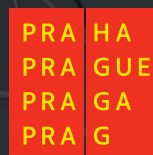


Hovorčovice



Letňany

Zeleneč

Rokytka

Šestajovice

Klánovice

Ujezd nad
Lěsy

Koloděje

Sibřina

Dobročovice

vodní
nádrž
Postava

Uhřetěves

Šeberov

NEHODOVOST V PRAZE 2025

SEZNAM OBRÁZKŮ

OBRÁZEK 1	NEHODOVOST V ZÁVISLOSTI NA NÁSLEDČÍCH NEHOD	06
OBRÁZEK 2	SMRTELNÉ DOPRAVNÍ NEHODY V ROCE 2025: ANALÝZA RIZIK A PŘÍČIN	07
OBRÁZEK 3	NEHODOVOST V ZÁVISLOSTI NA TYPU POZEMNÍ KOMUNIKACE	12
OBRÁZEK 4	VÝVOJ NEHOD, ZRANĚNÍ A DOPRAVNÍCH VÝKONŮ V PRAZE	13
OBRÁZEK 5	MÍSTA A ÚSEKY S NEJVYŠŠÍM POČTEM NEHOD NA 100 M DÉLKY V ROCE 2025	15
OBRÁZEK 6	MÍSTA SLEDOVANÉ SÍTĚ DLE NÁSLEDKŮ NEHOD V ROCE 2025	16
OBRÁZEK 7	ÚSEKY SLEDOVANÉ SÍTĚ DLE POČTU NEHOD V ROCE 2025	16
OBRÁZEK 8	MÍSTA A ÚSEKY S NEJVYŠŠÍ RELATIVNÍ NEHODOVOSTÍ	18
OBRÁZEK 9	MÍSTA A ÚSEKY S NEJVĚTŠÍM POČTEM NEHOD CHODCŮ	19
OBRÁZEK 10	MÍSTA A ÚSEKY S VYSOKÝM PODÍLEM NEHOD ZA MOKRA	21

SEZNAM TABULEK

TABULKA 1	NEHODY ZA MOKRA	06
TABULKA 2	NEHODY A NÁSLEDKY NA ZDRAVÍ CELKEM	06
TABULKA 3	HLAVNÍ PŘÍČINY NEHOD	08
TABULKA 4	NEHODY CHODCŮ	08
TABULKA 5	NEHODY CYKLISTŮ	09
TABULKA 6	PŘÍTOMNOST ALKOHOLU U VINÍKA NEHODY	09
TABULKA 7	NEHODY PODLE KOMUNIKACE	09
TABULKA 8	NEHODY NA MÍSTECH VYBAVENÝCH SVĚTELNOU SIGNALIZACÍ	10
TABULKA 9	NEHODY, MOTORIZACE A AUTOMOBILIZACE	10
TABULKA 10	VÝVOJ DOPRAVNÍCH NEHOD A RELATIVNÍ NEHODOVOST	13
TABULKA 11	ABSOLUTNÍ POČET NEHOD NA KŘÍŽOVATCE	14
TABULKA 12	ÚSEKY S NEJVYŠŠÍM POČTEM NEHOD	15
TABULKA 13	MÍSTA S NEJVYŠŠÍ RELATIVNÍ NEHODOVOSTÍ	17
TABULKA 14	ÚSEKY S NEJVYŠŠÍ RELATIVNÍ NEHODOVOSTÍ	17
TABULKA 15	MÍSTA S NEJVYŠŠÍM POČTEM NEHOD CHODCŮ	18
TABULKA 16	ÚSEKY S NEJVYŠŠÍM POČTEM NEHOD CHODCŮ	19
TABULKA 17	MÍSTA S VYSOKÝM PODÍLEM NEHOD ZA MOKRA	20
TABULKA 18	ÚSEKY S VYSOKÝM PODÍLEM NEHOD ZA MOKRA	20

SEZNAM ZKRATEK

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

ÚVOD	04
1 CELKOVÝ VÝVOJ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI	05
1.1 NEHODY A NÁSLEDKY NA ZDRAVÍ CELKEM	06
1.2 ANALÝZA NÁSLEDKŮ SMRTELNÝCH NEHOD NA ÚZEMÍ HL. M. PRAHY ZA ROK 2025	07
1.3 HLAVNÍ PŘÍČINY NEHOD	08
1.4 NEHODY CHODCŮ	08
1.5 NEHODY CYKLISTŮ	09
1.6 PŘÍTOMNOST ALKOHOLU U VINÍKA NEHODY	09
1.7 NEHODY PODLE KOMUNIKACE	09
1.8 NEHODY NA MÍSTECH VYBAVENÝCH SVĚTELNOU SIGNALIZACÍ	10
1.9 NEHODY, MOTORIZACE A AUTOMOBILIZACE	10
2 DLOUHODOBÝ TREND VÝVOJE DOPRAVNÍCH NEHOD	11
2.1 VÝVOJ DOPRAVNÍCH NEHOD, ZRANĚNÍ, RELATIVNÍ NEHODOVOSTI A DOPRAVNÍCH VÝKONŮ	13
3 MÍSTA A ÚSEKY S NEJVYŠŠÍ NEHODOVOSTÍ	14
3.1 ABSOLUTNÍ POČTY NEHOD	14
3.2 RELATIVNÍ NEHODOVOST	17
3.3 NEHODY S CHODCEM	18
3.4 NEHODY ZA MOKRA	20

ÚVOD

Dopravní nehodovost představuje dlouhodobě závažný celospolečenský problém s významnými dopady na zdraví obyvatel, kvalitu života i ekonomickou stabilitu města. Každá dopravní nehoda znamená nejen přímé škody na majetku, ale především lidské utrpení, ztráty na životech, dlouhodobé zdravotní následky a sekundární socioekonomické dopady. Ty se promítají do nákladů zdravotního systému, zvýšené zátěže záchranných složek, dopravních omezení i do celkové plynulosti a funkčnosti městské mobility.

V prostředí hlavního města Prahy nabývá problematika bezpečnosti silničního provozu ještě většího významu. Praha je nejen administrativním a ekonomickým centrem České republiky, ale také místem s vysokou koncentrací individuální automobilové dopravy, městské hromadné dopravy, cyklistů i pěších. Hustota provozu, složitost dopravní sítě, vysoký podíl tranzitní dopravy a rozmanitost dopravních režimů vytvářejí prostředí, v němž i relativně malé selhání lidského faktoru může mít závažné následky.

Vzhledem k přetrvávající závažnosti následků dopravních kolizí je nezbytné pravidelně a systematicky podrobovat data o nehodovosti detailní analýze. Pouze na základě přesné identifikace vývojových trendů, rizikových lokalit, typických mechanismů vzniku nehod a struktury jejich účastníků lze navrhnout cílená a efektivní opatření. Analytický přístup umožňuje odlišit nahodilé výkyvy od dlouhodobých trendů, posoudit účinnost již realizovaných dopravně-inženýrských zásahů a stanovit priority pro další období.

Cílem této zprávy je komplexní vyhodnocení dopravní situace v **hlavním městě Praze za rok 2025**, a to jak z pohledu celkového počtu dopravních nehod, tak z hlediska jejich závažnosti, příčin, časového a prostorového rozložení i struktury účastníků. Analýza sleduje zejména vývoj smrtelných, těžkých a lehkých zranění, podíl jednotlivých druhů vozidel na vzniku nehod, vliv nepřiměřené rychlosti, nedání přednosti v jízdě či dalších typických příčin.

Pro účely zpracování byly využity oficiální statistické podklady **Policejního prezidia ČR**, které poskytují detailní a standardizovaná data o každé evidované dopravní nehodě. Tato databáze umožňuje pracovat s přesnou lokalizací událostí, klasifikací jejich následků i s informacemi o vinících a ostatních účastnících. Díky tomu je možné identifikovat nejen obecné trendy, ale i konkrétní problémové úseky komunikací či typické rizikové situace.

Zpráva si klade za cíl nabídnout ucelený a odborně podložený pohled na aktuální stav dopravní bezpečnosti v Praze. Výstupy analýzy představují podklad pro rozhodování orgánů města, správců komunikací i dalších zainteresovaných subjektů a současně definují klíčové oblasti, na které je vhodné zaměřit budoucí preventivní, represivní i infrastrukturní opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

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 dopravněinženýrský 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, jejích příčin, následků a trendů,
- zjišťování výrazně nehodových míst (s vysokou kumulací dopravních nehod), analýza dopravních nehod na nich a navrhování konkrétních dopravněinženýrských 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 2025: pokles počtu evidovaných nehod ve srovnání s předcházejícím rokem, přičemž je patrný pokles počtu smrtelných zranění v porovnání s rokem 2024. Pokles je patrný i u těžce zraněných osob. U lehce zraněných osob je naopak evidován nárůst. Celkově ale došlo k mírnému nárůstu v počtu nehod se zraněním. Lze tedy konstatovat, že rok 2025 byl v celkových počtech nehod příznivější než rok předcházející. Totéž se ale nedá tvrdit o následcích dopravních nehod, u nichž nastal nárůst v počtu nehod s lehkým zraněním.

