Ministerstvo dopravy

BESIP

NÁRODNÍ STRATEGIE

bezpečnosti silničního provozu

Informace o plnění v roce 2014

OBSAH

ÚVOD 7
1 PLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ 11
1.1 Souhrnné zhodnocení na celostátní úrovni 11
1.2 Porovnání se zahraničím 15
1.3 Zhodnocení dle úrovní odpovědnosti 17
1.4 Souhrnný komentář k plnění strategických cílů v roce 2014 150
2 PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ 155
2.1 Silniční síť celkem 156
3 NEPŘÍMÉ UKAZATELE BEZPEČNOSTI 172
4 VYHODNOCENÍ PLNĚNÍ AKTIVIT UVEDENÝCH V AKČNÍM PROGRAMU NSBSP 2020 ODPOVĚDNÝMI SUBJEKTY 177
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K1 179
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K2 181
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K3 183
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K4 184
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K5 185
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K6 186
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K7 188
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K8 190
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K9 193
KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K10 194
VOZIDLO - OPATŘENÍ V1 197
VOZIDLO - OPATŘENÍ V2 198
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú1 200
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú2 202
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú3 204
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú4 205
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú5 206
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú6 207
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú7 208
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú8 209
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú9 211
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú10 212
ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú11 213

5 SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ K PLNĚNÍ AKTIVIT OBCEMI 215
6 ZÁVĚR 219
PŘÍLOHA 1 224
PŘÍLOHA 2 224
PŘÍLOHA 3 224

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK – abecedně

AČR	Autoklub České republiky
ABS	protiblokovací systém vozidla
ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
A	autoškola
BESIP	bezpečnost silničního provozu
oddělení BESIP	samostatné oddělení Ministerstva dopravy
CDV	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
ČČK	Český červený kříž
ČSN	česká státní norma
ESP	elektronický stabilizační systém
ESC	systém elektronické kontroly stability
DBA	dopravně bezpečnostní akce
DDH	dětské dopravní hřiště
DSMC	Dopravní soutěž mladých cyklistů
DZ	dopravní značení
EU	Evropská unie
GŘ HZS	Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru
HZS	Hasičský záchranný sbor
IDV	Institut dopravní výchovy Vyškov
ITS	inteligentní dopravní systémy
MD	Ministerstvo dopravy
MF	Ministerstvo financí
MM	magistrát města
MěÚ	městský úřad
MŠ	mateřská škola
MK	místní komunikace
MO	Ministerstvo obrany

MP	městská policie
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MV	Ministerstvo vnitra
MZ	Ministerstvo zdravotnictví
NNO	nezávislé neziskové organizace
NSBSP 2010	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2004-2010 a její návazná Revize a aktualizace na období 2008-2010 (2012)
NSBSP 2020	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020
ORP	obec s rozšířenou působností
OS	ozbrojené síly
PČR	Policie České republiky
PÚR	politika územního rozvoje
ŘSDP PP ČR	Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SBJ	střediska bezpečné jízdy
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SOD	Státní odborný dozor
SŠ	střední škola
STK	Stanice technické kontroly
SÚS	Správa a údržba silnic
SZÚ	Státní zdravotní ústav
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T	transevropská dopravní síť
TP	technické podmínky
TSK HMP	Technická správa komunikací hlavního města Prahy
VaV	věda a výzkum
vozokm	vozokilometry
ZŠ	základní škola
ZÚR	zásady územního rozvoje
ZZS	zdravotnická záchranná služba

ŽP	železniční přejezd

POUŽITÉ ZKRATKY KRAJŮ ČR:

Jihočeský kraj	JHČ
Jihomoravský kraj	JHM
Karlovarský kraj	KVK
hlavní město Praha	PHA
Královéhradecký kraj	HKK
Liberecký kraj	LBK
Moravskoslezský kraj	MSK
Olomoucký kraj	OLK
Pardubický kraj	PAK
Plzeňský kraj	PLK
Středočeský kraj	STČ
Kraj Vysočina	VYS
Ústecký kraj	ULK
Zlínský kraj	ZLK

Zdroj: http://notes3.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/krajo/13-2101-04-2004-zkratky_kraju_a_okresu

ÚVOD

Předkládaný materiál je **vyhodnocením plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020** (dále jen NSBSP 2020)[1] **za rok 2014**, který je třetím rokem její realizace.

