

## Tisková zpráva

31. března 2025, Brusel, Brno

### Vážná zranění jsou na silnicích mnohem častější, než se zdá!

Evropská rada pro bezpečnost dopravy (ETSC) upozorňuje, že pokrok v oblasti bezpečnosti silničního provozu v členských zemích EU je nedostatečný. Jedním z hlavních problémů je nepřesnost či neúplnost údajů o zraněních v silničním provozu, což vede k podhodnocení v nehodových statistikách a komplikuje efektivní prevenci rizik. Zpráva zdůrazňuje, že oficiální policejní statistiky nezachycují všechny nehody a zranění vzniklé v silničním provozu. Typicky nejsou součástí například nehody chodců a cyklistů bez účasti motorových vozidel. Evropská rada pro bezpečnost dopravy doporučuje komplexnější přístup ke sběru dat a implementaci strategie "bezpečný systém", která zahrnuje opatření v oblastech managementu a správy, silnice, vozidla, chování účastníků silničního provozu i následné péče po nehodě.

Podle nové zprávy Evropské rady pro bezpečnost dopravy se většině členských zemí nedaří výrazně zlepšit bezpečnost silničního provozu, mimo jiné kvůli neúplnému přehledu o počtu zranění na silnicích a nedostatku údajů o tom, kde a kdy těmto zraněním došlo. Většina oficiálních statistik o zraněních na silnicích v Evropě je zpracovávána na základě policejních hlášení, ale policie může nesprávně posoudit závažnost zranění. Policie také nešetří všechny nehody, zřídka jsou šetřeny nehody chodců a cyklistů bez účasti motorových vozidel.

Přestože nemocnice shromažďují vlastní údaje o pacientech zraněných v silničním provozu, vlády mají často problém spojit tyto informace s policejními statistikami a vytvořit tak ucelený obraz o rozsahu zranění v silničním provozu. Nemocnice běžně neshromažďují informace o tom, kde a kdy došlo ke zranění, což je nezbytné pro identifikaci rizikových míst a jejich úpravu tak, aby se předešlo dalším nehodám. Na druhé straně policie často na základě údajů z místa nehody nemá dostatek informací pro přesnou identifikaci závažnosti zranění.

Podle oficiálních zdrojů je v Evropské unii ročně hlášeno přibližně 1 275 000 zranění, z nichž 154 000 je vážných. Tento údaj však pravděpodobně podhodnocuje skutečný rozsah problému kvůli nedůslednosti při sběru údajů a někdy i masivnímu podhodnocování v nehodových statistikách.

Zatímco většina vážných zranění vzniká v důsledku střetů s motorovými vozidly a tyto nehody jsou šetřeny Policií, mnoho zranění chodců a cyklistů, při nichž nedošlo k účasti motorového vozidla, zůstává nenahlášeno. **Srovnání údajů o nehodách v Česku šetřených Policií a zranění vzniklých v silničním provozu na základě dat Ústavu zdravotnických informací a statistiky (ÚZIS) ukazuje že například mezi lety 2012–2021 databáze nehod šetřených Policií obsahuje pouze 43 % úrazů v silničním provozu reportovaných ÚZIS.** Studie z Nizozemska zjistila, že policejní záznam existuje přibližně u 65 % vážně zraněných při střetu s motorovým vozidlem, ale pouze u 12 % událostí v silničním provozu bez účasti motorového vozidla.

Jenny Carsonová, projektová manažerka Evropské rady pro bezpečnost dopravy, uvedla: „Každý den jsou na našich silnicích po celé Evropě vážně zraněny stovky lidí. Tvůrci politik podceňují jak rozsah tohoto problému, tak dopad, který tato zranění mohou mít. Vlády jednotlivých států musí usilovněji pracovat na zlepšení chybného systému, který se ve velké míře spoléhá na údaje o nehodách šetřených policií a který poskytuje zavádějící obraz o celkové zátěži, kterou zranění na silnicích představují pro jednotlivce, společnosti a naše ekonomiky.“

Dopravní nehody nemají finanční dopad jen prostřednictvím vzniklých hmotných škod na vozidlech a infrastruktuře! „**Celkové socioekonomické ztráty spojené s dopravními nehodami – včetně nákladů na zdravotní péči, výdajů pojišťoven, sociálních výdajů, odškodnění za způsobení újmy na zdraví, ztráty na produkci, materiálních škod i výdajů na zásahy policie a hasičů – přesáhly v letech 2021–2024 částku 530 miliard Kč,**“ doplňuje Alena Daňková, vedoucí Oblasti hodnocení dopadů dopravy, strategií a vzdělávání z Centra dopravního výzkumu (CDV).