V roce 2025 došlo v Praze k 11 038 evidovaným nehodám (-4 % oproti roku 2024), 15 osob bylo usmrceno (-29 %) a 2 399 osob bylo zraněno (+10 %).

Evidováno bylo 508 nehod s účastí chodců (+14 %). Celkem 6 osob při nich bylo usmrceno (o 2 osoby méně než v přechozím roce) a 520 osob zraněno (+25 %). **Chodci sami zavinili 221 nehod** (+12 %), při kterých byly usmrceny 2 osoby (o jednu osobu méně než v předchozím roce) a 188 osob bylo zraněno (-1 %). Stoupl počet nehod zaviněných dětmi, a to o 15 % (ze 40 nehod v roce 2024 na 46 v roce 2025).

Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (10 423 z 11 038 nehod, tj. 94 %). Hlavními příčinami nehod zaviněných řidiči je nevěnování se řízení vozidla, nedodržení bezpečné vzdálenosti, které je dáno zejména charakterem městského provozu, a nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu.

Počet nehod, při kterých byl u viníka zjištěn alkohol, činil 132 (-26 %). Ve srovnání s rokem 2024 poklesl počet viníků řidičů ovlivněných alkoholem (-25 %) a pokles zaznamenal rovněž počet viníků chodců pod vlivem alkoholu (-31 %).

Suma nehod zapříčiněných překročením dovolené rychlosti oproti roku 2024 rovněž poklesla a jedná se celkem o jednu nehodu. 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 2025 pouze 0,01 %, tzn. že pouze 1 nehoda z 10 000 nehod, k nimž v metropoli došlo, se stala kvůli překročení maximální dovolené rychlosti.

Vedle celkových počtů nehod v roce 2025 poklesl i počet nehod na sledované síti (-8 %). K mírnému zvýšení počtu nehod došlo na nesledované síti, a to o 1 %. Na účelových komunikacích byl zaznamenán nárůst o 32 %.

V souvislosti s charakterem počasí a s přihlédnutím k vývoji automobilové dopravy v roce 2025 se počet nehod za mokra mírně zvýšil v porovnání s předchozím rokem, a to o 2 %. Výrazně stoupl počet nehod na sněhu a náledí, a sice o 31 %. Vývoj počtu nehod za mokra v posledních deseti letech udává tabulka číslo 1.

Tabulka 1 Nehody za mokra

Rok	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nehody za mokra	4 516	4 311	3 047	3 488	2 693	3 446	2 923	2 434	1 612	1 638
Procentuální podíl všech nehod	20 %	19 %	16 %	16 %	16 %	20 %	19 %	17 %	14 %	15 %

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

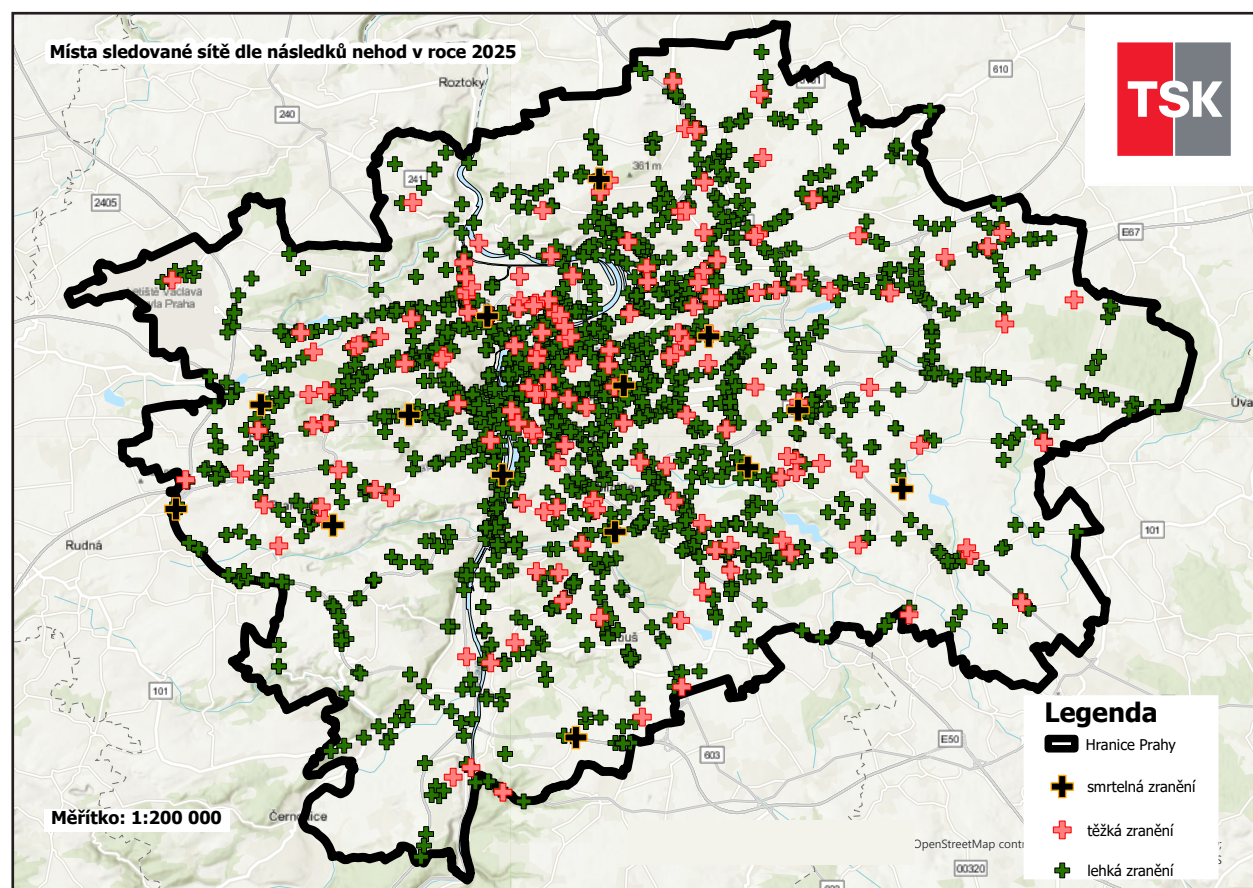
1.1 NEHODY A NÁSLEDKY NA ZDRAVÍ CELKEM

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	2025	Rozdíl v % 25/24
Počet nehod	15 475	14 273	11 524	11 038	-4
SZ	17	21	21	15	-29
TZ	196	158	183	168	-8
LZ	1 829	2 019	2 006	2 231	11
Počet nehod se zraněním	2 025	2 177	2 189	2 098	9
Počet nehod bez zranění	13 450	12 096	9 335	8 940	-7

Grafické znázornění míst dle následků dopravních nehod v hlavním městě Praze za rok 2025 ukazuje obrázek číslo 1.

Obrázek 1 Nehodovost v závislosti na následcích nehod


1.2 ANALÝZA NÁSLEDKŮ SMRTELNÝCH NEHOD NA ÚZEMÍ HL. M. PRAHY ZA ROK 2025

Tato kapitola přináší podrobnější pohled na patnáct tragických událostí, které se v roce 2025 staly na pražských silnicích. Celkem si tyto nehody vyžádaly **15 lidských životů**.

