



Ministerstvo dopravy



## Příloha 2E

Plnění strategických a dílčích cílů  
podle úrovně odpovědnosti

Silnice II. a III. třídy

**ÚSTECKÝ KRAJ**

2016

## PLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ

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.<sup>1</sup>

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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.**

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	38	21	14	23	17	16	0,94	21	0,76	15
těžce zraněno	146	80	97	96	97	83	0,86	105	0,79	88
ekvivalent závažnosti nehod	75	41	38	47	41	37	0,89	47	0,78	37

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

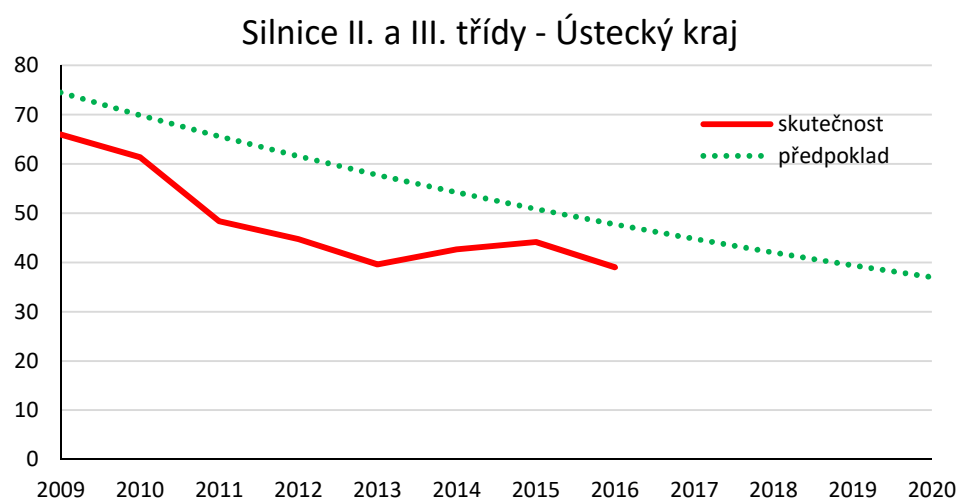
V Ústeckém kraji v roce 2016 došlo ve srovnání s rokem 2015 k poklesu v obou kategoriích závažných následků, při čemž v obou případech jsou výsledky lepší než stanovený předpoklad. Díky **úspěšnému vývoji** se v roce 2016 **ekvivalent závažnosti nehod** dostal dokonce na **úroveň předpokladu pro rok 2020!**

V porovnání s rokem 2009 v Karlovarském kraji:

- klesl počet usmrcených o 57,9 % (celostátně celá síť o 34,5 %),
- klesl počet těžce zraněných o 43,2 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 50,7 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Ústeckém kraji k **mimořádně úspěšnému vývoji** i v porovnání s celostátním průměrem.

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



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

ÚSTECKÝ KRAJ II. TŘÍDA INTRAVILÁNU		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	25,0	0	0,0	1	33,3	xxx
	těžce zraněno	17	41,5	7	33,3	10	45,5	1,43
	ekvivalent závažnosti	5	36,8	2	28,0	4	41,2	2,00
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	3	7,3	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	1	5,3	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	25,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	6	14,6	5	23,8	2	9,1	0,40
	ekvivalent závažnosti	3	17,5	1	20,0	1	5,9	0,40
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	50,0	1	100,0	2	66,7	2,00
	těžce zraněno	10	24,4	7	19,0	10	45,5	1,43
	ekvivalent závažnosti	5	31,6	3	32,0	5	52,9	1,64
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	1	2,4	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	1,8	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	2	9,5	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	1	8,0	0	0,0	0,00
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	4	9,8	3	14,3	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	1	7,0	1	12,0	0	0,0	0,00
jiný druh nehody	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
<b>CELKEM</b>	usmrceno do 24 h	4	100	1	100	3	100	3,00
	těžce zraněno	41	100	21	100	22	100	1,05
	ekvivalent závažnosti	14	100	6	100	9	100	1,36

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

Celkově došlo v roce 2016 na silnicích **II. třídy v intravilánu** v Ústeckém kraji k nárůstu následků, zejména smrtelných. Největší podíl na závažných následcích mají srážky s chodcem a srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem. V obou kategoriích došlo k nárůstu a obzvláště u chodců, jako nejzranitelnějších účastníků silničního provozu, je to alarmující. Následky v této kategorii by měly být systematicky snižovány za pomoci realizovaných opatření v nehodových lokalitách.

