



Ministerstvo dopravy



Příloha 2

Plnění strategických a dílčích cílů
podle úrovně odpovědnosti

SILNICE II. A III. TŘÍDY

2016

1 ÚVOD

Vzhledem k různorodosti sítě pozemních komunikací a jejich provozních i stavebních parametrů, které výrazně ovlivňují vznik nehod a závažnost jejich následků bylo plnění NSBSP a návazně i její vyhodnocení provázáno s odpovědností jejich vlastníků, případně organizací pověřených výkonem vlastnických práv:

- stát (ŘSD ČR) - dálnice, silnice I. třídy - viz Příloha 1
- kraje - silnice II. a III. třídy - viz Příloha 2
- obce - místní komunikace - viz Příloha 3
- hl. město Praha - viz Příloha 4

Příloha 2 podrobněji dokumentuje plnění strategických a dílčích cílů na silnicích II. a III. třídy, které jsou ve vlastnictví krajů.

Příloha 2 je strukturována do:




- vstupní části, která souhrnně hodnotí plnění strategických a dílčích cílů na silnicích II. a III. třídy na území celého státu,
- krajských částí, které hodnotí plnění strategických a dílčích cílů na silnicích II. a III. třídy dle jednotlivých krajů (označeno 2A-2M).

Významné je použití ekvivalentu závažnosti nehod, kterým lze názorněji posoudit celkový trend vývoje. Má svůj zásadní význam zejména u podrobněji strukturovaných hodnocení, kde samotné počty usmrcených i těžce zraněných jsou nízké a nelze tak dostatečně výstižně usuzovat na dosažené změny.¹

Ve vyhodnocení plnění NSBSP, resp. strategických a dílčích cílů, je použito barevné označení, které pro přehlednost doplňuje, ev. nahrazuje komentáře.²

¹ Je vypočten jako součet usmrcených osob a jedné čtvrtiny těžce zraněných osob. Dělitel 4 byl získán zaokrouhlením průměru poměrů počtu těžce zraněných a usmrcených osob v období 2001-2013.

² Hodnocení vývoje následků nehodovosti

	lepší než stanovený cíl
	splněno s tolerancí $\pm 3\%$
	horší než stanovený cíl

Zdroje dat

V celém dokumentu jsou použity následující zdroje dat:

- nehodová data ČR - ŘSDP PP ČR,
- délky a výkony pozemních komunikací - ŘSD ČR,

Zpracovatel dat: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

2 PLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ

2.1 Silnice II. a III. třídy – celkem

Ke konci roku 2009 bylo v ČR v provozu celkem 48 791 km silnic II. a III. třídy. V roce 2016 jejich délka poklesla na 48 717 km³. Tyto silnice tvoří 87,4 % z celkové délky silniční sítě. Z toho bylo 14 587 km silnic II. třídy a 34 130 km silnic III. třídy. Tyto komunikace přenášejí 42,2 % z celkového dopravního výkonu.

Průměrně na nich v roce 2016 připadlo 9,5 usmrcených osob a 45,4 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm. Z toho na silnicích II. třídy připadlo 8,9 usmrcených osob a 42,7 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm. Na silnicích III. třídy připadlo 10,6 usmrcených osob a 49,7 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm. Silnice III. třídy jsou z hlediska dopravního výkonu stále nejnebezpečnější částí silniční sítě.

Souhrnný pohled na vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy poskytuje Tab. 2-1.

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	349	273	234	285	267	213	0,80	195	1,09	140
těžce zraněno	1601	1306	1098	1139	1008	1014	1,01	1157	0,88	961
ekvivalent závažnosti nehod	749	600	509	570	519	467	0,90	484	0,96	380

Tab. 2-1: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

Především je nutno konstatovat **celkové zlepšení situace v roce 2016 oproti roku 2015**, kterou demonstruje hodnota **ekvivalentu závažnosti nehod**, která je **nižší než stanovený předpoklad**. Počet usmrcených klesl o 54 osob, nicméně nebylo dosaženo stanoveného předpokladu. Počet těžce zraněných naopak stoupl o 6 osob, ale zde je dosaženo lepších než předpokládaných výsledků.

