NEHODOVOST V PRAZE 2024

SEZNAM OBRÁZKŮ

OBRÁZEK 1 **NEHODOVOST V ZÁVISLOSTI NA NÁSLEDCÍCH NEHOD** **06**
OBRÁZEK 2 **NEHODOVOST V ZÁVISLOSTI NA TYPU POZEMNÍ KOMUNIKACE** **11**
OBRÁZEK 3 **VÝVOJ NEHOD, ZRANĚNÍ A DOPRAVNÍCH VÝKONŮ V PRAZE** **12**
OBRÁZEK 4 **GRAFICKÉ ZNÁZORNĚNÍ MÍST NEHOD NA SLEDOVANÉ SÍTI** **14**
OBRÁZEK 5 **GRAFICKÉ ZNÁZORNĚNÍ ÚSEKŮ DLE POČTU NEHOD NA SLEDOVANÉ SÍTI** **15**
OBRÁZEK 6 **MÍSTA A ÚSEKY S NEJVYŠŠÍ RELATIVNÍ NEHODOVOSTÍ** **16**
OBRÁZEK 7 **MÍSTA A ÚSEKY S NEJVĚTŠÍM POČTEM NEHOD CHODCŮ** **18**
OBRÁZEK 8 **MÍSTA A ÚSEKY S VYSOKÝM PODÍLEM NEHOD ZA MOKRA** **20**

SEZNAM TABULEK

TABULKA 1 **NEHODY ZA MOKRA** **06**
TABULKA 2 **NEHODY A NÁSLEDKY NA ZDRAVÍ CELKEM** **06**
TABULKA 3 **HLAVNÍ PŘÍČINY NEHOD** **07**
TABULKA 4 **NEHODY CHODCŮ** **07**
TABULKA 5 **NEHODY CYKLISTŮ** **08**
TABULKA 6 **PŘÍTOMNOST ALKOHOLU U VINÍKA NEHODY** **08**
TABULKA 7 **NEHODY PODLE KOMUNIKACE** **08**
TABULKA 8 **NEHODY NA MÍSTECH VYBAVENÝCH SVĚTELNOU SIGNALIZACÍ** **09**
TABULKA 9 **NEHODY, MOTORIZACE A AUTOMOBILIZACE** **09**
TABULKA 10 **VÝVOJ DOPRAVNÍCH NEHOD A RELATIVNÍ NEHODOVOST** **12**
TABULKA 11 **ABSOLUTNÍ POČET NEHOD NA KŘIŽOVATCE** **13**
TABULKA 12 **ÚSEKY S NEJVYŠŠÍM POČTEM NEHOD** **14**
TABULKA 13 **MÍSTA S NEJVYŠŠÍ RELATIVNÍ NEHODOVOSTÍ** **15**
TABULKA 14 **ÚSEKY S NEJVYŠŠÍ RELATIVNÍ NEHODOVOSTÍ** **16**
TABULKA 15 **MÍSTA S NEJVYŠŠÍM POČTEM NEHOD CHODCŮ** **17**
TABULKA 16 **ÚSEKY S NEJVYŠŠÍM POČTEM NEHOD CHODCŮ** **17**
TABULKA 17 **MÍSTA S VYSOKÝM PODÍLEM NEHOD ZA MOKRA** **19**
TABULKA 18 **ÚSEKY S VYSOKÝM PODÍLEM NEHOD ZA MOKRA** **19**

SEZNAM ZKRATEK

ČR	Česká republika
D	Délka
LZ	Lehká zranění
N	Počet nehod
RNM	Relativní nehodovost místa
RNÚ	Relativní nehodovost úseku
SCH	Srážka s chodcem
SSZ	Světelné signalizační zařízení
SZ	Smrtelná zranění
TZ	Těžká zranění

OBSAH

ÚVOD 04

1 CELKOVÝ VÝVOJ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI 05

1.1 NEHODY A NÁSLEDKY NA ZDRAVÍ CELKEM 06

1.2 HLAVNÍ PŘÍČINY NEHOD 07

1.3 NEHODY CHODCŮ 07

1.4 NEHODY CYKLISTŮ 08

1.5 PŘÍTOMNOST ALKOHOLU U VINÍKA NEHODY 08

1.6 NEHODY PODLE KOMUNIKACE 08

1.7 NEHODY NA MÍSTECH VYBAVENÝCH SVĚTELNOU SIGNALIZACÍ 09

1.8 NEHODY, MOTORIZACE A AUTOMOBILIZACE 09

2 DLOUHODOBÝ TREND VÝVOJE DOPRAVNÍCH NEHOD 10

2.1 VÝVOJ DOPRAVNÍCH NEHOD, ZRANĚNÍ, RELATIVNÍ NEHODOVOSTI A DOPRAVNÍCH VÝKONŮ 12

3 MÍSTA A ÚSEKY S NEJVYŠŠÍ NEHODOVOSTÍ 13

3.1 ABSOLUTNÍ POČTY NEHOD 13

3.2 RELATIVNÍ NEHODOVOST 15

3.3 NEHODY S CHODCEM 17

3.3.1 MÍSTA S NEJVYŠŠÍM POČTEM NEHOD CHODCŮ 17

3.3.2 ÚSEKY S NEJVYŠŠÍM POČTEM NEHOD CHODCŮ 17

3.4 NEHODY ZA MOKRA 18

3.4.1 MÍSTA S VYSOKÝM PODÍLEM NEHOD ZA MOKRA 19

3.4.2 ÚSEKY S VYSOKÝM PODÍLEM NEHOD ZA MOKRA 19

ÚVOD

Silniční nehody představují vážný problém pro veřejnou bezpečnost a mají dlouhodobé následky jak pro jednotlivce, tak pro celou společnost. Nejenže ohrožují zdraví a životy účastníků silničního provozu, ale rovněž zanechávají výrazné ekonomické a sociální dopady. S ohledem na stále vysoký počet nehod a jejich závažnost je nezbytné pravidelně analyzovat příčiny a trendy nehodovosti, aby bylo možné efektivně plánovat preventivní opatření a zlepšit bezpečnost silničního provozu.

Cílem této zprávy je na základě policejních záznamů analyzovat příčiny a trendy nehodovosti v oblasti hlavního města Prahy za rok 2024.

Pro tuto analýzu byla využita data poskytnutá Policejním prezidiem ČR o dopravních nehodách, která obsahují podrobnosti o typu nehody, jejích účastnících, geografické lokaci a okolnostech, které kolizi předcházely. Tato data umožní provést komplexní pohled na situaci a identifikovat klíčové trendy v oblasti nehodovosti.

Vzhledem k počtu nehod a jejich vážným následkům na zdraví a životy lidí je nezbytné provádět pravidelnou analýzu a implementovat preventivní opatření.

CELKOVÝ VÝVOJ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI

Bezpečnost dopravy je vážným dopravním i společenským problémem, který nabývá na důležitosti se vzrůstající motorizací a intenzitou automobilové dopravy. Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s. – Úsek dopravního inženýrství (TSK–ÚDI) se jako specializovaný dopravně inženýrský útvar zabývá dopravní nehodovostí v Praze především z hlediska vlivu komunikace a dopravních poměrů na příčiny, výskyt a četnost dopravních nehod, a to ve dvou základních směrech:

- Analýza celkového vývoje dopravní nehodovosti, jejich příčin, následků a trendů,
- zjišťování výrazně nehodových míst (s vysokou kumulací dopravních nehod), analýzu dopravních nehod na nich a navrhování konkrétních dopravně inženýrských opatření, která by měla napomoci vznik nehod na daných místech snížit.

Veškerá data o dopravních nehodách jako podklad pro další práci přebírá TSK–ÚDI z oficiálních statistických údajů Policejního prezidia ČR.

Základní trend nehodovosti v roce 2024: pokles počtu evidovaných nehod ve srovnání s předcházejícím rokem, přičemž je počet smrtelných zranění totožný s předchozím rokem (2023), naopak růst je patrný u těžce zraněných osob. U lehce zraněných osob je evidován mírný pokles. Celkově došlo v počtu nehod se zraněním k mírnému nárůstu. Lze tedy konstatovat, že rok 2024 byl v celkových počtech nehod příznivější než rok předcházející. To samé se ale nedá tvrdit o následcích dopravních nehod, u nichž nastal nárůst v počtu nehod s těžkým zraněním.

V roce 2024 došlo v Praze k 11 524 evidovaným nehodám (–19 % oproti roku 2023), 21 osob bylo usmrceno (0 %) a 2 189 osob bylo zraněno (+1 %).

S účastí chodců došlo k 445 nehodám (–13 %). Celkem 8 osob při nich bylo usmrceno (o 1 osobu méně než v přechozím roce) a 343 osob zraněno (–11 %). **Chodci sami zavinili 197 nehod** (–8 %), při kterých byly usmrceny 3 osoby (o tři osoby méně než v předchozím roce) a 190 osob bylo zraněno (–10 %). Klesl počet nehod zaviněných dětmi, a to o 33 % (ze 49 nehod v roce 2023 na **40 v roce 2024**).

Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (10 829 z **11 524** nehod, tj. 94 %). Hlavními příčinami nehod zaviněných řidiči je nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, které je dáno zejména charakterem městského provozu, dále nevěnování se řízení a nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu.

Počet nehod, při kterých byl u viníka zjištěn alkohol, **činil 179** (–57 %). Ve srovnání s rokem 2023 poklesl počet viníků řidičů ovlivněných alkoholem (–62 %) a pokles zaznamenal rovněž počet viníků chodců pod vlivem alkoholu (–30 %).

Suma nehod zapříčiněných překročením dovolené rychlosti je stejný jako v roce 2023 a jedná se celkem o čtyři nehody. K tomu je ale třeba doplnit, že nehody zapříčiněné překročením dovolené rychlosti tvoří z celkového počtu dopravních nehod v Praze jen velmi malý podíl – v roce 2024 pouze 0,04 %, tzn. že pouze 4 nehody z 10 000 nehod, k nimž v metropoli došlo, se staly kvůli překročení maximální dovolené rychlosti.

Vedle celkových počtů nehod v roce 2024 poklesl i počet nehod na sledované síti (–16 %). Ke snížení počtu nehod došlo také na nesledované síti, a to o 21 %. Na účelových komunikacích byl rovněž zaznamenán pokles, a sice o 60 %.

V souvislosti s charakterem počasí a s přihlédnutím k vývoji automobilové dopravy v roce 2024 se počet nehod za mokra snížil v porovnání s předchozím rokem o 34 %. Výrazně poklesl počet nehod na sněhu a náledí, a sice o 65 %. Nehody za mokra jsou závislé na počasí. Vývoj jejich počtu v posledních devíti letech udává tabulka číslo 1.

Tabulka 1 **Nehody za mokra**									
Rok	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Nehody za mokra	4 516	4 311	3 047	3 488	2 693	3 446	2 923	2 434	**1 612**
Procentuální podíl všech nehod	20 %	19 %	16 %	16 %	16 %	20 %	19 %	17 %	**14 %**

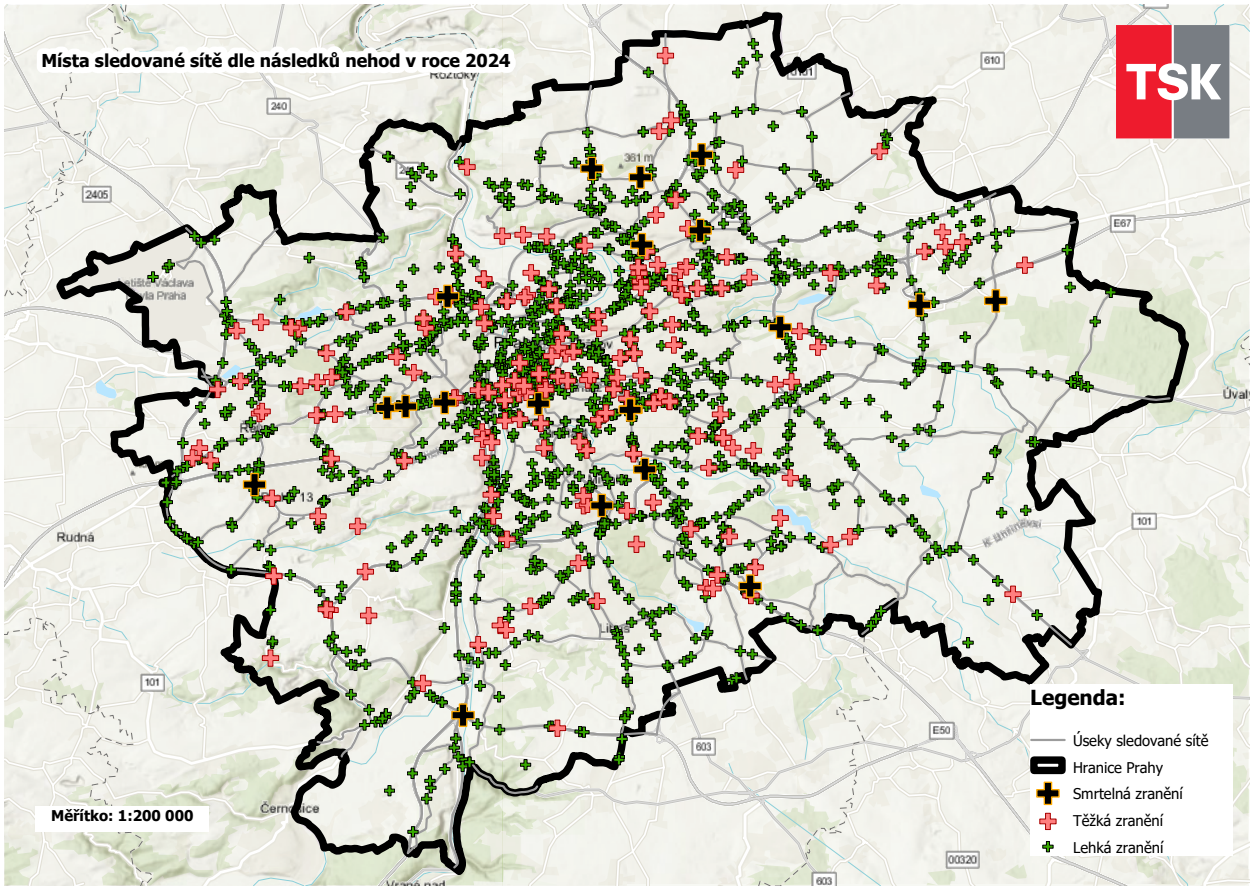
Uvedená čísla potvrzují obecně známou skutečnost, že míra nehodového rizika za mokra je vyšší než za sucha, neboť je všeobecně snížená adheze – i na vozovkách s kvalitním protismykovým krytem, dále je menší pozornost řidičů, horší výhled z vozidla vlivem stěračů či mokrého předního skla. Podoba počasí se tudíž může podílet na četnosti výskytu nehod v daném období.

1.1 NEHODY A NÁSLEDKY NA ZDRAVÍ CELKEM

Tabulka číslo 2 poskytuje souhrnný přehled o počtu dopravních nehod a jejich dopadech na zdraví, včetně počtu zraněných a usmrcených osob. Zahrnuje celkové statistiky, které ilustrují rozsah nehodovosti a její následky v daném období.

Tabulka 2 **Nehody a následky na zdraví celkem**				
Rok	**2022**	**2023**	**2024**	**Rozdíl v % 24/23**
Počet nehod	15 475	14 273	**11 524**	**–19**
SZ	17	21	**21**	**0**
TZ	196	158	**183**	**16**
LZ	1 829	2 019	**2 006**	**–1**
Počet nehod se zraněním	2 025	2 177	**2 189**	**1**
Počet nehod bez zranění	13 450	12 096	**9 335**	**–23**

Obrázek 1 **Nehodovost v závislosti na následcích nehod**



1.2 HLAVNÍ PŘÍČINY NEHOD

Tabulka číslo 3 zobrazuje souhrnný přehled o hlavních příčinách dopravních nehod. Obsahuje statistiky, které ukazují nejčastější faktory vedoucí k nehodám, a jejich dopady na bezpečnost silničního provozu.

Tabulka 3 **Hlavní příčiny nehod**

Rok		2022	2023	2024	Rozdíl v % 24/23
Zaviněno řidičem		14 876	13 686	**10 829**	**–21**
Z toho:	**Nedodržení bezpečné vzdálenosti**	1 986	1 614	**1 414**	**–12**
	Nevěnování se řízení	1 276	3875	**3 191**	**–18**
	Jízda na červenou	212	190	**160**	**–16**
	Nedání přednosti proti příkazu dopravní značky	657	563	**568**	**1**
	Nedání přednosti při odbočování vlevo	498	390	**387**	**–1**
	Nedání přednosti při přejíždění z pruhu	1 041	895	**813**	**–9**
	Překročení dovolené rychlosti	2	4	**4**	**0**
	Nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu	128	113	**73**	**–35**
	Nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla	127	145	**160**	**10**
	Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, mokro, bláto apod.)	420	359	**257**	**–28**
	Nepřizpůsobení rychlosti komunikaci (zatáčka, šířka, klesání, stoupání apod.)	123	16	**155**	**–3**
Zaviněno závadou komunikace		3	23	**17**	**–26**
Zaviněno chodcem		228	215	**197**	**–8**
Zaviněno cyklistou		181	142	**137**	**–4**

1.3 NEHODY CHODCŮ

Souhrnný přehled o dopravních nehodách, při nichž byli účastníky chodci, nabízí tabulka číslo 4. Zobrazuje údaje o počtu nehod a jejich následcích.

Tabulka 4 **Nehody chodců**

Rok	2022	2023	2024	Rozdíl v % 24/23
Nehody s účastí chodců	520	514	**445**	**–13**
SZ	8	9	**8**	**–11**
TZ	79	64	**73**	**14**
LZ	394	401	**343**	**–14**
Z toho zraněno dětí	90	97	**65**	**–33**
Nehody zaviněné chodci	228	215	**197**	**–8**
SZ	5	6	**3**	**–50**
TZ	30	41	**34**	**–17**
LZ	166	171	**156**	**–9**
Z toho zaviněné dětmi	37	49	**40**	**–18**

1.4 NEHODY CYKLISTŮ

Tabulka číslo 5 je souhrnným přehledem o dopravních nehodách s účastí cyklistů. Obsahuje údaje o počtu nehod cyklistů a jejich následcích.

