob, +63 %), Jihomoravský (+10) a Moravskoslezský kraj (+6). U osob těžce zraněných nebyly plněny předpoklady Strategie v sedmi krajích.

Z pohledu věkových kategorií se senioři ve věku 65+ let podíleli na usmrčených osobách 44 % (91 z 208). Většina cyklistů byla usmrcena ve dne (72,1 %), 57,2 % cyklistů bylo usmrceno v obci. Nejčastější příčinou fatalit cyklistů byl nesprávný způsob jízdy (66 usmrčených), před nepřiměřenou rychlostí (53). **Vlastním zaviněním bylo usmrceno 111 cyklistů, tj. 53,4 %.**

Značný vliv na neplnění Strategie v oblasti usmrčených cyklistů mají také nehody s účastí cyklistů na elektrokolech a elektrokoloběžkách. V uplynulých třech letech (2023-2025) bylo na těchto elektrifikovaných dopravních prostředcích:

- 40 osob usmrceno, z toho 30 na elektrokolech (24,4 %) a 10 na elektrokoloběžkách (8,1 %)
- 248 těžce zraněno, z toho 142 na elektrokolech (17,2 %) a 106 na elektrokoloběžkách (12,8 %)

V uvedeném období tak téměř třetina (32,5 %) cyklistů byla usmrcena při jízdě na elektrifikovaných dopravních prostředcích, v posledním sledovaném roce tento podíl již vzrostl na 38,4 %.

Tabulky potvrzují výrazně rostoucí trend nehodovosti elektrifikovaných prostředků. U **elektrokol** došlo mezi roky 2023–2025 k více než dvojnásobnému nárůstu počtu nehod (426 → 863) i celkového počtu zraněných (371 → 771). Počet usmrcených sice meziročně kolísá, avšak zůstává na vysoké úrovni. Ještě dynamičtější vývoj je patrný u **elektrokoloběžek**, kde nehody vzrostly téměř na dvojnásobek (421 → 809) a počet zraněných se zvýšil z 359 na 686, přičemž rok 2025 znamenal skokový nárůst. Data tak ilustrují, že rostoucí rozšíření těchto prostředků je doprovázeno významným nárůstem rizik, což se promítá i do závažných následků nehod.

Tabulka 11 Vývoj nehodovosti a následků na elektrokolech v období 2023-2025

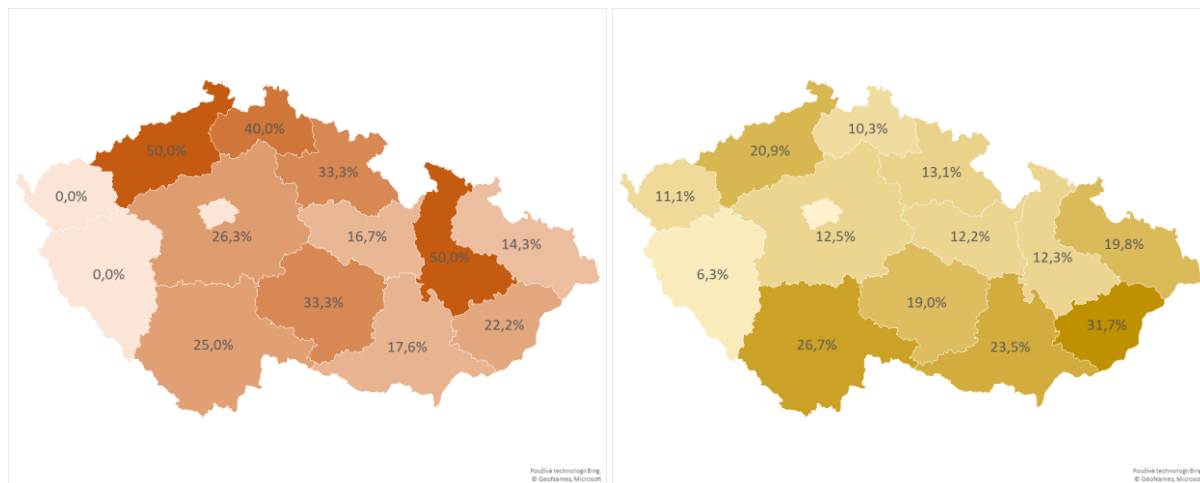
Elektrokola	nehod	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	zraněno celkem	
2023	426	8	37	326	371	meziročně
2024	629	12	38	510	560	51%
2025	863	10	67	694	771	38%

Tabulka 12 Vývoj nehodovosti a následků na elektrokoloběžkách v období 2023-2025

Elektrokoloběžky	nehod	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	zraněno celkem	
2023	421	3	24	332	359	meziročně
2024	529	2	36	402	440	23%
2025	809	5	46	635	686	56%

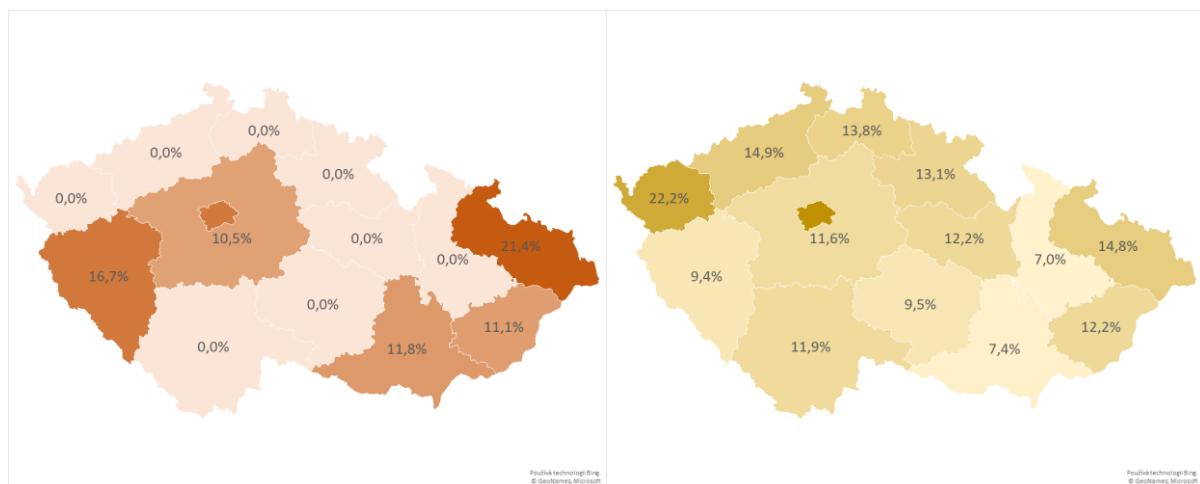
Graf ukazuje výrazné regionální rozdíly v závažných následcích nehod cyklistů na elektrokolech. Zatímco v některých krajích tvoří tito cyklisté podstatnou část usmrcených či těžce zraněných, jinde je jejich zastoupení nízké nebo nulové. Výsledky naznačují, že význam elektrokol v nehodovosti i závažnosti následků není prostorově rovnoměrný a může souviset s odlišnou dopravní zátěží, věkovou strukturou uživatelů i charakterem infrastruktury. Praha z analýzy vybočuje velmi nízkými hodnotami (0 % usmrcených, 4,3 % těžce zraněných).





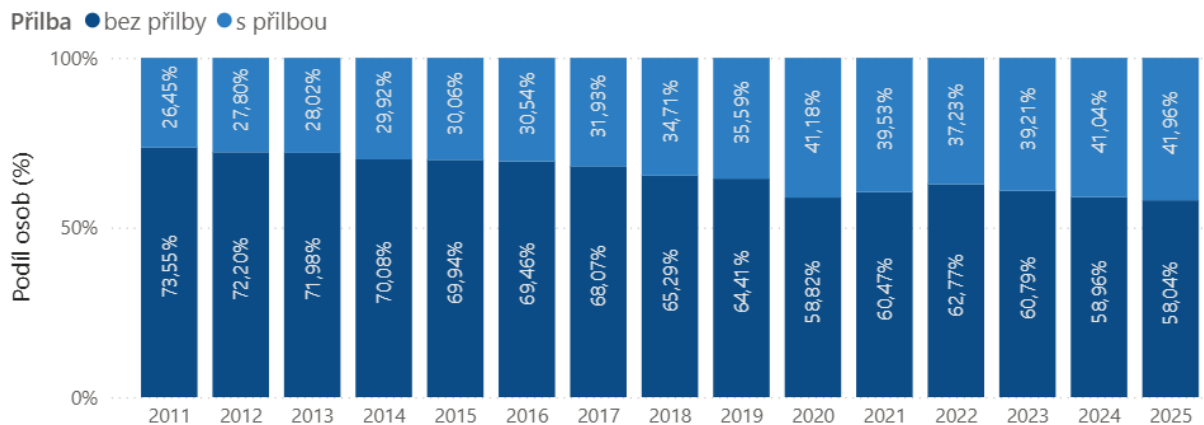
Obrázek 28 Relativní podíl usmrcených (vlevo) a těžce zraněných (vpravo) cyklistů na elektrokolech vůči všem cyklistům v krajském členění

Také u elektrokoloběžek jsou patrné významné regionální rozdíly, avšak s odlišným vzorcem než u elektrokol. Ve většině krajů je podíl na usmrcených nízký nebo nulový, což souvisí s malými absolutními počty těchto nehod. Naproti tomu podíly těžce zraněných jsou napříč kraji vyrovnanější. Výrazně vybočuje Praha, kde elektrokoloběžky představují nadprůměrné zastoupení jak mezi usmrcenými (16,7 % - výrazné ovlivnění „pouze“ jednou smrtelnou nehodou), tak zejména mezi těžce zraněnými cyklisty (27,7 %). Tento stav pravděpodobně odráží vysokou míru využívání sdílených koloběžek, hustotu provozu i specifické podmínky městského prostředí.



Obrázek 29 Relativní podíl usmrcených (vlevo) a těžce zraněných (vpravo) cyklistů na elektrokoloběžkách vůči všem cyklistům v krajském členění

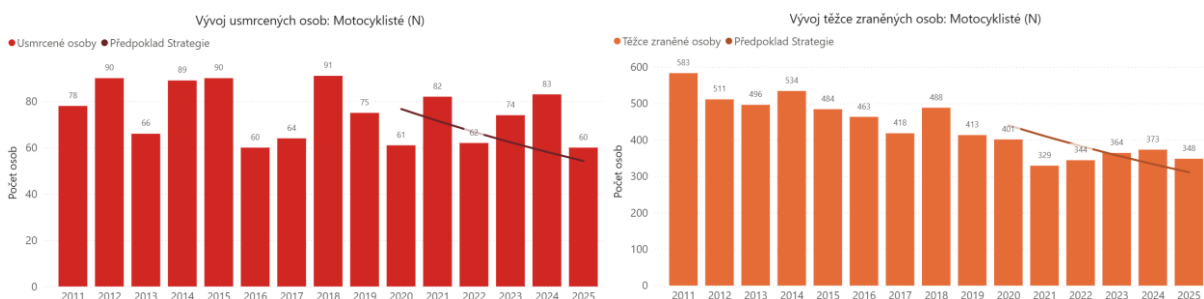
Určitým pozitivem je dlouhodobý, avšak jen pozvolný pokles podílu cyklistů bez přilby. Přesto zůstává situace z hlediska závažných následků nepříznivá – v roce 2025 neměla přilbu většina usmrcených i zraněných cyklistů (59 % usmrcených, 60 % těžce zraněných a 58 % lehce zraněných). Data tak potvrzují, že i přes mírné zlepšení v čase je nepoužívání přilby stále významným rizikovým faktorem, zejména u nehod s vážnými následky.



Obrázek 30 Vývoj podílu zraněných cyklistů při nehodách dle použití ochranné přilby

Motocyklisté

V roce 2025 bylo usmrceno 60 a těžce zraněno 348 motocyklistů, předpoklady Strategie v obou sledovaných parametrech nebyly splněny.



Obrázek 31 Vývoj usmrcených a těžce zraněných motocyklistů

Klíčový ukazatel "motocyklisté" lze z pohledu meziročního srovnání hodnotit navzdory nesplnění výtýčených cílů do určité míry pozitivně. V období 2021-2025 nebylo toto KPI plněno u osob usmrcených v 8 krajích – za nejhorší kraje z pohledu plnění Strategie lze označit hl. m. Praha (16 usmrcených, tj. +11 osob, +220 %), Královéhradecký a Plzeňský kraj. U osob těžce zraněných nebyly plněny předpoklady Strategie v pěti krajích – nejhorší opět hl. m. Praha se 185 těžce zraněnými (+73 osob, +65 %).

Z pohledu věkových kategorií se na usmrcených osobách nejvíce podíleli motocyklisté ve věku 35-44 let (89 usmrcených) a 45-54 let (85 usmrcených). Většina motocyklistů byla usmrcena ve dne (89 %), 75 % motocyklistů bylo usmrceno mimo obec. Nejčastější příčinou fatalit motocyklistů byla nepřiměřená rychlost (152 usmrcených). **Vlastním zaviněním bylo usmrceno 218 motocyklistů, tj. 60,4 %.**



S ohledem na negativní vývoj následků nehod motocyklistů byl v rámci činnosti Hlubkové analýzy CDV dopravních nehod za podpory Ministerstva dopravy analyzován vliv provedení vodorovného dopravního značení (VDZ) na chování motocyklistů při průjezdu směrovým obloukem, neboť právě nehody při průjezdu motocyklisty směrovým obloukem se řadí k nejčastějším. Na základě zahraničních zkušeností (zejména z Rakouska, ale také Lucemburska či Slovinska) a analytických podkladů bylo ve spolupráci CDV, BESIP, ŘSD a PČR i v České republice v rámci pilotního projektu aplikováno speciální vodorovné dopravní značení (VDZ) určené pro motocyklisty na silnici I/44 poblíž Červenohorského sedla.

Nové dopravní značení, ve formě elips podél dělící čáry, posunuje motocyklistu při průjezdu směrovým obloukem dál od středu vozovky a napomáhá tak, aby se motocyklista nedostal do protisměru a neztratil tak kontrolu nad motocyklem při náhlém vyhýbání protijedoucímu vozidlu. Toto značení tedy poskytuje motocyklistům nástroj, který jim umožňuje přizpůsobit své chování silničnímu prostředí a nabádá jezdce, aby se bezpečně drželi ve svém jízdním pruhu. Dosavadní zahraniční zkušenosti dokládají pozitivní vliv na bezpečnost – snížení nehodovosti motocyklistů v těchto lokalitách, patrný je rovněž vliv na trajektorii motocyklistů při průjezdu směrovým obloukem.



Obrázek 32 Infografika k výzkumnému projektu CDV



Obrázek 33 Vodorovné dopravní značení ve směrovém oblouku (I/44 poblíž Červenohorského sedla)

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 pěti letech považovat za uspokojivé (vykazují nejvyšší absolutní rozdíly). Kraje jsou uvedeny v pořadí od nejméně uspokojivých v oblasti usmrčených osob.