CHARAKTERISTIKA VINÍKŮ A JEJICH POCHYBENÍ

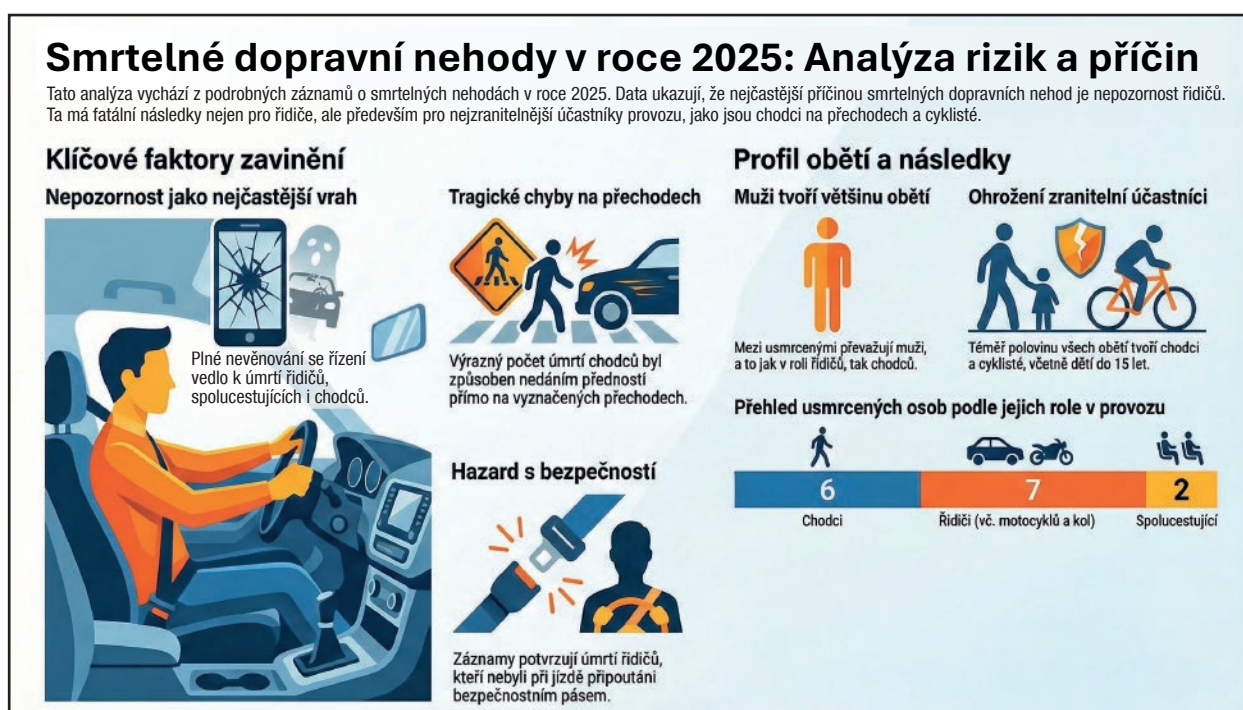
Analýza dat ukazuje, že dominantním viníkem smrtelných nehod zůstává řidič **motorového vozidla**.

Z celkového počtu 15 nehod jich řidiči osobních automobilů, nákladních vozů či tramvají zavinili 11. Nejčastějším pochybením pak bylo:

- **nevěnování se řízení,**
- **nedání přednosti na přechodu,**
- **nepřízpůsobení jízdy.**

Přehled příčin smrtelných dopravních nehod v roce 2025 zobrazuje následující grafika.

Obrázek 2 Smrtelné dopravní nehody v roce 2025: Analýza rizik a příčin



Souhrnný přehled následků u viníků a účastníků nehod

Typ účastníka	Usmrcení	Těžká zranění	Lehká zranění	Bez zranění
Viníci nehod	6	0	1	8
Ostatní účastníci	9	1	3	0
CELKEM	15	1	4	8

PREVENTIVNÍ DOPORUČENÍ

Z dat vyplývá jasná korelace mezi **nepoužíváním bezpečnostních prvků** a fatálními následky. Kritickým obdobím byl první a druhý kvartál roku 2025, kdy došlo k nejvyšší koncentraci nehod s více zraněnými osobami najednou. Hlavní apel pro příští období musí směřovat na zvýšení pozornosti řidičů v místech s vysokým pohybem chodců a na důsledné dodržování přednosti v jízdě.

1.3 HLAVNÍ PŘÍČINY NEHOD

Tabulka číslo 3 zobrazuje souhrnný přehled hlavních příčin 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	2025	Rozdíl % 25/24
Zaviněno řidičem		14 876	13 686	10 829	10 423	-4
z toho:	Nedodržení bezpečné vzdálenosti	1 986	1 614	1 414	1 269	-10
	Nevěnování se řízení	1 276	3875	3 191	2 749	-14
	Jízda na červenou	212	190	160	133	-17
	Nedání přednosti proti příkazu dopravní značky	657	563	568	572	1
	Nedání přednosti při odbočování vlevo	498	390	387	451	17
	Nedání přednosti při přejíždění z pruhu	1 041	895	813	823	1
	Překročení dovolené rychlosti	2	4	4	1	-75
	Nepřízpůsobení rychlosti hustotě provozu	128	113	73	58	-21
	Nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla	127	145	160	148	-7
	Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, mokro, bláto apod.)	420	359	257	285	11
	Nepřízpůsobení rychlosti komunikaci (zatáčka, šířka, klesání, stoupání apod.)	123	16	155	135	-13
Zaviněno závadou komunikace		3	23	17	15	-12
Zaviněno chodcem		228	215	197	221	12
Zaviněno cyklistou		181	142	117	123	5

1.4 NEHODY CHODCŮ

Celkový pohled na dopravní nehody, 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	2025	Rozdíl v % 25/24
Nehody s účastí chodců	520	514	445	508	14
SZ	8	9	8	6	-25
TZ	79	64	73	77	5
LZ	394	401	343	443	29
z toho zraněno dětí	90	97	65	88	35
Nehody zaviněné chodci	228	215	197	221	12
SZ	5	6	3	2	-33
TZ	30	41	34	23	-41
LZ	166	171	156	165	6
z toho zaviněné dětmi	37	49	40	46	10

1.5 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	2025	Rozdíl v % 25/24
Nehody s účastí cyklistů	328	254	253	251	-1
SZ	1	1	2	2	0
TZ	25	10	17	13	-24
LZ	186	165	177	180	2
Nehody zaviněné cyklisty	181	142	117	123	5
SZ	1	1	0	2	100
TZ	11	6	8	8	0
LZ	107	102	82	91	11

1.6 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	2025	Rozdíl v % 25/24
Viníci celkem	142	154	179	132	-26
Viníci řidiči	133	145	162	121	-25
Viníci chodci	9	8	16	11	-31

1.7 NEHODY PODLE KOMUNIKACE

Následující 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	2025	Rozdíl v % 25/24
Celkem nehod	15 475	14 273	11 524	11 038	-4
Na sledované síti	8 499	7 511	6 309	6 118	-3
Procentuální podíl nehod na sledované síti	55	53	55	55	0
Na nesledované síti	5 329	6 579	5 215	4 920	-6
Na účelových komunikacích	1 647	70	28	37	32
Nehody za sucha	12 537	11 583	9 767	9 168	-6
Nehody za mokra	2 923	2 434	1 612	1 638	2
z toho na sněhu a náledí	290	281	99	130	31
Přímé úseky	11 726	11 675	9 000	8 565	-5
Zatáčky	581	537	534	493	-8
Křižovatky	3 168	2 061	1 990	1 980	-1
z toho okružní křižovatky	104	63	81	66	-19

1.8 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	2025	Rozdíl % 25/24
Počet SSZ k 31. 12. (dle počtu řadičů)	682	684	682	682	0
Celkem nehod na místech vybavených SSZ	1 852	907	1 484	1 461	-2
z toho při zapnutém SSZ	1 831	1 813	1 473	1 448	-2
z toho při vypnutém SSZ a blikající žluté	21	94	11	13	18
Podíl nehod při zapnutém SSZ	98,86 %	95,07 %	99,26 %	99,11 %	0

1.9 NEHODY, MOTORIZACE A AUTOMOBILIZACE

Následující 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 1000 obyvatel, tak i na 1000 vozidel, a také počet nehod chodců na 1000 obyvatel.

Tabulka 9 Nehody, motorizace a automobilizace

Rok	2022	2023	2024	2025	Rozdíl % 25/24
Počet všech motorových vozidel (k 31. 12.)	1 258 144	1 302 089	1 326 255	1 362 135	3
Počet osobních automobilů (k 31. 12.)	1 003 728	1 038 948	1 056 912	1 088 201	3
Počet nehod	15 475	14 273	11 524	11 038	-4
Počet obyvatel (v tis., k 31.12.)	1 286	1 385	1 398	1 407	1
Stupeň motorizace (motorových vozidel na 1 000 obyvatel)	978	940	949	968	2
Stupeň automobilizace (osobních automobilů na 1 000 obyvatel)	780	750	756	773	2
Počet nehod na 1 000 obyvatel	12	10	8	8	-5
Počet nehod na 1 000 vozidel	12	11	9	8	-7
Nehod chodců na 1 000 obyvatel	0,40	0,37	0,32	0,36	13

DLOUHODOBÝ TREND VÝVOJE DOPRAVNÍCH NEHOD



Základní trend nehodovosti v roce 2025 potvrzuje dlouhodobý vývoj posledních dvou desetiletí, charakterizovaný stabilizací, resp. mírným poklesem celkového počtu evidovaných dopravních nehod v přepočtu na dopravní výkon. Přestože absolutní počet nehod může meziročně kolísat, rozhodujícím ukazatelem zůstává relativní nehodovost, tedy počet evidovaných nehod na 1 milion ujetých vozokilometrů.