Tabulka 5 **Nehody cyklistů**

Rok	2022	2023	2024	Rozdíl v % 24/23
Nehody s účastí cyklistů	328	254	**253**	**0**
SZ	1	1	**2**	**100**
TZ	25	10	**17**	**70**
LZ	186	165	**177**	**7**
Nehody zaviněné cyklisty	181	142	**117**	**–18**
SZ	1	1	**0**	**–100**
TZ	11	6	**8**	**33**
LZ	107	102	**82**	**–20**

1.5 PŘÍTOMNOST ALKOHOLU U VINÍKA NEHODY

Tabulka číslo 6 zobrazuje přehlednou informaci o dopravních nehodách, u nichž jejich viník před kolizí požil alkohol.

Tabulka 6 **Přítomnost alkoholu u viníka nehody**

Rok	2022	2023	2024	Rozdíl v % 24/23
Viníci celkem	142	154	**179**	**16**
Viníci řidiči	133	145	**162**	**12**
Viníci chodci	9	8	**16**	**100**

1.6 NEHODY PODLE KOMUNIKACE

Tabulka číslo 7 poskytuje informaci o dopravních nehodách rozdělených podle místa výskytu (sledovaná síť nebo mimo ni), stavu vozovky (suchá či mokrá) a typu místa nehody (přímý úsek, zatáčka, popřípadě křižovatka).

Tabulka 7 **Nehody podle komunikace**

Rok	2022	2023	2024	Rozdíl v % 24/23
Celkem nehod	15 475	14 273	**11 524**	**–19**
Na sledované síti	8 499	7 511	**6 309**	**–16**
Procentuální podíl nehod na sledované síti	55	53	**55**	**4**
Na nesledované síti	5 329	6 579	**5 215**	**–21**
Nehody za sucha	12 537	11 583	**9 767**	**–16**
Nehody za mokra	2 923	2 434	**1 612**	**–34**
Z toho na sněhu a náledí	290	281	**99**	**–65**
Přímé úseky	11 726	11 675	**9 000**	**–23**
Zatáčky	581	537	**534**	**–1**
Křižovatky	3 168	2 061	**1 990**	**–3**
Z toho okružní křižovatky	104	63	**81**	**29**

1.7 NEHODY NA MÍSTECH VYBAVENÝCH SVĚTELNOU SIGNALIZACÍ

V tabulce číslo 8 jsou uvedeny počty nehod, které se staly na křižovatkách vybavených SSZ, a to v rozdělení při zapnuté SSZ a při vypnuté SSZ se současně blikajícím žlutým světlem.

Tabulka 8 **Nehody na místech vybavených světelnou signalizací**

Rok	2022	2023	2024	Rozdíl v % 24/23
Počet SSZ k 31. 12. (dle počtu řadičů)	682	684	**682**	**0**
Celkem nehod na místech vybavených SSZ	1 852	907	**1 484**	**–22**
Při zapnutém SSZ	1 831	1 813	**1 473**	**–19**
Při vypnutém SSZ a blikající žluté	21	94	**11**	**–88**
Podíl nehod při zapnutém SSZ	98,86 %	95,07 %	**99,26 %**	**4**

1.8 NEHODY, MOTORIZACE A AUTOMOBILIZACE

Tabulka číslo 9 informuje o dopravních nehodách v souvislosti s motorizací a automobilizací občanů s trvalým bydlištěm na území hlavního města. Obsahuje údaje o počtu motorových vozidel i osobních automobilů, dále o počtu obyvatel metropole a počtu dopravních nehod, stejně jako ukazatele motorizace a automobilizace. Zahrnuje rovněž přepočet celkového počtu nehod jak na 1 000 obyvatel, tak i na 1 000 vozidel, a také počet nehod chodců na 1 000 obyvatel.

Tabulka 9 **Nehody, motorizace a automobilizace**

Rok	2022	2023	2024	Rozdíl v % 24/23
Počet všech motorových vozidel (k 31. 12.)	1 258 144	1 302 089	**1 326 255**	**2**
Počet osobních automobilů (k 31. 12.)	1 003 728	1 038 948	**1 056 912**	**2**
Počet nehod	15 475	14 273	**11 524**	**–19**
Počet obyvatel (tisíc) (k 31. 12.)	1 286	1 385	**1 398**	**1**
Stupeň motorizace (motorových vozidel na 1 000 obyvatel)	978	940	**949**	**1**
Stupeň automobilizace (osobních automobilů na 1 000 obyvatel)	780	750	**756**	**1**
Počet nehod na 1 000 obyvatel	12	10	**8**	**–20**
Počet nehod na 1 000 vozidel	12	11	**9**	**–21**
Nehod chodců na 1 000 obyvatel	0,40	0,37	**0,32**	**–14**

2 DLOUHODOBÝ TREND VÝVOJE DOPRAVNÍCH NEHOD

Základní trend nehodovosti v roce 2024 lze charakterizovat poklesem počtu evidovaných nehod. Obecně lze konstatovat, že rok 2024 byl v porovnání s rokem 2023 příznivější co do celkového počtu nehod, avšak nikoliv co do počtu nehod s těžkým zraněním, jejichž počet naopak vzrostl. Počty nehod se smrtelným nebo lehkým zraněním ve srovnání s předchozím rokem stagnovaly.

Z posouzení dlouhodobého vývoje evidovaných dopravních nehod v Praze vyplývá, že v šedesátých až osmdesátých letech minulého století byl trend relativně příznivý. Počty nehod odpovídaly vývoji dopravních výkonů, případně se zvyšovaly pomaleji než dopravní výkony. V devadesátých letech se základní tendence vývoje změnila v nepříznivou a dopravní nehody začaly přibývat rychleji než dopravní výkony. Tím vzrůstala i míra nehodového rizika vyjadřovaná ukazatelem relativní nehodovosti (počtem nehod připadajícím na milion ujetých vozokilometrů).

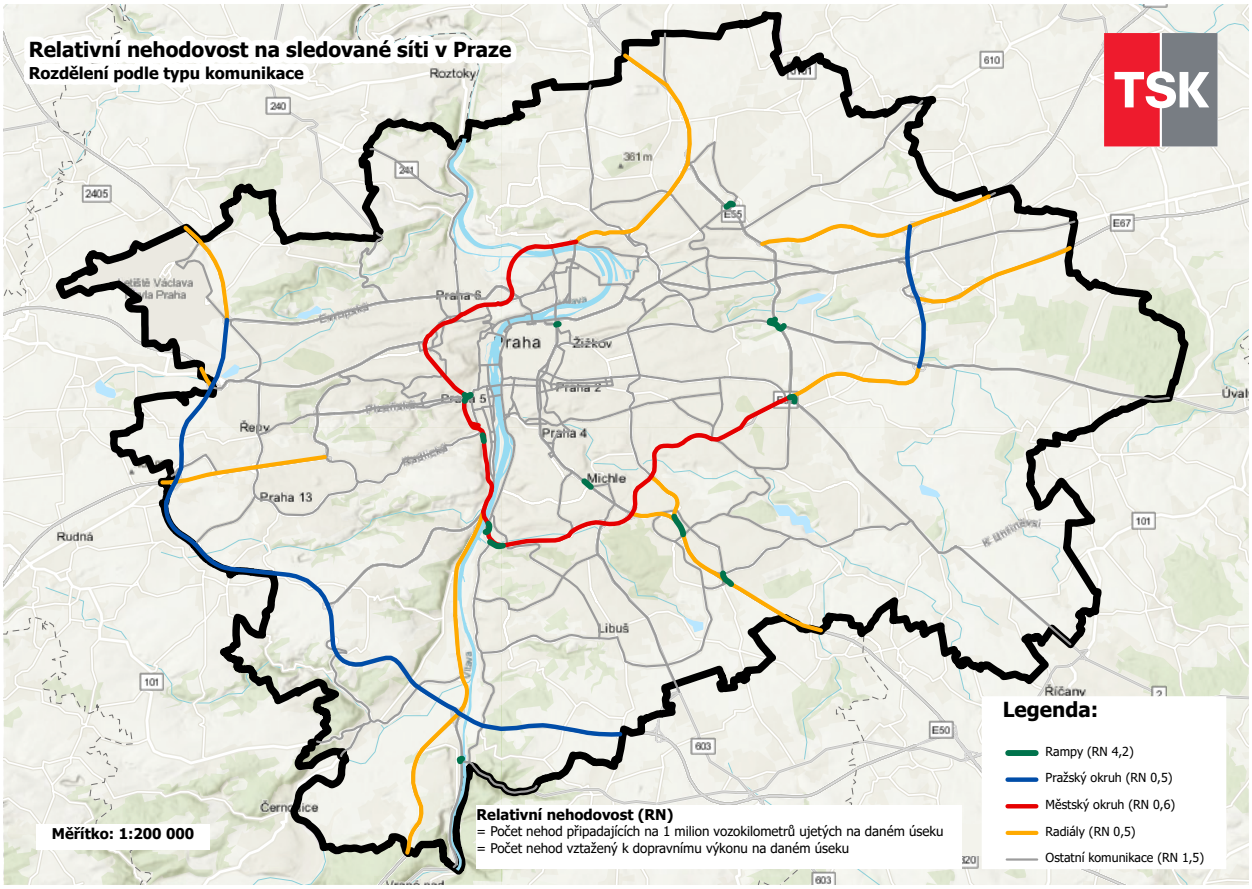
Až po roce 2001 začal počet evidovaných dopravních nehod znovu klesat, a to i při nadále pokračujícím růstu automobilového provozu. Současně se snížila i relativní nehodovost. V roce 2024 ve srovnání s rokem 2000 byl pokles o 78 %, když v roce 2024 připadalo v celopražském průměru 1,6 evidovaných dopravních nehod na 1 milion ujetých vozokilometrů.