Usmrčeno nad limitní hodnoty Strategie:

Zlínský kraj (+34,1 %) – extravilán, cestující v osobních automobilech, řidiči osobních aut. jako viníci

Královéhradecký kraj (+20,5 %) – extravilán, motocyklisté, místní komunikace

Středočeský kraj (+9,7 %) – starší řidiči jako viníci, silnice II. a III. třídy, řidiči nákladních aut. jako viníci

Karlovarský kraj (+7,9 %) – cestující v osobních automobilech, nepřiměřená rychlost, extravilán

Liberecký kraj (5,1 %) – silnice I. třídy, senioři, intravilán

HL. m. Praha (4,4 %) – nepřiměřená rychlost, motocyklisté, silnice I. třídy

Jihomoravský kraj (3,9 %) – extravilán, srážky se stromem, nepřipoutané osoby

Ústecký kraj (+2,4 %) – nepřipoutané os., jízda po nesprávné straně voz./vjetí do protisměru, dálnice

Pardubický kraj (+0,8 %) – starší řidiči jako viníci, senioři, silnice II. a III. třídy

Usmrčeno na limitních hodnotách Strategie:

Plzeňský kraj (0 %) – motocyklisté, senioři, dálnice

Usmrčeno pod limitní hodnoty Strategie:

Kraj Vysočina (-4,3 %) – senioři, starší řidiči jako viníci, nedání přednosti v jízdě

Jihočeský kraj (-6,5 %) – starší řidiči jako viníci, senioři, místní komunikace

Olomoucký kraj (-10,2 %) – senioři, intravilán, řidiči nákladních automobilů jako viníci

Moravskoslezský kraj (-19,5 %) – nedání přednosti v jízdě, cyklisté, nevěnování se řízení

Podrobnější údaje o plnění klíčových ukazatelů jednotlivých krajů (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 2021–2025 byl počet usmrčených osob v zásadě v souladu s předpoklady Strategie BESIP, zatímco počet těžce zraněných byl celkově nižší (o cca 11 %). Rozdíly jsou však patrné mezi jednotlivými typy komunikací – nejpříznivější vývoj byl zaznamenán na silnicích I. třídy, naopak na dálnicích došlo k překročení předpokladů, zejména u těžce zraněných.

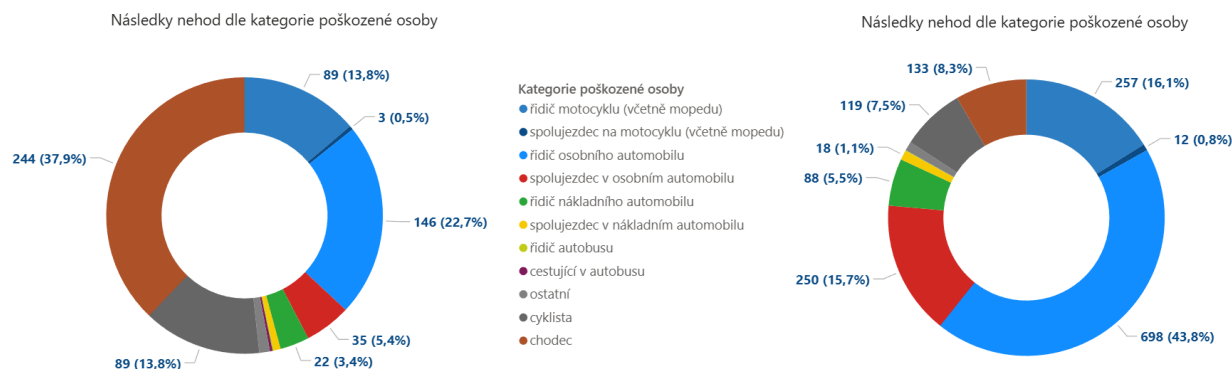
Tabulka 13 Plnění Strategie v oblasti infrastrukturních KPI v období let 2021-2025

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.
Celkové následky nehodovosti	2 238	2 195	43	1,96 %	Celkové následky nehodovosti	8 364	9 406	-1 042	-11,08 %
Intravilán (I)	644	641	3	0,47 %	Intravilán (I)	4 304	4 832	-528	-10,93 %
Extravilán (I)	1 594	1 555	39	2,51 %	Extravilán (I)	4 060	4 573	-513	-11,22 %
Dálnice - GPS (I)	157	127	30	23,62 %	Dálnice - GPS (I)	416	324	92	28,40 %
Silnice I. třídy - GPS (I)	760	838	-78	-9,31 %	Silnice I. třídy - GPS (I)	1 950	2 436	-486	-19,95 %
Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	951	924	27	2,92 %	Silnice II. a III. tříd - GPS (I)	3 336	3 952	-616	-15,59 %
Místní komunikace - GPS (I)	277	258	19	7,36 %	Místní komunikace - GPS (I)	2 306	2 306	0	0,00 %
Srážky se stromem (I)	314	328	-14	-4,27 %	Srážky se stromem (I)	579	766	-187	-24,41 %
Srážky s vlakem (I)	63	71	-8	-11,27 %	Srážky s vlakem (I)	59	54	5	9,26 %

6.1 Intravilán a extravilán

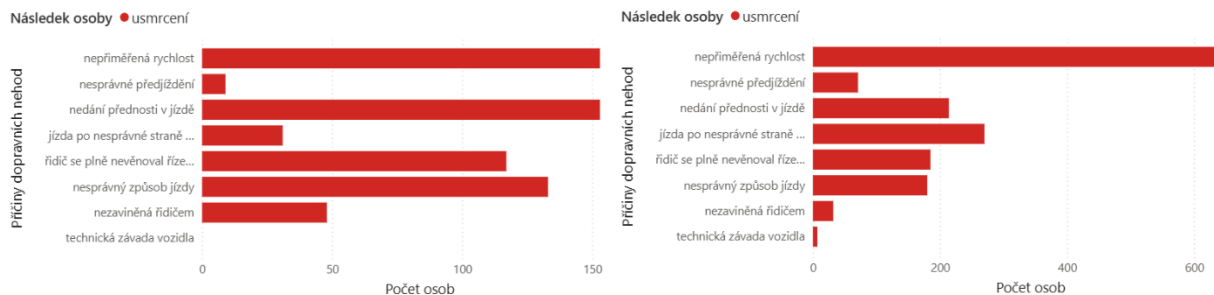
V intravilánu byl počet usmrčených osob mírně nad předpokladem (+0,5 %), zatímco počet těžce zraněných byl nižší (-10,9 %). V extravilánu byl zaznamenán obdobný trend – mírně vyšší počet usmrčených (+2,5 %) a nižší počet těžce zraněných (-11,2 %).

Zásadní rozdíl je ve struktuře obětí. V intravilánu tvoří zranitelní účastníci (chodci, cyklisté, motocyklisté) přibližně dvě třetiny usmrčených (65,5 %), zatímco v extravilánu je jejich podíl výrazně nižší (32 %). Naopak v extravilánu dominují řidiči osobních automobilů (43,8 %).



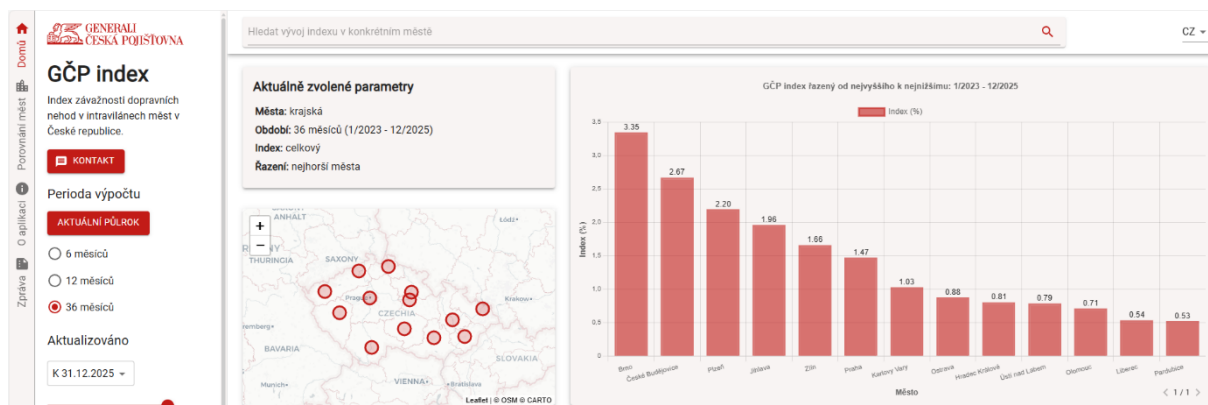
Obrázek 34 Smrtelné následky nehod v intravilánu (vlevo) a extravilánu (vpravo) dle kategorií osob v období 2021-2025

Nejčastější příčinou smrtelných nehod byla nepřiměřená rychlost, a to jak v intravilánu (23,8 %), tak zejména v extravilánu (39,8 %).



Obrázek 35 Příčiny smrtelných následků nehod v intravilánu (vlevo) a extravilánu (vpravo) v letech 2021-2025

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 36 GČP INDEX krajských měst v období účinnosti Strategie BESIP (3leté období 2022-2025)

6.2 Druh komunikace

Vývoj nehodovosti podle druhu komunikace je ovlivněn také změnami v evidenci dat od roku 2023, které vedly k přesnějšímu přiřazení nehod ke konkrétním kategoriím komunikací.

Pozn. V evidenci dopravních nehod Policie ČR došlo již na počátku roku 2023 ke změně v tom, že byly od tohoto data vypuštěny kategorie „sledovaná komunikace“ a „křižovatka 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.gov.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.

Při přepočtu na dopravní výkon patří dálnice dlouhodobě k nejbezpečnějším komunikacím. Naopak silnice nižších tříd vykazují vyšší riziko nehod i jejich závažnosti, zejména kvůli většímu počtu konfliktních situací.

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 2025 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).

Bezpečnost dálnic a silnic I. třídy je nutné hodnotit společně, protože rozšiřování dálniční sítě vede k přesunu dopravy z méně bezpečných komunikací.

Dálnice vykazují přibližně o 40 % nižší závažnost nehod než silnice I. třídy. Přesto na nich v hodnoceném období dochází k překročení předpokladů Strategie, zejména u těžce zraněných.

6.2.1.1 Dálnice

Dálnice obecně představují nejbezpečnější kategorii pozemní komunikace. V letech 2021-2025 bylo postupně zprovozněno 255,4 km nových dálnic, tj. +19,6 % oproti roku 2020. Přitom četnost těžkých zranění na dálnicích (na rozdíl od usmrcených) se výrazně nezvýšily, kromě roku 2023, kdy byl evidován izolovaný meziroční nárůst těžkých zranění (+62, tj. 92,5 %). Mj. v daném roce došlo k nehodě 2 autobusů na dálnici D2, při které bylo těžce zraněno 15 osob a 1 usmrcena.

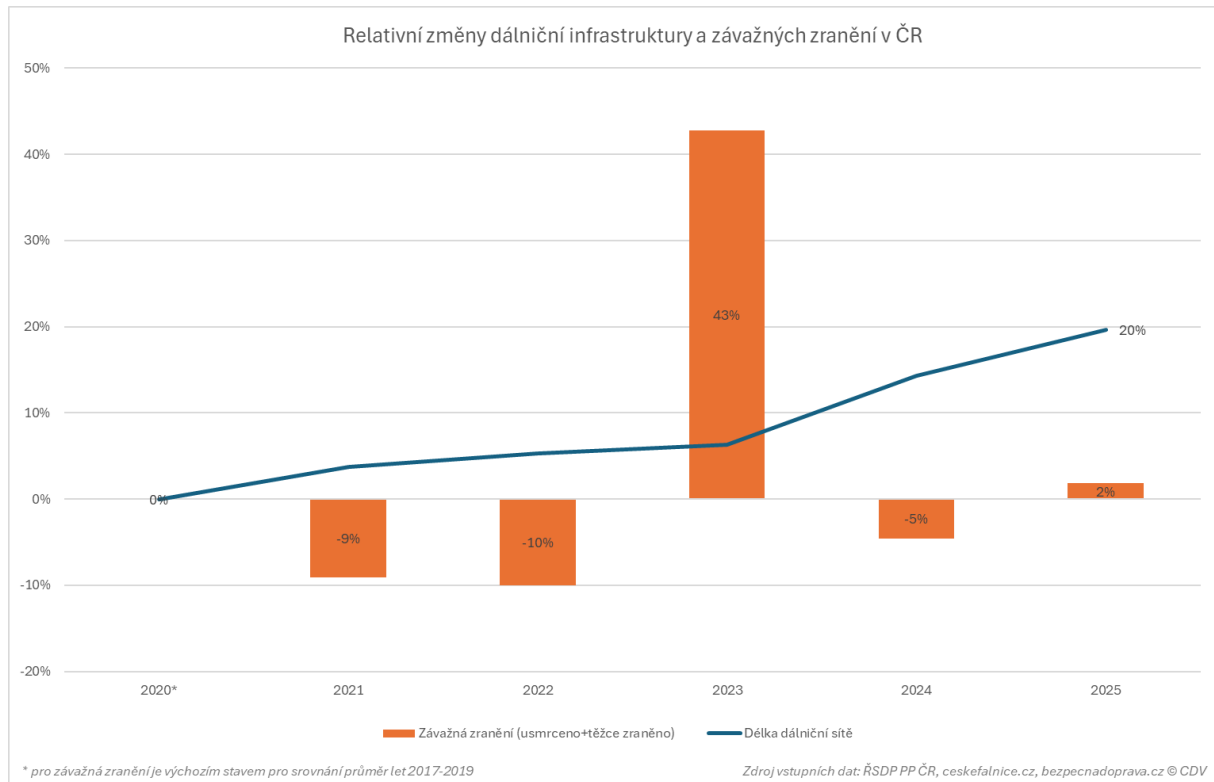
Tabulka 14 Délka zprovozněných dálnic v letech 2017-2025

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	103,5
2025	1556	69,4

Zdroj: www.ceskedalnice.cz (dle ŘSD)

Obrázek níže ukazuje, že délka dálniční sítě se v posledních letech výrazně zvýšila a v roce 2025 je přibližně o 20 % větší než v roce 2020. Současně je vidět, že počet závažných zranění sice mezi jednotlivými roky kolísá, ale s výjimkou mimořádně nepříznivého roku 2023 se drží na relativně nízkých úrovních. Lze tedy říci, že navzdory rozšiřování dálniční sítě nedochází k dlouhodobému nárůstu závažných následků nehod a výkyv v roce 2023 je spíše výjimečnou odchylkou než změnou celkového vývoje.



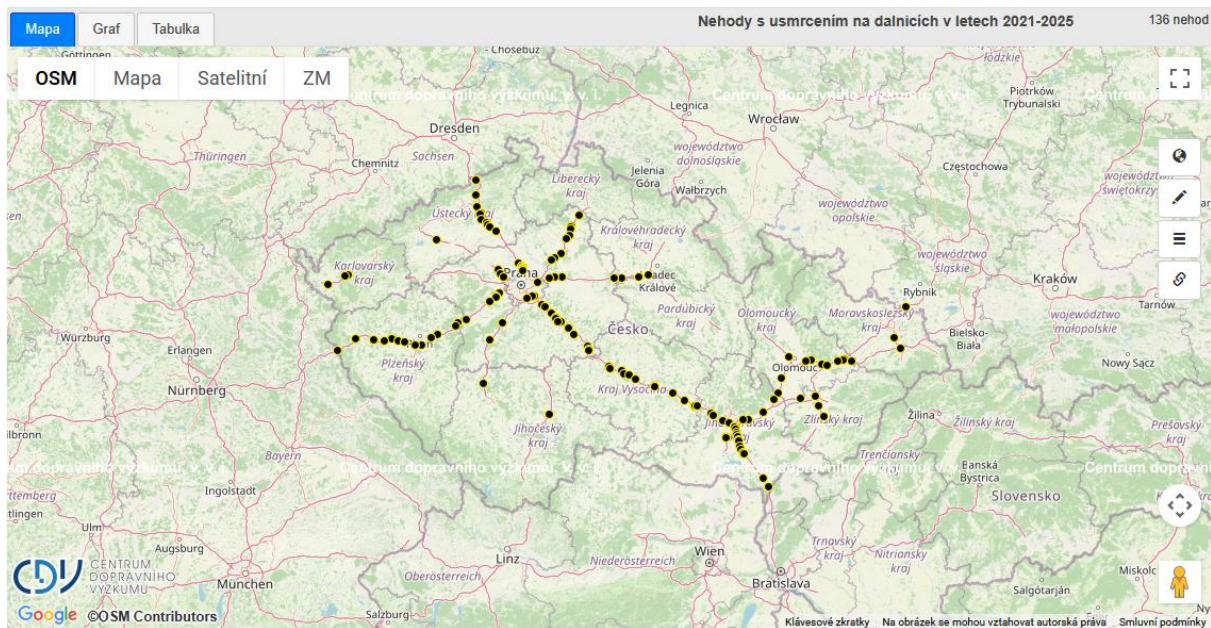


Obrázek 37 Vývoj závažných zranění na dálniční síti v České republice v komparaci s jejím rozšiřováním

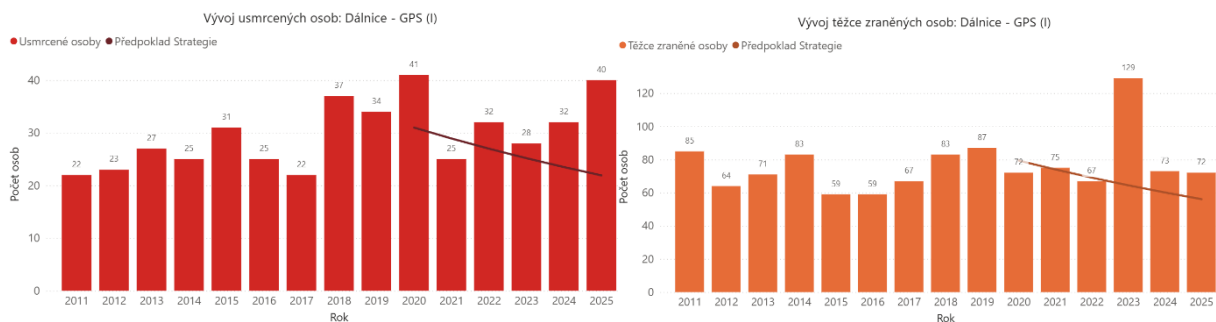
V období let 2021-2025 bylo na dálnicích usmrceno 157 osob a těžce zraněno 415 osob. Celkem bylo usmrceno 133 mužů (tj. 84,7 %) a 319 jich bylo těžce zraněno (tj. 76,9 %). Lokalizace nehod s usmrcením je podrobně uvedena v mapě nehodovosti na Obrázku 33 (viz [odkaz](#)).