ÚSTECKÝ KRAJ II. TŘÍDA EXTRAVILÁN		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	7	53,8	4	44,4	2	28,6	0,50
	těžce zraněno	20	44,4	15	48,4	15	57,7	1,00
	ekvivalent závažnosti	12	49,5	8	46,3	6	42,6	0,74
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	2	28,6	xxx
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	2	14,8	xxx
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	4	30,8	4	44,4	2	28,6	0,50
	těžce zraněno	10	22,2	9	29,0	9	34,6	1,00
	ekvivalent závažnosti	7	26,8	6	37,3	4	31,5	0,68
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	1	3,2	1	3,8	1,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	1	1,5	0	1,9	0,25
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	14,3	xxx
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	1	7,4	xxx
srážka s domácím zvířetem	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 vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	11,1	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	2	4,4	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	1	2,1	1	6,0	0	0,0	0,00
havárie	usmrceno do 24 h	2	15,4	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	13	28,9	6	19,4	1	3,8	0,17
	ekvivalent závažnosti	5	21,6	2	9,0	0	1,9	0,17
jiný druh nehody	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
<b>CELKEM</b>	usmrceno do 24 h	13	100	9	100	7	100	0,78
	těžce zraněno	45	100	31	100	26	100	0,84
	ekvivalent závažnosti	24	100	17	100	14	100	0,81

Tab. 2E-3: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu Ústeckého kraje

Celkově došlo v roce 2016 na silnicích **II. třídy v extravilánu** v Ústeckém kraji na rozdíl od intravilánu k poklesu následků. V kategorii usmrcených došlo k poklesu o 2 osoby a v kategorii těžce zraněných o 5 osob. Největší podíly na závažných následcích mají srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem a srážky s pevnou překážkou.

ÚSTECKÝ KRAJ III. TŘÍDA INTRAVILÁN		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	11,1	1	100	1	50,0	1,00
	těžce zraněno	8	30,8	20	66,7	3	16,7	0,15
	ekvivalent závažnosti	3	19,4	6	70,6	2	26,9	0,29
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	50,0	xxx
	těžce zraněno	2	7,7	0	0,0	2	11,1	xxx
	ekvivalent závažnosti	0	3,2	0	0,0	2	23,1	xxx
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	4	44,4	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	8	30,8	1	3,3	8	44,4	8,00
	ekvivalent závažnosti	6	38,7	0	2,9	2	30,8	8,00
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	3	33,3	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	8	30,8	7	23,3	5	27,8	0,71
	ekvivalent závažnosti	5	32,3	2	20,6	1	19,2	0,71
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	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s vlakem	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
havárie	usmrceno do 24 h	1	11,1	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	2	6,7	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	1	6,5	1	5,9	0	0,0	0,00
jiný druh nehody	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
<b>CELKEM</b>	usmrceno do 24 h	9	100	1	100	2	100	2,00
	těžce zraněno	26	100	30	100	18	100	0,60
	ekvivalent závažnosti	16	100	9	100	7	100	0,76

Tab. 2E-4: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu Ústeckého kraje

Celkově došlo v roce 2016 na silnicích **III. třídy v intravilánu** v Ústeckém kraji k poklesu následků, zejména těžkých zranění. Největší podíl tvoří srážky s pevnou překážkou, kde došlo k nárůstu. Dále to jsou srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem, kde ovšem došlo k mimořádnému poklesu o 17 těžce zraněných osob. I u srážek s chodcem došlo k drobnému poklesu.

ÚSTECKÝ KRAJ III. TŘÍDA EXTRAVILÁN		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	8,3	1	16,7	1	25,0	1,00
	těžce zraněno	12	35,3	5	33,3	5	29,4	1,00
	ekvivalent závažnosti	4	19,5	2	23,1	2	27,3	1,00
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	2,9	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	1,2	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	11	91,7	3	50,0	2	50,0	0,67
	těžce zraněno	14	41,2	8	53,3	8	47,1	1,00
	ekvivalent závažnosti	15	70,7	5	51,3	4	48,5	0,80
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	16,7	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	2	5,9	1	6,7	1	5,9	1,00
	ekvivalent závažnosti	1	2,4	1	12,8	0	3,0	0,20
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	0	0,0	1	5,9	xxx
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	3,0	xxx
srážka s vlakem	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
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	16,7	1	25,0	1,00
	těžce zraněno	5	14,7	1	6,7	2	11,8	2,00
	ekvivalent závažnosti	1	6,1	1	12,8	2	18,2	1,20
jiný druh nehody	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
CELKEM	usmrceno do 24 h	12	100	6	100	4	100	0,67
	těžce zraněno	34	100	15	100	17	100	1,13
	ekvivalent závažnosti	21	100	10	100	8	100	0,85