Na výrazný pokles počtu evidovaných dopravních nehod od roku 2001 mělo vliv i ustanovení zákona č. 361/2001 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a jeho následných novelizací, podle nichž se několikrát měnila povinnost nahlašovat policii pouze ty dopravní nehody bez zranění a bez poškození majetku třetí osoby, při nichž došlo k hmotné škodě zřejmě převyšující následující částky:

- Do konce roku 2000: 1 000 Kč,
- od ledna 2001: 20 000 Kč,
- od července 2006: 50 000 Kč,
- od ledna 2009: 100 000 Kč.

Zajímavým ukazatelem je rozdělení relativní nehodovosti podle typu komunikací. Toto rozdělení potvrzuje, že ačkoli Městský a Pražský okruh společně s radiálami přenáší největší podíl dopravního výkonu v Praze, mají v porovnání s celopražským průměrem 3× nižší relativní nehodovost (viz obrázek číslo 2).

Obrázek 2 **Nehodovost v závislosti na typu pozemní komunikace**



Pozitivní trend vývoje dopravní nehodovosti a zejména následků při dopravních nehodách, který byl nastaven poklesem všech druhů zranění v roce 2019, vystřídal nepříliš lichotivý vývoj smrtelných a těžkých zranění v roce 2020, kdy i přes čtvrtinový meziroční pokles celkového počtu nehod došlo v těchto statistikách k nárůstu. Rok 2024 zaznamenal při 46% poklesu počtu dopravních nehod oproti roku 2019 mírný pokles v počtu smrtelných zranění, ale výrazný nárůst v počtu těžce zraněných a mírný nárůst u lehce zraněných osob. Na tuto skutečnost vývoje počtu zranění při dopravních nehodách je možné nahlížet také z dlouhodobého hlediska. Příznivým trendem v bezpečnosti dopravy stále zůstává významné snižování počtu smrtelných, těžkých i lehkých zranění při dopravních nehodách v posledních 24 letech, a to navzdory pokračujícímu růstu automobilového provozu ve městě. Celkový počet zranění při dopravních nehodách se z původních 3 861 zranění v roce 2000 snížil na 2 210 zranění v roce 2024, tj. o 43 %.

Ještě příznivější je porovnání dlouhodobého vývoje počtu zranění ve vztahu k intenzitě automobilového provozu. Ve srovnání s rokem 2000 se za posledních 24 let automobilový provoz ve městě zvýšil bezmála o více než polovinu (o 40 %), zatímco počet zranění při dopravních nehodách poklesl o 43 % (ze 3 861 zranění v roce 2000 na 2 210 zranění v roce 2024), a to všech druhů zranění: smrtelných, těžkých i lehkých.

2.1 VÝVOJ DOPRAVNÍCH NEHOD, ZRANĚNÍ, RELATIVNÍ NEHODOVOSTI A DOPRAVNÍCH VÝKONŮ

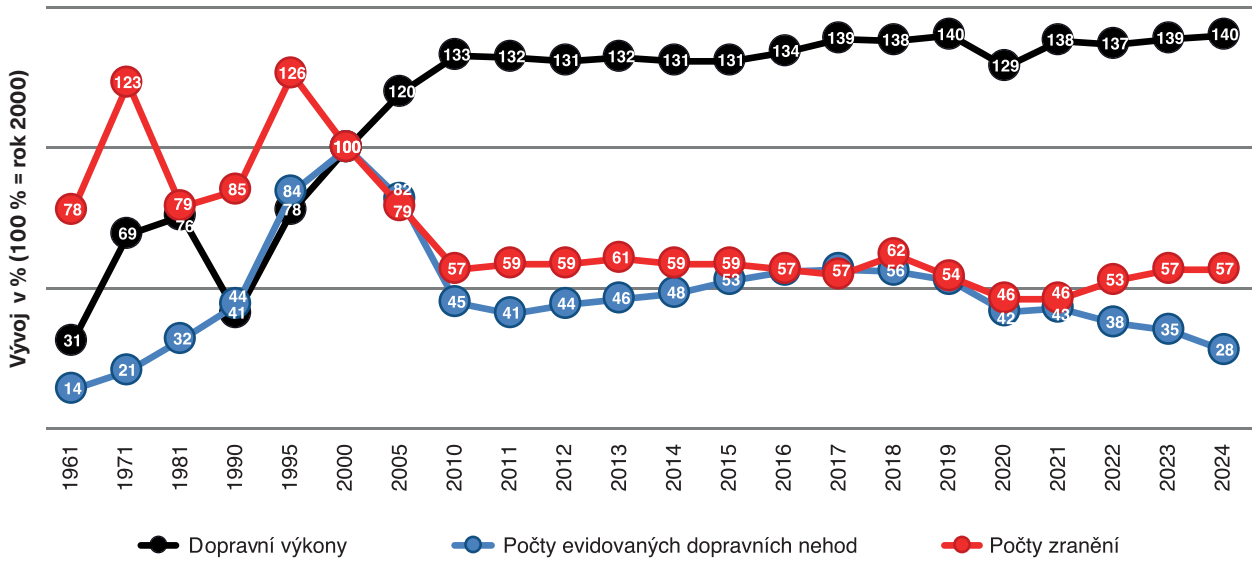
Celkově lze konstatovat, že i přes nárust počtu vozidel a intenzity dopravy v posledních letech se díky preventivním opatřením, zlepšení infrastruktury a informovanosti daří snižovat počet nehod na pozemních komunikací hlavního města Prahy. Vývoj dokumentuje tabulka číslo 10.

Tabulka 10 **Vývoj dopravních nehod a relativní nehodovost**

Rok	Celkem nehod		SZ		TZ		LZ		Relativní nehodovost	Dopravní výkony %
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%		
1961	5 495	14	63	79	580	111	2 361	72	7,3	31
1971	8 496	21	123	154	567	109	4 046	124	5,1	69
1981	13 046	32	81	101	401	77	2 572	79	7,1	76
1990	18 024	44	94	118	369	71	2 806	86	7,5	41
1995	33 898	84	123	154	679	130	4 044	124	7,9	78
2000	40 560	100	80	100	521	100	3 260	100	7,4	100
2005	33 349	82	61	76	393	75	2 603	80	5,1	120
2010	18 190	45	29	36	279	54	1 893	58	2,5	133
2011	16 572	41	39	49	279	54	1 962	60	2,3	132
2012	17 795	44	26	33	236	45	2 009	62	2,5	131
2013	18 593	46	29	36	228	44	2 116	65	2,6	132
2014	19 306	48	20	25	206	40	2 070	63	2,7	131
2015	21 462	53	25	31	179	34	7 078	64	3,1	131
2016	22 876	56	21	26	194	37	1 983	61	3,3	134
2017	23 032	57	17	21	156	30	1 951	60	3,2	139
2018	22 767	56	31	39	182	35	2 165	66	3,1	138
2019	21 458	53	20	25	114	22	1 958	60	3,0	140
2020	16 925	42	22	28	131	25	1 604	49	2,5	129
2021	17 510	43	22	28	126	24	1 609	49	2,4	138
2022	15 475	38	17	21	196	38	1 829	56	2,2	137
2023	14 273	35	21	26	158	30	2 019	62	2,0	139
2024	**11 524**	**28**	**21**	**26**	**183**	**35**	**2 006**	**62**	**1,6**	**140**

Pro bližší představu jsou data zobrazena prostřednictví grafu viz obrázek číslo 3.

Obrázek 3 **VÝVOJ NEHOD, ZRANĚNÍ A DOPRAVNÍCH VÝKONŮ V PRAZE (celá komunikační síť, rok celkem)**



MÍSTA A ÚSEKY S NEJVYŠŠÍ NEHODOVOSTÍ

3

Zkušenosti ukazují, že na výskytu a četnostech nehod kromě vlivu člověka a vozidla významně participuje i stav komunikace a dopravní poměry, především kvalita vozovek, organizace a řízení dopravy, dopravní značení či intenzita provozu. Důkazem toho je skutečnost, že nehody se na některých místech vyskytují více než je obvyklý průměr a někde se dokonce kumulují. Tyto vlivy se projevují ve zvýšené míře v intravilánu měst a obcí včetně Prahy.