Závazný rámec, kterým se zajišťuje plnění NSBSP 2020 je dán **usnesením vlády ČR č. 599**[2], kterým se tento dokument schvaluje a současně
v bodu III. **ukládá**:

1. ministrům dopravy, financí, školství, mládeže a tělovýchovy, vnitra, zdravotnictví a obrany zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii;

2. ministru dopravy

a) koordinovat plnění opatření Strategie,

c) informovat vládu vždy do 31. května každého kalendářního roku, počínaje rokem 2013, o vyhodnocení plnění opatření uvedených ve Strategii,

3. představitelům krajských úřadů a obecních úřadů s rozšířenou působností zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii;

V bodu IV. pak usnesení vlády ČR č. 599 **doporučuje**
hejtmanům, primátorovi hlavního města Prahy, primátorům statutárních měst a starostům obcí s rozšířenou působností zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii.

Cílem NSBSP 2020 je dosáhnout do roku 2020 v porovnání s rokem 2009 snížení počtu usmrcených na úroveň průměru zemí EU (tj. cca o 60 %)[3] a počtu těžce zraněných o 40 %.

Předchozí program NSBSP 2010 stanovil pouze jediný globální cíl[4] a k jeho realizaci specifikoval konkrétní opatření v 10 oblastech, která pak byla každoročně

[1] *V předmětném usnesení vlády ČR je tento dokument označován jako Strategie.*
[2] *Usnesením vlády ČR č. 599 bylo schváleno dne 10. srpna 2011.*
[3] *Porovnání úrovně nehodovosti se vyjadřuje ukazatelem počtu usmrcených do 30 dnů vztažených na 1 milion obyvatel.*

podrobně hodnocena z hlediska kvantity jejich plnění. Je třeba konstatovat, že tento globální cíl nebyl splněn. V roce 2010 došlo ke snížení počtu usmrcených jen o 42,7 % (oproti roku 2002). Ani do roku 2012 se ještě nepodařilo dosáhnout žádoucího snížení počtu usmrcených, které se přiblížilo na 48,2 % k 50 % vytýčeným oproti roku 2002.

Na základě vyhodnocení NSBSP 2010 a zhodnocení relevantních zahraničních poznatků byla vypracována **NSBSP 2020**, která je nově cíleně orientovaná, podpořena průběžným kvantitativním a kvalitativním posouzením a provázána s novým systémem vyhodnocování jejího plnění.

NSBSP 2020 je založena na Vizi 0, i když tam není výslovně uvedena.[5] Vize 0 je zakotvena ve strategických dokumentech bezpečnosti silničního provozu většiny států (včetně USA) a EU.

Princip realizace NSBSP 2020 a návazně jejího vyhodnocování je postaven na plnění **strategických cílů** stanovených přímými ukazateli na vrcholové úrovni a z nich odvozenými **dílčích cílů** pro vybrané nejzávažnější problémové oblasti bezpečnosti provozu na silnicích ČR.

Novým prvkem je rovněž provázanost s odpovědností vlastníků, případně organizací pověřených výkonem vlastnických práv:

- stát (Ředitelství silnic a dálnic ČR) - dálnice, silnice I. tříd,
- kraje - silnice II. a III. tříd,
- obce - místní komunikace.

Plnění strategických i dílčích cílů je pak důsledně členěno dle vlastníků komunikací a hodnocení vývoje nehodovosti pak jednoznačně ukazuje, jak se opatření NSBSP 2020 na jednotlivých druzích komunikací projevila.