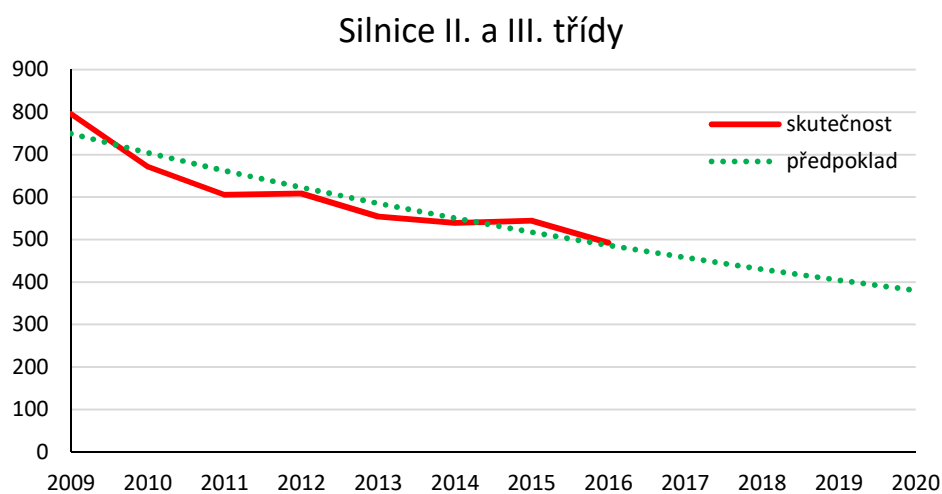
³ Zdroj: <http://www.rsd.cz>: Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR, stav k 1. 1. 2016

Oproti roku 2009 poklesl

- počet usmrcených o 39 % (celostátně celá síť o 34,5 %),,
- počet těžce zraněných o 37,0 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- ekvivalent závažnosti nehod o 37,7 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

Při porovnání s celkovým celostátním poklesem za stejné období jsou docílené poklesy lepší ve všech hodnotách.

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech.



Obrázek 2A-1: Vývoj skutečných a předpokládaných hodnot ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích II. a III. třídy v klouzavých průměrech

2.2 Silnice II. a III. třídy – dle charakteru území

Další rozbor se obdobně, jako u komunikací ve správě státu, zaměřil odděleně na specifika daná odlišnými stavebními parametry silnic II. třídy a silnic III. třídy a rovněž na odlišnosti provozních podmínek v intravilánovém a extravilánovém prostředí.

Vzhledem k malým počtům následků nehod vyplývajícím z rozdělení na silnice II. třídy a silnice III. třídy a na intravilán a extravilán je kladen důraz na porovnání ekvivalentu závažnosti nehod, který umožňuje alespoň částečně eliminovat krátkodobé náhodné odchylky dat jednotlivých závažných následků nehod.

SILNICE II. TŘÍDY		2009	2015	2016	2016/2009
II. třída intravilán	usmrceno do 24 h	42	33	30	0,71
	těžce zraněno	357	232	237	0,66
	ekvivalent závažnosti	131	91	89	0,68
II. třída extravilán	usmrceno do 24 h	157	117	94	0,60
	těžce zraněno	523	327	359	0,69
	ekvivalent závažnosti	288	199	184	0,64

Tab. 2-2: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 na silnicích II. třídy v extravilánu a intravilánu

Při provedení rozboru podle lokality silnic II. třídy v obci a mimo obec (Tab. 2-2) bylo zjištěno, že u počtu usmrcených dochází k poklesu, ale k nárůstu počtu těžce zraněných a to jak v intravilánu, tak i v extravilánu. Varovná je situace u počtu těžce zraněných v extravilánu, kde byl zaznamenán nárůst o 32 těžce zraněných osob oproti roku 2015.