Vývoj nehodovosti je vyjma roku 2023, kdy došlo nehodě autobusu relativně příznivý zejména v počtu těžce zraněných osob. V roce 2025 bylo na dálnicích o 25 % více usmrcených než v roce 2024 (40 oproti 32), v případě těžce zraněných bylo evidováno přibližně srovnatelné množství osob, resp. nižší (72 oproti 73, tj. o 1,4 % méně). Počet nehod s usmrcením nebo těžkým zraněním je celkově nižší (82 oproti 89, tj. meziročně o 7,9 % méně).





Obrázek 38 Smrtelné následky nehod na dálnicích v letech 2021-2025



Obrázek 39 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob na dálnicích vs. předpoklady Strategie v letech 2011-2025

Předpoklady Strategie byly v období 2021-2025 překročeny v 10 krajích u usmrcených a rovněž v 10 krajích u těžce zraněných. Nejvýrazněji byly předpoklady počtu usmrcených překročeny v Jihomoravském (+10, tj. +50 %), Plzeňském (+8, tj. +114,29 %), Olomouckém (+8, tj. +160 %) a Ústeckém kraji (+7, tj. +140 %). V případě těžce zraněných se jednalo o Olomoucký (+26, tj. +162,5 %), Jihomoravský (+23, tj. +58,97 %), Ústecký (+22, tj. +95,65 %) a Plzeňský kraj (+17, tj. +425 %). Významné překročení je pak patrné také v Královéhradeckém kraji (+11, tj. +1100 %). Detailněji viz tab. 17. Meziročně (2024-2025) přibýlo nejvíce těžce zraněných v kraji Ústeckém (+9), Plzeňském (+6) a v krajích Olomouckém, Vysočina a Karlovarském shodně (+3). Naopak ve Středočeském kraji byl po nárůstu v roce 2024 významný pokles (-19).



Tabulka 15 Plnění Strategie v oblasti usmrčených a těžce zraněných na dálnicích v období let 2021-2025

Usmrčené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Moravskoslezský kraj	3	11	-8	-72,73 %
Kraj Vysočina	16	20	-4	-20,00 %
Liberecký kraj	0	0	0	
Pardubický kraj	0	0	0	
Královéhradecký kraj	2	1	1	100,00 %
Středočeský kraj	47	46	1	2,17 %
Hlavní město Praha	9	7	2	28,57 %
Jihočeský kraj	2	0	2	
Karlovarský kraj	3	1	2	200,00 %
Zlínský kraj	5	1	4	400,00 %
Ústecký kraj	12	5	7	140,00 %
Olomoucký kraj	13	5	8	160,00 %
Plzeňský kraj	15	7	8	114,29 %
Jihomoravský kraj	30	20	10	50,00 %

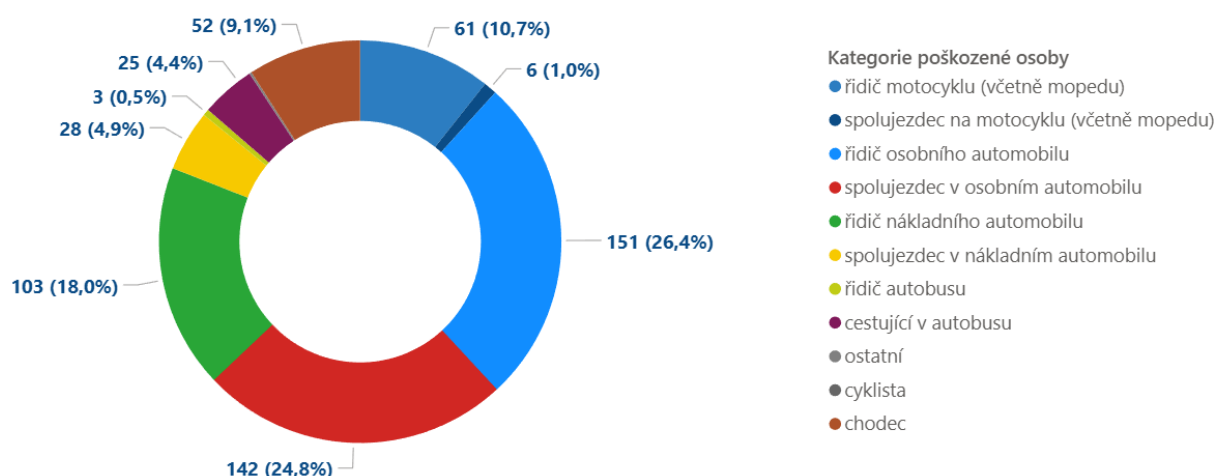
Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Kraj Vysočina	30	49	-19	-38,78 %
Jihočeský kraj	6	10	-4	-40,00 %
Moravskoslezský kraj	16	19	-3	-15,79 %
Hlavní město Praha	14	14	0	0,00 %
Liberecký kraj	1	0	1	
Pardubický kraj	6	4	2	50,00 %
Zlínský kraj	7	5	2	40,00 %
Karlovarský kraj	15	11	4	36,36 %
Královéhradecký kraj	12	1	11	1100,00 %
Středočeský kraj	139	128	11	8,59 %
Plzeňský kraj	21	4	17	425,00 %
Ústecký kraj	45	23	22	95,65 %
Jihomoravský kraj	62	39	23	58,97 %
Olomoucký kraj	42	16	26	162,50 %

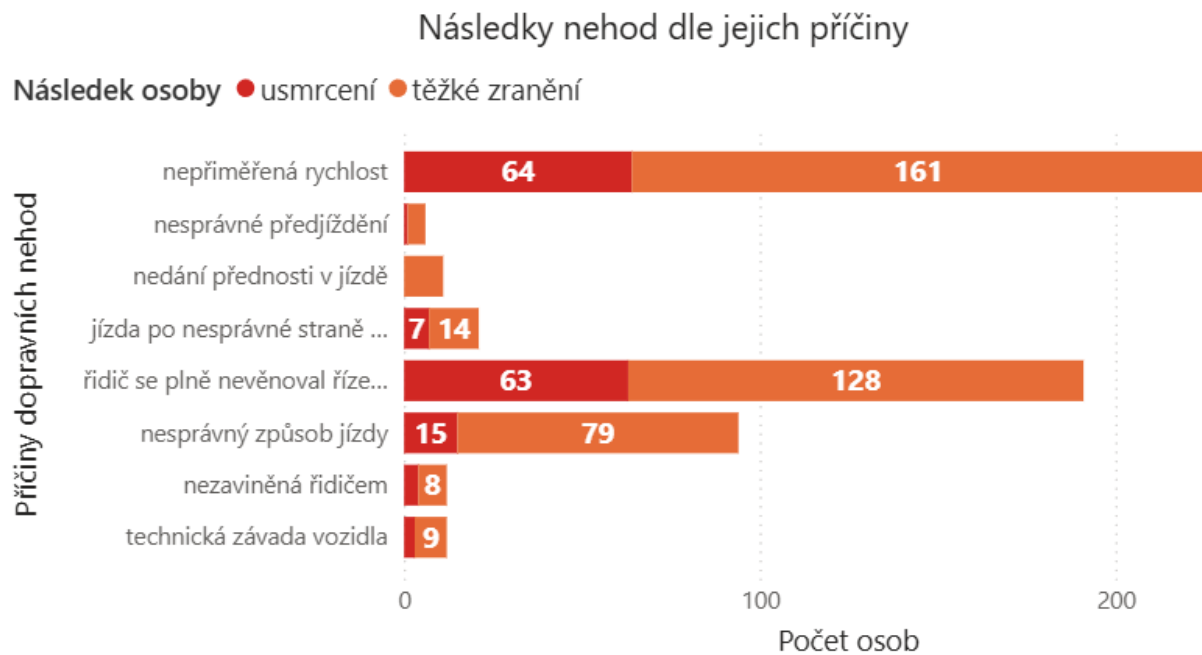
V roce 2025 došlo na dálnicích ke 4 nehodám, kdy byly usmrčeny dvě a více osob (+3, tj. meziročně 75 %) a 10 nehodám, při kterých byly těžce zraněny dvě a více osob (+2, tj. meziročně 25 %).

K 72,8 % závažných následků na zdraví došlo ve dne, příčinou největšího počtu závažných následků dopravních nehod (225) byla nepřiměřená rychlost. K nejvíce závažným následkům dopravních nehod došlo v pondělí (104), kdy bylo usmrčeno 22 a těžce zraněno 82 osob. Z pohledu věku bylo zaznamenáno nejvíce závažných následků ve věkové kategorii 25 až 34 (111), 35 až 44 let (112) a 45 až 54 let (112). Nejvíce závažných následků připadalo na řidiče osobního automobilu (26,4 %) a spolujezdce v osobním automobilu (24,8 %).

Následky nehod dle kategorie poškozené osoby



Obrázek 40 Smrtelné a těžké následky nehod na dálnicích dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2025



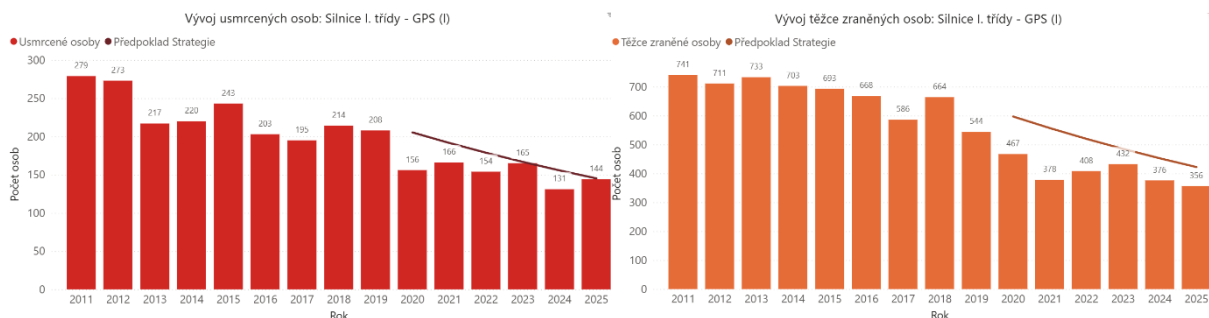
Obrázek 41 Smrtelné a těžké následky nehod na dálnicích dle jejich příčiny v letech 2021-2025

Z hlediska meziročních rozdílů (2024-2025) na dálnicích dle druhu srážky jedoucích vozidel přibýlo nejvíce těžce zraněných (+6) a usmrčených (+5) v případech, kdy se nejednalo o srážku jedoucích vozidel. Z příčin měly největší vliv na nárůst nepřiměřená rychlost (+12) a jízda po nesprávné straně (vjetí do protisměru) (+4). Počet těžce zraněných vzrostl při nehodách na povrchu mokrému (+5) a při náledí, ujetém sněhu - posypáno (+5) a počet usmrčených v době, kdy byl jiný stav povrchu vozovky (+3). U žádné kategorie účastníka významně nevzrostl počet těžce zraněných, naopak došlo k poklesu u kategorie řidič NA (-9). Obdobně nebyl významný ani vliv alkoholu.



6.2.1.2 Silnice I. třídy

V období let 2021-2025 bylo v důsledku dopravních nehod na silnicích I. třídy 741 osob usmrceno a 1 827 těžce zraněno. Nejvíce závažných následků dopravních nehod bylo evidováno ve Středočeském kraji (108 usmrčených a 328 těžce zraněných). Nejvyšší závažnost nehod byla evidována v Jihomoravském a Jihočeském kraji (24,8 a 23,7 usmrčených na 1 000 nehod). Nejčastější příčinou usmrcení i těžkého zranění byla nepřiměřená rychlost a nepatrně méně často nedání přednosti v jízdě. Výrazný podíl na usmrčených měla také jízda po nesprávné straně (vjetí do protisměru).



Obrázek 42 Vývoj usmrčených a těžce zraněných osob na silnicích I. třídy vs. předpoklady Strategie v letech 2011-2025

Předpoklady Strategie byly v období 2021-2025 v případě usmrčených překročeny v 7 krajích a v případě těžce zraněných pouze ve 2 krajích. Nejvýrazněji byly předpoklady počtu usmrčených překročeny v Libereckém (+8, tj. +23,53 %), Královéhradeckém (+8, tj. +14,04 %) a Plzeňském kraji (+7, tj. +13,21 %) a Hlavním městě Praze (+7, tj. +700 %). V případě těžce zraněných se jednalo zejména o Hlavní město Praha (+12, tj. +24,49 %). Detailněji viz tab. 18. Meziročně (2024-2025) přibýlo nejvíce usmrčených v kraji Libereckém (+10) a nejvíce těžce zraněných v kraji Jihomoravském (+16), Ústeckém (+9) a Moravskoslezském (+9).