Proto je cílem dopravního inženýrství v této oblasti zjišťování míst se zvýšenou nehodovostí, následná analýza okolností a příčin vzniku nehod v těchto lokalitách a navrhování dopravně bezpečnostních opatření k eliminaci kolizí.

Výběr nehodových míst a úseků je prováděn podle dvou základních kritérií, a sice dle absolutního počtu nehod a dále na základě relativní nehodovosti. U úseků jsou z důvodu srovnatelnosti jejich různé délky přepočítávány absolutní počty nehod na počet nehod připadající na 100 metrů jejich délky.

Dalšími kritérii jsou jednak počty nehod za mokra, jež mohou být v příčinné souvislosti se stavem komunikace, a dále počty nehod s účastí chodců, které mohou být podkladem pro analýzu dopravních poměrů v dané lokalitě. Relativní nehodovost reprezentuje počet nehod vztažený k dopravnímu výkonu na daném místě nebo úseku. Je objektivnějším ukazatelem než pouze absolutní počet nehod, neboť udává míru nehodového rizika.

- nm = relativní nehodovost v místě: počet nehod připadající na 1 milion vozidel projíždějících daným místem
- nu = relativní nehodovost na úseku: počet nehod připadající na 1 milion vozokilometrů ujetých na daném úseku

Za místa a úseky se zvýšenou měrou relativní nehodovosti jsou považována:

- Místa s relativní nehodovostí vyšší než 2 nehody na 1 milion vozidel,
- úseky s relativní nehodovostí vyšší než 3 nehody na 1 milion vozokilometrů (průměrná relativní nehodovost na celé komunikační síti v Praze v roce 2024 činila 1,6 nehod na milion vozokilometrů).

3.1 ABSOLUTNÍ POČTY NEHOD

Absolutní počty nehod vyjadřují celkový počet nahlášených nehod v určitém časovém období, geografickém prostoru nebo ve specifickém kontextu dle typu nehod. Tabulka číslo 11 poskytuje přehled o křižovatkách s nejvyšším počtem nehod v roce 2024.

Tabulka 11 **Absolutní počet nehod na křižovatce**

Číslo ÚDI	Název		N	SCH	SZ	TZ	LZ
9095	CÍNOVECKÁ	KOSTELECKÁ	33	0	0	0	8
4016	5. KVĚTNA	JIŽNÍ SPOJKA	32	0	0	1	2
5029	ROZVADOVSKÁ SPOJKA	BUCHAROVA	27	0	0	1	10
5033	STRAKONICKÁ	BARRANDOVSKÝ MOST	27	0	0	0	4
6055	VÍTĚZNÉ NÁMĚSTÍ		27	1	0	0	4
5092	PRAŽSKÝ OKRUH	DÁLNICE D5	23	0	0	0	7
6014	PRAŽSKÝ OKRUH	DRNOVSKÁ	20	0	0	0	4
6076	PRAŽSKÝ OKRUH	KARLOVARSKÁ	19	0	0	1	4
6075	PATOČKOVA	STRAHOV. TUNEL	18	0	0	0	3
9033	PRAŽSKÝ OKRUH	DÁLNICE D11	18	0	1	0	1
9098	PRAŽSKÝ OKURUH	NOVOPACKÁ	18	0	0	0	3

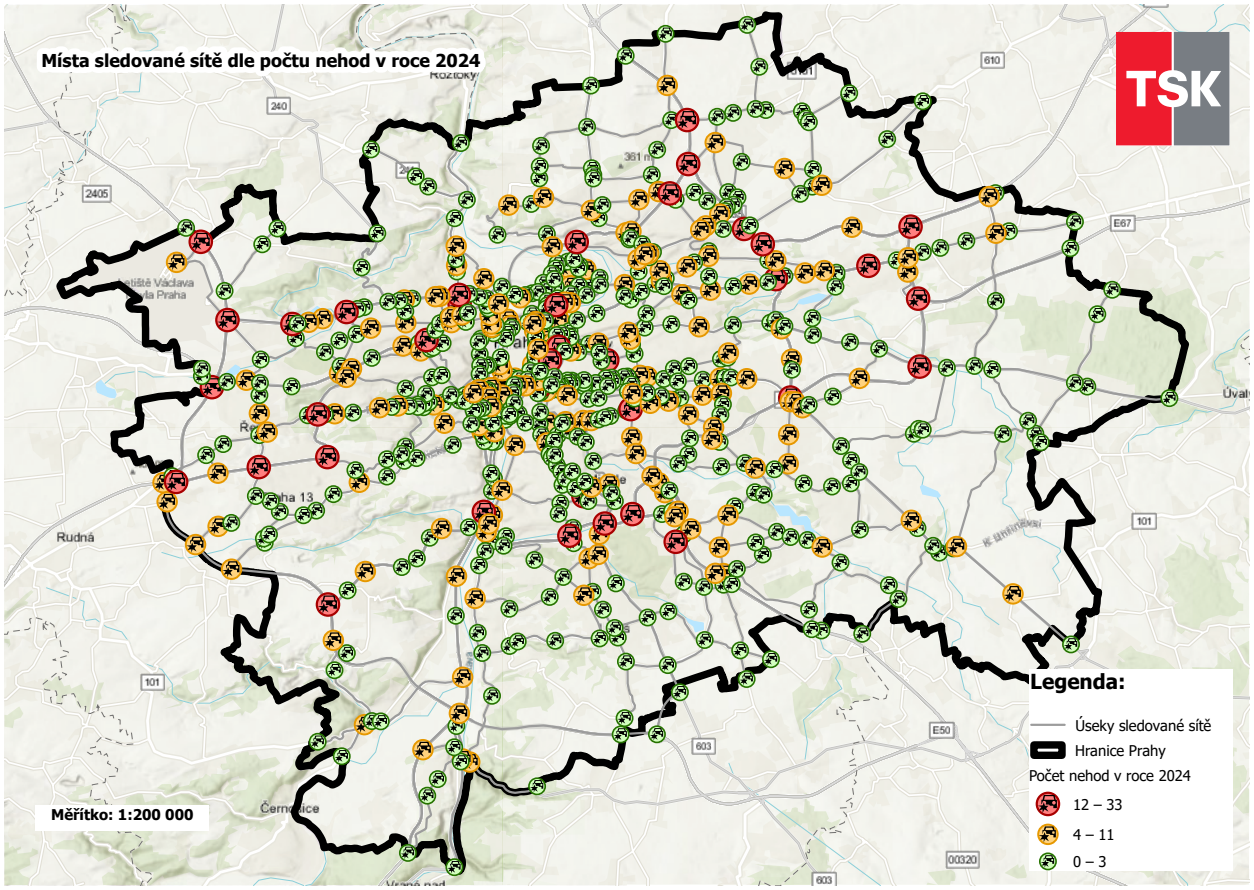
Dopravní nehody se často soustředí do určitých kritických úseků, kde dochází k vysoké hustotě nehod na krátkých vzdálenostech. Tabulka číslo 12 poskytuje přehled míst, kde byl v roce 2024 zaznamenán nejvyšší počet nehod v přepočtu na 100 metrů délky komunikace.