HISTORICKÝ VÝVOJ V ŠIRŠÍM KONTEXTU

Z dlouhodobého pohledu lze vývoj nehodovosti v Praze rozdělit do několika etap:

60.–80. léta 20. století

Počet nehod odpovídal růstu dopravních výkonů nebo rostl pomaleji. Relativní nehodovost byla stabilní či mírně klesající.

90. léta

Dochází k nepříznivému obratu. Dopravní nehody narůstaly rychleji než samotný dopravní výkon, což vedlo ke zvýšení relativní nehodovosti, a tedy i nehodového rizika.

Období po roce 2001

Po roce 2001 nastává výrazná změna trendu. Počet evidovaných dopravních nehod začal klesat i přes pokračující růst automobilové dopravy. Dochází k systematickému poklesu relativní nehodovosti.

Rok 2025 tento dlouhodobý trend potvrzuje. Ve srovnání s přelomem tisíciletí je relativní nehodovost přibližně o tři čtvrtiny nižší, což znamená zásadní snížení rizika vzniku dopravní nehody v přepočtu na jednotku dopravního výkonu.

VLIV LEGISLATIVNÍCH ZMĚN NA EVIDENCI NEHOD

Na výrazný pokles evidovaného počtu nehod po roce 2001 měl významný vliv zákon č. 361/2001 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a jeho následné novelizace. Postupně docházelo ke zvyšování finanční hranice škody, při jejímž překročení je povinnost přivolat Policii ČR k nehodě bez zranění a bez poškození majetku třetí osoby:

- 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
- od července 2025: 200 000 Kč

Tato legislativní úprava vedla ke snížení počtu administrativně evidovaných drobných nehod. Část poklesu po roce 2001 je proto nutné interpretovat jako změnu metodiky evidence, nikoli výhradně jako zlepšení bezpečnostní situace.

STRUKTURA NEHOD PODLE ZÁVAŽNOSTI

Z dlouhodobého hlediska dochází k výraznému poklesu relativní nehodovosti, nicméně vývoj závažnosti následků není vždy lineární. V jednotlivých letech mohou počty nehod s těžkým zraněním či smrtelným následkem vykazovat kolísání, které je ovlivněno:

- skladbou dopravního proudu,
- podílem zranitelných účastníků provozu (chodci, cyklisté),
- rychlostní úrovní na komunikacích,
- intenzitou provozu ve špičkách.

Rok 2025 zapadá do dlouhodobého trendu stabilizace počtu nehod s fatálními následky, přičemž hlavním bezpečnostním tématem zůstává prevence těžkých zranění.

RELATIVNÍ NEHODOVOST PODLE TYPU KOMUNIKACÍ

Dlouhodobé analýzy potvrzují výrazné rozdíly mezi jednotlivými typy komunikací. Komunikace vyššího řádu – zejména Městský okruh, Pražský okruh a radiální komunikace – přenášejí největší podíl dopravního výkonu na území hlavního města, avšak jejich relativní nehodovost je přibližně třikrát nižší než celopražský průměr.

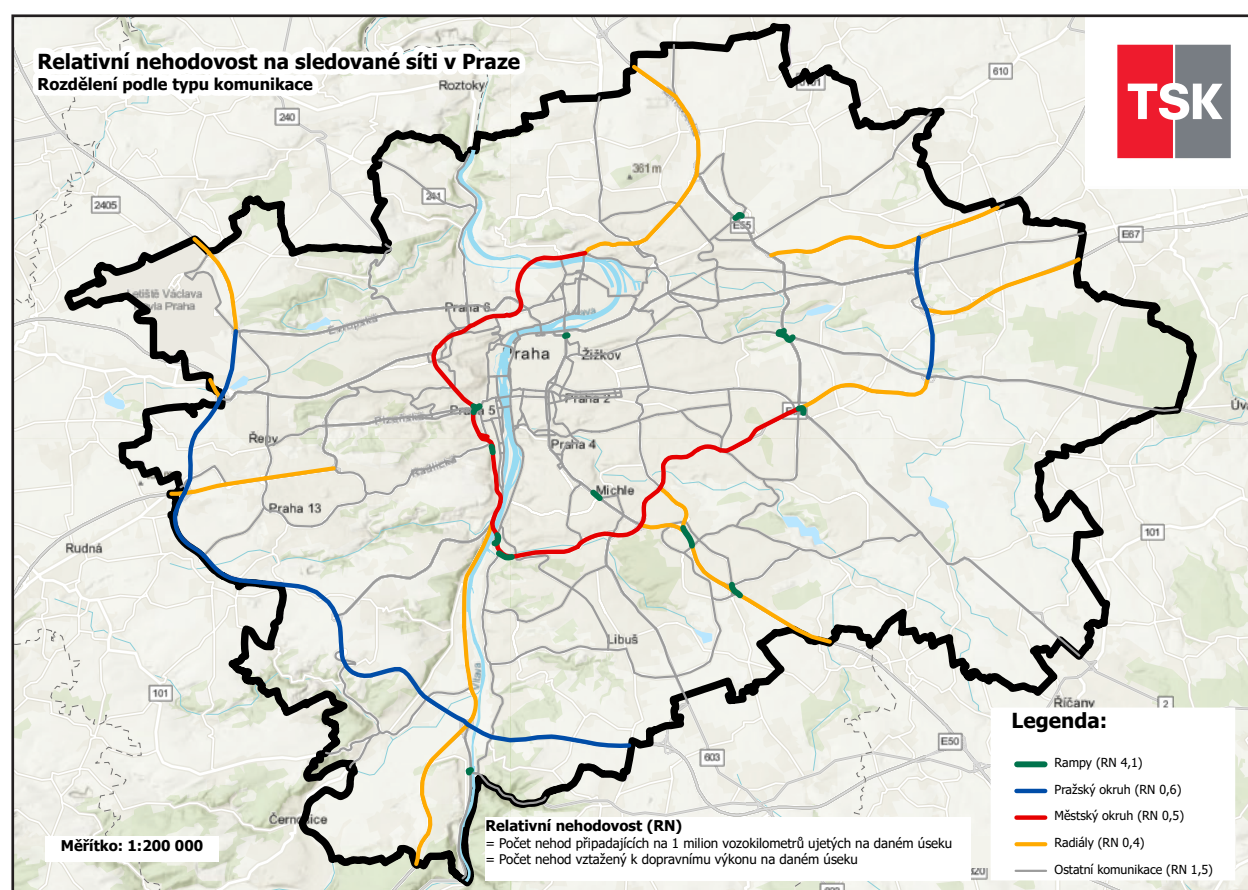
Tento rozdíl je způsoben zejména:

- směrovým oddělením jízdních pásů,
- mimoúrovňovým křížením,
- omezením konfliktů s pěší a cyklistickou dopravou,
- vyšším technickým standardem komunikací.

Naopak vyšší relativní nehodovost je dlouhodobě evidována na místních komunikacích nižších tříd, kde dochází k větší interakci mezi různými druhy dopravy a kde je vyšší hustota úrovnových křižovatek.

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

Obrázek 3 Nehodovost v závislosti na typu pozemní komunikace



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

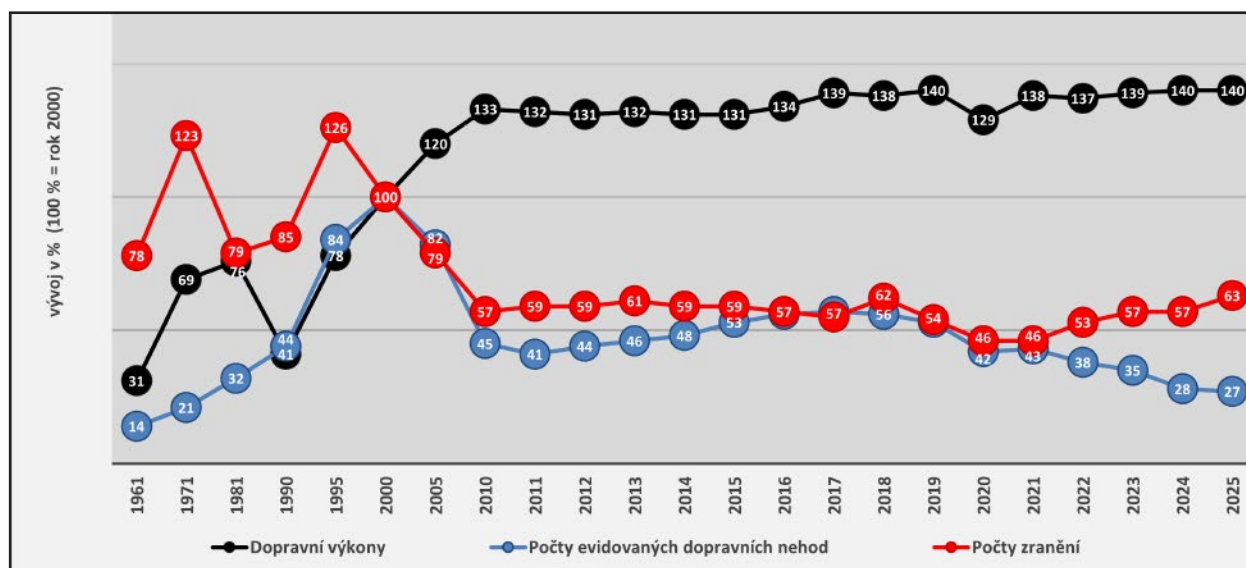
Celkově lze konstatovat, že i přes nárůst počtu vozidel a intenzity dopravy v posledních letech se díky preventivním opatřením, zlepšení infrastruktury a informovanosti daří snižovat počet nehod na pozemních komunikacích hlavního města Prahy. Vývoj dokumentuje tabulka číslo 10.