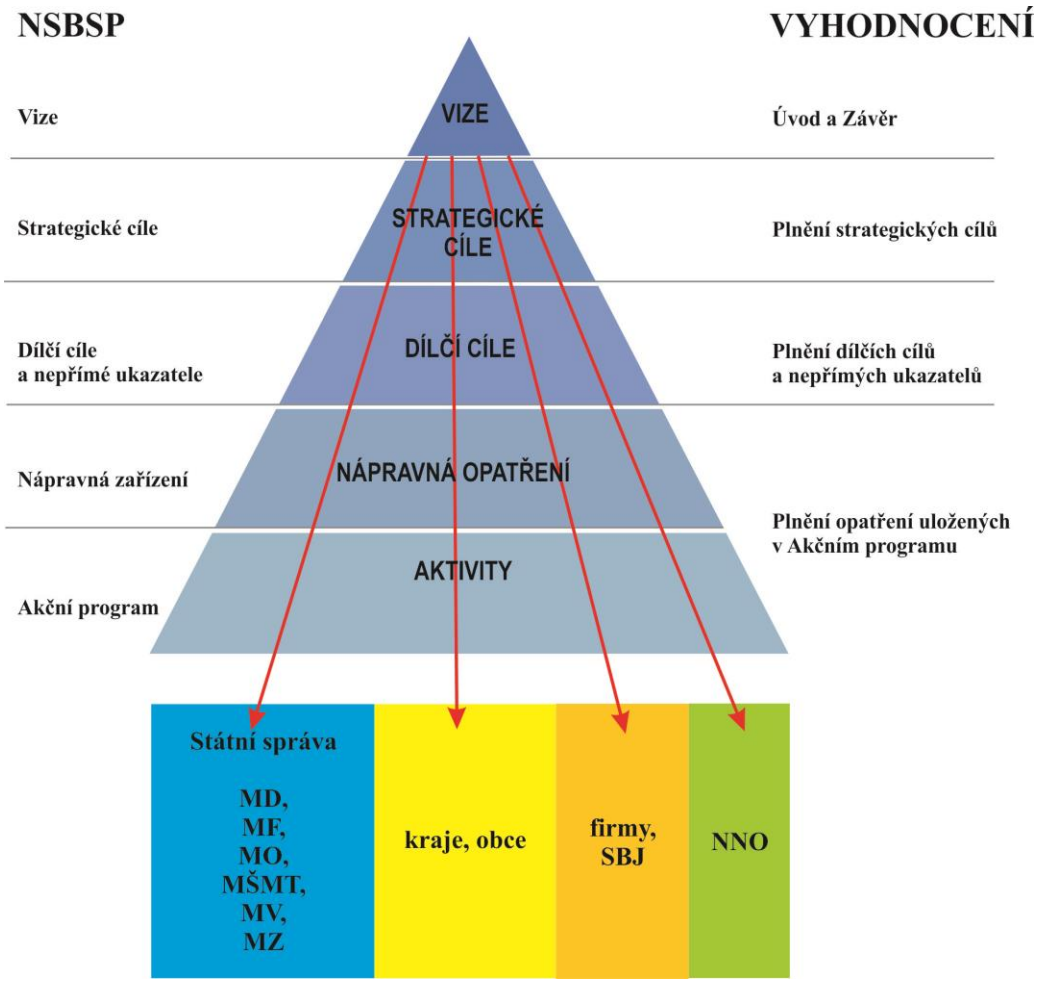
---

[4] Snížit do roku 2010, respektive do roku 2012, počet usmrcených v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002.

[5] Označení „Vize 0“ bylo z finálního návrhu předkládaného vládě vypuštěno.

Do realizace NSBSP 2020 jsou zapojeny i ostatní subjekty dopravního zaměření a nevládní neziskové organizace, které mohou svou činností bezpečnost silničního provozu ovlivnit.

Provázanost mezi věcným obsahem NSBSP 2020 a vyhodnocením jejího plnění je znázorněna na Obr. 1.



Obr. 1: Struktura NSBSP 2020

Zdroj: CDV

Stav dosažený v roce 2014 je hodnocen v základním kontextu předchozí dekády realizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2004-2010 a její návazné Revize a aktualizace na období 2008-2010 (2012) - dále jen NSBSP 2010 - v porovnání s reálnými výsledky v letech 2012-2014 a s očekávaným vývojem vytýčeným v NSBSP 2020.