Na silnicích II. třídy v intravilánu došlo souhrnně k poklesu závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2016 jako na silnicích v extravilánu.

Tato odlišnost ve vývoji se přirozeně odrazila i v nepatrné změně podílu následků nehod.

V roce 2009 byl v intravilánu podíl

- usmrcených 21,1 %,
- těžce zraněných 40,6 %,
- ekvivalent závažnosti nehod 31,3 %

na celkových následcích nehod na silnicích II. třídy.

V roce 2016 se tyto podíly změnily u

- usmrcených na 24,2 %,
- těžce zraněných na 39,8 %,
- ekvivalent závažnosti nehod na 32,6 %.

SILNICE III. TŘÍDY		2009	2015	2016	2016/2009
III. třída intravilán	usmrceno do 24 h	58	34	29	0,50
	těžce zraněno	290	226	181	0,62
	ekvivalent závažnosti	131	91	74	0,57
III. třída extravilán	usmrceno do 24 h	92	83	60	0,65
	těžce zraněno	431	223	237	0,55
	ekvivalent závažnosti	200	139	119	0,60

Tab. 2-3: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 na silnicích III. třídy v extravilánu a intravilánu

Na silnicích III. třídy je v porovnání se silnicemi II. třídy vývoj v roce 2016 obdobný: počet úmrtí se snížil jak v extravilánu, tak i v intravilánu. Počet těžce zraněných je nižší ve srovnání s rokem 2015 při nehodách v intravilánu, ale extravilánové dopravní nehody s těžkým zraněním vykazují nárůst o 14 těžce zraněných osob (Tab. 2-3).

Na silnicích III. třídy, stejně jako u silnic II. třídy, v intravilánu došlo souhrnně ke stejnému poklesu závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2016 jako na silnicích v extravilánu.

Toto se projevilo i ve změně podílu následků nehod.

V roce 2009 byl v intravilánu podíl

- usmrcených 38,7 %,
- těžce zraněných 40,2 %.
- ekvivalent závažnosti nehod 39,6 %

na celkových následcích nehod na silnicích III. třídy.

V roce 2016 se tyto podíly změnily u

- usmrcených na 32,6 %,
- těžce zraněných na 43,3 %,
- ekvivalent závažnosti nehod na 38,3 %.

2.2 Silnice II. a III. třídy – dle druhu nehody

SILNICE II. TŘÍDY INTRAVILÁN		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	19	45,2	9	27,3	7	23,3	0,78
	těžce zraněno	163	45,7	109	47,0	102	43,0	0,94
	ekvivalent závažnosti	60	45,5	36	39,8	33	36,4	0,90
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	10	2,8	1	0,4	2	0,8	2,00
	ekvivalent závažnosti	3	1,9	0	0,3	1	0,6	2,00
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	10	23,8	5	15,2	9	30,0	1,80
	těžce zraněno	37	10,4	30	12,9	32	13,5	1,07
	ekvivalent závažnosti	19	14,7	13	13,7	17	19,0	1,36
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	11	26,2	13	39,4	12	40,0	0,92
	těžce zraněno	99	27,7	63	27,2	69	29,1	1,10
	ekvivalent závažnosti	36	27,2	29	31,6	29	32,8	1,02
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	0,3	1	0,4	2	0,8	2,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,2	0	0,3	1	0,6	2,00
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	2	0,6	0	0,0	1	0,4	xxx
	ekvivalent závažnosti	1	0,4	0	0,0	0	0,3	xxx
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	2	6,1	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	2	0,6	5	2,2	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	1	0,4	3	3,6	0	0,0	0,00
havárie	usmrceno do 24 h	2	4,8	4	12,1	2	6,7	0,50
	těžce zraněno	35	9,8	21	9,1	26	11,0	1,24
	ekvivalent závažnosti	11	8,2	9	10,2	9	9,5	0,92
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	8	2,2	2	0,9	3	1,3	1,50
	ekvivalent závažnosti	2	1,5	1	0,5	1	0,8	1,50
CELKEM	usmrceno do 24 h	42	100	33	100	30	100	0,91
	těžce zraněno	357	100	232	100	237	100	1,02
	ekvivalent závažnosti	131	100	91	100	89	100	0,98

