Celostátní sčítání dopravy 2025: metodika a výsledky projektu



Mgr. Lenka Sazmová
IPSOS s.r.o.

Ing. Luděk Bartoš, Ph.D.
EDIP s.r.o.

Ing. Petr Trnka
EDIP s.r.o.

Bc. Jakub Jahoda
Ředitelství silnic a dálnic s.p.

V roce 2025 proběhlo celostátní sčítání dopravy (CSD). Tento článek informuje o účelu projektu, jeho metodice a inovacích, ke kterým bylo v roce 2025 přistoupeno poprvé. Článek dále shrnuje průběh terénních prací a kontrolních činností včetně specifických podmínek a okolností realizace sčítání, které projekt v roce 2025 ovlivňovaly, a seznamuje čtenáře rovněž s výsledky tohoto klíčového projektu.
Klíčová slova: dopravní inženýrství, intenzita dopravy, celostátní sčítání dopravy

In 2025, the National Transport Census (CSD) was carried out across the Czech Republic. This article presents the purpose of the project, its methodology, and the innovations introduced for the first time in the 2025 survey. It also summarizes the fieldwork and quality control procedures, including the specific conditions and circumstances affecting the 2025 survey, and acquaints readers with the results of this key project.
Keywords: transport engineering, traffic intensity, national transport census

1 ÚVOD

V roce 2025 proběhlo další celostátní sčítání dopravy. Od roku 1959 se provádí pravidelně, s menšími odchylkami, v pětiletých intervalech, od roku 1980 v letech končících na 0 a 5. Tyto termíny odpovídají sčítání silniční dopravy na mezinárodních (E) silnicích podle směrnic EHK OSN.

Garantem celostátního sčítání dopravy je Ředitelství silnic a dálnic s. p. na základě pověření Ministerstva dopravy a je prováděno dodavatelsky. Zhotovitel CSD 2025 byl vybrán ve veřejné soutěži vypsané v roce 2024. Vítězem soutěže se stala firma IPSOS s.r.o. se subdodavatelem dopravně-inženýrskou firmou EDIP s.r.o.

Tento článek volně navazuje na článek Celostátní sčítání automobilové dopravy v České republice v roce 2025 v čísle 5/2025 Silničního obzoru [2].

2 CÍLE CSD

Výstupy z CSD jsou jedním ze základních podkladů pro předprojektovou, projektovou a investiční přípravu staveb pozemních komunikací, konstrukcí vozovek pozemních komunikací, pro údržbu komunikací a pro posuzování vlivu provozu na pozemních komunikacích na životní prostředí. Výsledky jsou také ve zvláštní zprávě zasílány Evropské hospodářské komisi OSN, které poskytují informaci o vývoji dopravy na síti silnic pro mezinárodní provoz (E-silnice).

Realizace CSD je rozdělena do 4 fází:
- 1. fáze: Příprava
- 2. fáze: Provedení
- 3. fáze: Vyhodnocení a výsledky
- 4. fáze: Zprávy o výsledcích

3 METODIKA CSD 2025

Sčítané úseky

Sčítání zahrnovalo, stejně jako v minulosti, všechny úseky dálnic a silnic I. a II. třídy, cca 18 % délky silnic III. třídy a vybrané místní komunikace. Při CSD 2025 bylo na dálniční a silniční síti sledováno celkem 8 849 úseků, z toho je 6 642 úseků sčítaných a na 1 694 úsecích je intenzita dopravy přebírána ze sousedních úseků (ve výsledcích je označeno hvězdičkou). U ostatních úseků nebyla intenzita dopravy v roce 2025 určena, například z důvodu celoročních uzavírek nebo jiných okolností, které znemožnily sčítání provést.

Navíc byly sčítány úseky na místních komunikacích měst, která o to projevila zájem. Těch bylo v roce 2025 dvanáct a celkem zde bylo sčítáno 277 úseků. Významným posunem ve sjednocování metodického přístupu bylo plošné zavedení ručního sčítání dopravy pomocí IPSOS mobilní aplikace (bližší popis aplikace je k dispozici dále v textu). Všechna zapojená města tak sbírala data zcela stejným způsobem, jakým jsou sbírána data na úsecích komunikací ve správě ŘSD. Vyhodnocování dat pak rovněž probíhá jednotnou metodikou.

Celkový počet sčítaných úseků podle kategorie a třídy pozemní komunikace uvádí tabulka 1.

tab. 1 *Počty sčítaných úseků podle kategorie a třídy komunikace*

Kategorie (a třída) komunikace	Počet sčítaných úseků
Dálnice	270
Silnice I. třídy	1 736
Silnice II. třídy	3 174
Silnice III. třídy	1 462
Dálniční a silniční síť – celkem	**6 642**
Místní komunikace	277
celkem	6 919

Od posledního CSD v roce 2020 úseků přibylo, zejména na nově zprovozněných úsecích dálnic a silnic, včetně úseků uvedených do provozu v průběhu roku 2025.