Evropská unie si mimo jiné stanovila cíl snížit v letech 2020 až 2030 počet vážných zranění při dopravních nehodách o 50 %. Mnoho zemí začlenilo cíle pro snížení počtu vážných zranění do svých vnitrostátních strategií bezpečnosti silničního provozu. Zpráva však zdůrazňuje, že pokrok ve snižování počtu vážných a lehkých zranění zaostává za snižováním počtu úmrtí na silnicích. Počet vážných zranění ve 24 členských státech EU se v letech 2013–2023 snížil o 13 %, což je pomalejší než 16% pokles počtu úmrtí na silnicích. Zpráva zdůrazňuje, že velikost poklesu v období 2013–2023 je daleko od cíle dosáhnout 50% snížení v desetiletí 2020–2030.

V roce 2024 se Česká republika umístila na 15. místě v EU s 45 oběťmi dopravních nehod na milion obyvatel, což je jen mírně nad průměrem EU (44). „**Mezi zeměmi Visegrádské čtyřky (V4) jsme na tom lépe než Slovensko (47 obětí) i Polsko a Maďarsko (shodně 52 obětí). Dobrou zprávou je, že od roku 2019 klesl počet úmrtí na silnicích v EU o 13 %, přičemž Česko zaznamenalo ještě výraznější, 20 % pokles. Největší zlepšení ve skupině V4 zaznamenalo Polsko, kde se počet obětí snížil o 35 %, následované Českem a Maďarskem (17 %). Naopak Slovensko dosáhlo jen 5 % poklesu,**“ uvedl Lukáš Kadula z CDV. Bližší informace jsou obsahem tiskové zprávy [Česko se blíží evropskému standardu, má nejbezpečnější silnice ze zemí V4.](#)

K řešení problémů a dosažení cílů zpráva prosazuje přístup k bezpečnosti silničního provozu "**bezpečný systém**", který zahrnuje šest klíčových prvků:

- **Řízení a správa:** Zajištění odpovědnosti vedoucích představitelů, zajištění transparentnosti, garance financování, zlepšení sběru dat a rozvoj partnerství.
- **Bezpečné rychlosti:** Řízení rychlosti na úrovních odpovídajících silničnímu prostředí a zranitelnosti účastníků silničního provozu.
- **Bezpečné silnice:** Navrhování a údržba infrastruktury, která snižuje riziko nehod a minimalizuje závažnost zranění.
- **Bezpečná vozidla:** Podpora bezpečnostních technologií ve vozidlech, které zabraňují nehodám a chrání cestující a zranitelné účastníky silničního provozu v případě nehody.
- **Bezpeční účastníci silničního provozu:** Podpora odpovědného chování účastníků silničního provozu prostřednictvím školení a vzdělávání řidičů, prosazování předpisů a pobídek.
- **Péče po nehodě:** Zajištění včasné a účinné záchranné a lékařské péče s cílem minimalizovat následky srážek.

Jak dokládají i zahraniční zkušenosti, při naplňování principů a tvorby bezpečného systému hrají klíčovou roli hloubkové analýzy dopravních nehod. Právě činnost hloubkových analýz umožňuje zjistit detailní poznatky o příčinách vzniku nehod i faktorech ovlivňujících jejich následky, což umožňuje efektivněji identifikovat rizikové faktory, definovat i efektivně směřovat účinná opatření ke zlepšení bezpečnosti v silničním provozu.

Kateřina Bucsuházy, vedoucí oblasti Hlubkové analýzy dopravních nehod CDV dodává: „**Výsledky Hlubkové analýzy dopravních nehod ukazují, že pro účinná opatření ke zvýšení bezpečnosti na silnicích je nezbytné nejen sledovat statistické ukazatele o dopravní nehodovosti, ale také analyzovat širší souvislosti, jako je provedení dopravního prostoru, chování účastníků provozu i provedení a stav vozidel.**“ Pro zlepšení dopravní bezpečnosti je klíčové využívat co nejširší spektrum dostupných dat a zaměřit se na strategie prevence a snižování následků nehod. „**Při zpracování a pravidelném vyhodnocení Strategie BESIP 2021–2030 byla využívána data a poznatky jak z národních, tak mezinárodních databází – kromě nehodových dat Policie ČR a zmíněné Hlubkové analýzy dopravních nehod pak také nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu, bodového hodnocení řidičů, výsledky vědy a výzkumu a další,**“ doplňuje Kadula.

Zdroje:

ETSC, Serious road injuries ‘massively’ underreported – study  
CDV, Česko se blíží evropskému standardu, má nejbezpečnější silnice ze zemí V4  
MD, Strategie BESIP 2021–2030

#### Kontakt

Ing. Lukáš Kadula, MBA, +420 778 888 359, [lukas.kadula@cdv.cz](mailto:lukas.kadula@cdv.cz)  
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.  
Technologická 376/5, 708 00 Ostrava (kancelář)  
Líšeňská 33a, 636 00 Brno (sídlo)