Tab. 2-4: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu

Z podrobnějšího rozboru druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu (Tab. 2-4) vyplývá obdobný výskyt nehod jako na silnicích I. třídy. Nejčastější je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (36 %), za ní s výrazným odstupem následuje srážka s chodcem (32 %). Třetím druhem nehody s častým výskytem je s obdobným odstupem srážka s pevnou překážkou (19 %). Tato struktura je obdobná jako v minulém roce.

Zatímco u srážek s jedoucím vozidlem a s pevnou překážkou došlo k mírnému poklesu v počtu nehod s vážnými následky oproti roku 2015, u srážek s chodcem prakticky nedošlo oproti celému sledovanému období 2009-2016 ke změně.

SILNICE II. TŘÍDY EXTRAVILÁN		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	67	42,3	57	48,7	53	56,4	0,93
	těžce zraněno	228	43,6	166	50,8	206	57,4	1,24
	ekvivalent závažnosti	124	43,1	99	49,6	105	56,9	1,06
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	1	0,6	1	0,9	2	2,1	2,00
	těžce zraněno	1	0,2	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	1	0,4	1	0,5	2	1,1	2,00
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	59	37,6	40	34,2	25	26,6	0,63
	těžce zraněno	183	35,0	93	28,4	92	25,6	0,99
	ekvivalent závažnosti	105	36,4	63	31,8	48	26,1	0,76
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	12	7,6	8	6,8	3	3,2	0,38
	těžce zraněno	22	4,2	13	4,0	12	3,3	0,92
	ekvivalent závažnosti	18	6,1	11	5,7	6	3,3	0,53
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	0,9	1	1,1	1,00
	těžce zraněno	4	0,8	3	0,9	2	0,6	0,67
	ekvivalent závažnosti	1	0,3	2	0,9	2	0,8	0,86
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	1	0,3	1	0,3	1,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,1	0	0,1	1,00
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	0,9	1	1,1	1,00
	těžce zraněno	3	0,6	0	0,0	1	0,3	xxx
	ekvivalent závažnosti	1	0,3	1	0,5	1	0,7	1,25
havárie	usmrceno do 24 h	16	10,2	9	7,7	8	8,5	0,89
	těžce zraněno	76	14,5	48	14,7	45	12,5	0,94
	ekvivalent závažnosti	35	12,2	21	10,6	19	10,5	0,92
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	2	1,3	0	0,0	1	1,1	xxx
	těžce zraněno	6	1,1	3	0,9	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	4	1,2	1	0,4	1	0,5	1,33
CELKEM	usmrceno do 24 h	157	100	117	100	94	100	0,80
	těžce zraněno	523	100	327	100	359	100	1,10
	ekvivalent závažnosti	288	100	199	100	184	100	0,92

Tab. 2-5: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu

Na části silnic II. třídy lokalizovaných v extravilánu se vývoj u jednotlivých druhů dopravních nehod lišil (Tab. 2-5).

V extravilánu je nejčastější srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (57 %), za ní následuje srážka s pevnou překážkou (26 %). Pak následuje havárie (10,5 %) a srážka s chodcem (3 %).

Zatímco v roce 2016 počet nehod s vážnými následky s jedoucím nekolejovým vozidlem klesl, u srážek s pevnou překážkou se snížil počet usmrcených, ale počet těžce zraněných zůstal na úrovni roku 2015. Vážné následky srážek s chodcem v položce usmrcení je nižší

než v roce 2015 a ve srovnání s rokem 2009 klesl na čtvrtinu, počet těžce zraněných osob je, ve srovnání s rokem 2015, na stejné úrovni.