Tabulka 16 Plnění Strategie v oblasti usmrčených a těžce zraněných na silnicích I. třídy v období let 2021-2025

Usmrčené osoby dle krajů

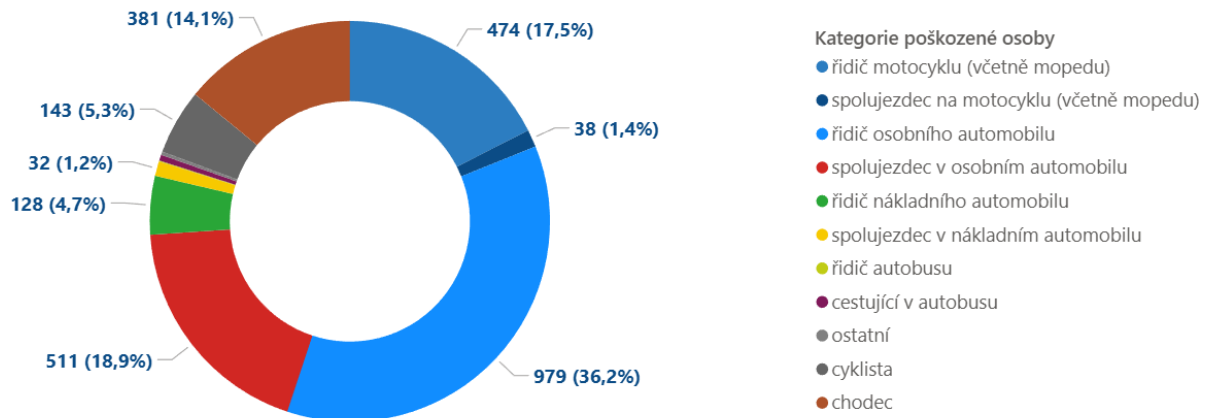
Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Moravskoslezský kraj	52	78	-26	-33,33 %
Jihomoravský kraj	63	84	-21	-25,00 %
Olomoucký kraj	27	48	-21	-43,75 %
Jihočeský kraj	91	109	-18	-16,51 %
Pardubický kraj	57	73	-16	-21,92 %
Středočeský kraj	107	122	-15	-12,30 %
Karlovarský kraj	23	23	0	0,00 %
Kraj Vysočina	43	42	1	2,38 %
Zlínský kraj	46	42	4	9,52 %
Ústecký kraj	76	71	5	7,04 %
Hlavní město Praha	8	1	7	700,00 %
Plzeňský kraj	60	53	7	13,21 %
Královéhradecký kraj	65	57	8	14,04 %
Liberecký kraj	42	34	8	23,53 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Jihomoravský kraj	140	227	-87	-38,33 %
Královéhradecký kraj	155	227	-72	-31,72 %
Pardubický kraj	124	188	-64	-34,04 %
Zlínský kraj	85	146	-61	-41,78 %
Liberecký kraj	82	131	-49	-37,40 %
Moravskoslezský kraj	171	220	-49	-22,27 %
Ústecký kraj	176	219	-43	-19,63 %
Kraj Vysočina	92	120	-28	-23,33 %
Olomoucký kraj	85	106	-21	-19,81 %
Jihočeský kraj	272	282	-10	-3,55 %
Plzeňský kraj	109	118	-9	-7,63 %
Středočeský kraj	332	340	-8	-2,35 %
Karlovarský kraj	66	64	2	3,13 %
Hlavní město Praha	61	49	12	24,49 %



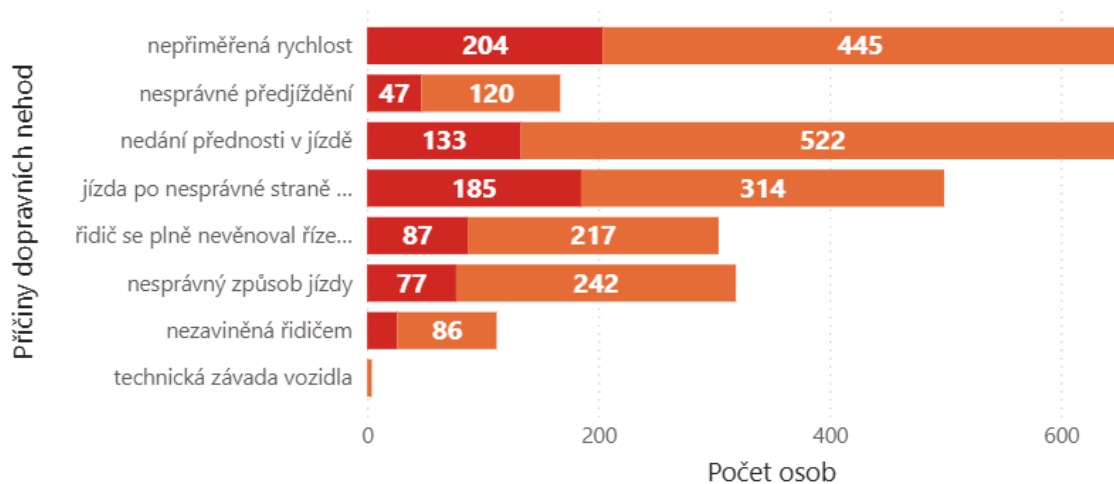
Následky nehod dle kategorie poškozené osoby



Obrázek 43 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích I. třídy dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2025

Následky nehod dle jejich příčiny

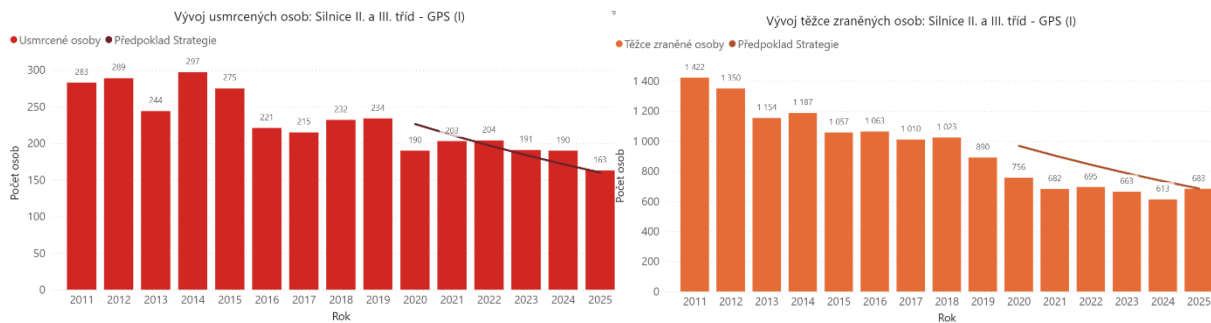
Následek osoby ● usmrcení ● těžké zranění



Obrázek 44 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích I. třídy dle jejich příčiny v letech 2021-2025

6.2.2 Silnice II. a III. třídy

V období let 2021-2025 bylo na silnicích II. a III. třídy 951 osob usmrceno a 3 330 těžce zraněno. Nejvíce osob bylo usmrceno ve Středočeském kraji (185). V tomto kraji také došlo k nejvyššímu počtu těžkých zranění (667). Nejvyšší závažnost nehod byla evidována v Jihomoravském kraji (12,3 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 50,5 %. Nejvíce závažných následků dopravních nehod bylo způsobeno nepřiměřenou rychlostí a nedáním přednosti v jízdě.



Obrázek 45 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob na silnicích II. a III. třídy vs. předpoklady Strategie v letech 2011-2025

Předpoklady Strategie byly v období 2021-2025 v případě usmrcených překročeny v 6 krajích a v oblasti těžce zraněných pouze ve 2 krajích. Nejvýrazněji byly předpoklady počtu usmrcených překročeny ve Středočeském (+27, tj. +17,09 %), Jihomoravském (+13, tj. +13,27 %), Pardubickém (+12, tj. +23,08 %) a Zlínském kraji (+10, tj. +28,57 %). V případě těžce zraněných se jednalo o Karlovarský (+59, tj. +60,2 %) a Plzeňský kraj (+37, +28,91 %). Detailněji viz tab. 19. Meziročně (2024-2025) přibýlo nejvíce usmrcených v kraji Pardubickém (+6) a Zlínském (+4), obecně je patrná spíše stagnace, ev. pokles (např. Jihomoravský kraj -24) a nejvíce těžce zraněných v kraji Středočeském (+36), Jihočeském (+24) a Jihomoravském (+22).

Tabulka 17 Plnění Strategie v oblasti usmrcených a těžce zraněných na silnicích II. a III. třídy v období let 2021-2025

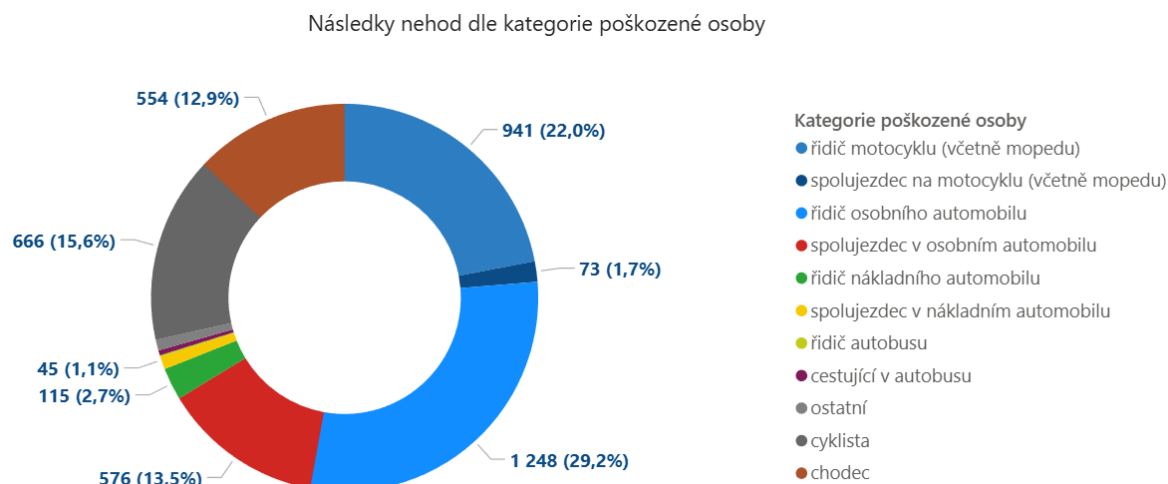
Usmrcené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Plzeňský kraj	76	87	-11	-12,64 %
Ústecký kraj	65	73	-8	-10,96 %
Jihočeský kraj	94	101	-7	-6,93 %
Moravskoslezský kraj	68	75	-7	-9,33 %
Hlavní město Praha	5	10	-5	-50,00 %
Kraj Vysočina	63	67	-4	-5,97 %
Liberecký kraj	26	29	-3	-10,34 %
Olomoucký kraj	53	56	-3	-5,36 %
Královéhradecký kraj	61	56	5	8,93 %
Karlovarský kraj	35	29	6	20,69 %
Zlínský kraj	45	35	10	28,57 %
Pardubický kraj	64	52	12	23,08 %
Jihomoravský kraj	111	98	13	13,27 %
Středočeský kraj	185	158	27	17,09 %

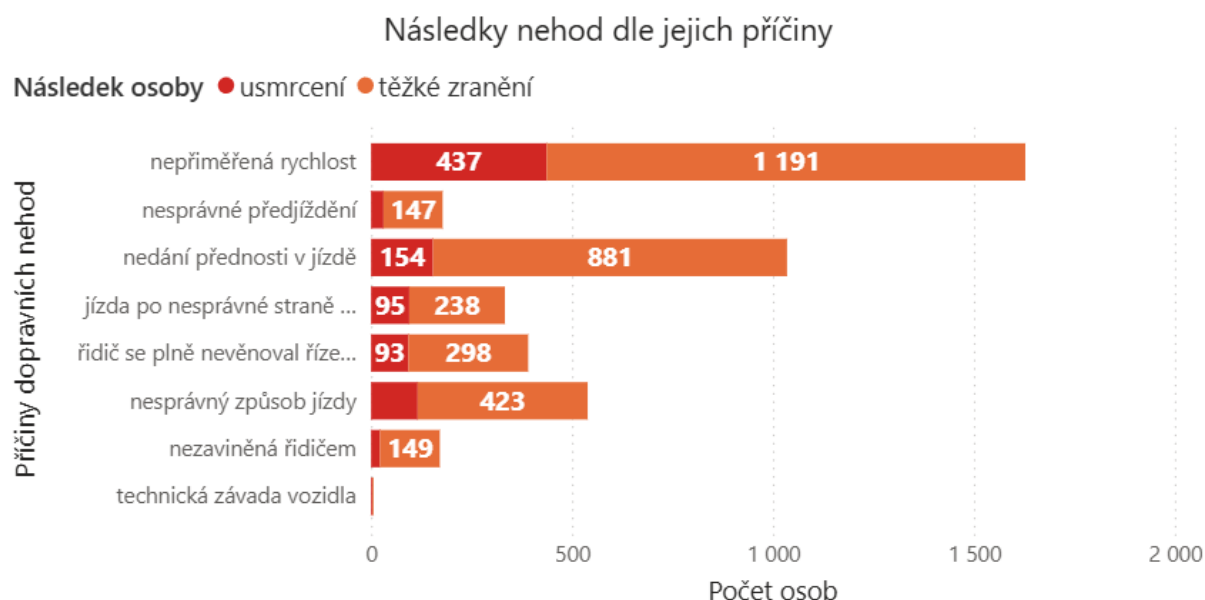
Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Zlínský kraj	161	256	-95	-37,11 %
Středočeský kraj	667	759	-92	-12,12 %
Královéhradecký kraj	214	291	-77	-26,46 %
Jihomoravský kraj	360	435	-75	-17,24 %
Pardubický kraj	168	241	-73	-30,29 %
Ústecký kraj	297	360	-63	-17,50 %
Moravskoslezský kraj	242	299	-57	-19,06 %
Kraj Vysočina	203	257	-54	-21,01 %
Jihočeský kraj	441	491	-50	-10,18 %
Olomoucký kraj	142	181	-39	-21,55 %
Liberecký kraj	93	125	-32	-25,60 %
Hlavní město Praha	26	30	-4	-13,33 %
Plzeňský kraj	165	128	37	28,91 %
Karlovarský kraj	157	98	59	60,20 %





Obrázek 46 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích II. a III. třídy dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2025

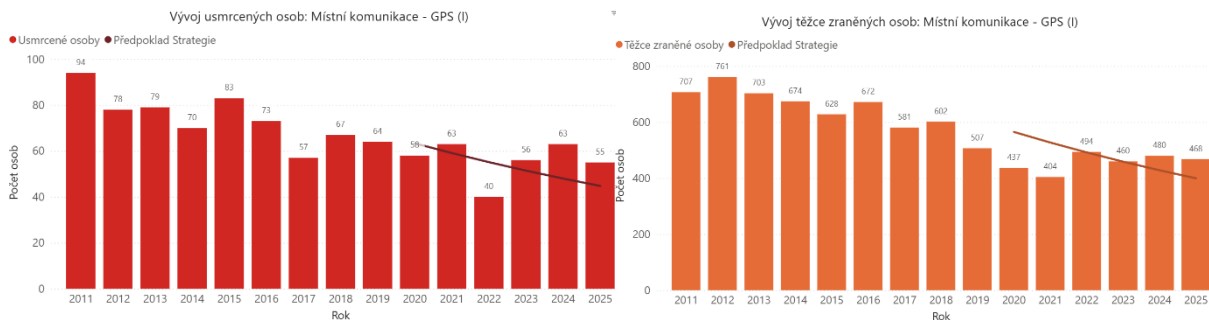


Obrázek 47 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích II. a III. třídy dle jejich příčiny v letech 2021-2025

6.2.3 Místní komunikace

V období let 2021-2025 bylo na místních komunikacích usmrceno 276 osob a 2 305 těžce zraněno. Nejvíce usmrcených (68) a těžce zraněných (689) bylo evidováno v hl. m. Praze, dále pak v Moravskoslezském (32 usmrcených, 186 těžce zraněných) a Jihomoravském kraji (23 usmrcených, 318 těžce zraněných). Nejvyšší závažnost nehod byla evidována v Královéhradeckém a Zlínském kraji (2,2 usmrcených na 1 000 nehod na místních komunikacích). Nejčastější příčinou smrtelných následků dopravních nehod byl nesprávný způsob jízdy (75), u těžkých následků pak nedání přednosti v jízdě (930). Nejvíce usmrcených a těžce zraněných (393) bylo evidováno ve věkové kategorii 45-54 let.

Závažné následky těchto dopravních nehod nejvíce postihovaly zranitelné účastníky silničního provozu: chodce (38,9 %), cyklisty (22,5 %) a motocyklisty (16,8 %).



Obrázek 48 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob na místních komunikacích vs. Předpoklady Strategie v letech 2011-2025

Předpoklady Strategie byly v období 2021-2025 v případě usmrcených překročeny v 7 krajích a v oblasti těžce zraněných pouze v 5 krajích. Nejvýrazněji byly předpoklady počtu usmrcených překročeny ve Středočeském (+13, tj. +68,42 %), Zlínském (+9, tj. +128,57 %) a Královéhradeckém kraji (+9, tj. +128,57 %). V případě těžce zraněných se jednalo o Hlavní město Praha (+193, tj. +38,91 %), Středočeský (+20, tj. +10,87 %), Plzeňský kraj (+13, tj. +11,93 %) a kraj Vysočina (+11, tj. +17,19 %). Detailněji viz tab. 20. Meziročně (2024-2025) přibýlo nejvíce usmrcených v kraji Zlínském (+6), Vysočina (+3) a Středočeském (+3) a nejvíce těžce zraněných v hl. m. Praze (+61) a Středočeském kraji (+14).