Tabulka 12 **Úseky s nejvyšším počtem nehod**

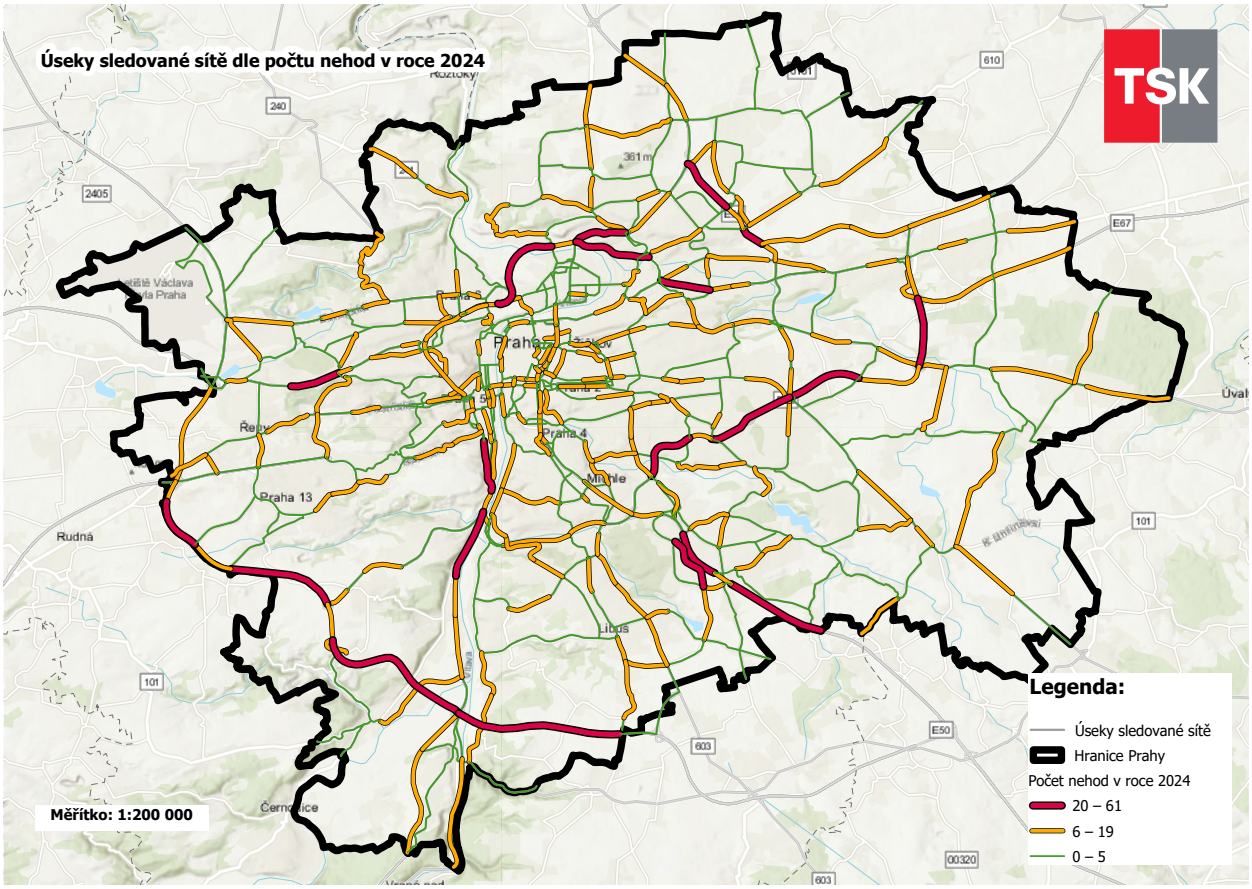
Uzel ÚDI 1	Uzel ÚDI 2	Ulice	Začátek	Konec	RNÚ	N	SCH	D (m)	SZ	TZ	LZ
9027	9028	KBELSKÁ	NOVOPACKÁ	ČAKOVICKÁ	7,3	29	0	400	0	0	1
1055	1063	WILSONOVA	BULHAR	LEGEROVA	3,2	19	0	600	0	1	0
6037	6039	BĚLOHORSKÁ	TOMANOVA	KUKULOVA	3,3	13	1	390	0	0	4
1045	1047	ŽITNÁ	ŠTĚPÁNSKÁ	MEZIBRANSKÁ	3,0	10	1	330	0	0	5
1035	1146	JINDŘIŠSKÁ	POLIT.VĚZŇŮ	SENOVÁŽNÁ	3,3	9	1	275	0	0	2
1047	1056	MEZIBRANSKÁ	ŽITNÁ	MUZEUM	3,2	9	0	280	0	1	1
1052	1056	WILSONOVA	POLIT.VĚZŇŮ	MUZEUM	4,4	8	1	180	0	0	1
5006	5010	ZBOROVSKÁ	MATOUŠOVA	LIDICKÁ	3,5	8	1	230	0	1	3
4029	4108	BUDĚJOVICKÁ	BUDĚJOVIC.N.	A.STAŠKA	3,3	7	0	215	0	0	1
1050	1056	VÁCLAVSKÉ N.	OPLETALOVA	MUZEUM	3,5	6	0	170	0	0	0
1052	1063	WILSONOVA	POLIT.VĚZŇŮ	LEGEROVA	3,3	6	0	180	0	0	0

Grafické znázornění míst i úseků podle počtu nehod ukazují obrázky číslo 4 a 5.

Obrázek 4 **Grafické znázornění míst nehod na sledované síti**



Obrázek 5 **Grafické znázornění úseků dle počtu nehod na sledované síti**



3.2 RELATIVNÍ NEHODOVOST

Relativní nehodovost vyjadřuje počet nehod v určitém časovém období a místě ve vztahu k intenzitám automobilů, jež daným místem projíždějí. Do tabulky číslo 13 jsou zahrnuta taková místa v Praze, u nichž je počet nehod připadající na 1 milion projíždějících vozidel daným místem nejvyšší.

Tabulka 13 **Místa s nejvyšší relativní nehodovostí**

Číslo ÚDI	Název		RNM	N	SCH	SZ	TZ	LZ
1049	VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ	ŠTĚPÁNSKÁ	5,5	10	2	0	0	1
6082	BUBENEČSKÁ	ROOSEVELTOVA	5,0	8	1	0	2	3
1146	SENOVÁŽNÉ NÁMĚSTÍ	SENOVÁŽNÁ	3,5	5	0	0	0	0
10087	PŘÁTELSTVÍ	K ŘÍČANŮM	2,6	11	0	0	1	2
4087	LEŠANSKÁ	HLAVNÍ	2,5	6	1	0	0	2
6055	VÍTĚZNÉ NÁMĚSTÍ		2,3	27	1	0	0	4

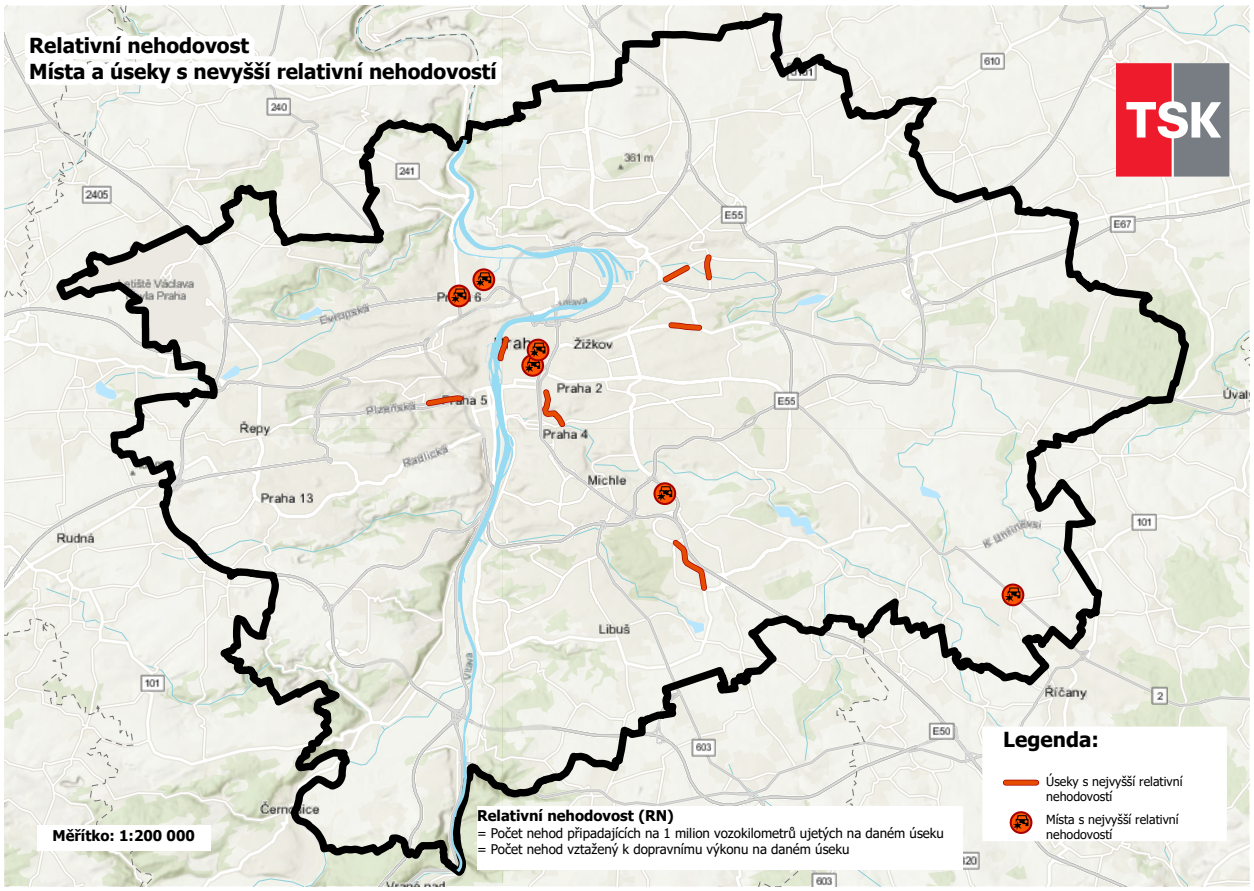
Úseky s nejvyšší relativní nehodovostí na 1 milion vozokilometrů zobrazuje tabulka číslo 14. Tento ukazatel je cenný pro identifikaci úseků, kde se i při vysoké intenzitě dopravy vyskytují časté nehody.