SILNICE III. TŘÍDY INTRAVILÁN		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	17	29,3	8	23,5	6	20,7	0,75
	těžce zraněno	117	40,3	101	44,7	62	34,3	0,61
	ekvivalent závažnosti	46	35,4	33	36,7	22	29,0	0,65
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	2	3,4	1	2,9	1	3,4	1,00
	těžce zraněno	6	2,1	1	0,4	4	2,2	4,00
	ekvivalent závažnosti	4	2,7	1	1,4	2	2,7	1,60
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	16	27,6	8	23,5	7	24,1	0,88
	těžce zraněno	51	17,6	41	18,1	40	22,1	0,98
	ekvivalent závažnosti	29	22,0	18	20,2	17	22,9	0,93
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	12	20,7	7	20,6	6	20,7	0,86
	těžce zraněno	72	24,8	47	20,8	48	26,5	1,02
	ekvivalent závažnosti	30	23,0	19	20,7	18	24,2	0,96
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	1	0,4	2	1,1	2,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,3	1	0,7	2,00
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	4	6,9	5	14,7	5	17,2	1,00
	těžce zraněno	1	0,3	6	2,7	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	4	3,3	7	7,2	5	6,7	0,77
havárie	usmrceno do 24 h	5	8,6	4	11,8	2	6,9	0,50
	těžce zraněno	36	12,4	22	9,7	20	11,0	0,91
	ekvivalent závažnosti	14	10,7	10	10,5	7	9,4	0,74
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	2	3,4	1	2,9	2	6,9	2,00
	těžce zraněno	7	2,4	7	3,1	5	2,8	0,71
	ekvivalent závažnosti	4	2,9	3	3,0	3	4,4	1,18
CELKEM	usmrceno do 24 h	58	100	34	100	29	100	0,85
	těžce zraněno	290	100	226	100	181	100	0,80
	ekvivalent závažnosti	131	100	91	100	74	100	0,82

Tab. 2-6: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu

Podrobný rozbor druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu (Tab. 2-6) dokumentuje obdobné pořadí výskytu druhů nehod: srážka s jedoucím vozidlem – 29 %, srážka s chodcem – cca 24 % a srážka s pevnou překážkou – cca 23 %. Výrazněji se vyskytuje i havárie – 9,4 %. Povzbuzujícím vývojem je postupný pokles srážek s chodcem, i když se jedná jen o jedno úmrtí v meziročním porovnání.

SILNICE III. TŘÍDY EXTRAVILÁN		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	11	12,0	23	27,7	10	16,7	0,43
	těžce zraněno	150	34,8	71	31,8	93	39,2	1,31
	ekvivalent závažnosti	49	24,3	41	29,4	33	27,9	0,82
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	2	0,5	1	0,4	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	1	0,3	0	0,2	0	0,0	0,00
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	56	60,9	42	50,6	39	65,0	0,93
	těžce zraněno	175	40,6	86	38,6	87	36,7	1,01
	ekvivalent závažnosti	100	49,9	64	45,8	61	50,9	0,96
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	5	5,4	7	8,4	2	3,3	0,29
	těžce zraněno	19	4,4	11	4,9	9	3,8	0,82
	ekvivalent závažnosti	10	4,9	10	7,0	4	3,6	0,44
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	0,2	3	1,3	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,1	1	0,5	0	0,0	0,00
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	0,2	0	0,0	1	0,4	xxx
	ekvivalent závažnosti	0	0,1	0	0,0	0	0,2	xxx
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	6	6,5	4	4,8	2	3,3	0,50
	těžce zraněno	5	1,2	3	1,3	2	0,8	0,67
	ekvivalent závažnosti	7	3,6	5	3,4	3	2,1	0,53
havárie	usmrceno do 24 h	12	13,0	7	8,4	7	11,7	1,00
	těžce zraněno	75	17,4	48	21,5	43	18,1	0,90
	ekvivalent závažnosti	31	15,4	19	13,7	18	14,9	0,93
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	2	2,2	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	3	0,7	0	0,0	2	0,8	xxx
	ekvivalent závažnosti	3	1,4	0	0,0	1	0,4	xxx
CELKEM	usmrceno do 24 h	92	100	83	100	60	100	0,72
	těžce zraněno	431	100	223	100	237	100	1,06
	ekvivalent závažnosti	200	100	139	100	119	100	0,86