Sčítací termíny manuálního sčítání jsou při CSD vždy rozvrženy v průběhu roku (jaro, léto, podzim) pro zachycení ročních variací intenzit dopravy a pro možnost zjištění charakteru provozu na komunikaci (např. rekreační, hospodářský). V harmonogramu sčítacích termínů jsou zastoupeny jak běžné pracovní dny, tak páteční a nedělní dopravní špičky. Každé jednotlivé sčítání musí trvat přesně 4 hodiny s tím, že časy jsou pro každý z těchto dnů definovány metodikou CSD a musí být dodrženy.

Sledované druhy vozidel

Metodika provádění a vyhodnocení CSD se mezi jednotlivými cykly průběžně aktualizuje, aby výsledky byly co nejvíce využitelné pro následné úvahy o silniční síti. V průběhu času se v souvislosti s obměnou dopravního chování ve smyslu využívaných druhů vozidel upřesňují v CSD i kategorie sledovaných vozidel. Přehled kategorií vozidel sledovaných při CSD 2025 je uveden v tabulce 2.

tab. 2 *Kategorie vozidel sledované při CSD 2025*

Označení	Popis
DOD	Dodávky (nákladní vozidla s celkovou hmotností do 3,5 t)
LN	Lehká nákladní vozidla (celková hmotnost 3,5–7,5 t) bez přívěsů i s přívěsy
SN	Střední nákladní vozidla (celková hmotnost 7,5–20 t) bez přívěsů
SNP	Střední nákladní vozidla (celková hmotnost 7,5–20 t) s přívěsy
TN	Těžká nákladní vozidla (celková hmotnost nad 20 t) bez přívěsů
TNP	Těžká nákladní vozidla (celková hmotnost nad 20 t) s přívěsy
NSN	Návěsové soupravy nákladních vozidel
A	Autobusy, autobusy kloubové
Z	Zvláštní vozidla
O	Osobní vozidla bez přívěsů i s přívěsy
M	Jednostopá motorová vozidla
C	Cyklisté

Nejvýznamnější změnou v kategorizaci vozidel bylo v roce 2025 vyčlenění samostatné kategorie „dodávky“, tj. nákladních vozidel s celkovou hmotností do 3,5 t, která se vyčlenila z kategorie LN. Potřeba této samostatně sledované kategorie, která zaznamenává v posledních cyklech CSD nejvyšší nárůst intenzit, je zejména pro účely hlukových a kapacitních výpočtů. Ostatní úpravy v kategorizaci vozidel jsou méně významného charakteru.

Intenzita pěší dopravy není při CSD zjišťována.

Sběr dat

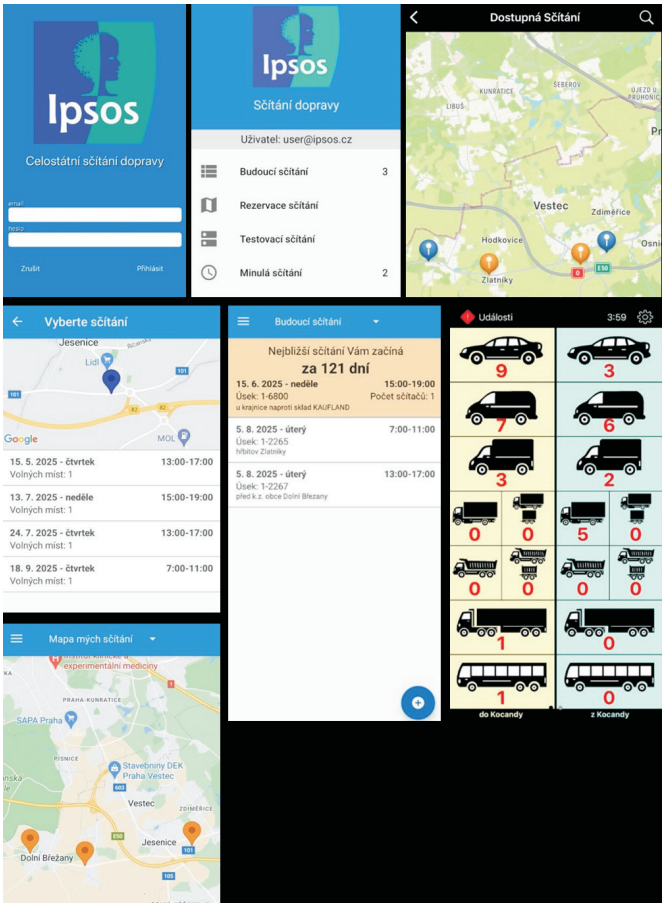
Na dálnicích byla pro zjištění intenzity dopravy využita data z automatických sčítačů dopravy (ASD) ve správě ŘSD. Ty obvykle rozlišují pouze 8 druhů vozidel. Proto bylo na vybraných úsecích doplněno ruční sčítání a formou interpolace hodnot byla data z ASD přepočtena na kategorie vozidel odpovídající metodice CSD.