Posouzení, zda dosažené výsledky v plnění přímých ukazatelů jsou skutečným odrazem změn v silničním provozu (změn provozních podmínek, stavebního uspořádání komunikací nebo v chování účastníků silničního provozu) či jsou jen náhodným jevem anebo statistickou odchylkou, mají poskytnout **nepřímé ukazatele bezpečnosti**. Na jejich základě, v propojení s plněním přímých ukazatelů a plněním konkrétních opatření, lze zodpovědně zhodnotit, zda vývoj nehodovosti má žádoucí trend směřující k naplnění cílů NSBSP 2020.

Zhodnocení **plnění konkrétních opatření, uvedených v Akčním programu**, má dále i důležitý informativní charakter poskytující výpověď o tom, jak jednotlivé zodpovědné subjekty naplnily povinnosti a doporučení daná výše uvedeným usnesením vlády ČR č. 599.

V roce 2014 nebylo dosaženo stanoveného cíle NSBSP 2020 ve snížení počtu usmrcených v obou sledovaných kategoriích – do 24 h i do 30 dnů. Jejich počet se dokonce oproti roku 2013 významně zvýšil - o 7,9 % (do 24 h), respektive o 5,2 % (do 30 dnů). Pokud se týká počtu těžce zraněných, došlo jen k nepatrnému zlepšení (o 0,7 %).

Potvrdila se tedy opatrnost ze zjednodušeného pozitivního hodnocení dosažených výsledků předchozích let vyjádřená v předešlých závěrech. Tato skepse vyplývala z opakované absence sledování nepřímých ukazatelů (s výjimkou Policie ČR), které by podaly objektivnější obraz o změně dopravně-provozních podmínek.

Předložené vyhodnocení plnění NSBSP 2020 za rok 2014 je zpracováno ve smyslu požadavků zadavatele a z důvodu srovnatelnosti výsledků koresponduje s metodickým postupem použitým v předchozích letech. Poněvadž se však potvrdilo skeptické hodnocení dosavadních výsledků, zpracovatel navíc podrobněji analyzoval výsledky roku 2014 v delším časovém kontextu zpětně až do roku 2009.

Tato analýza upozorňuje na nezbytnost zpracování revize NSBSP 2020 ve smyslu doplnění dílčích cílů o identifikované kritické oblasti a zejména modifikaci opatření uvedených v akčním plánu.

1 PLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ

1.1 Souhrnné zhodnocení na celostátní úrovni

Pro dosažení bezpečnější funkce dopravního systému vytýčila NSBSP 2020 strategické cíle snížit počty usmrcených a těžce zraněných osob v silničním provozu do roku 2020 na předpokládané hodnoty uvedené v Tab. 1[6].

Kromě hodnot ve výchozím roce 2009 se uvádí i předpokládaná čísla pro cílový rok 2020. V roce 2014, který byl třetím rokem realizace NSBSP 2020, jsou dosažené počty usmrcených a těžce zraněných osob porovnány s předpokládanými. Dále jsou uvedeny i hodnoty dosažené v letech 2010-2013. Pro hodnocení plnění strategických cílů souhrnně na celé silniční síti, jsou pro orientační informaci o trendu vývoje v předchozí dekádě uváděny také hodnoty dosažené v roce 2002, které se pak již neuvádějí při hodnocení dílčích cílů členěných dle vlastníků komunikací.

rok	2002	2009[7]	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020[8] předpoklad
usmrceno do 30 dnů[9]	1 431	901	802	773	742	654	688	594	360
usmrceno do 24 h	1 314	832	753	707	681	583	629	549	333
těžce zraněno	5 492	3 536	2 823	3 092	2 986	2 782	2 762	2 803	2 122
ukazatel závažnosti nehod	10748	6 864	5 835	5 920	5 710	5 114	5 278	4 999	3 454

Tab. 1: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020[10]