Tab. 2-7: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu

Na silnicích III. třídy v extravilánu je četnost výskytu závažných následků odlišná od všech předchozích. Nejčastější je srážka s pevnou překážkou (50,9 %), za ní následuje srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (27,9 %). Třetím druhem nehody s častým výskytem je havárie (14,9 %). Až na čtvrtém místě je srážka s chodcem 3,6 %). Varující je další nárůst srážek s pevnou překážkou.

Konkrétní vývoj v jednotlivých krajích se však liší a je dokumentován v jednotlivých tabulkách v Přílohách 2A-2M.

3 PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ

Silnice II. a III. třídy - celkem

3.1 Děti

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	7	3	5	5	5	1,00	2	2,50	2
těžce zraněno	78	64	58	49	47	55	1,17	58	0,95	49
ekvivalent závažnosti nehod	23	23	18	17	17	19	1,12	17	1,14	14

Tab. 2-8: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

U dětí došlo v roce 2016 na silnicích II. a III. třídy k nárůstu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se sice nezměnil, ale počet těžce zraněných se zvýšil o 8 osob. Stanovený předpoklad pro rok 2016 byl naplněn pouze v kategorii těžce zraněných. Počet usmrcených je dlouhodobě vyšší než ve výchozím roce 2009, ačkoliv se jedná o nízká čísla. Dle ekvivalentu závažnosti nehod je rok 2016 pro děti na tomto typu komunikací druhým nejnebezpečnějším rokem, po výchozím roce 2009.

Chodci

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	41	41	38	39	35	24	0,69	27	0,89	21
těžce zraněno	217	189	159	152	135	143	1,06	165	0,87	141
ekvivalent závažnosti nehod	95	88	78	77	69	60	0,87	68	0,88	56

Tab. 2-9: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

U chodců došlo v roce 2016 na silnicích II. a III. třídy celkově k poklesu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 11 osob a počet těžce zraněných se zvýšil o 8 osob. Stanovený předpoklad pro rok 2016 byl naplněn ve všech kategoriích.

Cyklisté

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	39	34	33	29	37	19	0,51	26	0,73	20
těžce zraněno	194	197	213	191	174	171	0,98	148	1,16	126
ekvivalent závažnosti nehod	88	83	86	77	81	62	0,77	63	0,98	52

Tab. 2-10: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

U cyklistů došlo v roce 2016 na silnicích II. a III. třídy k poklesu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 18 osob a počet těžce zraněných se snížil o 3 osoby. Stanovený předpoklad pro rok 2016 nebyl naplněn v kategorii těžce zraněných. V kategorii usmrcených byl naplněn i pro rok 2020.

Motocyklisté

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	38	44	30	47	49	29	0,59	24	1,21	19
těžce zraněno	313	255	231	252	221	220	1,00	252	0,87	223
ekvivalent závažnosti nehod	116	108	88	110	104	84	0,81	87	0,97	75

Tab. 2-11: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

U motocyklistů došlo v roce 2016 na silnicích II. a III. třídy k poklesu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 20 osob a počet těžce zraněných se snížil o 1 osobu. Stanovený předpoklad pro rok 2016 nebyl naplněn v kategorii usmrcených. V kategorii těžce zraněných byl naopak naplněn i pro rok 2020.