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
2025	11 038	27	15	19	168	32	2 231	68	1,5	140

Pro bližší představu jsou data zobrazena prostřednictvím grafu (obrázek číslo 4).

Obrázek 4 VÝVOJ NEHOD, ZRANĚNÍ A DOPRAVNÍCH VÝKONŮ V PRAZE (celá komunikační síť, rok celkem)



3 MÍSTA A ÚSEKY S NEJVYŠŠÍ NEHODOVOSTÍ

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 vztahený k dopravnímu výkonu na daném místě nebo úseku. Je objektivnějším ukazatelem než pouze absolutní počet nehod, neboť udává míru nehodového rizika.

- n_m = relativní nehodovost v místě: počet nehod připadající na 1 milion vozidel projíždějících daným místem
- n_u = 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 považovány:

- místa s relativní nehodovostí vyšší než 4 nehody na 1 milion vozidel,
- úseky s relativní nehodovostí vyšší než 5 nehody na 1 milion vozokilometrů (průměrná relativní nehodovost na celé komunikační síti v Praze v roce 2025 činila 1,5 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 2025.

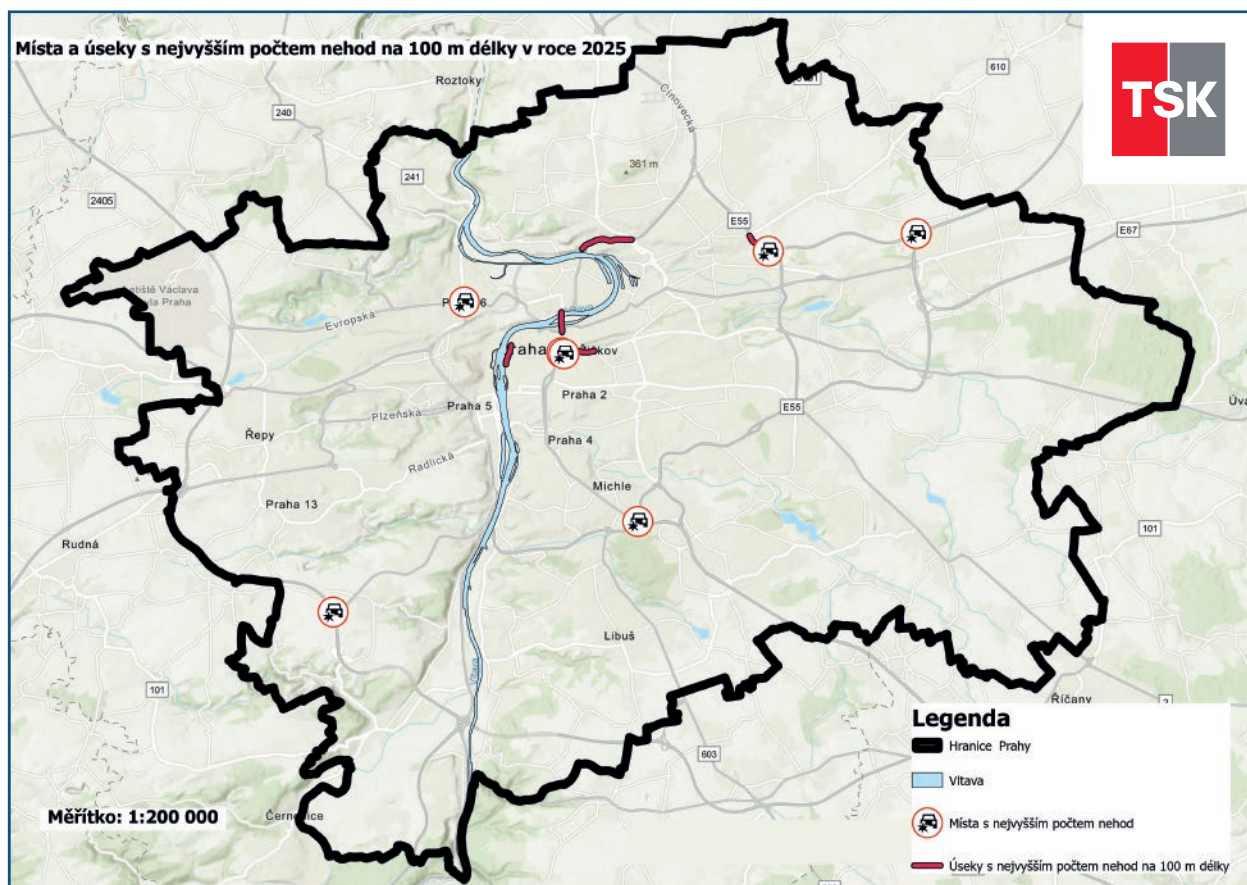
Tabulka 11 Absolutní počet nehod na křižovatkách							
Číslo ÚDI	Název		N	SCH	SZ	TZ	LZ
4016	5. KVĚTNA	JIŽNÍ SPOJKA	35	0	0	0	11
9027	KBELSKÁ	NOVOPACKÁ	35	0	0	0	1
6055	VÍTĚZNÉ NÁMĚSTÍ		34	4	0	0	10
5101	PRAŽSKÝ OKRUH	K BARRANDOVU	30	0	0	0	7
9098	PRAŽSKÝ OKRUH	NOVOPACKÁ	27	0	0	0	4
1055 + 2045	BULHAR		26	0	0	0	2

Dopravní nehody se často soustředí do určitých kritických úseků, které mohou být problémové jak svým dopravním uspořádáním, tak vysokou intenzitou automobilové dopravy. Tabulka číslo 12 poskytuje přehled míst, kde byl v roce 2025 zaznamenán nejvyšší počet nehod v přepočtu na 100 metrů délky komunikace.