Tabulka 18 Plnění Strategie v oblasti usmrcených a těžce zraněných na místních komunikacích v období let 2021-2025

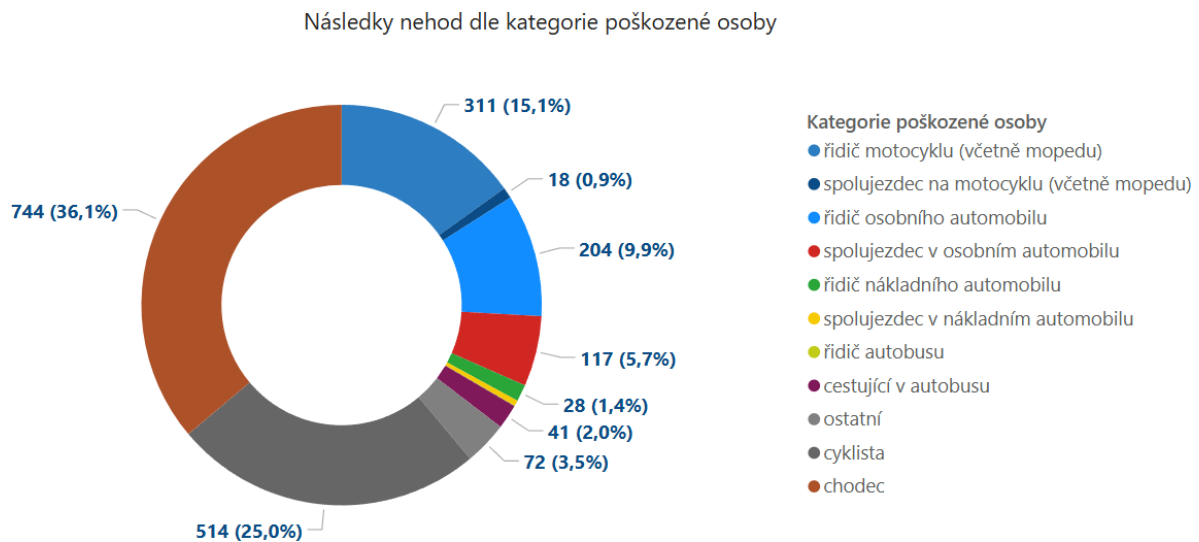
Usmrcené osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Liberecký kraj	8	14	-6	-42,86 %
Karlovarský kraj	5	10	-5	-50,00 %
Moravskoslezský kraj	33	38	-5	-13,16 %
Jihomoravský kraj	23	27	-4	-14,81 %
Plzeňský kraj	15	19	-4	-21,05 %
Hlavní město Praha	68	69	-1	-1,45 %
Olomoucký kraj	14	15	-1	-6,67 %
Kraj Vysočina	8	7	1	14,29 %
Ústecký kraj	17	16	1	6,25 %
Jihočeský kraj	16	11	5	45,45 %
Pardubický kraj	6	0	6	
Královéhradecký kraj	16	7	9	128,57 %
Zlínský kraj	16	7	9	128,57 %
Středočeský kraj	32	19	13	68,42 %

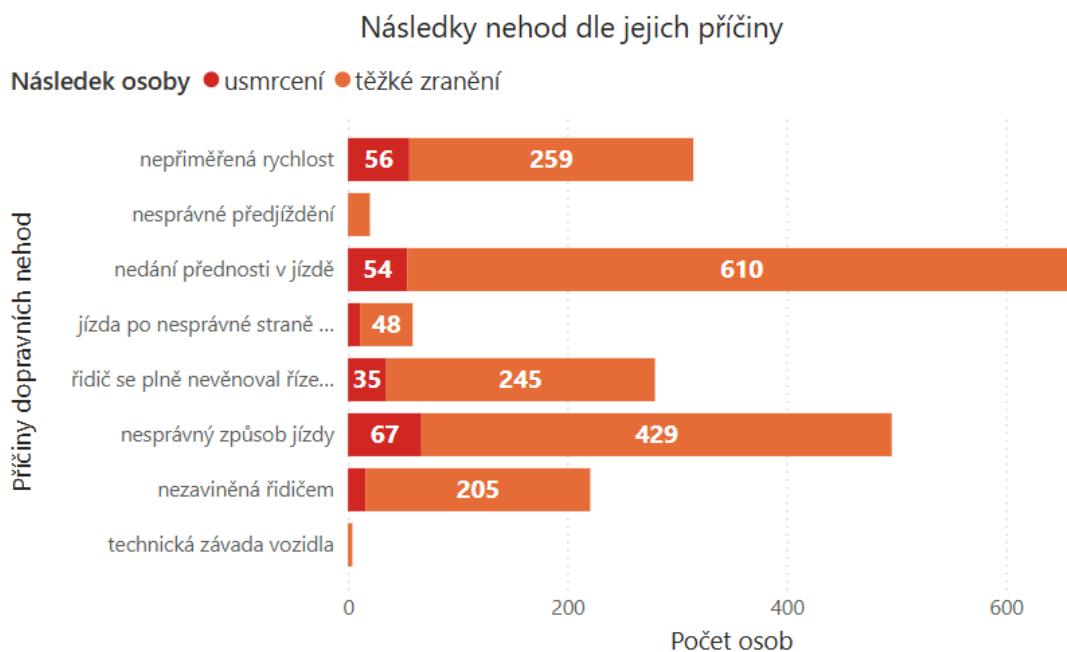
Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Pardubický kraj	54	97	-43	-44,33 %
Liberecký kraj	48	90	-42	-46,67 %
Jihočeský kraj	165	205	-40	-19,51 %
Zlínský kraj	90	124	-34	-27,42 %
Olomoucký kraj	64	91	-27	-29,67 %
Moravskoslezský kraj	187	208	-21	-10,10 %
Ústecký kraj	150	163	-13	-7,98 %
Královéhradecký kraj	82	94	-12	-12,77 %
Jihomoravský kraj	318	325	-7	-2,15 %
Karlovarský kraj	58	56	2	3,57 %
Kraj Vysočina	75	64	11	17,19 %
Plzeňský kraj	122	109	13	11,93 %
Středočeský kraj	204	184	20	10,87 %
Hlavní město Praha	689	496	193	38,91 %





Obrázek 49 Smrtelné a těžké následky nehod na místních komunikacích dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2025



Obrázek 50 Smrtelné a těžké následky nehod na místních komunikacích dle jejich příčiny v letech 2021-2025

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 dále 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 k poklesu celkových výkonů o 9 % oproti

předchozímu roku. V roce 2021 však i přes pokračující pandemii došlo opět k nárůstu o 2,8 % oproti předchozímu roku. V roce 2022 byl nárůst již 9,4 % a byly opět překročeny hodnoty z roku 2019; v roce 2023 byl nárůst 2,6 %, v roce 2024 pak 4,4 %.

Dopravní výkony za rok 2025 v době zpracování této informace nejsou ještě k dispozici; předpokládá se jejich publikace na ŘSD přibližně v červnu 2026.

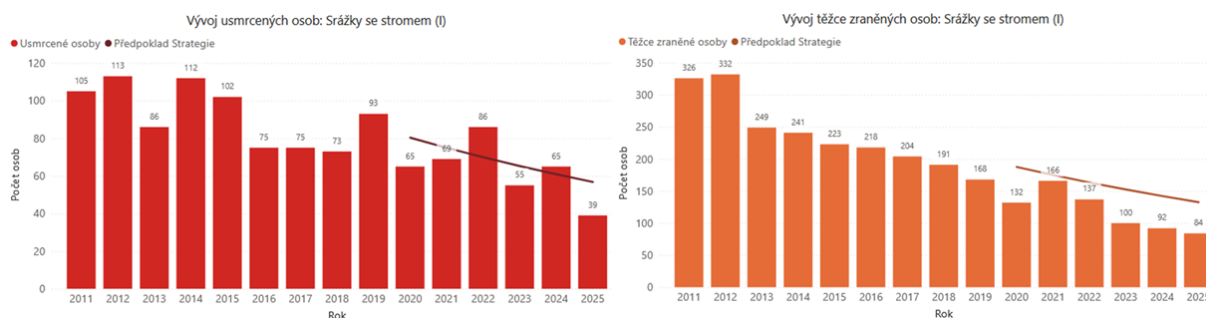
Z porovnání počtu usmrčených a těžce zraněných na mld. vozokm vyplývá, že nejbezpečnějšími komunikacemi v ČR jsou jednoznačně dálnice, výrazně za nimi jsou silnice I. třídy a dále silnice II. a III. třídy. Nejvyšší podíl dopravních výkonů připadá stále na silnice I. třídy (32 %) [pokud neuvažujeme místní komunikace].

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 2021-2025 bylo v důsledku srážek se stromy usmrceno 314 a těžce zraněno 579 osob. Usmrcených osob bylo ve srovnání s předpokladem o 4,3 % méně, v případě těžce zraněných pak o 24,4 % méně.



Obrazek 51 Vývoj počtu usmrčených a těžce zraněných osob v důsledku srážky se stromem ve vztahu k předpokladům Strategie v letech 2011-2025

V období let 2021-2025 bylo v důsledku srážek se stromem usmrceno a těžce zraněno nejvíce osob ve Středočeském (49 usmrčených a 125 těžce zraněných) a v Jihočeském kraji (47 usmrčených a 115 těžce zraněných).

Předpoklady byly v období 2021–2025 v případě usmrčených osob překročeny v 5 krajích, zatímco ve většině krajů došlo k jejich nenaplnění. Nejvýraznější překročení bylo zaznamenáno v Jihomoravském kraji (+18; +100 %), dále ve Zlínském (+4; +25,0 %) a Královéhradeckém kraji (+4; +20,0 %). Naopak příznivý vývoj byl zaznamenán ve Středočeském (-15; -23,4 %) a Plzeňském kraji (-8; -29,6 %).

V případě těžce zraněných osob došlo k překročení předpokladů pouze ve dvou případech – v Karlovarském kraji (+12; +80,0 %) a v hlavním městě Praze (+3; +60,0 %), zatímco v ostatních krajích byly předpoklady nenaplněny.

Tabulka 19 Plnění Strategie v oblasti usmrčených a těžce zraněných při srážkách se stromem v období let 2021-2025

Usmrčené osoby dle krajů

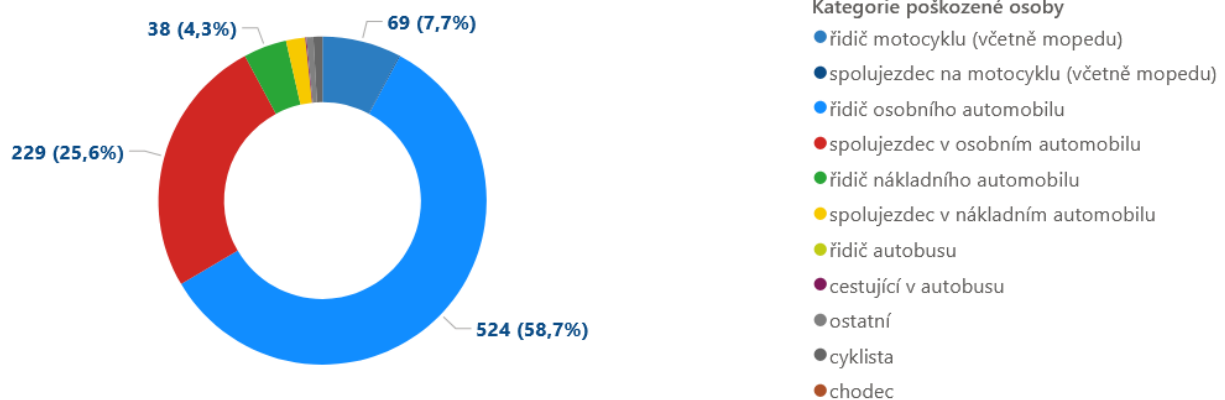
Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Středočeský kraj	49	64	-15	-23,44 %
Plzeňský kraj	19	27	-8	-29,63 %
Moravskoslezský kraj	17	24	-7	-29,17 %
Olomoucký kraj	8	15	-7	-46,67 %
Jihočeský kraj	47	52	-5	-9,62 %
Karlovarský kraj	7	11	-4	-36,36 %
Liberecký kraj	10	12	-2	-16,67 %
Ústecký kraj	26	27	-1	-3,70 %
Kraj Vysočina	26	26	0	0,00 %
Pardubický kraj	29	27	2	7,41 %
Hlavní město Praha	3	0	3	
Královéhradecký kraj	24	20	4	20,00 %
Zlínský kraj	13	4	9	225,00 %
Jihomoravský kraj	36	18	18	100,00 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Jihočeský kraj	115	146	-31	-21,23 %
Ústecký kraj	46	73	-27	-36,99 %
Liberecký kraj	25	48	-23	-47,92 %
Středočeský kraj	125	148	-23	-15,54 %
Jihomoravský kraj	30	49	-19	-38,78 %
Kraj Vysočina	43	60	-17	-28,33 %
Olomoucký kraj	14	30	-16	-53,33 %
Moravskoslezský kraj	30	45	-15	-33,33 %
Královéhradecký kraj	38	49	-11	-22,45 %
Pardubický kraj	35	45	-10	-22,22 %
Zlínský kraj	20	29	-9	-31,03 %
Plzeňský kraj	23	24	-1	-4,17 %
Hlavní město Praha	8	5	3	60,00 %
Karlovarský kraj	27	15	12	80,00 %

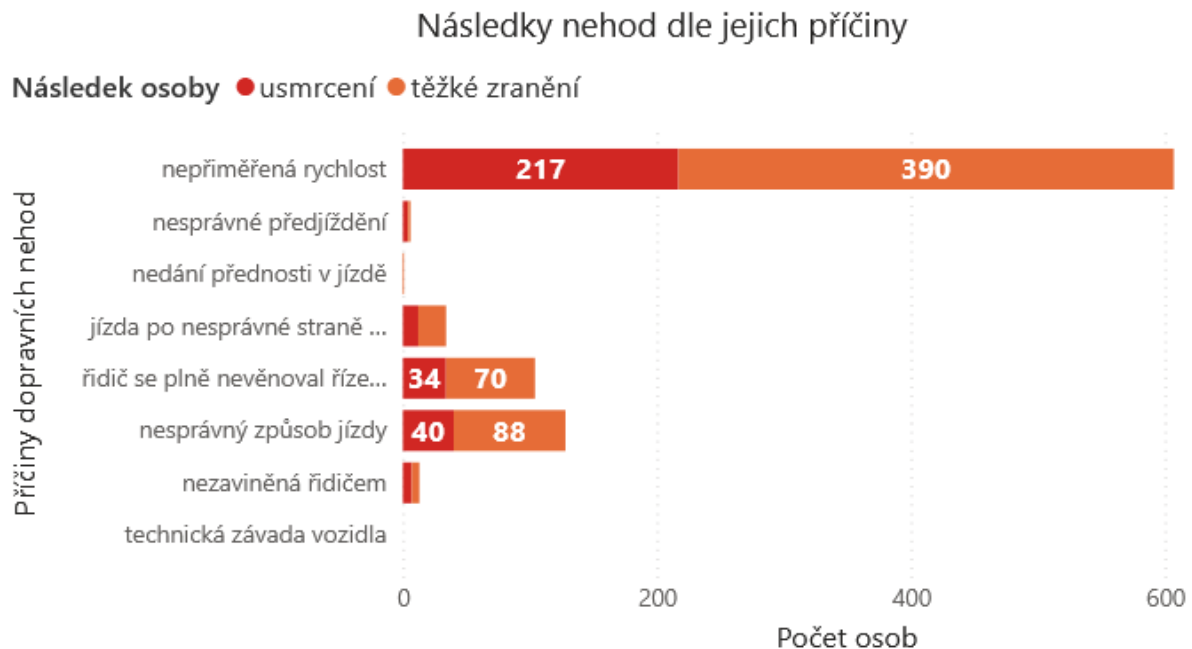
Téměř 3 z 5 smrtelných a těžkých zranění při srážkách se stromy bylo evidováno u řidičů osobních automobilů (58,7 %), ve 25,6 % se jednalo o jejich spolujezdce; 7,7 % pak tvořili řidiči motocyklů.