Tabulka 14 **Úseky s nejvyšší relativní nehodovostí**

Uzel ÚDI 1	Uzel ÚDI 2	Ulice	Začátek	Konec	Nehod na 100 m	N	SCH	D (m)	SZ	TZ	LZ
9021	9022	SOKOLOVSKÁ	NA ROZCESTÍ	K MORAVINĚ	5,5	18	1	730	0	1	1
1012	1013	KŘIŽOVNICKÁ	KAPROVA	SMETAN.NÁBŘ	3,7	12	4	600	0	0	4
9024	9202	FREYOVA	NÁMĚSTÍ OSN	OCELÁŘSKÁ	3,6	12	0	630	0	0	2
3011	3012	HARTIGOVA	NA VRCHOLU	SPOJOVACÍ	3,6	17	0	830	0	0	6
5014	5114	PLZEŇSKÁ	HOLEČKOVA	TOMÁŠKOVA	3,5	17	2	950	0	2	5
2012	4001	BĚLEHRADSKÁ	RUMUNSKÁ	OTAKAROVA	3,4	15	1	1320	0	0	3
4080	4092	ROZTYLSKÁ	U KUNR.LESA	POD CHODOVEM	3,2	22	0	1850	0	0	0

Poloha jednotlivých lokalit, jak míst, tak úseků s vysokou měrou relativní nehodovosti, je patrná z obrázku číslo 6.

Obrázek 6 **Místa a úseky s nejvyšší relativní nehodovostí**



3.3 NEHODY S CHODCEM

Nehody s chodcem se týkají situací, kdy dojde ke střetu mezi jakýmkoli prostředkem, který se pohybuje po veřejných komunikacích, a chodcem, což může vést k různým stupňům zranění nebo dokonce k úmrtí chodce.

3.3.1 MÍSTA S NEJVYŠŠÍM POČTEM NEHOD CHODCŮ

Tabulka číslo 15 ukazuje místa, na kterých došlo k nejvyššímu počtu nehod s chodci v roce 2024. Uvádí konkrétní křižovatky spolu s počtem zaznamenaných nehod, přičemž se zaměřuje na křižovatky, kde došlo k největšímu počtu incidentů mezi motorovými vozidly, cyklisty nebo jinými dopravními prostředky a chodci. Řazena je dle počtu nehod s chodci.

Tabulka 15 **Místa s nejvyšším počtem nehod chodců**

Číslo ÚDI	Název		N	SCH	SZ	TZ	LZ
8018	LIBEŇSKÝ MOST	VOCTÁŘOVA	7	3	0	0	4
10009	V OLŠINÁCH	POD RAPIDEM	7	3	0	2	1
1049	VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ	ŠTĚPÁNSKÁ	10	2	0	0	1
2007	NÁM. I. P. PAVLOVA	LEGEROVA	16	2	0	0	3
3023	J. ŽELIVSKÉHO	JESENIOVA	8	2	0	1	3
4042	PODOL. NÁBŘEŽÍ	JEREMENKOVA	6	2	0	0	4
9002	HARFA		5	2	0	0	3
9022	SOKOLOVSKÁ	K MORAVINĚ	4	2	0	1	3
10007	VRŠOVICKÁ	BĚLOCERKEVSKÁ	12	2	2	0	5
10017	BĚLOCERKEVSKÁ	28. PLUKU	3	2	0	0	4

3.3.2 ÚSEKY S NEJVYŠŠÍM POČTEM NEHOD CHODCŮ

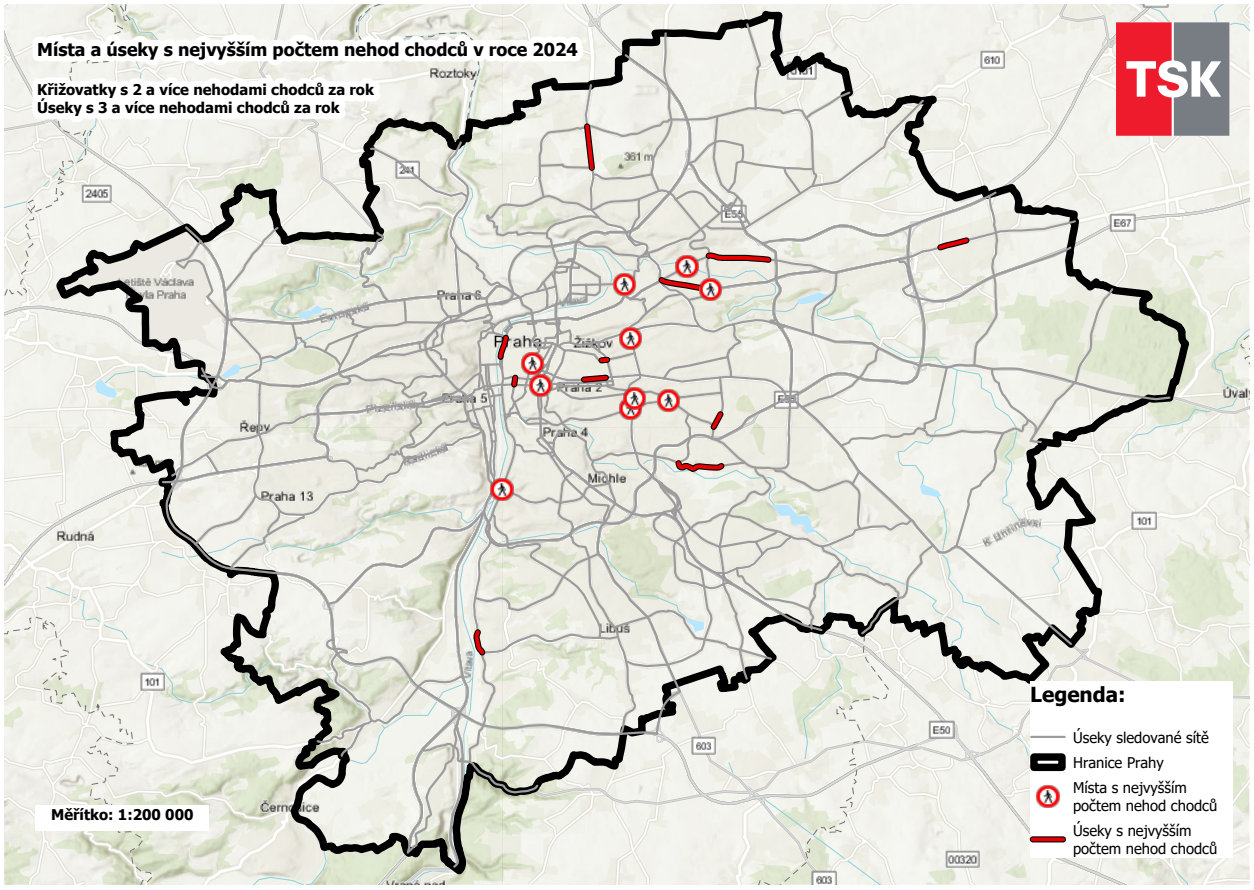
Tabulka číslo 16 zobrazuje úseky pražské komunikační sítě, na kterých došlo k nejvyššímu počtu nehod s chodci v roce 2024. Tato data přibližují úseky, které byly pro chodce nejvíce rizikové. Lokality jsou řazeny podle počtu zaznamenaných nehod s účastí chodců. Úseky s vyšším počtem takových nehod mohou naznačovat potenciální bezpečnostní problémy, které vyžadují opatření jako je zlepšení viditelnosti, úprava dopravního značení nebo zavedení dalších bezpečnostních prvků, aby se snížil počet nehod a chránili se chodci.

Tabulka 16 **Úseky s nejvyšším počtem nehod chodců**

Uzel ÚDI 1	Uzel ÚDI 2	Ulice	Začátek	Konec	N	SCH	SZ	TZ	LZ
8032	8059	ÚSTECKÁ	SPOŘICKÁ	K LÁDVÍ	15	5	0	0	5
1012	1013	KŘIŽOVNICKÁ	KAPROVA	SMETAN. NÁBŘEŽÍ	12	4	0	0	4
9001	9002	ČESKOMORAVSKÁ	BALABENKA	HARFA	27	3	0	3	4
9024	9073	KOLBENOVA	FREYOVA	TRAMVJOVÁ TRAŤ	18	3	0	0	6
9012	9080	NÁCHODSKÁ	JÍVANSKÁ	BYSTRÁ	11	3	0	2	2
2026	3016	VINOHRADSKÁ	U VODÁRNY	BOLESLAVSKÁ	9	3	0	1	3
10041	10066	NA PADESÁTÉM	PRŮBĚŽNÁ	VYŽLOVSKÁ	7	3	0	0	5
2003	2046	KARLOVO NÁMĚSTÍ	RESSLOVA	ODBORŮ	6	3	0	1	2
10056	10060	PRÁČSKÁ	TOPOLOVÁ	ZÁBĚHLICKÁ	6	3	0	1	3
4049	4050	GENERÁLA ŠIŠKY	MODŘANSKÁ	KOMOŘANSKÁ	4	3	0	1	2
3002	3003	TÁBORITSKÁ	ONDŘÍČKOVA	OLŠANSKÉ NÁM.	3	3	0	0	4

Grafické znázornění míst a úseků s největším počtem nehod chodců poskytuje obrázek číslo 7.