Mladí řidiči motorových vozidel (do 24 let, následky celkem)

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	83	64	43	66	63	43	0,68	56	0,77	45
těžce zraněno	409	262	236	241	211	201	0,95	354	0,57	326
ekvivalent závažnosti nehod	185	130	102	126	116	93	0,81	145	0,65	127

Tab. 2-12: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

U mladých řidičů došlo v roce 2016 na silnicích II. a III. třídy k poklesu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 20 osob a počet těžce zraněných se snížil o 10 osob. Stanovený předpoklad pro rok 2016 byl naplněn ve všech kategoriích, a to i pro rok 2020. Ekvivalent závažnosti nehod je o více než třetinu nižší než je stanovený předpoklad.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	52	42	49	55	47	44	0,94	46	0,96	43
těžce zraněno	181	180	168	139	145	173	1,19	170	1,02	163
ekvivalent závažnosti nehod	97	87	91	90	83	87	1,05	89	0,99	84

Tab. 2-13: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

U stárnoucí populace došlo v roce 2016 na silnicích II. a III. třídy celkově k nárůstu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se sice snížil o 3 osoby, ale počet těžce zraněných se zvýšil o 28 osob, čímž převýšil stanovený předpoklad pro rok 2016. Ekvivalent závažnosti nehod a počet usmrcených jinak předpoklad pro rok 2016 splňují.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	68	36	33	38	39	31	0,79	53	0,58	46
těžce zraněno	218	181	142	154	136	147	1,08	158	0,93	131
ekvivalent závažnosti nehod	123	81	69	77	73	68	0,93	93	0,73	79

Tab. 2-14: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Alkohol a jiné návykové látky celkově způsobily v roce 2016 na silnicích II. a III. třídy méně závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 8 osob a počet těžce zraněných se zvýšil o 11 osob. Stanovený předpoklad pro rok 2016 byl naplněn ve všech kategoriích a kromě těžce zraněných i pro rok 2020.

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	195	137	103	137	122	110	0,90	144	0,76	121
těžce zraněno	680	510	407	455	370	401	1,08	557	0,72	497
ekvivalent závažnosti nehod	365	265	205	251	215	210	0,98	283	0,74	245

Tab. 2-15: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Nepřiměřená rychlost způsobila v roce 2016 na silnicích II. a III. třídy celkově méně závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 12 osob a počet těžce zraněných se zvýšil o 31 osob. Stanovený předpoklad pro rok 2016 je však naplněn ve všech kategoriích, a to i pro rok 2020.

Agresivní způsob jízdy (nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy a jízda/vjetí jednosměrnou ulicí/silnicí)

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	76	72	74	96	85	56	0,66	64	0,88	58
těžce zraněno	537	486	403	422	394	374	0,95	512	0,73	499
ekvivalent závažnosti nehod	210	194	175	202	184	150	0,81	192	0,78	183

Tab. 2-16: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Agresivní způsob jízdy způsobil v roce 2016 na silnicích II. a III. třídy méně závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 29 osob a počet těžce zraněných se snížil o 20 osob. Stanovený předpoklad pro rok 2016 je naplněn ve všech kategoriích, a to i pro rok 2020.

SHRNUTÍ VÝRAZNÝCH TRENDŮ U DÍLČÍCH CÍLŮ NA SILNICÍCH II. A III. TŘÍD

Z hlediska ekvivalentu závažnosti nehod a naplnění stanovených předpokladů bylo u dílčích cílů dosaženo výrazně pozitivních výsledků u chodců, cyklistů, motocyklistů, mladých řidičů, alkoholu a jiných návykových látek, nepřiměřené rychlosti a u agresivního způsobu jízdy. Naopak negativní výsledky jsou zaznamenány u dětí a u stárnoucí populace. U dílčích cílů mladých řidičů, alkoholu a jiných návykových látek, nepřiměřené rychlosti a u agresivního způsobu jízdy hodnota ekvivalentu závažnosti nehod odpovídá nejen stanovenému cíli pro rok 2016, ale dokonce i pro cílový rok 2020.