Následky nehod dle kategorie poškozené osoby



Obrazek 52 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách se stromy dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2025

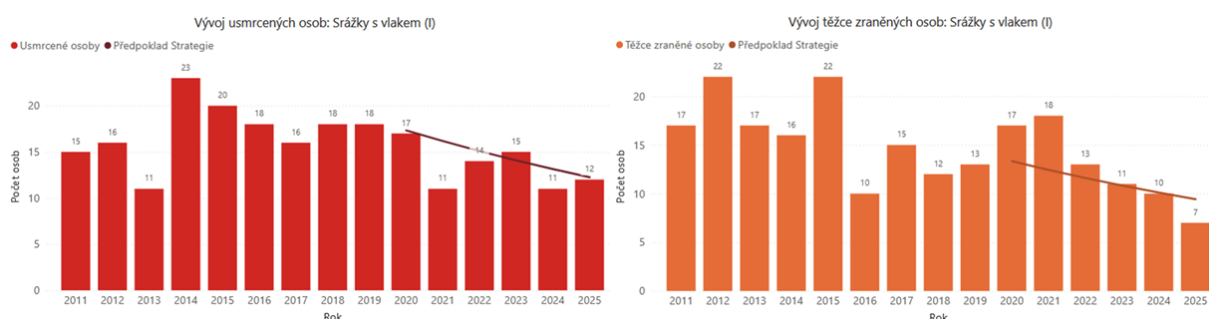
Jednoznačně nejčteněji zastoupenou příčinou smrtelných a těžkých následků nehod při srážkách se stromy byla nepřiměřená rychlost. Nejčteněji zastoupenou věkovou skupinou viníků byly osoby ve věku 18-24 let a dále 25-34 a 35-44 let.



Obrázek 53 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách se stromy dle jejich příčiny v letech 2021-2025

6.3.2 Srážky s vlakem

V období let 2021-2025 bylo v důsledku srážek s vlakem usmrceno 63 a těžce zraněno 59 osob. Oproti stanoveným předpokladům bylo usmrcených osob o 11,3 % méně, v případě těžce zraněných pak o 9,3 % více (zejména díky nepříznivé bilanci roku 2021).



Obrázek 54 Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku srážky s vlakem ve vztahu k předpokladům Strategie

V období let 2021-2025 bylo v důsledku srážek s vlakem usmrceno nejvíce osob ve Středočeském kraji (16), nejvíce těžce zraněných bylo v Jihočeském kraji (14).

Předpoklady byly v období 2021–2025 v případě usmrcených osob překročeny v 6 krajích, zatímco ve zbývajících krajích došlo k jejich nenaplnění nebo naplnění. Nejvýraznější překročení bylo zaznamenáno v Jihočeském kraji (+5; +100,0 %), dále v Pardubickém a Olomouckém kraji (shodně +4).

Naopak výrazné nenaplnění předpokladů bylo zaznamenáno v Jihomoravském (-7; -87,5 %) a Plzeňském kraji (-7; -70,0 %).

V případě těžce zraněných osob došlo k překročení předpokladů v pěti krajích, přičemž nejvýraznější nárůst byl zaznamenán v Jihočeském kraji (+11; +366,7 %).

Tabulka 20 Plnění Strategie v oblasti usmrčených a těžce zraněných při srážkách s vlakem v období let 2021-2025

Usmrčené osoby dle krajů

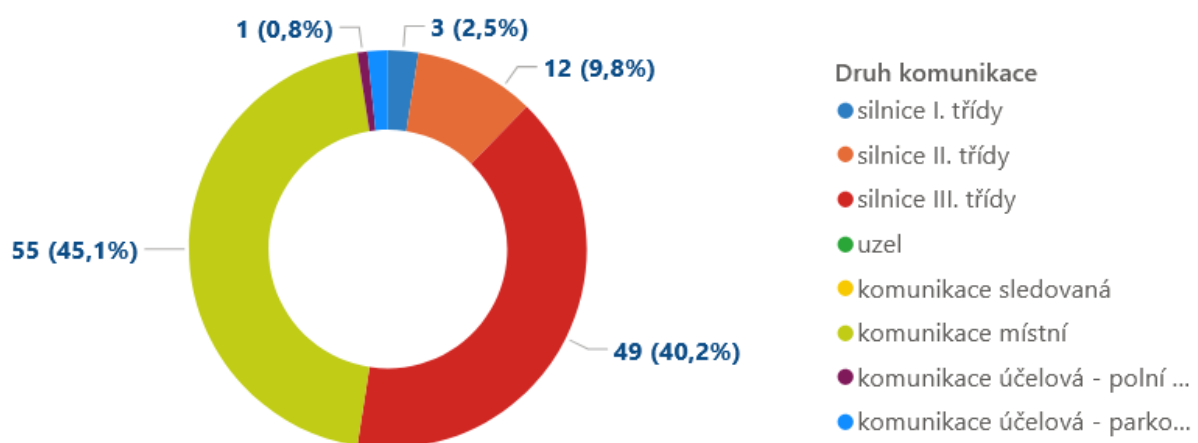
Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Jihomoravský kraj	1	8	-7	-87,50 %
Plzeňský kraj	3	10	-7	-70,00 %
Ústecký kraj	3	8	-5	-62,50 %
Liberecký kraj	0	4	-4	-100,00 %
Středočeský kraj	16	18	-2	-11,11 %
Hlavní město Praha	0	0	0	
Karlovarský kraj	0	0	0	
Královéhradecký kraj	8	8	0	0,00 %
Kraj Vysočina	2	1	1	100,00 %
Moravskoslezský kraj	5	4	1	25,00 %
Zlínský kraj	6	3	3	100,00 %
Olomoucký kraj	5	1	4	400,00 %
Pardubický kraj	4	0	4	
Jihočeský kraj	10	5	5	100,00 %

Těžce zraněné osoby dle krajů

Kraj	Realita	Předpoklad	Rozdíl	Rozdíl rel.
Jihomoravský kraj	0	4	-4	-100,00 %
Pardubický kraj	0	4	-4	-100,00 %
Královéhradecký kraj	5	8	-3	-37,50 %
Středočeský kraj	9	12	-3	-25,00 %
Karlovarský kraj	1	3	-2	-66,67 %
Zlínský kraj	4	5	-1	-20,00 %
Hlavní město Praha	0	0	0	
Liberecký kraj	1	1	0	0,00 %
Moravskoslezský kraj	5	5	0	0,00 %
Ústecký kraj	5	4	1	25,00 %
Kraj Vysočina	6	4	2	50,00 %
Olomoucký kraj	4	0	4	
Plzeňský kraj	5	0	5	
Jihočeský kraj	14	3	11	366,67 %

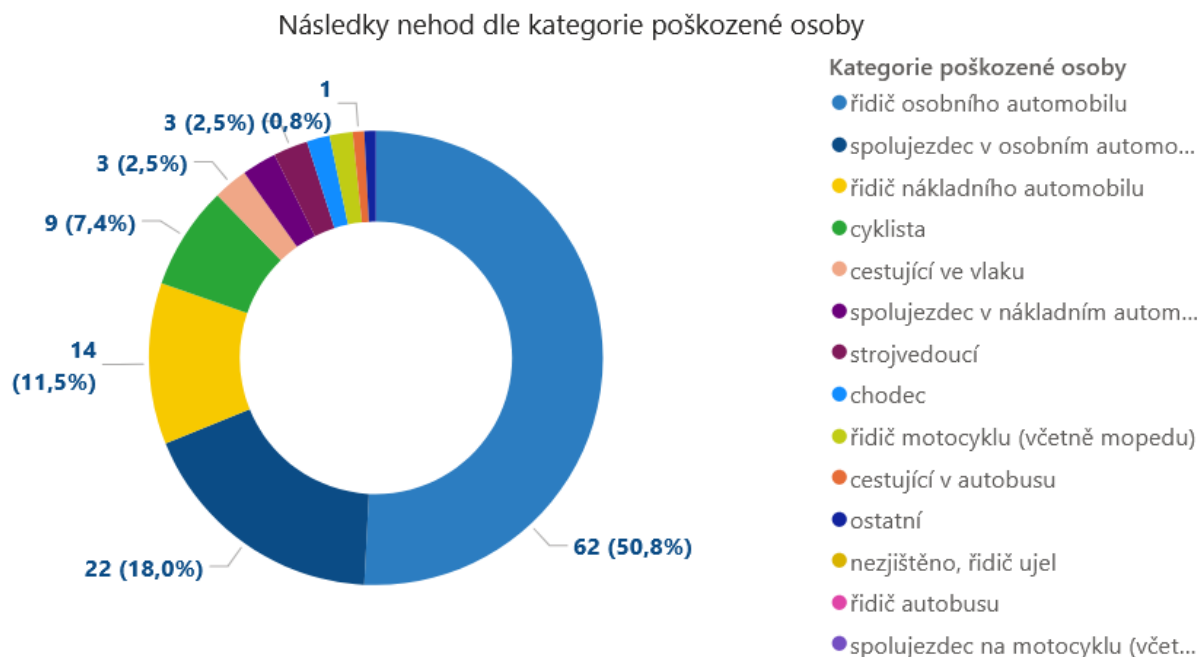
Nejvíce smrtelných a těžkých následků nehod bylo evidováno na místních komunikacích (45,1 %) a silnicích III. třídy (40,2 %).

Následky nehod dle druhu komunikace



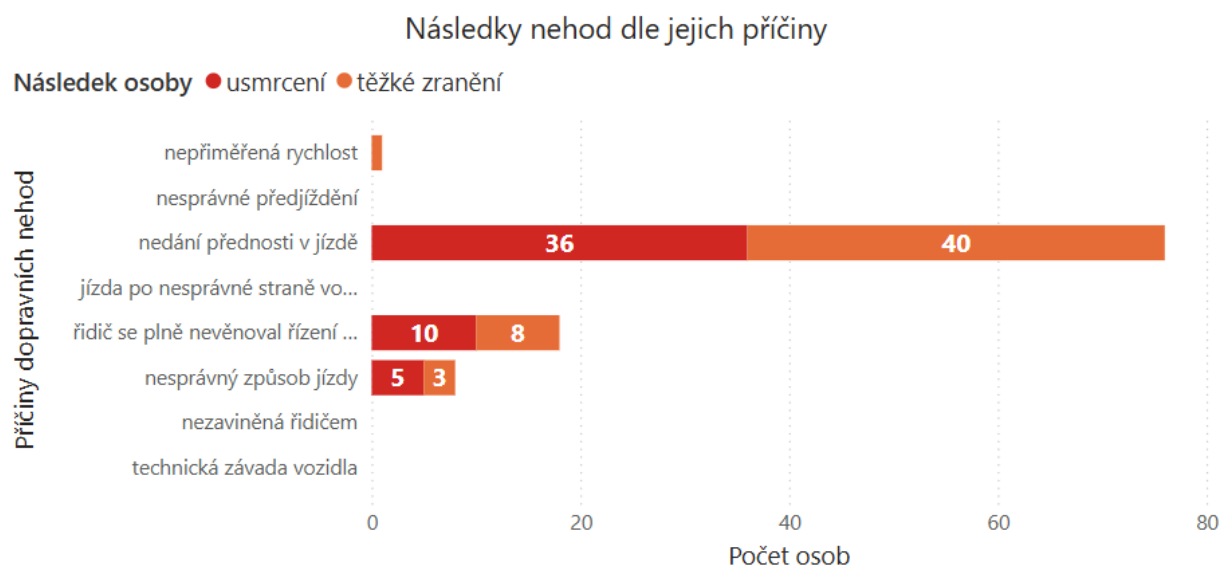
Obrázek 55 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách s vlakem dle druhů komunikací v letech 2021-2025

Nejvíce (50,8 %) smrtelných a těžkých zranění při srážkách s vlakem bylo evidováno u řidičů osobních automobilů, v 18,0 % se jednalo o jejich spolujezdyce, v 11,5 % pak o řidiče nákladních automobilů.



Obrázek 56 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách s vlakem dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2025

V 70 % smrtelných a těžkých následků nehod při srážkách s vlakem bylo příčinou nedání přednosti v jízdě. Nejčteněji zastoupenou věkovou skupinou viníků byly osoby ve věku 35-44 a 45-54 let.



Obrázek 57 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách s vlakem dle jejich příčiny v letech 2021-2025

7. Vozový park

Průměrné stáří vozového parku v České republice dlouhodobě roste a v porovnání s většinou států Evropské unie zůstává nadprůměrné. Tento trend se netýká pouze osobních automobilů, ale i dalších kategorií vozidel, zejména lehkých a těžkých užitkových vozidel a autobusů. Mezi hlavní příčiny patří ekonomické faktory, struktura trhu s vozidly i vysoký podíl dovozu starších ojetých vozidel. Stárnutí vozového parku přitom nepředstavuje pouze environmentální problém, ale má významné dopady i na bezpečnost silničního provozu, jelikož starší vozidla obvykle vykazují nižší úroveň aktivní i pasivní bezpečnosti a horší technický stav.

7.1 Stáří vozového parku v zemích EU

Průměrné stáří osobních automobilů, kterých je v ČR registrováno téměř 6,9 milionu, dosáhlo v roce 2025 hodnoty 16,7 let. V rámci Evropské unie činilo průměrné stáří osobních vozidel dle dostupných údajů z roku 2024 přibližně 12,7 let. Vozidlový park v ČR tak byl s průměrným stářím 16,5 let přibližně o 30 % starší než unijní průměr a řadil se mezi nejstarší v EU, přičemž vyšší hodnoty vykazovaly pouze Estonsko (17,5 let) a Řecko (17,8 let) [13].

Průměrné stáří vozidlového parku (2024) v EU a ČR:

- Osobní vozidla: 12,7/16,5
- Lehká užitková vozidla (do 3,5 t): 12,9/14,9
- Těžká užitková vozidla (nad 3,5 t): 14,0/18,7
- Autobusy (nad 3,5 t): 12,2/15,0

7.2 Legislativní změny s dopadem na obnovu vozového parku

V reakci na nepříznivý vývoj stáří vozového parku jsou připravovány legislativní a administrativní změny, jejichž cílem je zpřesnění evidence vozidel a omezení formální existence dlouhodobě neprovozovaných automobilů v registru silničních vozidel. Resort dopravy navrhuje automatizaci vybraných úkonů spjatých s registrací vozidel, u nichž již nebude vyžadována aktivita vlastníka vozidla. Konkrétně se jedná o automatický zápis vyřazení vozidla z provozu v případech, kdy je vozidlo vedeno jako pohřešované nebo odcizené. Stejně tak má být automatizovaně zapisován zánik vozidla v registru silničních vozidel na základě potvrzení o ekologické likvidaci vozidla v příslušném informačním systému.

Navrhovaná úprava dále zavádí mechanismus automatického vyřazení dlouhodobě nepojízdných a fakticky neprovozovaných vozidel. **Vozidlo, u něhož uplynula lhůta pro pravidelnou technickou prohlídku před více než pěti lety a které současně po stejnou dobu nesplňuje povinnost pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, bude považováno za vozidlo vyřazené z provozu.** Tento stav nastane ze zákona, bez nutnosti správního řízení, a bude automatizovaně zapsán do registru silničních vozidel.