Tab. 2E-5: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu Ústeckého kraje

Celkově došlo v roce 2016 na silnicích **III. třídy v extravilánu** v Ústeckém kraji k poklesu následků. V kategorii usmrcených došlo k poklesu o 2 osoby a v kategorii těžce zraněných došlo k nárůstu o 2 osoby, ekvivalent závažnosti se však snížil. Největší podíl na závažných následcích měly v roce 2009, 2015 i 2016 srážky s pevnou překážkou. Druhý největší podíl mají srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem. U srážek s chodci není evidována žádná usmrcená osoba.



## PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ

### Děti

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	1	xxx	0	xxx	0
těžce zraněno	8	5	5	5	7	5	0,71	6	0,83	5
ekvivalent závažnosti nehod	2	1	1	1	2	2	1,29	2	1,50	1

Tab. 2E-6: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy Ústeckého kraje

U dětí došlo v roce 2016 v Ústeckém kraji k srovnatelným závažným následkům ve srovnání s rokem 2015. Přestože v kategorii usmrcených došlo k nárůstu z dlouhodobě udržované nuly na 1 osobu, u těžce zraněných došlo k poklesu o 2 osoby. Ekvivalent závažnosti a počet těžce zraněných splňují předpoklad i pro rok 2020. V kategorii usmrcených nebylo předpokladu dosaženo.

### Chodci

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	3	5	1	2	3	1,50	3	1,00	3
těžce zraněno	19	11	14	14	13	20	1,54	14	1,43	12
ekvivalent závažnosti nehod	10	6	9	5	5	8	1,52	7	1,23	6

Tab. 2E-7: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy Ústeckého kraje

U chodců došlo v roce 2016 v Ústeckém kraji k nárůstu závažných následků ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených se zvýšil o 1 osobu a počet těžce zraněných se zvýšil o 7 osob. U ekvivalentu závažnosti a počtu těžce zraněných nebylo předpokladu dosaženo. V kategorii usmrcených byl splněn předpoklad (i pro rok 2020), ale kvůli výraznému přesahu předpokladu u těžkých zranění nebyl splněn předpoklad u ekvivalentu závažnosti nehod.

## Cyklisté

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	2	1	1	1	0	0,00	1	0,00	1
těžce zraněno	17	10	21	3	19	9	0,47	13	0,69	11
ekvivalent závažnosti nehod	6	5	6	2	6	2	0,39	4	0,53	4

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

U cyklistů došlo v roce 2016 v Ústeckém kraji k výraznému poklesu závažných následků ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených se dostal na nulu, což je poprvé za sledované období. Počet těžce zraněných se u tohoto dílčího cíle snížil o 10 osob. Předpoklad byl naplněn nejen pro rok 2016, ale 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	4	3	3	6	3	6	2,00	3	2,00	2
těžce zraněno	22	23	24	16	21	19	0,90	18	1,06	16
ekvivalent závažnosti nehod	10	9	9	10	8	11	1,30	8	1,43	6

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

U motocyklistů došlo v roce 2016 v Ústeckém kraji k nárůstu závažných následků ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených se zvýšil o 3 osoby, počet těžce zraněných však klesl jen o 2 osoby. Předpoklad nebyl naplněn v žádné kategorii a ekvivalent závažnosti je dokonce vyšší než ve výchozím roce 2009.

## 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	9	4	3	9	7	1	0,14	6	0,17	5
těžce zraněno	42	16	14	22	29	16	0,55	36	0,44	34
ekvivalent závažnosti nehod	20	8	7	15	14	5	0,35	15	0,33	14

Tab. 2E-10: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy Ústeckého kraje

U mladých řidičů došlo v roce 2016 v Ústeckém kraji k mimořádně výraznému poklesu závažných následků ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených se snížil o 6 osob a počet těžce zraněných se snížil o 13 osob. Ve všech kategoriích byl naplněn předpoklad nejen pro rok 2016, ale i pro rok 2020. Ekvivalent závažnosti nehod je oproti výchozímu roku 2009 čtvrtinový.