Tabulka 12 Úseky s nejvyšším počtem nehod

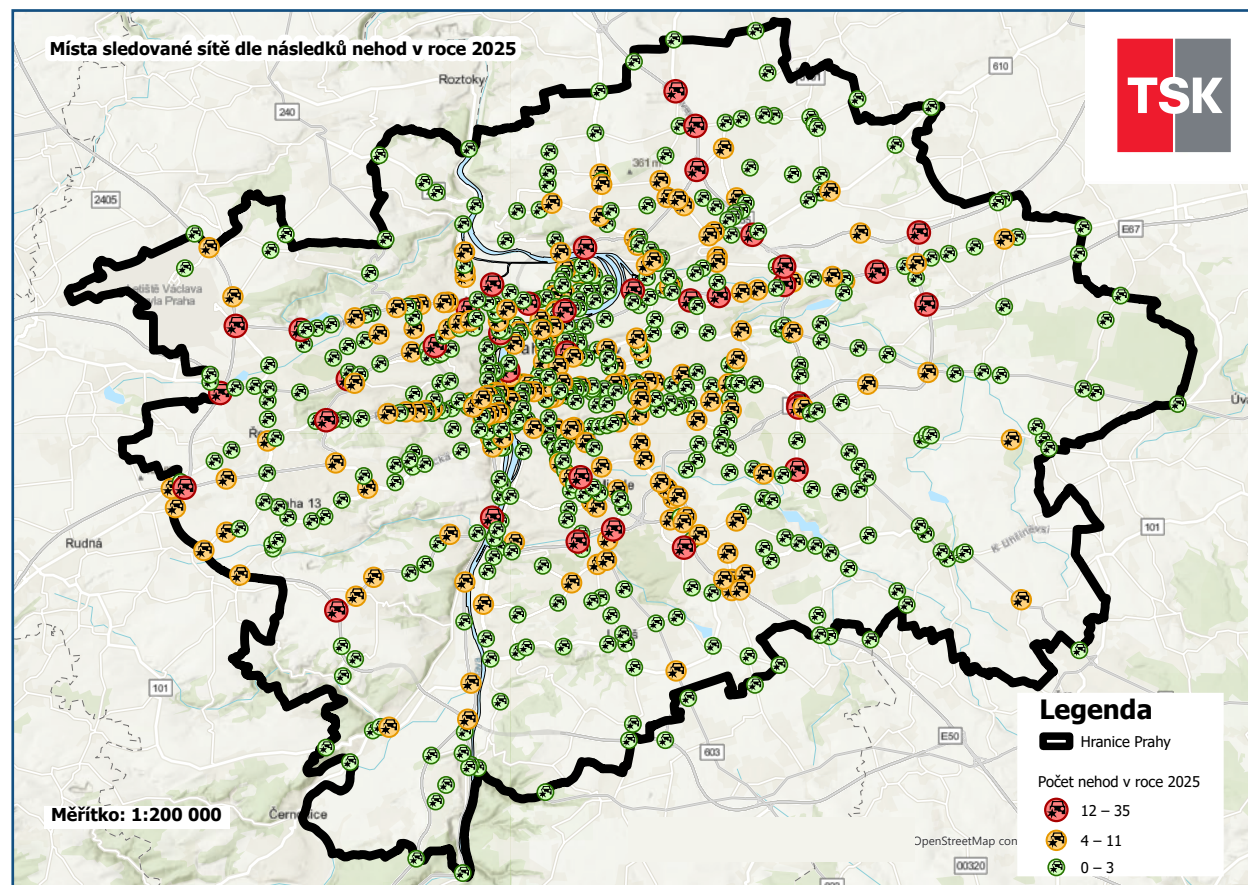
Uzel ÚDI 1	Uzel ÚDI 2	Ulice	Začátek	Konec	Nehod na 100 m	N	SCH	D (m)	SZ	TZ	LZ
9027	9028	KBELSKÁ	NOVOPACKÁ	ČAKOVICKÁ	6,5	26	0	400	0	0	1
7019	8027	V HOLEŠOVIČKÁCH	PELC-TYROLKA	VYCHOVATELNA	2,7	45	1	1670	0	1	12
3006	3007	HUSITSKÁ	TROCMOVSKÁ	PROKOPOVA	3,1	18	0	590	0	0	4
1043	7027	HLÁVKŮV MOST	KLIMENTSKÁ	NÁBŘEŽÍ KPT. JAROŠE	3,5	19	2	550	0	1	4
1012	1013	KŘÍŽOVNICKÁ	KAPROVA	SMETANOV NÁBŘEŽÍ	3,5	21	2	600	0	0	6

Obrázek 5 Místa a úseky s nejvyšším počtem nehod na 100 m délky v roce 2025

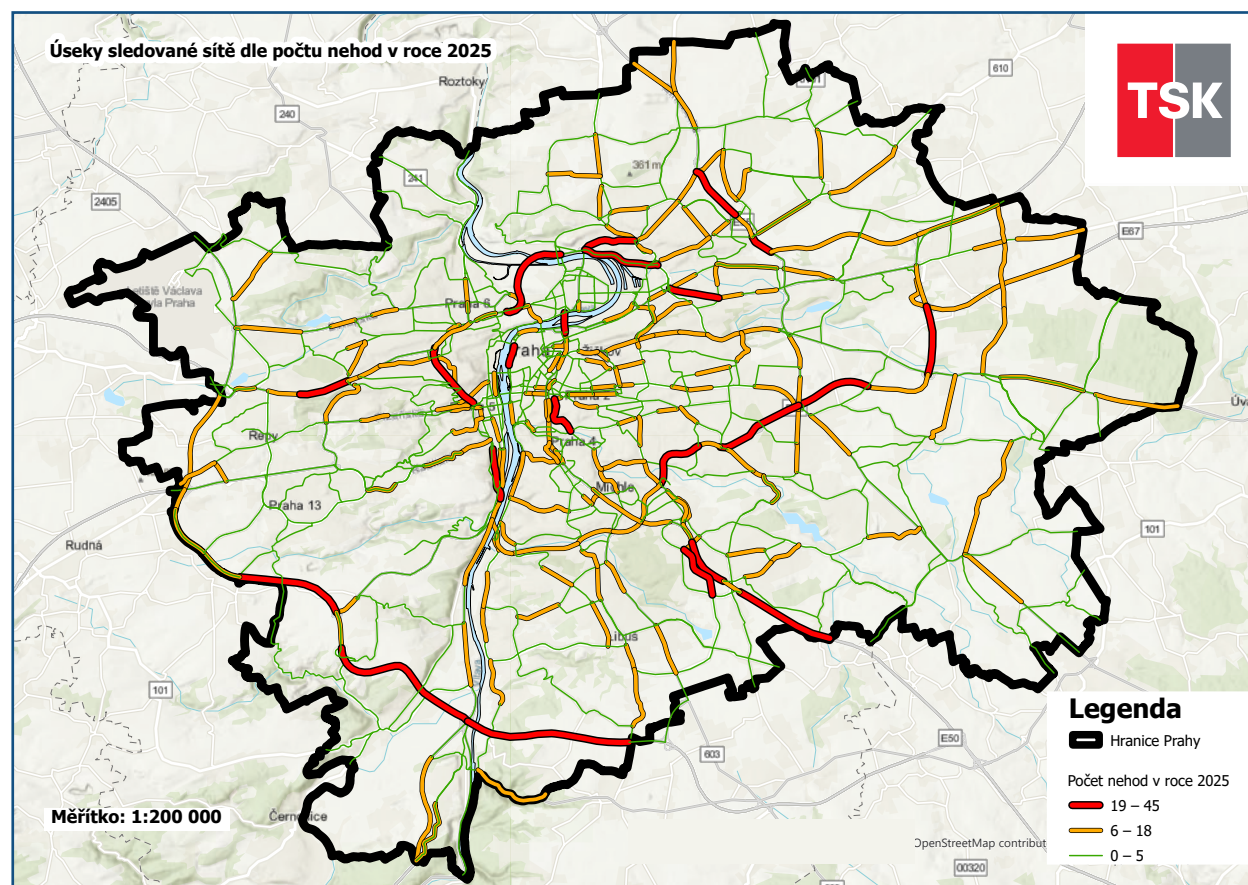


Grafické znázornění míst i úseků podle počtu nehod ukazují obrázky číslo 6 a 7.

Obrázek 6 Místa sledované sítě dle následků nehod v roce 2025



Obrázek 7 Úseky sledované sítě dle počtu nehod v roce 2025



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 připadajících na 1 milion projíždějících vozidel nejvyšší.

Tabulka 13 Místa s nejvyšší relativní nehodovostí

Číslo ÚDI	Název		RNM	N	SCH	SZ	TZ	LZ
1035	JINDŘIŠSKÁ	PANSKÁ	2,8	6	0	0	0	0
1038	HAVLÍČKOVA	NA FLORENCI	2,2	4	0	0	0	1
6082	BUBENEČSKÁ	ROOSEVELTOVA	2,2	13	1	0	0	4