Protože základem metodiky CSD je provedení většího množství krátkodobých ručních sčítání, bylo potřeba pro účely zjištění denních, týdenních a ročních variací dopravy zajistit také dlouhodobé sčítání na vybraném vzorku stanovišť pomocí přenosných ASD.

Samotné ruční sčítání dopravy probíhalo pomocí mobilní aplikace IPSOS speciálně vyvinuté pro potřeby CSD. Mobilní aplikace a přidružená webová aplikace výrazně posilují možnosti kontrol práce sčítačů a umožňují řídit rozsáhlou síť sčítačů po celé republice na dálku. Prostřednictvím aplikace sčítači absolvovali potřebná školení, rezervovali a spravovali svá sčítání, a především prováděli jednotlivá sčítání v terénu. Celkem se na ručním sběru dat v rámci CSD 2025 podílelo 2 739 sčítačů.

Využití mobilní aplikace pro ruční sčítání dopravy přináší významně vyšší kvalitu a spolehlivost naměřených dat, než by tomu mohlo být v případě záznamu do papírových záznamových archů. Mobilní aplikace nasčítaná data také automaticky ukládá do databáze a eliminuje tak potřebu ručního přepisu dat. Zároveň hlídá, zda sčítač stojí na místě určeném pro výkon sčítání, a to jak před začátkem každého jednotlivého sčítání, kdy sčítači neumožní začít, nenachází-li se na předepsaném místě, tak v průběhu celého čtyřhodinového sčítání, kdy průběžně zaznamenává informace o GPS pozici zařízení. Sčítač je tedy kontrolován, že se na předepsaném místě nacházel po celou dobu sčítání. Aplikace také ke každému zaznamenanému vozidlu ukládá informaci o čase, kdy vozidlo bylo sčítačem zaznamenáno. Kontrolní tým pak procházel každé jednotlivé sčítání a zaměřoval se na plynulost sčítačem zaznamenávané dopravy, skladbu zaznamenávaných vozidel a celkově logiku vykázaných dat.

Ukázka mobilní aplikace je k dispozici na obr. 1.



obr. 1 *Ukázka mobilní aplikace IPSOS*

4 PRŮBĚH CSD 2025

Celostátní sčítání dopravy je svou povahou rozsáhlý a organizačně náročný projekt, který vyžaduje důsledný projektový management a schopnost operativně jednat tak, aby bylo co možná nejefektivněji zajištěno doručení kvalitních výstupů.

Pro efektivní komunikaci s rozsáhlou sítí sčítačů bylo zřízeno kontaktní centrum. Na této úrovni se řešila veškerá operativa spojená s obsazováním jednotlivých sčítacích termínů, směrováním sčítačů na správná místa, zodpovídaly se dotazy ze sítě, dohledávaly uzavírky a kontrolovala se data a jejich spolehlivost ještě před tím, než byla postoupena k další analytické práci.

Nepredikovatelné situace, které nebylo možné vyřešit pouze na úrovni realizátora zakázky, pak byly operativně řešeny na koordinačních jednáních s objednatelem.

Již od začátku roku 2025 bylo zřejmé, že CSD 2025 se ponese v duchu četných uzavírek a bude tedy nezbytné s touto skutečností pracovat tak, aby data získaná v rámci CSD 2025 byla co možná nejvalidnější. Stejně tak bylo v průběhu roku 2025 plánováno otevření některých nových silničních staveb, které bylo rovněž potřeba při pracích na projektu zohlednit.

Realizátoři zakázky spolu se zástupci ŘSD situaci průběžně sledovali a klíčové uzavírky pro snazší orientaci a plánování potřebných kroků zanášeli mimo jiné do mapové aplikace GIS. Obr. 2 ilustruje situaci s dopravními uzavírkami v době provádění terénních prací, tedy od 1. 4. 2025 do 23. 10. 2025.