#### 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	4	4	5	2	2	3	1,50	4	0,75	3
těžce zraněno	18	14	14	12	16	14	0,88	17	0,82	16
ekvivalent závažnosti nehod	9	8	9	5	6	7	1,08	8	0,79	7

Tab. 2E-11: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy Ústeckého kraje

U stárnoucí populace došlo v roce 2016 v Ústeckém kraji k mírnému nárůstu závažných následků ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených se zvýšil o 1 osobu a počet těžce zraněných se snížil o 2 osoby. Ve všech kategoriích byl naplněn předpoklad nejen pro rok 2016, ale i pro rok 2020.

#### 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	8	2	5	6	1	3	3,00	6	0,50	5
těžce zraněno	15	8	10	7	17	13	0,76	11	1,18	9
ekvivalent závažnosti nehod	12	4	8	8	5	6	1,19	9	0,71	7

Tab. 2E-12: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy Ústeckého kraje

Alkohol a jiné návykové látky v roce 2016 v Ústeckém kraji způsobily více závažných následků ve srovnání s rokem 2015. Přestože v kategorii těžce zraněných došlo k poklesu, v kategorii usmrcených došlo naopak k nárůstu. Celkovou úroveň demonstruje ekvivalent závažnosti nehod, který je ovšem nižší než předpokládaná hodnota nejen pro rok 2016, ale 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	28	8	8	18	9	9	1,00	21	0,43	17
těžce zraněno	69	25	36	38	39	34	0,87	57	0,60	50
ekvivalent závažnosti nehod	45	14	17	28	19	18	0,93	35	0,50	30

Tab. 2E-13: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy Ústeckého kraje

Nepřiměřená rychlost v roce 2016 v Ústeckém kraji způsobila méně závažných následků ve srovnání s rokem 2015. Ve všech kategoriích jsou dosažené počty výrazně nižší než stanovený předpoklad nejen pro rok 2016, ale 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	4	3	4	1	6	3	0,50	3	1,00	3
těžce zraněno	48	32	39	39	36	30	0,83	46	0,65	45
ekvivalent závažnosti nehod	16	11	14	11	15	11	0,70	15	0,72	14

Tab. 2E-14: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných agresivní jízdou v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy Ústeckého kraje

Obdobně jako u předchozího dílčího cíle agresivní způsob jízdy v roce 2016 v Ústeckém kraji způsobil méně závažných následků ve srovnání s rokem 2015. Díky poklesu v kategorii usmrcených bylo dosaženo předpokládaného cíle pro tuto kategorii. Počet těžce zraněných i ekvivalent závažnosti nehod je nižší než předpoklad nejen pro rok 2016, ale i pro rok 2020.

## SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ

Při hodnocení strategických cílů byl vývoj závažných následků na silnicích II. třídy a III. třídy v Ústeckém kraji úspěšný, byl lepší než celostátní průměr a stanovené předpoklady pro rok 2016 byly naplněny, u těžce zraněných i pro rok 2020.

Celkově došlo v roce 2016 ve srovnání s rokem 2015 na silnicích II. třídy v intravilánu v Ústeckém kraji k nárůstu závažných následků nehod. Přesně opačný vývoj byl zaznamenán na silnicích II. tříd v extravilánu. Na silnicích II. třídy je v intravilánu dominantní příčinou závažných následků srážka s chodcem a dále srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem.

V extravilánu je dominantní příčinou srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem a dále srážka s pevnou překážkou. Srážka s chodcem se zde podílí na závažných následcích marginálně.

Celkově došlo v roce 2016 ve srovnání s rokem 2015 na silnicích III. třídy v intravilánu i v extravilánu v Ústeckém kraji k mírnému poklesu závažných následků nehod. Na silnicích III. třídy jsou v intravilánu hlavními příčinami závažných následků srážka s pevnou překážkou, srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem a srážka s odstaveným vozidlem. Srážka s chodcem je zde příčinou téměř pětiny závažných následků. V extravilánu je dominantní příčina srážka s pevnou překážkou, dále je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem. Srážka s chodcem se zde podílí na závažných následcích marginálně.

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