Uvedená opatření mohou přispět ke zpřesnění dat o skutečně provozovaných vozidlech, ke snížení administrativní zátěže i k postupné obnově vozového parku. Současně lze očekávat omezení situací, kdy jsou v registru vedena vozidla, která již fakticky neexistují nebo nejsou dlouhodobě provozována, což zkresluje statistiky stáří vozového parku i reálný obraz technického stavu vozidel na pozemních komunikacích. Uvedené změny by měly být účinné od 1. července 2027. [15]



7.3 Vliv stáří silničních vozidel na BESIP v letech 2021-2025

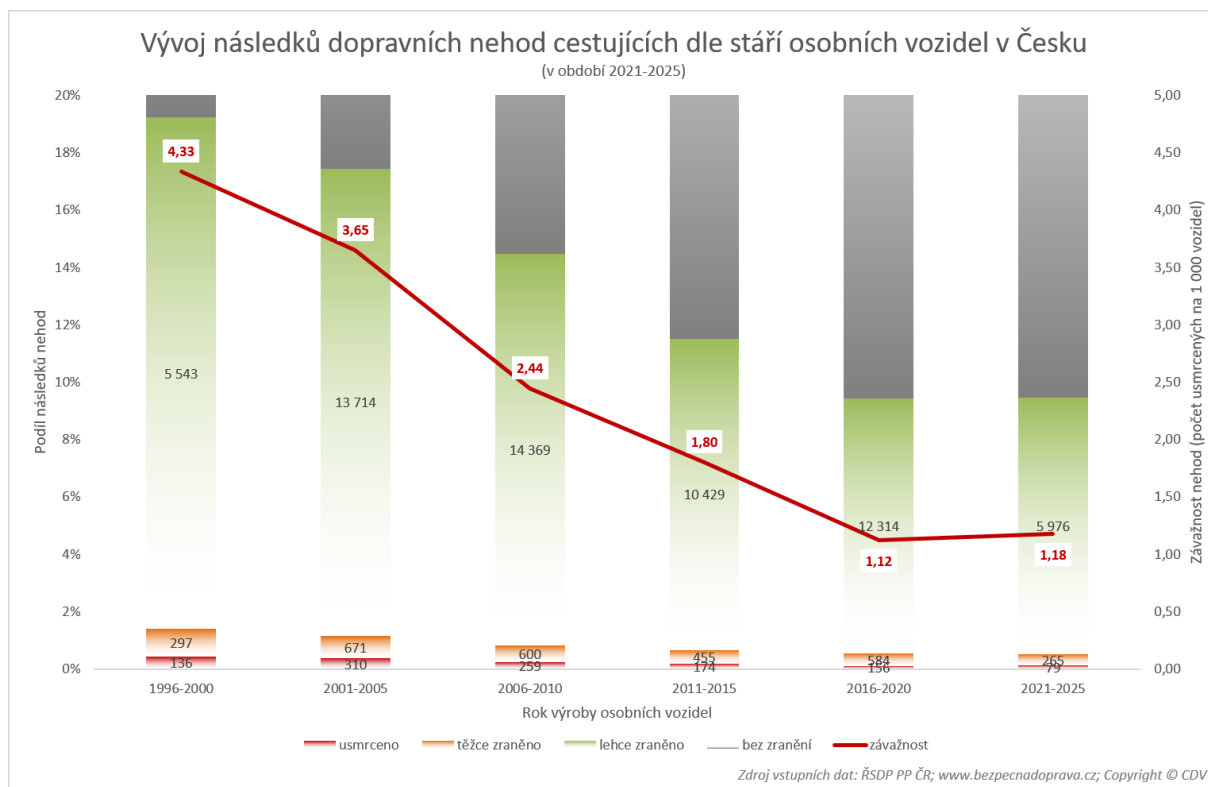
Obdobnou metodikou, která byla použita v článku „Vliv stáří silničních vozidel na bezpečnost silničního provozu“ [14], byly analyzovány následky nehodovosti z pohledu cestujících v osobních vozidlech v uplynulých čtyřech letech.

V letech 2021–2025 bylo při dopravních nehodách evidováno celkem 530 409 osobních vozidel. Při těchto nehodách bylo usmrceno 1 130 osob, 2 936 osob utrpělo těžké zranění a 63 170 osob bylo zraněno lehce.

Pro účely analýzy byla nehodovost rozdělena do pětiletých intervalů podle stáří vozidel. Hodnocen byl nejen podíl následků na zdraví (usmrcení, těžká a lehká zranění), ale především závažnost nehod ve vztahu k roku výroby vozidel. Vozidla vyrobená do roku 1995 se na celkovém počtu nehod podílela pouze 0,6 %. Z výsledků obecně vyplývá, že s rostoucím stářím vozidla roste i závažnost nehod. U vozidel vyrobených v letech 2016–2020 připadalo v průměru 1,12 usmrcené osoby na 1 000 vozidel, zatímco u vozidel o 20 let starších (vyrobených v letech 1996–2000) byla zjištěna přibližně 3,9krát vyšší hodnota, konkrétně 4,33 usmrcené osoby na 1 000 vozidel. Nejvyšší počet usmrcených osob byl evidován u vozidel vyrobených v letech 2001–2005 (310 osob). Podrobné údaje jsou uvedeny v následujícím obrázku.

Absolutní hodnoty nehodovosti za období 2021–2025 jsou ovlivněny postupnou obměnou a registrací nových vozidel. Nejvíce vozidel evidovaných při nehodách pocházelo z roku výroby 2019 (31 534 vozidel); při jejich nehodách zahynulo 20 osob. Nejvyšší počet usmrcených osob (78) byl zaznamenán u vozidel vyrobených v roce 2003, přičemž v tomto roce bylo vyrobeno 17 504 vozidel, které byly účastny dopravních nehod.





Obrázek 58 Vývoj následků nehod cestujících dle stáří osobních vozidel (v období 2021-2025)



8. Závěr

V roce 2025 byla bezpečnost silničního provozu v České republice systematicky rozvíjena prostřednictvím systematických a koordinovaných aktivit BESIP, Rady vlády a dalších partnerů, se zvláštním důrazem na prevenci a ochranu zranitelných účastníků provozu. Tento důraz se promítl do realizace cílených kampaní, jako byly „Chybělo málo!“ zaměřené na chodce a „Hele, motorka!“ orientované na motocyklisty.

Aktivity vycházely z analytických poznatků, zejména z Hlubkové analýzy dopravních nehod CDV, a byly podpořeny rozsáhlou osvětou, edukací i aktivitami pro veřejnost. Významnou roli sehrála dopravní výchova na úrovni základních a středních škol, stejně jako projekty realizované na dětských dopravních hřištích či iniciativa „Nultá hodina autoškoly“, které zasáhly desítky tisíc účastníků.

Klíčovým prvkem implementace Strategie BESIP 2021–2030 byla činnost krajských koordinátorů, kteří zajišťují realizaci preventivních aktivit v regionech a propojují státní správu s lokálními partnery. Tato činnost byla doplněna systematickým sběrem a vyhodnocováním dat a pravidelným monitoringem ve Zpravodaji Bezpečná doprava. Ministerstvo dopravy spolu s dalšími institucemi zajišťovalo finanční i odborné zázemí pro realizaci projektů v oblasti prevence a vzdělávání.

Uplynulý rok byl charakterizován komplexním přístupem kombinujícím analýzu dat, cílené kampaně, vzdělávání a regionální spolupráci s cílem snižovat nehodovost a její následky.

8.1 Plnění strategických cílů

V důsledku dopravních nehod bylo na pozemních komunikacích v ČR v roce 2025 usmrceno 421 osob (meziročně -3,9 %), 1 647 osob bylo zraněno těžce (+2,4 %) a 25 013 lehce (+4,3 %). **Počet usmrcených osob představuje historické minimum.** Celkové roční ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti dosáhly v roce 2025 odhadem přibližně 149 miliard Kč, tj. přibližně 1,8 % HDP ČR (předběžný odhad).

Strategie BESIP si klade za cíl snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob mezi rokem 2030 a průměrem let 2017–2019 o 50 %. Pro rok 2025 byl stanoven předpoklad maximálně 381 usmrcených a 1 630 těžce zraněných osob.

Stanovené strategické cíle pro rok 2025 nebyly zcela naplněny. Usmrcených osob bylo evidováno o 41 více (+11 %), těžce zraněných o 17 více (+1 %).

Za prvních pět let účinnosti Strategie bylo v důsledku dopravních nehod usmrceno 2 238 a těžce zraněno 8 364 osob. Ve srovnání s předpoklady bylo usmrceno o 43 osob více (+2 %), naopak těžce zraněných o 1 042 méně (-11 %).

8.1.1 Plnění v zemích EU a v ČR

Česko se v roce 2025 s 43 oběťmi dopravních nehod na milion obyvatel pohybovalo na úrovni průměru Evropské unie a obsadilo 13. místo. V rámci zemí Visegrádské čtyřky se jeho výsledek řadí do lepší poloviny, když předstihuje Polsko i Maďarsko a zaostává jen těsně za Slovenskem.



Přestože oproti referenčnímu období 2017–2019 došlo v Česku ke snížení počtu usmrcených o 23 %, tento pokles nedosahuje původně stanoveného cíle. Obdobný vývoj je patrný i na úrovni celé EU, kde se plánované snížení o 29 % naplnit nepodařilo a reálný pokles činil 16 %.

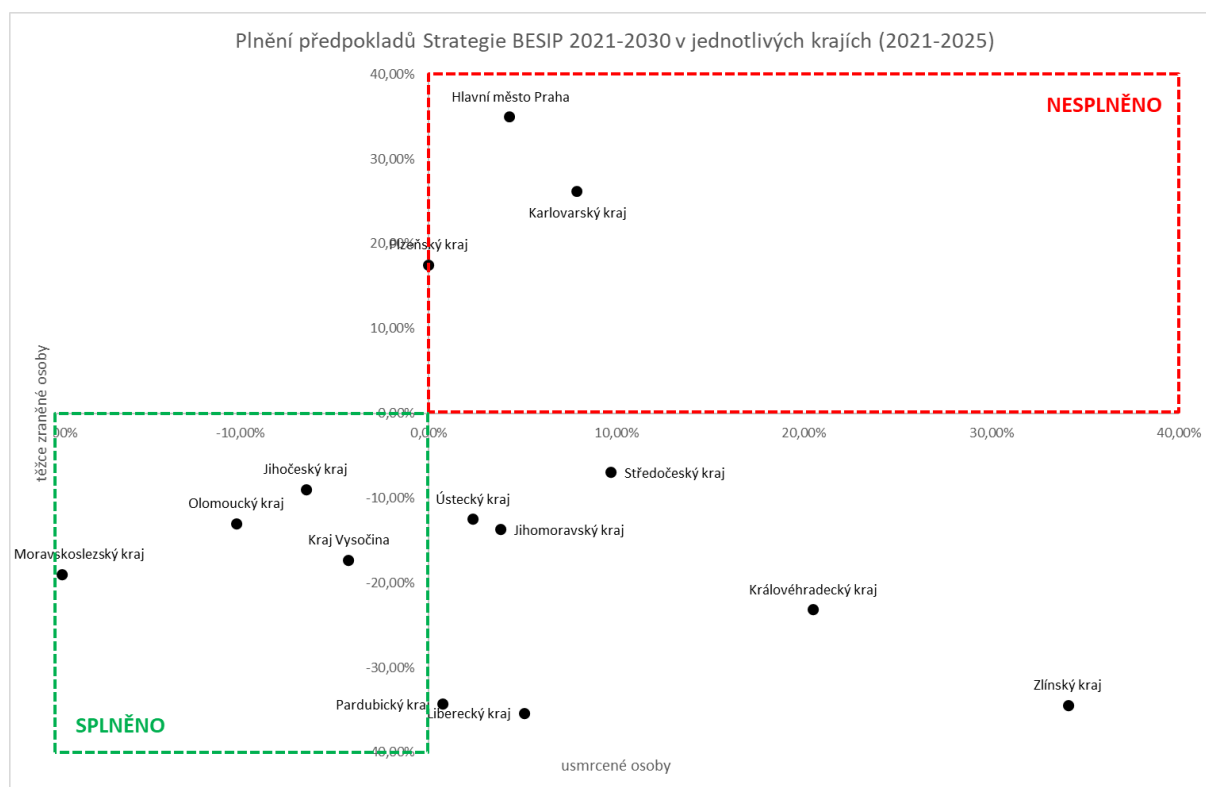
V porovnání zemí V4 dosáhlo nejvýraznějšího zlepšení Polsko, zatímco Česko se nachází ve střední pozici. Navzdory pozitivnímu trendu zůstává tempo snižování nehodovosti nedostatečné a bude vyžadovat další systematická opatření.

8.1.2 Plnění v krajích

V období účinnosti Strategie splnilo pouze 5 krajů předpoklady v oblasti usmrcených osob (nejlepší výsledek Moravskoslezský kraj, -20 %) a 11 krajů v oblasti těžce zraněných osob (nejlepší Liberecký kraj, -35 %).

Naopak v 9 krajích nebyly předpoklady v oblasti usmrcených osob naplněny, výrazně zejména ve Zlínském (+34 %) a Královéhradeckém kraji (+20 %). V oblasti těžce zraněných byly předpoklady překročeny v hl. m. Praze (+35 %), Karlovarském (+26 %) a Plzeňském kraji (+18 %).

V Karlovarském kraji a hl. m. Praze nebyly splněny cíle ani v oblasti usmrcených, ani těžce zraněných osob, zatímco ve 4 krajích byly splněny oba cíle.



Obrázek 59 Plnění předpokladů Strategie BESIP 2021-2030 v jednotlivých krajích v období 2021-2025



8.2 Plnění klíčových ukazatelů

V rámci Strategie BESIP bylo sledováno 32 klíčových ukazatelů ve čtyřech oblastech: infrastruktura (I), následky (N), příčiny (P) a viníci (V).

Pozitivní vývoj byl zaznamenán například u fatálních nehod v důsledku nedodržení bezpečné vzdálenosti (–41 %), u dětí (–25 %), nesprávného předjíždění (–23 %), mladých řidičů (–18 %), srážek s vlakem (–11 %), chodců (–10 %) a na silnicích I. třídy (–9 %).

Naopak nepříznivý vývoj u usmrčených osob byl zaznamenán zejména u ujetí viníka od nehody (+39 %), cyklistů (+29 %) a starších řidičů jako viníků (+29 %). U těžce zraněných osob nebyly předpoklady plněny zejména u nehod na dálnicích (+28 %), u cizinců jako viníků (+24 %), cestujících v nákladních vozidlech (+12 %), srážek s vlakem (+9 %) a nevěnování se řízení.

Na tyto oblasti je nezbytné cíleně zaměřit preventivní i represivní opatření a promítnout je do akčních plánů.

Z dat nepřímých ukazatelů vyplývá, že se situace ve většině sledovaných oblastí vyvíjí pozitivně. Výjimkou zůstává oblast rychlosti, kde hodnoty V85 stagnují nebo mírně rostou, což naznačuje, že podíl řidičů, dodržujících nejvyšší dovolenou rychlost, se nezlepšuje.

Podíl nepoužívání mobilních zařízení za jízdy se dlouhodobě pohybuje kolem 98 %. Naopak došlo k mírnému nárůstu používání bezpečnostních pásů u řidičů i spolujezdců.

8.3 Doporučení

8.3.1 Na základě analýzy dat z České republiky

V první polovině dekády byly identifikovány oblasti, na které je nutné se v dalším období zaměřit. Konkrétní opatření je vhodné promítnout do budoucích akčních plánů.

V oblasti klíčových ukazatelů jde zejména o:

- cestující v nákladních vozidlech,
- dálnice,
- cizince jako viníky dopravních nehod,

tedy oblasti, které nebyly plněny jak u usmrčených, tak u těžce zraněných osob.

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

- cyklisté vč. zaměření se na elektrickou mikromobilitu,
- starší řidiči a senioři,
- motocyklisté,
- nevěnování se řízení,
- alkohol a návykové látky (navzdory celkovému plnění došlo v roce 2025 k meziročnímu nárůstu fatalit o 48 %).