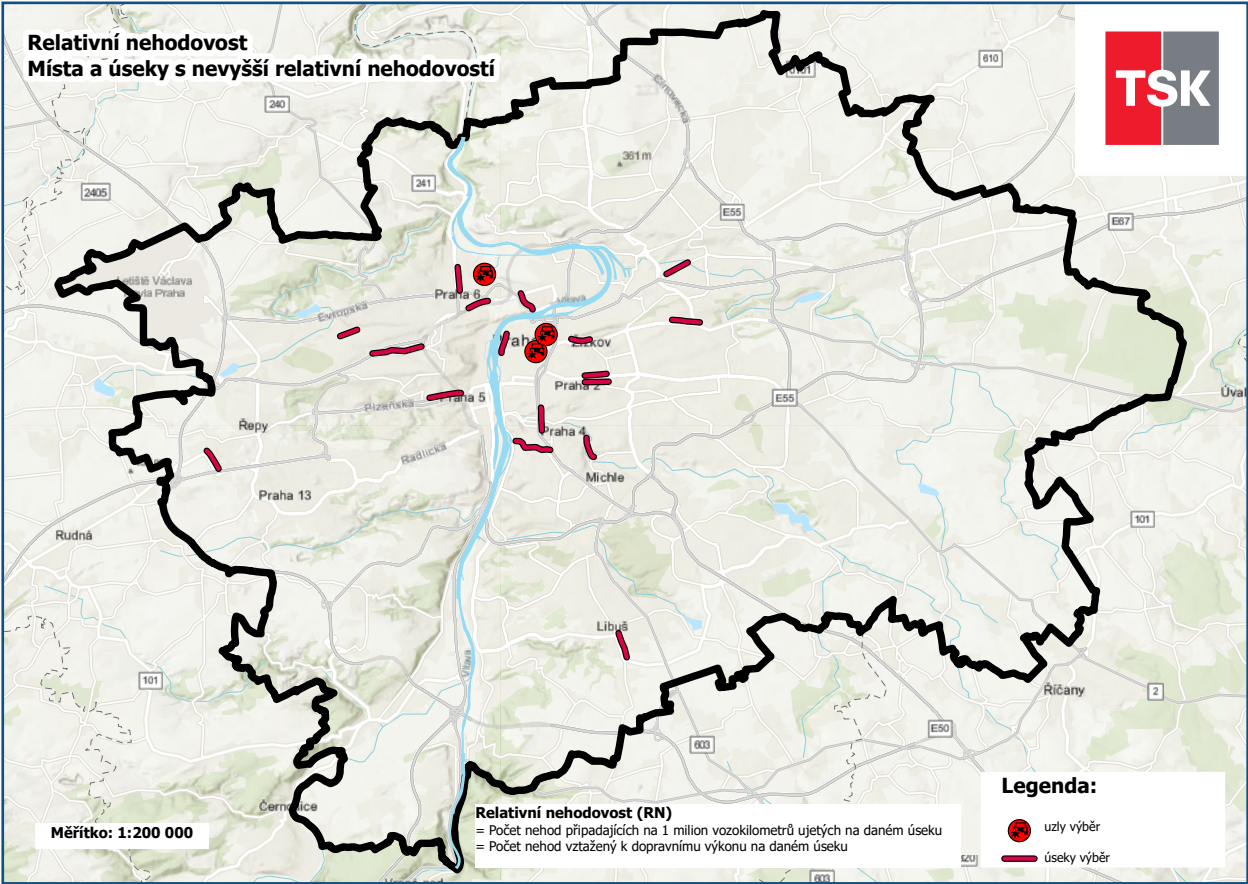
Úseky s nejvyšší relativní nehodovostí na 1 milion vozokilometrů zobrazuje tabulka číslo 14. Tento ukazatel je cenný pro identifikaci úseků, kde se i při vysoké intenzitě dopravy vyskytují časté nehody.

Tabulka 14 Úseky s nejvyšší relativní nehodovostí

Uzel ÚDI 1	Uzel ÚDI 2	Ulice	Začátek	Konec	RNM	N	SCH	D (m)	SZ	TZ	LZ
1012	1013	KŘIŽOVNICKÁ	KAPROVA	SMETANOVO NÁBŘEŽÍ	6,4	21	2	600	0	0	6
4004	4005	NUSELSKÁ	K PODJEZDU	MICHELSKÁ	6,4	16	4	670	0	0	7
2028	3026	KORUNNÍ	U VODÁRNY	BENEŠOVSKÁ	5,3	12	2	720	0	0	4
6026	6027	NA PETŘINÁCH	ANKARSKÁ	BRUNCLÍKOVA	5,2	14	1	550	0	2	2
6055	6056	JUGOSLÁVSKÝCH PARTYZÁNŮ	VÍTĚZNÉ NÁMĚSTÍ	ZELENÁ	4,6	14	1	720	0	2	5
2012	4001	BĚLEHRADSKÁ	RUMUNSKÁ	OTAKAROVA	4,4	20	2	1320	0	0	5
3006	3007	HUSITSKÁ	TROCNOSKÁ	PROKOPOVA	4,2	18	0	590	0	0	4
5115	5116	ŘEVNICKÁ	NA RADOSTI	ROZVADOVSKÁ SPOJKA	4,0	15	0	695	0	0	8
9021	9022	SOKOLOVSKÁ	NA ROZCESTÍ	K MORAVINĚ	3,8	13	0	730	0	0	2
2026	3015	VINOHRADSKÁ	U VODÁRNY	BOLESLAVSKÁ	3,8	12	3	680	0	0	3
6036	6046	BĚLOHORSKÁ	PATOČKOVA	POD KRÁLOVKOU	3,7	15	4	1530	0	1	5
6019	6020	MILADY HORÁKOVÉ	BADENIHO	RAMPA DEJVICKÉHO TUNELU	3,6	13	4	630	1	1	7
7002	7022	LETENSKÝ TUNEL	MILADY HORÁKOVÉ	NÁBŘEŽÍ KPT. JAROŠE	3,5	14	0	660	0	0	0
4063	4064	LIBUŠSKÁ	METEOROLOGICKÁ	KUNRATICKÁ SPOJKA	3,3	17	2	700	0	0	6
4023	4041	NA DOLINÁCH	NA PANKRÁCI	PODOLSKÉ NÁBŘEŽÍ	3,2	14	1	1180	0	0	2
5014	5114	PLZEŇSKÁ	HOLEČKOVA	TOMÁŠKOVA	3,1	15	1	950	0	0	4
3011	3012	KONĚVOVA	NA VRCHOLU	SPOJOVACÍ	3,1	16	2	830	0	0	5

Poloha jednotlivých lokalit, tedy jak míst, tak úseků s vysokou měrou relativní nehodovosti, je patrná z obrázku číslo 8.

Obrázek 8 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 2025. 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
6055	VÍTĚZNÉ NÁMĚSTÍ	34	4	0	0	10
2031	PALACKÉHO NÁMĚSTÍ	6	3	0	0	4

3.3.2 ÚSEKY S NEJVYŠŠÍM POČTEM NEHOD CHODCŮ

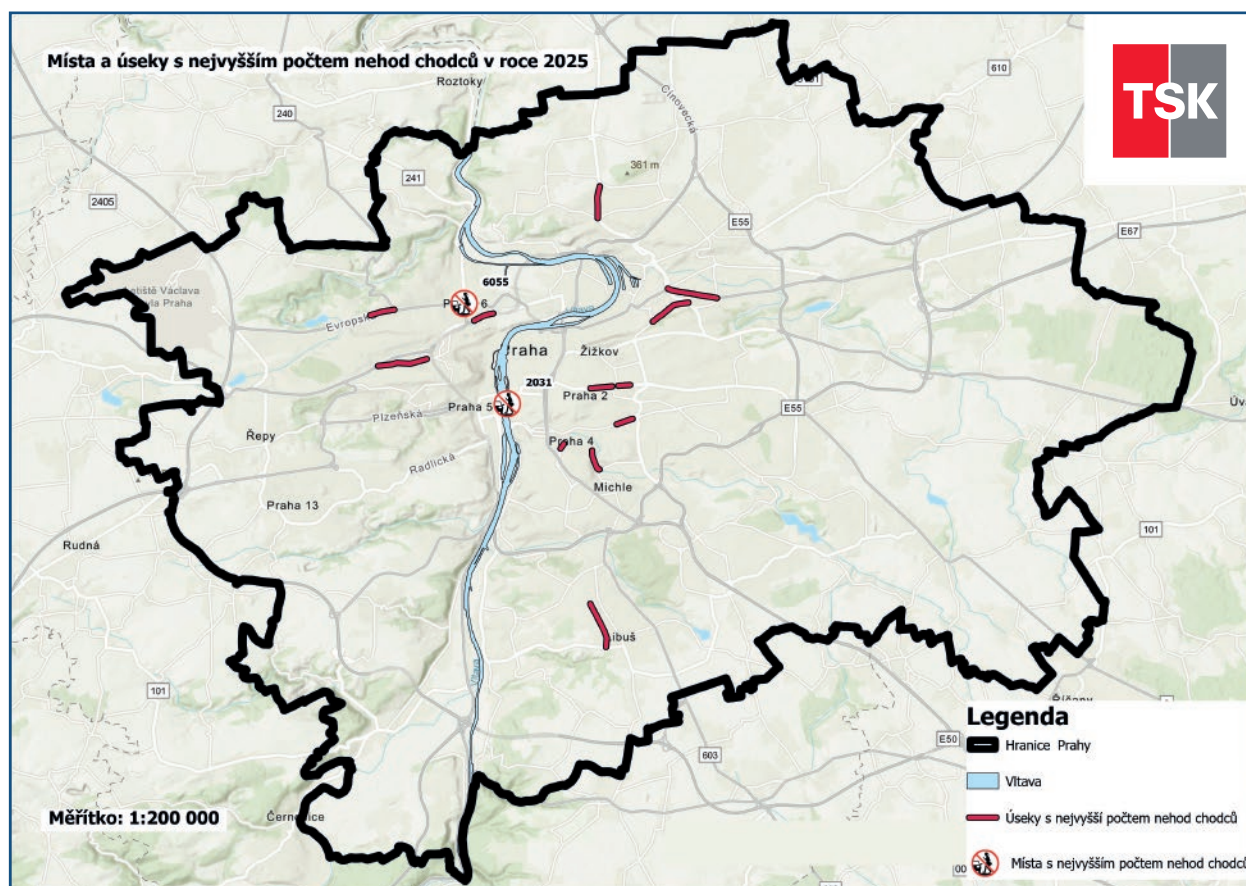
Tabulka číslo 16 zobrazuje úseky pražské komunikační sítě, na kterých došlo k nejvyššímu počtu nehod s chodci v roce 2025. Tato data přibližují úseky, které byly pro chodce nejvíce rizikové. Lokality jsou řazeny podle počtu zaznamenaných nehod s účastí chodců. Úseky s vyšším počtem takových nehod mohou naznačovat potenciální bezpečnostní problémy, které vyžadují opatření, jako je zlepšení rozhledových poměrů a přehlednosti místa, úprava dopravního značení nebo zavedení dalších bezpečnostních prvků.