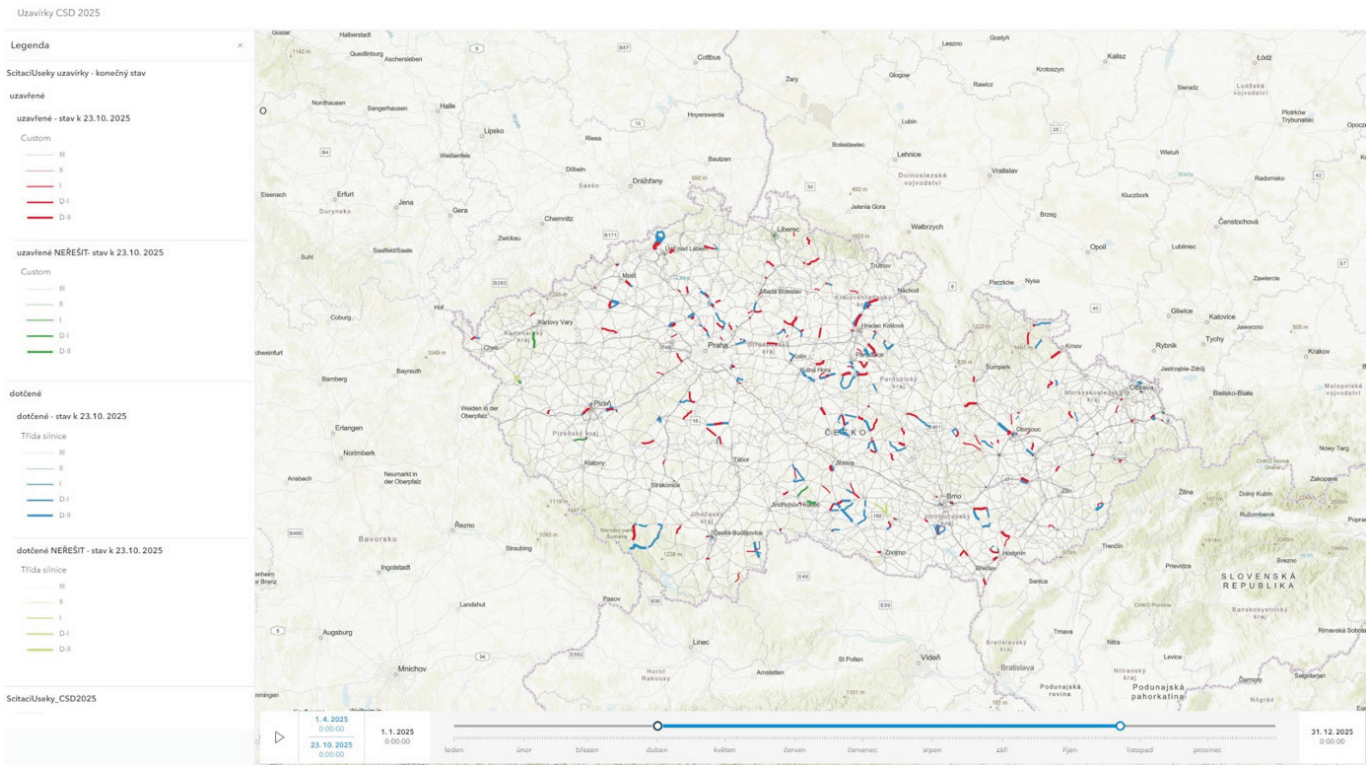
Významné stavby na dálnicích a silnicích I. třídy mají vliv na změnu intenzity dopravy nejen na samotné otevřené stavbě, ale také na úsecích komunikací v okolí. Na základě aktualizovaných informací od ŘSD o předpokládaném termínu otevření byly stavby rozděleny do tří skupin s rozdílným přístupem k procesu sběru dat a jejich zpracování s tím, že u některých bylo možné zjistit dopravní situaci po zprovoznění nové stavby a u některých bylo potřeba zůstat u stavu před zprovozněním.

Seznam silničních staveb, které byly zprovozněny v průběhu CSD 2025, je k dispozici v tab. 3. Sčítání na těchto nových úsecích proběhlo až po otevření stavby. Zároveň bylo sčítání realizováno i na bezprostředně navazujících úsecích, které před otevřením stavby tvořily hlavní silniční tah dané trasy a u nichž bylo rovněž možné očekávat největší změny dopravního zatížení.

tab. 3 *Seznam zprovozněných staveb během CSD 2025 – dálnice a silnice I. třídy*

silnice	název stavby	kraj	otevření
D6	D6 Hořesedly, přeložka	Středočeský	27. 9. 2025
D6	D6 Hořovičky, obchvat	Středočeský	27. 9. 2025
D35	D35 Křelov–Slavonín, 2. etapa, stavba 3508.2	Olomoucký	27. 7. 2025
I/16	I/16 Nová Paka – obchvat	Královéhradecký	4. 8. 2025
I/34	I/34 Lišov–Vranín	Jihočeský	15. 7. 2025
I/37	I/37 Žďár nad Sázavou, Jihlavská–Brněnská	Kraj Vysočina	25. 9. 2025

Dálniční a silniční stavby zprovozněné až po 30. říjnu 2025 nejsou ve výsledcích CSD 2025 zahrnuty. Výsledky na dotčených a okolních úsecích proto zachycují stav dopravní sítě před jejich uvedením do provozu.



obr. 2 *GIS mapa dopravních uzavírek v době sčítání*

Celostátní sčítání dopravy 2025 tak bylo úspěšně zrealizováno v souladu s metodikou projektu a v souladu s průběžnými rozhodnutími ze strany zadavatele v reakci na aktuální situaci na jednotlivých sčítacích úsecích.

Doplňkové sčítání 2026

V prosinci 2025 došlo ke zprovoznění několika dálničních úseků. Významnou změnu intenzit přineslo zejména zprovoznění posledního úseku dálnice D1 v oblasti Přerova, které výrazně ovlivnilo intenzity v jižní části Olomouckého kraje, především na dálnicích D1, D35, D46 a D55.

Z výsledků CSD 2025 současně vyplynulo, že sčítání na některých silnicích I. třídy, například v Kraji Vysočina, zároveň ovlivnily dlouhodobé uzavírky a související dopravní omezení.