Nadále je nezbytné systematicky posilovat opatření zaměřená na mladé i starší řidiče. U mladých řidičů nedošlo v posledním roce ke zlepšení, zejména v oblasti těžce zraněných, což neodpovídá stanoveným předpokladům Strategie. U starších řidičů není patrný stabilně příznivý trend a dochází ke kolísání hodnot i mírnému nárůstu závažných následků.

Komplexní přístup zaměřený na obě tyto skupiny je klíčový pro stabilizaci vývoje a další snižování závažnosti dopravních nehod.

Současně je žádoucí cíleně zaměřit preventivní i represivní opatření na kraje, které dlouhodobě neplní stanovené cíle. V oblasti usmrčených osob se jedná zejména o Zlínský a Královéhradecký kraj, v oblasti těžce zraněných o hl. m. Prahu, Karlovarský a Plzeňský kraj.

K dispozici jsou detailní informace o plnění strategických cílů až na úroveň ORP a obcí. Na webu www.cdv.gov.cz/vizenula je pravidelně aktualizována vizualizace plnění cílů a klíčových ukazatelů, která slouží krajským koordinátorům BESIP i Policii ČR k cílenému plánování dopravně-bezpečnostních opatření.

Stáří vozidel má prokazatelný vliv na závažnost následků dopravních nehod. Proto je vhodné systematicky akcentovat téma obnovy vozidlového parku i z hlediska bezpečnosti silničního provozu.

8.3.2 Na základě hodnocení politiky EU v oblasti BESIP

Na základě závěrů zprávy Evropské komise o průběžném plnění cílů bezpečnosti silničního provozu do roku 2030 lze konstatovat, že hlavní bariéry dalšího pokroku nespočívají primárně v nedostatku znalostí či technologií, ale v oblasti implementace, vymáhání pravidel, institucionální kapacity a společenské akceptace opatření. Pro Českou republiku z toho vyplývají následující prioritní směry, které reflektují osvědčené postupy ze zahraničí:

- **Systematické řízení rychlosti jako klíčové opatření.** Posílit řízení rychlosti jako nejvýznamnějšího rizikového faktoru, a to nejen lokálně, ale na úrovni celé silniční sítě. V návaznosti na zkušenosti např. ze Španělska a Nizozemska rozšířit zóny s rychlostí 30 km/h v intravilánech (zejména v rezidenčních oblastech a v místech konfliktu s chodci a cyklisty) a současně podporovat infrastrukturu ve smyslu „samovysvětlujících komunikací“, která přirozeně vede k dodržování rychlosti.
- **Rozšíření automatizovaného vymáhání pravidel.** Zvýšit pravděpodobnost postihu prostřednictvím systematického zavádění automatizovaných kontrolních systémů (úsekové měření, detekce jízdy na červenou, kontrola používání pásů a mobilních telefonů). Zkušenosti z Francie či Nizozemska ukazují, že plošné a předvídatelné vymáhání má zásadní vliv na změnu chování řidičů.
- **Zvýšení bezpečnosti ve městech a ochrana zranitelných účastníků.** Zaměřit se na městské komunikace, kde dochází k vysokému podílu usmrčených z řad chodců a cyklistů. Prioritou by mělo být fyzické oddělení dopravních proudů, zvyšování bezpečnosti přechodů a celkové zklidňování dopravy. Inspirací mohou být zejména přístupy z Nizozemska či dánský model systematického rozvoje cyklistické infrastruktury.



- **Posílení opatření proti řízení pod vlivem a distrakci.** Rozšířit náhodné kontroly alkoholu a drog a zvážit širší využití technických opatření (např. alkoholové interlocky u rizikových skupin). Současně posílit kontrolu distrakce (mobilní telefony), která se stává významným faktorem nehodovosti.
- **Posílení institucionálního řízení (governance).** Zajistit silnější koordinační a výkonnou roli vedoucí instituce v oblasti bezpečnosti silničního provozu, včetně jasného vymezení odpovědností, stabilního financování a nastavení měřitelných cílů. Zkušenosti např. ze Švédska ukazují, že efektivní řízení a koordinace napříč resorty jsou klíčovým předpokladem úspěchu.
- **Rozvoj řízení na základě dat a výkonnostních ukazatelů.** Posílit využívání dat pro řízení bezpečnosti (identifikace rizikových úseků, sledování klíčových ukazatelů, benchmarking regionů). Inspirací jsou projekty EU (Baseline, Trendline) či přístupy Finska v oblasti hloubkové analýzy nehod.
- **Podpora kapacit na regionální a lokální úrovni.** Zvýšit odborné kapacity zejména na úrovni obcí a krajů (projektování, řízení dopravy, bezpečnostní audity) a zajistit stabilní financování opatření. Nedostatek kapacit je podle EU jednou z hlavních překážek implementace.
- **Reakce na nové trendy (mikromobilita, stárnutí populace).** Přizpůsobit legislativu a infrastrukturu rozvoji mikromobility a zároveň reflektovat potřeby stárnoucí populace, která patří mezi nejzranitelnější skupiny účastníků provozu.

Pro dosažení cílů Strategie BESIP 2021–2030 bude rozhodující důsledné uplatnění principů „Safe System“, zejména prostřednictvím řízení rychlosti, efektivního vymáhání pravidel, ochrany zranitelných účastníků a posílení institucionální kapacity pro implementaci opatření.

8.4 VIZE NULA

Filozofie VIZE NULA považuje za nepřijatelné, aby v silničním provozu docházelo k usmrcení nebo vážnému zranění. Jejím cílem je vytvářet bezpečný systém zahrnující účastníky provozu, vozidla i dopravní infrastrukturu.



Společnost dlouhodobě nepřijímá smrtelné úrazy na pracovištích ani v letecké či železniční dopravě. Silniční doprava by v tomto ohledu neměla představovat výjimku.



Přílohy

Příloha 1: Plnění strategických cílů v ORP a obcích

Seznam obrázků

Obrázek 1 Kampaň „Hele, motorka!“	6
Obrázek 2 Titulní strany Zpravodaje Bezpečná doprava 2025	9
Obrázek 3 Počet usmrcených na 1 milion obyvatel při dopravních nehodách v EU v roce 2025	11
Obrázek 4 Relativní změna počtu usmrcených při dopravních nehodách v roce 2025 (vůči průměru 2017–2019)	12
Obrázek 5 Vizualizace fatálních následků dopravních nehod v zemích EU	21
Obrázek 6 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob a předpokladů Strategie	23
Obrázek 7 Matice kolizních partnerů – počet usmrcených osob v období 2021-2025	24
Obrázek 8 Matice kolizních partnerů – počet těžce zraněných osob v období 2021-2025	25
Obrázek 9 Smrtelné následky nehod v roce 2025 podle pohlaví a kategorie poškozené osoby	25
Obrázek 10 Těžká zranění při nehodách v roce 2025 podle pohlaví a kategorie poškozené osoby	26
Obrázek 11 Transpozice Strategie BESIP 2021-2030 z národní, přes krajskou až po místní úroveň	27
Obrázek 12 Vývoj usmrcených osob v Moravskoslezském (vlevo) a těžce zraněných osob v Libereckém kraji (vpravo)	28
Obrázek 13 Neuspokojivý vývoj usmrcených osob ve Zlínském kraji (vlevo) a těžce zraněných osob v hl. m. Praze (vpravo)	29
Obrázek 14 ORP s nejvyšším absolutním rozdílem usmrcených osob v období 2021-2025 (vůči předpokladům Strategie BESIP 2021-2030)	31
Obrázek 15 ORP s nejvyšším absolutním rozdílem těžce zraněných osob v období 2021-2025 (vůči předpokladům Strategie BESIP 2021-2030)	32
Obrázek 16 Obce s nejvyšším absolutním rozdílem usmrcených osob v období 2021-2025 (vůči předpokladům Strategie BESIP 2021-2030)	33
Obrázek 17 Obce s nejvyšším absolutním rozdílem těžce zraněných osob v období 2021-2025 (vůči předpokladům Strategie BESIP 2021-2030)	34
Obrázek 18 Ukázka mobilní aplikace SPIN pro sběr dat z nepřímých ukazatelů bezpečnosti	36
Obrázek 19 Plnění předpokladů Strategie BESIP 2021-2030 v jednotlivých KPIs v období 2021-2025	39
Obrázek 20 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob cestujících v nákladních automobilech	40
Obrázek 21 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku vlivu alkoholu a návykových látek	41
Obrázek 22 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob vinou mladých řidičů	41
Obrázek 23 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob vinou starších řidičů	42
Obrázek 24 Následky nehod zranitelných účastníků silničního provozu v průběhu dne (2021-2025)	43
Obrázek 25 Závažnost nehod dle kategorie účastníků dopravních nehod v ČR (2021-2025)	44
Obrázek 26 Vývoj usmrcených a těžce zraněných chodců	44
Obrázek 27 Vývoj usmrcených a těžce zraněných cyklistů	45
Obrázek 28 Relativní podíl usmrcených (vlevo) a těžce zraněných (vpravo) cyklistů na elektrokolech vůči všem cyklistům v krajském členění	47

Obrázek 29 Relativní podíl usmrčených (vlevo) a těžce zraněných (vpravo) cyklistů na elektrokoloběžkách vůči všem cyklistům v krajském členění	47
Obrázek 30 Vývoj podílu zraněných cyklistů při nehodách dle použití ochranné přilby	48
Obrázek 31 Vývoj usmrčených a těžce zraněných motocyklistů.....	48
Obrázek 32 Infografika k výzkumnému projektu CDV	49
Obrázek 33 Vodorovné dopravní značení ve směrovém oblouku (I/44 poblíž Červenohorského sedla)	49
Obrázek 34 Smrtelné následky nehod v intravilánu (vlevo) a extravilánu (vpravo) dle kategorií osob v období 2021-2025	51
Obrázek 35 Příčiny smrtelných následků nehod v intravilánu (vlevo) a extravilánu (vpravo) v letech 2021-2025	52
Obrázek 36 GČP INDEX krajských měst v období účinnosti Strategie BESIP (3leté období 2022-2025).....	52
Obrázek 37 Vývoj závažných zranění na dálniční síti v České republice v komparaci s jejím rozšiřováním	54
Obrázek 38 Smrtelné následky nehod na dálnicích v letech 2021-2025.....	55
Obrázek 39 Vývoj usmrčených a těžce zraněných osob na dálnicích vs. předpoklady Strategie v letech 2011-2025	55
Obrázek 40 Smrtelné a těžké následky nehod na dálnicích dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2025	56
Obrázek 41 Smrtelné a těžké následky nehod na dálnicích dle jejich příčiny v letech 2021-2025.....	57
Obrázek 42 Vývoj usmrčených a těžce zraněných osob na silnicích I. třídy vs. předpoklady Strategie v letech 2011-2025.....	58
Obrázek 43 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích I. třídy dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2025	59
Obrázek 44 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích I. třídy dle jejich příčiny v letech 2021-2025	59
Obrázek 45 Vývoj usmrčených a těžce zraněných osob na silnicích II. a III. třídy vs. předpoklady Strategie v letech 2011-2025.....	60
Obrázek 46 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích II. a III. třídy dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2025	61
Obrázek 47 Smrtelné a těžké následky nehod na silnicích II. a III. třídy dle jejich příčiny v letech 2021-2025	61
Obrázek 48 Vývoj usmrčených a těžce zraněných osob na místních komunikacích vs. Předpoklady Strategie v letech 2011-2025	62
Obrázek 49 Smrtelné a těžké následky nehod na místních komunikacích dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2025	63
Obrázek 50 Smrtelné a těžké následky nehod na místních komunikacích dle jejich příčiny v letech 2021-2025	63
Obrázek 51 Vývoj počtu usmrčených a těžce zraněných osob v důsledku srážky se stromem ve vztahu k předpokladům Strategie v letech 2011-2025	64
Obrázek 52 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách se stromy dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2025	65



Obrázek 53 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách se stromy dle jejich příčiny v letech 2021-2025	66
Obrázek 54 Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku srážky s vlakem ve vztahu k předpokladům Strategie	66
Obrázek 55 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách s vlakem dle druhů komunikací v letech 2021-2025	67
Obrázek 56 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách s vlakem dle kategorií účastníků silničního provozu v letech 2021-2025	68
Obrázek 57 Smrtelné a těžké následky nehod při srážkách s vlakem dle jejich příčiny v letech 2021-2025	68
Obrázek 58 Vývoj následků nehod cestujících dle stáří osobních vozidel (v období 2021-2025)	71
Obrázek 59 Plnění předpokladů Strategie BESIP 2021-2030 v jednotlivých krajích v období 2021-2025	73



Seznam tabulek

Tabulka 1 Přehled vybraných členských států EU s významnými změnami rychlostních limitů (2020–2025)	13
Tabulka 2 Přehled vybraných států EU, kde je plošně uplatňován limit 30 km/h	14
Tabulka 3 Státy EU podle povolených limitů alkoholu v krvi (BAC)	15
Tabulka 4 Národní programy alkoločků ve vybraných členských státech	15
Tabulka 5 Přehled pravidel ve vybraných členských státech v oblasti bočního odstupu	16
Tabulka 6 Vybrané členské státy s popisem jejich legislativních přístupů, hlavních změn a dopadů ...	18
Tabulka 7 Plnění strategických cílů v období 2021-2025 v jednotlivých krajích	28
Tabulka 8 Plnění strategických cílů v roce 2025 v jednotlivých krajích	30
Tabulka 9 Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu v ČR	37
Tabulka 10 Plnění Strategie v oblasti klíčových ukazatelů v období let 2021-2025	38
Tabulka 11 Vývoj nehodovosti a následků na elektrokolech v období 2023-2025	46
Tabulka 12 Vývoj nehodovosti a následků na elektrokoloběžkách v období 2023-2025	46
Tabulka 13 Plnění Strategie v oblasti infrastrukturních KPI v období let 2021-2025	51
Tabulka 14 Délka zprovozněných dálnic v letech 2017-2025	53
Tabulka 15 Plnění Strategie v oblasti usmrčených a těžce zraněných na dálnicích v období let 2021-2025	56
Tabulka 16 Plnění Strategie v oblasti usmrčených a těžce zraněných na silnicích I. třídy v období let 2021-2025	58
Tabulka 17 Plnění Strategie v oblasti usmrčených a těžce zraněných na silnicích II. a III. třídy v období let 2021-2025	60
Tabulka 18 Plnění Strategie v oblasti usmrčených a těžce zraněných na místních komunikacích v období let 2021-2025	62
Tabulka 19 Plnění Strategie v oblasti usmrčených a těžce zraněných při srážkách se stromem v období let 2021-2025	65
Tabulka 20 Plnění Strategie v oblasti usmrčených a těžce zraněných při srážkách s vlakem v období let 2021-2025	67



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 ČR
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 PP ČR	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.gov.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., © 2025. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/nub>
- [6] CDV. VIZE NULA. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. ©2022. Dostupné z: <https://www.cdv.gov.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 2025. Dostupné z: <https://www.fondzabranyskod.cz/podporene-projekty/2025/ostatni-projekty-2025>
- [9] EVROPSKÁ KOMISE. Pokles počtu úmrtí na silnicích v EU o 3 % v roce 2025. 2026. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/ip_26_672
- [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-2025-03-30_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-2026/>
- [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] Ministerstvo dopravy. Další digitalizace na obzoru. Zákon o podmínkách provozu vozidel posíláme do legislativního procesu. Tisková zpráva, 28. 1. 2026. Dostupné z: <https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Dalsi-digitalizace-dopravnich-agend-na-obzoru-Zak?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>
- [16] Výzkum a analýza nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu v souladu s pravidly EU – manažerské shrnutí. CDV, Brno, 2025
- [17] SFDI. 2025. Poskytování příspěvků – základní informace.
- [18] RADA EU. Zpráva o provádění rámce politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu v polovině období. ST-6516/26, Brusel, 2026. Dostupné z: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-6516-2026-INIT/cs/pdf>





Copyright © 2026 | Všechna práva vyhrazena
Samostatné oddělení BESIP
Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