Tabulka 16 Úseky s nejvyšším počtem nehod chodců

Uzel ÚDI 1	Uzel ÚDI 2	Ulice	Začátek	Konec	N	SCH	SZ	TZ	LZ
9001	9002	ČESKOMORAVSKÁ	BALABENKA	HARFA	26	4	0	2	15
4004	4005	NUSELSKÁ	K PODJEZDU	MICHELSKÁ	16	4	0	0	7
6036	6046	BĚLOHORSKÁ	PATOČKOVA	POD KRÁLOVKOU	15	4	0	1	5
6019	6020	MILADY HORÁKOVÉ	BADENIHO	RAMPA DEJVICKÉHO TUNELU	13	4	1	1	7
4056	4104	NOVODVORSKÁ	DURYCHOVA	GENERÁLA ŠIŠKY	8	4	0	1	6
10005	10006	VRŠOVICKÁ	MOSKEVSKÁ	KODAŇSKÁ	7	4	0	1	4
3027	9016	NOVOVYSOČANSKÁ	POD KREJCÁRKEM	VYSOČANSKÉ NÁMĚSTÍ	13	3	0	0	6
2026	3016	VINOHRADSKÁ	U VODÁRNÝ	BOLESLAVSKÁ	12	3	0	0	3
3017	3018	VINOHRADSKÁ	JIČÍNSKÁ	Z LOB VJEZD	11	3	1	0	5
6006	6007	EVROPSKÁ	HOROMĚŘICKÁ	ETIOPSKÁ	10	3	0	0	5
8029	8030	HORNÁTECKÁ	KOBYLISKÉ NÁMĚSTÍ	KLAPKOVA	7	3	0	1	3
4021	4089	TÁBORSKÁ	REZKOVA	SVATOSLAVOVA	3	3	0	1	3

Grafické znázornění míst a úseků s největším počtem nehod chodců poskytuje obrázek číslo 9.

Obrázek 9 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 2025. 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
5111	DÁLNIČE D5	HRANICE MĚSTA	4	3	75
9036	K DUBČI	POD JANKOVEM	4	3	75
10051	POČERNICKÁ	NA PALOUKU	4	3	75
4087	LEŠANSKÁ	HLAVNÍ	6	4	67
5117	STRAKONICKÁ	U KRÁLOVSKÉ LOUKY	5	3	60
5092	PRAŽSKÝ OKRUH	DÁLNIČE D5	19	11	58
5064	PRAŽSKÝ OKRUH	KARLOVARSKÁ	13	7	54
1057	VINOHRADSKÁ	LEGEROVA	6	3	50
5029	ROZVADOVSKÁ SPOJKA	BUCHAROVA	10	5	50
7027	HLÁVKŮV MOST	NÁBŘEŽÍ KPT. JAROŠE	14	7	50
8001	KE ŠTVANICI	RAMPA MOSTU	6	3	50

3.4.2 ÚSEKY S VYSOKÝM PODÍLEM NEHOD ZA MOKRA

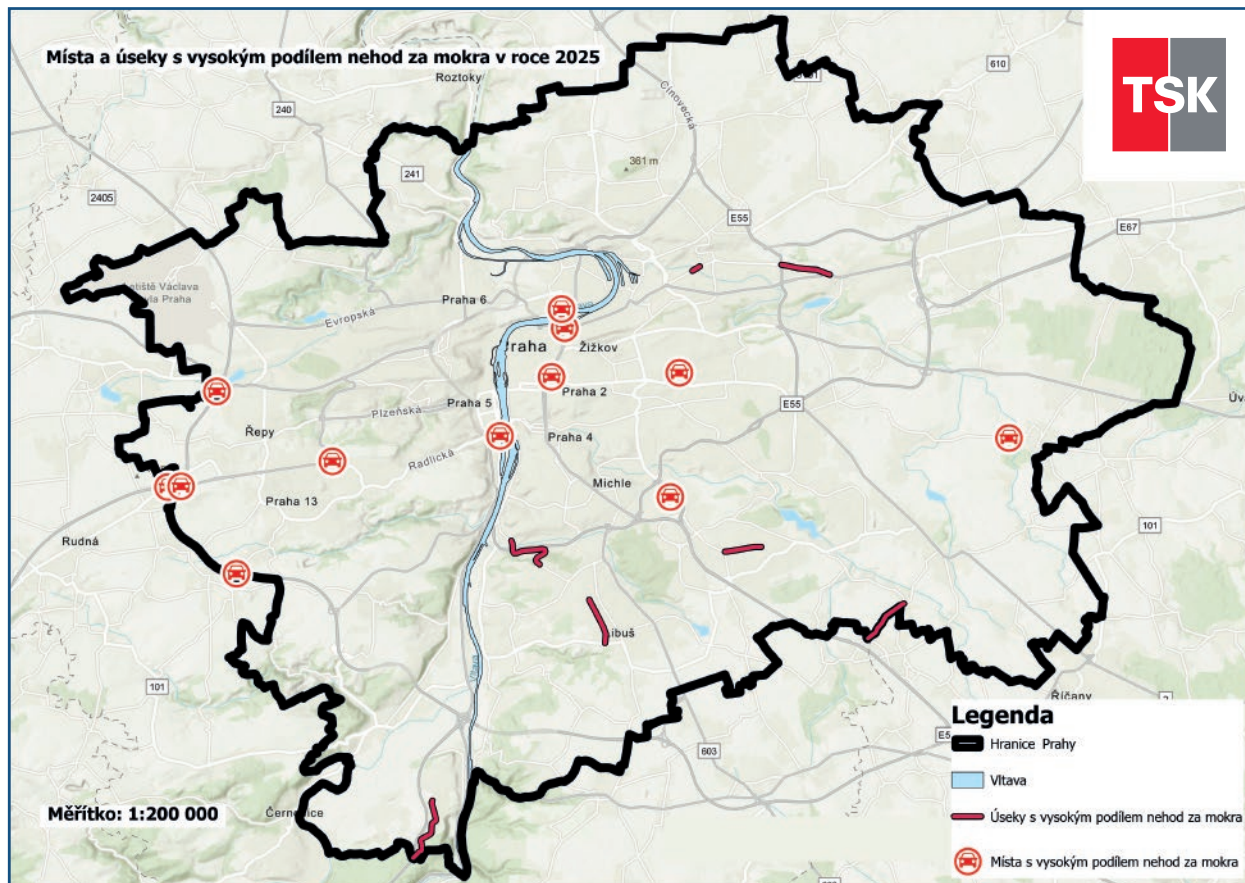
Úseky, na kterých došlo k nejvyššímu počtu nehod za mokra v roce 2025, zobrazuje tabulka číslo 18. Řazena je podle podílu nehod za mokra, ke kterým na nich došlo. Úseky s vyšším počtem nehod mohou vyžadovat aplikaci bezpečnostních opatření, jako je například protismyková úprava, zlepšení odvodnění nebo 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
4057	4058	VRBOVA	BRANICKÁ	NOVODVORSKÁ	4	4	100
9022	9023	SOKOLOVSKÁ	K MORAVINĚ	NA BŘEHU	4	3	75
9009	9026	KOLBENOVA	PODĚBRADSKÁ	KBELSKÁ	8	5	63
10061	10071	K DÁLNICI	HRANICE MĚSTA	ŽAMPIÓNOVÁ	5	3	60
4056	4104	NOVODVORSKÁ	DURYCHOVA	GENERÁLA ŠIŠKY	8	4	50
4077	4090	HVIEZDOSLAVOVA	LITOCHEBSKÉ NÁMĚSTÍ	U MODŘANSKÉ ŠKOLY	6	3	50
5038	5130	NA BANÍCH	STRAKONICKÁ	FALTYSOVA	6	3	50

Grafické znázornění míst a úseků s největším počtem nehod za mokra zachycuje obrázek číslo 10.

Obrázek 10 Místa a úseky s vysokým podílem nehod za mokra



© Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., 2026

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 DI koordinace ve spolupráci s:

Policejní prezidium ČR, Český statistický úřad, Ministerstvo dopravy ČR.

Vydáno TSK hl. m. Prahy, a.s., Praha 2026

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