Bylo proto rozhodnuto provést v roce 2026 na 200 vybraných úsecích doplňkové sčítání. Jeho cílem je získat údaje odpovídající aktuálnímu dopravnímu zatížení a zajistit potřebnou vypovídací hodnotu výsledků.

5 METODIKA VYHODNOCENÍ

Metodika vyhodnocení RPDI a dalších dopravně-inženýrských charakteristik je vzhledem ke kombinaci dvou zdrojů dat rozdělena na dvě části – metodiku vyhodnocení dat z ASD, která byla použita pouze pro síť dálnic, a metodiku vyhodnocení ručních sčítání pro silniční síť. Do silniční sítě jsou pro vyhodnocení zahrnuty i místní komunikace vybraných měst.

Vyhodnocení dat z ASD na dálnicích

Pro stanovení výsledných intenzit dopravy byla využita data z ASD ve správě ŘSD. K využití pro CSD 2025 bylo k dispozici měření na 212 úsecích dálnic. Přednostně byla využívána data ze smyčkových detektorů schopných rozlišit osm kategorií vozidel.

Před vlastním vyhodnocením byla data podrobena formální a věcné kontrole. Ověřovala se jejich úplnost ve všech jízdních směrech a pruzích, případné duplicity a výskyt odlehlých nebo jinak neobvyklých hodnot. Pro identifikaci významných odchylek byly využity také grafické sestavy. Z dalšího zpracování byla vyloučena neúplná nebo nevěrohodná data i hodnoty z období, ve kterých mohl přetrvávat vliv mimořádné situace na detektoru nebo na komunikaci.

Protože členění vozidel zaznamenávané ASD neodpovídá v plném rozsahu kategoriím CSD 2025, byla automaticky získaná data kombinována s výsledky opakovaných čtyřhodinových ručních sčítání na stejných úsecích. Na jejich základě byla skladba dopravního proudu poměrným přepočtem rozvedena do podrobnějšího členění kategorií vozidel požadovaného metodikou CSD.

Vyhodnocení dat na silnicích

Metodika vyhodnocení dat navazuje na metodiku použitou v předchozích celostátních sčítáních. Základem metody je stanovení odhadu intenzit prostřednictvím přepočtu čtyřhodinových ručních sčítání pomocí stanovených přepočtových koeficientů.

Pro eliminaci chyb byla data získaná ručním sčítáním pomocí mobilní aplikace podrobena několika kontrolám. V první řadě byla ověřována logická konzistence intenzit v rámci jednoho sčítacího dne, zejména přiměřenost rozdílů mezi jednotlivými hodinami průzkumu. Dále byla sledována odchylka intenzit mezi jednotlivými sčítacími dny (odhady RPDI stanovené z jednotlivých dnů by se při správné volbě přepočtových koeficientů neměly výrazně lišit), přičemž odlehlá měření byla z dalšího zpracování vyloučena. Kontrolována byla rovněž návaznost hodnot na vybraném tahu komunikace, kde by výsledky na sousedních úsecích měly být vzájemně konzistentní. V neposlední řadě byla provedena kontrola trendu výsledků od CSD 2016 a CSD 2020.

Stanovení přepočtových koeficientů

Metodika pro stanovení přepočtových koeficientů byla stejná jako v předchozích celostátních sčítáních. Přepočtové koeficienty denních, týdenních a ročních variací intenzit dopravy byly stanoveny na základě analýzy dat z automatických sčítačů dopravy (ASD) ve správě ŘSD a přenosných automatických sčítačů dopravy (PASD) nasazovaných v rámci zakázky:

- ASD – data na dálniční síti a silnicích I. třídy.
- PASD – data na silnicích II., III. třídy a místních komunikacích.

Výběr profilů na dálnicích a silnicích I. třídy zajišťoval rovnoměrné územní pokrytí a zohledňoval význam i délku jednotlivých tahů. Přednostně byly zachovány profily použité při CSD 2016 a 2020 doplněné o profily na nově zprovozněných úsecích dálnic.

Na silnicích II. a III. třídy a místních komunikacích byla stanoviště přenosných automatických detektorů dopravy (PASD) vybrána tak, aby pokryla rovnoměrně komunikace s předpokládaným charakterem provozu.

Výsledné skupiny vycházejí z členění v předchozích celostátních sčítáních dopravy a jsou také obsaženy v TP 189 [8].

Výsledné dopravně-inženýrské charakteristiky

Pro jednotlivé sčítací úseky jsou ve výsledcích CSD 2025 stanoveny následující dopravně-inženýrské charakteristiky:

- Roční průměr denních intenzit dopravy (RPDI) pro jednotlivé druhy vozidel.
- Průměrná denní intenzita dopravy v běžný pracovní den pro jednotlivé druhy vozidel.
- Průměrná denní intenzita dopravy o víkendech mimo svátky pro jednotlivé druhy vozidel.
- Padesátirázová hodinová intenzita dopravy pro vozidla celkem a těžká vozidla.
- Špičková hodinová intenzita dopravy v běžný pracovní den pro vozidla celkem a těžká vozidla; tato hodnota se neuvádí na dálnicích.
- Roční průměr denních intenzit těžkých nákladních vozidel (TNV).
- Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy alfa, beta a gama, vyjadřující relativní intenzitu dopravy v neděli a v letním období.