Obrázek 7 **Místa a úseky s největším počtem nehod chodců**



3.4 NEHODY ZA MOKRA

Nehody za mokra zahrnují situace, kdy dojde ke střetu mezi jakýmkoli dopravním prostředkem pohybujícím se po veřejných komunikacích a jiným vozidlem, chodcem nebo překážkou na mokré vozovce. Tyto nehody jsou často způsobeny sníženou přilnavostí povrchu a delší brzdnou dráhou.

Stav povrchu vozovky za mokra v době nehody, lze dělit do dalších podkategorií, kdy je na vozovce:

- Voda,
- bláto,
- náledí, ujetý sníh – posypané,
- náledí, ujetý sníh – neposypané,
- rozlitý olej, nafta apod.,
- souvislá sněhová vrstva, rozbředlý sníh.

3.4.1 MÍSTA S VYSOKÝM PODÍLEM NEHOD ZA MOKRA

Tabulka číslo 17 poukazuje na místa, na kterých došlo k nejvyššímu počtu nehod za mokra v roce 2024. Zmiňuje konkrétní křižovatky spolu s počtem zaznamenaných nehod, přičemž se zaměřuje na porovnání celkového počtu nehod vůči dopravním nehodám, ke kterým došlo za mokra, a je podle něho řazena.

Tabulka 17 **Místa s vysokým podílem nehod za mokra**

Číslo ÚDI	Název		N	Nehod za mokra	% za mokra
5043	K PŘEHRADÁM	RAMPA MOSTU	5	3	60
10013	V OLŠINÁCH	ÚVALSKÁ	5	3	60
9071	ČUPROVA	NA ŽERTVÁCH	7	4	57
5068	RADLICKÁ	KŘÍŽOVÁ	6	3	50
5095	K BARRANDOVU	GEOLOGICKÁ	6	3	50
10001	VRŠOVICKÁ	U VRŠOVICKÉHO NÁDR.	6	3	50

3.4.2 ÚSEKY S VYSOKÝM PODÍLEM NEHOD ZA MOKRA

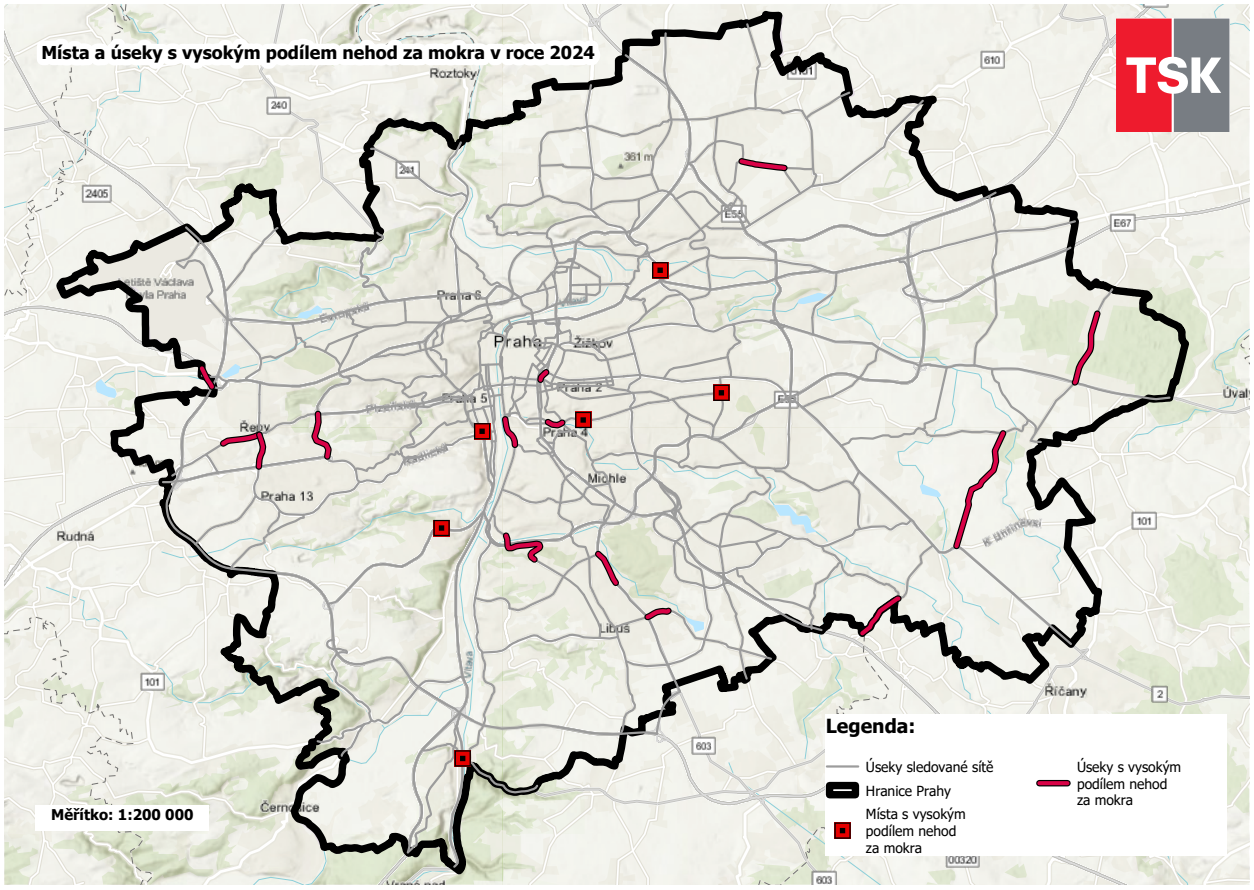
Úseky silnic, na kterých došlo k nejvyššímu počtu nehod za mokra v roce 2024, zobrazuje tabulka číslo 18. Řazena je podle podílu nehod za mokra, ke kterým na nich došlo. Úseky s vyšším počtem nehod mohou vyžadovat aplikaci bezpečnostních opatření jako je například protismyková úprava, zlepšení odvodnění nebo odstranění vyjetých kolejí.

Tabulka 18 **Úseky s vysokým podílem nehod za mokra**

Číslo ÚDI 1	Číslo ÚDI 2	Ulice	Začátek	Konec	N	Nehod za mokra	% za mokra
2042	4001	KŘESOMYSLOVA	JAROMÍROVA	BĚLEHRADSKÁ	3	3	100
5026	5027	NA RADOSTI	PLZEŇSKÁ	HROZENKOVSKÁ	4	3	75
9041	9134	TOUŽIMSKÁ	BERANOVA	POLANECKÉHO	4	3	75
5024	5029	BUCHAROVA	PLZEŇSKÁ	ROZVADOVSKÁ SPOJKA	6	4	67
9036	10032	POD JANKOVEM	K DUBČI	PŘÁTELSTVÍ	11	7	64
1048	1057	LEGEROVA	ANGLICKÁ	VINOHRADSKÁ	5	3	60
2034	4041	PODOLSKÉ NÁBŘEŽÍ	RAŠÍNOVO NABŘEŽÍ	PODOLSKÁ	5	3	60
6076	6143	DÁLNICE D6	PRAŽSKÝ OKRUH	HRANICE MĚSTA	5	3	60
10061	10071	K DÁLNICI	HRANICE MĚSTA	ŽAMPIÓNOVÁ	11	6	55
4036	4037	VÍDEŇSKÁ	ZÁLESÍ	JALODVORSKÁ	10	5	50
4038	4270	K LIBUŠI	VÍDEŇSKÁ	NÁM. PREZIDENTA MASARYKA	6	3	50
4057	4058	VRBOVA	BRANICKÁ	NOVODVORSKÁ	8	4	50
5026	5091	JEREMIÁŠOVA	PLZEŇSKÁ	ROZVADOVSKÁ SPOJKA	6	3	50
9061	9099	STAROKLÁNOVICKÁ	STAROKOLÍNSKÁ	SMRŽOVSKÁ	8	4	50

Grafické znázornění míst a úseků s největším počtem nehod za mokra zachycuje obrázek číslo 8.

Obrázek 8 **Místa a úseky s vysokým podílem nehod za mokra**



Počty dopravní nehod se v průběhu let postupně snižují, přesto je i nadále třeba pokračovat v aplikaci preventivních opatření zaměřených na zlepšení dopravní bezpečnosti. Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., se v souladu s tímto trendem věnuje podpoře mladých účastníků silničního provozu a spoluorganizuje pro ně zejména základní i krajské kolo Dopravní soutěže mladých cyklistů (DSMC) a dopravněvýchovné akce v rámci Evropského týdne mobility (ETM).

© Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., 2025

Texty, grafické výstupy a údaje v nich obsažené je možno šířit jen s uvedením pramene:
Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.

Zpracovala Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.
– oddělení dopravních analýz a D-I koordinace ve spolupráci s:
Český statistický úřad, Policejní prezidium ČR a Ministerstvo dopravy ČR

Použité ilustrační fotografie jsou z fotobanky Getty Images

Vydáno Technickou správou komunikací hl. m. Prahy, a.s., Praha 2025

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.
Veletržní 1623/24, 170 00 Praha 7 – Holešovice
www.tsk-praha.cz