- Poměr intenzit protisměrných dopravních proudů v nedělní špičkové hodině.
- Průměrná denní intenzita cyklistické dopravy v období vhodném pro cyklistickou dopravu.

Koeficienty nerovnoměrnosti a poměr intenzit protisměrných proudů jsou uvedeny pouze u úseků, pro které byla k dispozici potřebná data.

Údaje intenzit dopravy pro výpočet hlukového zatížení a emisí nejsou po domluvě s objednatelem uvedeny a budou doplněny po aktualizaci TP 219 [9], která zohlední i novelu metodiky pro výpočet hluku z dopravy.

Úprava vzorce pro výpočet hodnoty TNV

Z důvodu zavedení nové kategorie dodávek (nákladní vozidla do celkové hmotnosti 3,5 t) byl aktualizován vzorec pro výpočet TNV, který je uváděn v TP 170 [7]. Na základě rozhodnutí objednatele byla ve výsledcích CSD 2025 určena hodnota TNV dle vzorce:

$$TNV = 0{,}1 \cdot DOD + 0{,}1 \cdot LN + 0{,}9 \cdot SN + 1{,}9 \cdot SNP + TN + 2 \cdot TNP + 2{,}3 \cdot NSN + A$$

kde: *DOD, LN, SN, SNP, TN, TNP, NSN* a *A*
představují hodnoty RPDI odpovídajících druhů vozidel.

Porovnání dodávek a lehkých nákladních vozidel

V předchozích sčítáních dopravy byly dodávky součástí kategorie lehkých nákladních vozidel (LN), kde tvořily převažující podíl vozidel. V CSD 2025 jsou dodávky poprvé evidovány jako samostatný druh vozidla, což umožňuje přesnější sledování jejich zastoupení v dopravním proudu.

Z výsledků CSD 2025 vyplývá, že dodávky tvoří ve všech kategoriích komunikací více než čtyři pětiny původní společné skupiny LN+DOD. Nejvyšší je jejich zastoupení na dálnicích I. třídy, kde dosahuje 84,4 %, na dálnicích II. třídy činí 82,6 %. Na silniční síti je podíl nejnižší na silnicích I. třídy (80,2 %) a s klesajícím významem komunikace postupně roste na 81,7 % u silnic II. třídy a 82,3 % u silnic III. třídy.

6 VÝSLEDKY CSD 2025

Průměrné intenzity dopravy

Průměrná intenzita dopravy se stanovuje jako podíl dopravního výkonu a délky příslušné komunikační sítě. Na dálnicích dosáhla v roce 2025 průměrné hodnoty 34 400 vozidel za 24 hodin. Z toho připadalo 24 000 vozidel na osobní automobily, 6 800 na těžká motorová vozidla, 3 500 na dodávky a přibližně 100 na motocykly.

Průměrné intenzity se výrazně liší podle kategorie a třídy komunikace – viz tab. 4.

tab. 4 *Průměrné intenzity dopravy podle kategorie a třídy komunikací*

Kategorie komunikace	Průměrná intenzita [voz/24 h]
Dálnice I. třídy	38 958
Dálnice II. třídy	28 042
Silnice I. třídy	9 613
Silnice II. třídy	3 036
Silnice III. třídy	736

Na silnicích I. třídy byla nejvyšší průměrná intenzita zaznamenána v Jihomoravském kraji, kde dosáhla 13 400 vozidel za 24 hodin, nejnižší v kraji Vysočina s hodnotou 7 000 vozidel za 24 hodin. Na silnicích II. a III. třídy byly nejvyšší průměrné intenzity zjištěny ve Zlínském a Moravskoslezském kraji, nejnižší v Plzeňském a Jihočeském kraji.

Nejvíce zatížené úseky

Nejvyšší intenzita dopravy byla zaznamenána na dálnici D1 v úseku mezi hranicí hlavního města Prahy a Průhonicemi, kde dosáhla téměř 107 000 vozidel za 24 hodin. Také na dalších úsecích šestipruhové D1 mezi Prahou a Mirošovicemi překračují intenzity 100 000 vozidel za 24 hodin. V brněnské aglomeraci bylo na D1 zjištěno téměř 92 000 vozidel za 24 hodin v úseku Brno-centrum – Brno-jih. Na Pražském okruhu dosáhla nejvyšší intenzita v úseku Ořech–Jinočany přibližně 86 000 vozidel za 24 hodin.

Nejvíce zatížené úseky jednotlivých kategorií komunikací jsou uvedeny v tab. 5.

tab. 5 *Nejvíce zatížené úseky podle kategorie a třídy komunikací*

Kategorie komunikace	Úsek	RPDI [voz/24 h]
Dálnice I. třídy	D1, hranice Prahy – Průhonice	106 996
Dálnice II. třídy	D0, Ořech–Jinočany	85 596
Silnice I. třídy	I/7, D0 – Přední Kopanina	65 089
Silnice II. třídy	II/479, Ostrava	37 394
Silnice III. třídy	III/14539, České Budějovice	22 155

Všechny úseky uvedené v tab. 5 jsou čtyřpruhové nebo vícepruhové. Nejzatíženějším dvoupruhovým úsekem v intravilánu byla silnice I/56 v Ostravě, ulice Cingrova, s intenzitou 30 285 vozidel za 24 hodin. V extravilánu byla nejvyšší hodnota zjištěna na silnici I/3 u Senohrab, kde dosáhla 28 261 vozidel za 24 hodin. Na silniční síti bylo celkem evidováno 122 km úseků s intenzitou vyšší než 30 000 vozidel za 24 hodin.

Vývoj intenzit dopravy

Výsledky CSD 2025 lze metodicky porovnávat s výsledky CSD 2020. Při interpretaci je však třeba zohlednit, že sčítání v roce 2020 ovlivnila pandemie covidu-19. Podrobněji se interpretaci výsledků CSD 2020 věnoval článek [4].

Nově samostatně sledovaná kategorie dodávek byla pro účely porovnání sloučena s těžkými motorovými vozidly.

tab. 6 *Vývoj průměrných intenzit dopravy 2016 až 2025. Hodnoty RPDI ve voz/24 h*

Kategorie komunikace	CSD 2016	CSD 2020	CSD 2025
Dálnice	29 056	30 724	34 442
Silnice I. třídy	8 506	9 087	9 613
Silnice II. třídy	2 612	2 887	3 036
Silnice III. třídy	673	723	736

Průměrná intenzita dopravy na celé dálniční a silniční síti byla v roce 2025 o 11 % vyšší než v roce 2020. Na dálnicích I. třídy vzrostla průměrná intenzita o 21 % (z 32 108 na 38 958 voz/24 h). Růst je viditelný zejména na D1 mezi Prahou a Brnem a D5 v okolí Plzně. Nárůst je stabilní jak v kategorii těžkých vozidel s dodávkami (20 %), tak u osobních vozidel (22 %). Na dálnicích II. třídy došlo oproti roku 2020 k mírnému poklesu průměrných intenzit o 0,3 %, tento mírný pokles na dálnicích II. třídy je způsoben značným prodloužením sítě dálnic II. třídy (o 41 % delší síť oproti roku 2020) v oblastech, které jsou zatím méně zatíženy než stávající úseky. Stagnace průměrných intenzit je viditelná nejvíce na D4, D10 a D46, které se svým charakterem liší od ostatních dálnic II. třídy.

Na silnicích vzrostla průměrná intenzita přibližně o 4 %. Na silnicích I. třídy činil nárůst 5,8 %, na silnicích II. třídy 5,2 % a na silnicích III. třídy 1,8 %. Obecně tedy intenzity rostly více na dopravně významnějších komunikacích.

Přesnější obraz skutečného vývoje poskytuje porovnání úseků, které byly sčítány v letech 2020 i 2025 a u nichž se nezměnila kategorie, třída ani délka. Na těchto srovnatelných úsecích vzrostla intenzita dopravy celkem o 7 %. U osobních vozidel činil nárůst 5 % a u těžkých vozidel s dodávkami 14 %. Na srovnatelných dálničních úsecích vzrostla intenzita o 22 %, shodně u osobních vozidel i těžkých vozidel s dodávkami. Na srovnatelných silničních úsecích byl celkový nárůst nižší, přibližně 4 %, intenzita osobních vozidel zde vzrostla o 2 % a těžkých vozidel s dodávkami o 11 %.

Vývoj dopravního výkonu

Dopravní výkon je jedním ze základních ukazatelů vývoje dopravy. Po růstu z předchozího období 2016–2020 se v období 2020–2025 zachoval růst celkového dopravního výkonu na území České republiky. Celkový dopravní výkon na dálniční a silniční síti se mezi roky 2020 a 2025 zvýšil o 11 %:

- Na dálnicích vzrostl o 32 % (významný vliv mělo rozšíření sítě dálnic o 18 %).
- Na silnicích I. třídy vzrostl o 4 % (při zkrácení sítě o 3 %).
- Na silnicích II. třídy vzrostl o 6 %.
- Na silnicích III. třídy vzrostl o 2 % (při zkrácení sítě o 0,2 %).

tab. 7 *Vývoj dopravního výkonu 2016 až 2025, hodnoty v mil. vozkm/24 h*

Kategorie komunikace	CSD 2016	CSD 2020	CSD 2025
Dálnice	35,2	39,2	51,8
Silnice I. třídy	49,4	53,7	55,0
Silnice II. třídy	38,1	42,2	44,7
Silnice III. třídy	23,0	24,6	25,1
Celkem	145,7	159,8	176,6

Dopravní výkon těžkých vozidel a dodávek vzrostl o 17 % a osobních automobilů o 9 %. U těžkých vozidel a dodávek byl růst na dálnicích výrazně vyšší než na silnicích, což potvrzuje pokračující přesun této dopravy na dálniční síť.

Skladba dopravního proudu

Ve skladbě dopravního proudu nedošlo oproti roku 2020 k zásadním změnám. Na dálnicích i silnicích nadále převažují osobní vozidla, jejichž podíl na silniční síti mírně poklesl ve prospěch těžkých vozidel, dodávek a motocyklů.

Dodávky, které byly v CSD 2025 poprvé sledovány samostatně, tvoří 10,6 % dopravního proudu na dálnicích I. třídy a 9,1 % na dálnicích II. třídy. Na silnicích I. a II. třídy činí jejich podíl shodně 7,8 % a na silnicích III. třídy 7,5 %. Zastoupení dodávek tedy obecně roste s dopravním významem komunikace.

7 VÝSTUPY CSD 2025

Konečné výsledky CSD 2025 jsou dostupné na webových stránkách ŘSD www.rsd.cz v sekci Silnice a dálnice/ Sčítání dopravy.

8 AKTUALIZACE TECHNICKÝCH PODMÍNEK

Na základě poznatků získaných při CSD 2025 je plánována aktualizace vybraných technických podmínek.

V TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích [8] budou na základě dat z automatických a přenosných detektorů zpřesněny přepočtové koeficienty, nově samostatně také pro kategorii dodávek; upraven bude rovněž způsob stanovení charakteru provozu podle nedělního faktoru.

Aktualizace TP 219 Dopravně-inženýrská data pro posuzování vlivu dopravy na životní prostředí [9] zohlední výsledky CSD 2025, připravovanou změnu metodiky výpočtu hluku a zavedení kategorie dodávek.

S ohledem na vývoj intenzit automobilové dopravy od let 2016 a 2020 a změny demografické prognózy České republiky je zvažována také aktualizace TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy [10].

9 ZÁVĚRY

Celostátní sčítání dopravy 2025 proběhlo v souladu s plánovanou metodikou a harmonogramem. V průběhu realizace se po-

dařilo reagovat na rozsáhlé uzavírky, zprovozňování nových staveb i další okolnosti ovlivňující průběh sčítání. Výsledkem jsou kvalitní a metodicky jednotné údaje, které poskytují spolehlivý podklad pro dopravně-inženýrskou praxi, plánování rozvoje silniční sítě a přípravu dopravních staveb.

Výsledky CSD 2025 potvrzují pokračující růst dopravního výkonu automobilové dopravy. V porovnání s rokem 2020 vzrostl celkový dopravní výkon na území České republiky o 11 %. Nejvyšší nárůst byl zaznamenán u motocyklů (+39 %) a těžkých motorových vozidel s dodávkami (+17 %), dopravní výkon osobních automobilů vzrostl o 9 %.

ZDROJE

[1] Zpráva o výsledcích sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2025, Ipsos, s.r.o., EDIP s.r.o., 2026.
[2] Bartoš, L., Martolos, J., Sazmová L., Jahoda, J., Celostátní sčítání automobilové dopravy v České republice v roce 2025, Silniční obzor 5/2025.
[3] Bartoš, L., Martolos, J.: Celostátní sčítání dopravy v České republice, Silniční obzor 9/2023.
[4] Kubešová, S., Skovajsa, J.: Celostátní sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2020, Silniční obzor 5/2022.
[5] Kubešová, S.: Průběh a výsledky Celostátního sčítání dopravy na dálniční a silniční síti České republiky v roce 2016, Silniční obzor 9/2017.
[6] Bartoš, L., Frič, J., Tesař, I., Richtr, A., Martolos, J.: Výsledky celostátního sčítání dopravy na dálnicích a silnicích České republiky v roce 2010, Silniční obzor 10/2011.
[7] TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, Ministerstvo dopravy ČR
[8] TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích.
[9] TP 219 Dopravně-inženýrská data pro posuzování vlivu dopravy na životní prostředí.
[10] TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy.
[11] Webový portál ŘSD, Celostátní sčítání dopravy. (dostupné na: www.rsd.cz)

Lektorský komentář

Článek nás podrobně seznamuje s metodikou a výsledky CSD 2025. Ačkoli sběr dat probíhá stále především ručně, díky novým technologiím jsme schopni lépe zjistit případné chyby v měření a zajistit tak vysokou kvalitu naměřených dat. Toto je zásadní, jelikož CSD plní velmi důležitou funkci při získávání dat nejen pro dopravní inženýry. Jak je uvedeno v předposlední kapitole, výsledky CSD mají návaznost na několik různých technických podmínek, které je potřeba nyní aktualizovat. První jednání technické redakční rady ohledně aktualizace TP 189 a TP 219 proběhnou již v září.

Ing. Michal Uhlík, Ph.D., ČVUT v Praze, Fakulta stavební