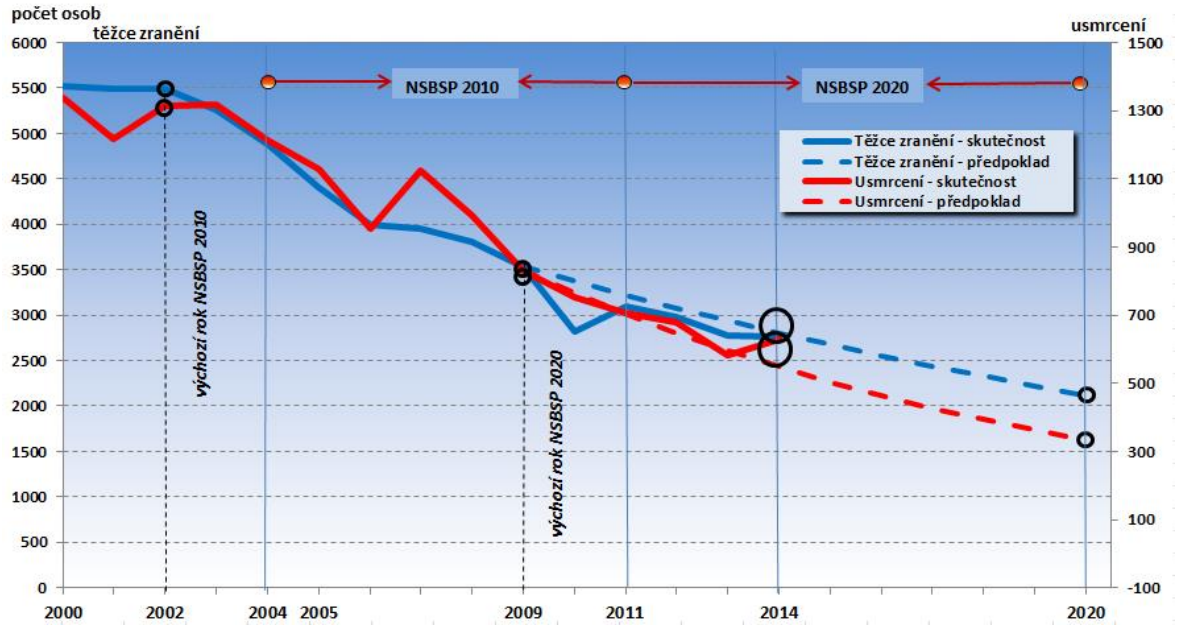
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

[6] *Pro veškerá domácí porovnání jsou použity počty usmrcených do 24 h. Pro mezinárodní srovnání se používají počty zemřelých do 30 dnů (standard mezinárodně dohodnutý mezi UN, WHO a ITF).*
[7] *Výchozí rok pro NSBSP 2020 (platí i pro všechny následující tabulky).*
[8] *Cílový rok NSBSP 2020 (platí i pro všechny následující tabulky).*
[9] *Používá se pouze pro mezinárodní srovnání.*
[10] *Očekávaný počet usmrcených v ČR vychází z předpokladu dosažení průměrné úrovně EU oproti roku 2009, tj. snížení o 60 %.*

Veškerá data uvedená v tabulkách a grafech byla zpracována CDV z podkladů ŘSDP PP ČR.

V roce 2013 byl zaveden, kromě počtu usmrcených a těžce zraněných osob, zcela nový **ukazatel závažných následků nehod**[11]. Tento **ukazatel dává názornější možnost posouzení celkového trendu směrování k trvalé eliminaci závažných následků nehod - Vizi 0**. Má svůj zásadní význam zejména u plnění dílčích cílů, kde počty usmrcených jsou nízké a nevypovídají tak dostatečně výstižně o dosažených změnách.

V Obr. 2 je graficky znázorněn dlouhodobý vývoj dosažených a očekávaných počtů usmrcených a těžce zraněných osob v České republice v období 2000-2020. Zachycuje vývoj v období realizace NSBSP 2010 a předpoklad vývoje v průběhu realizace NSBSP 2020. Předpokládaný vývoj pro jednotlivé roky byl určen na základě exponenciálního vývoje vycházejícího z prognostické metody aplikované v zemích EU.

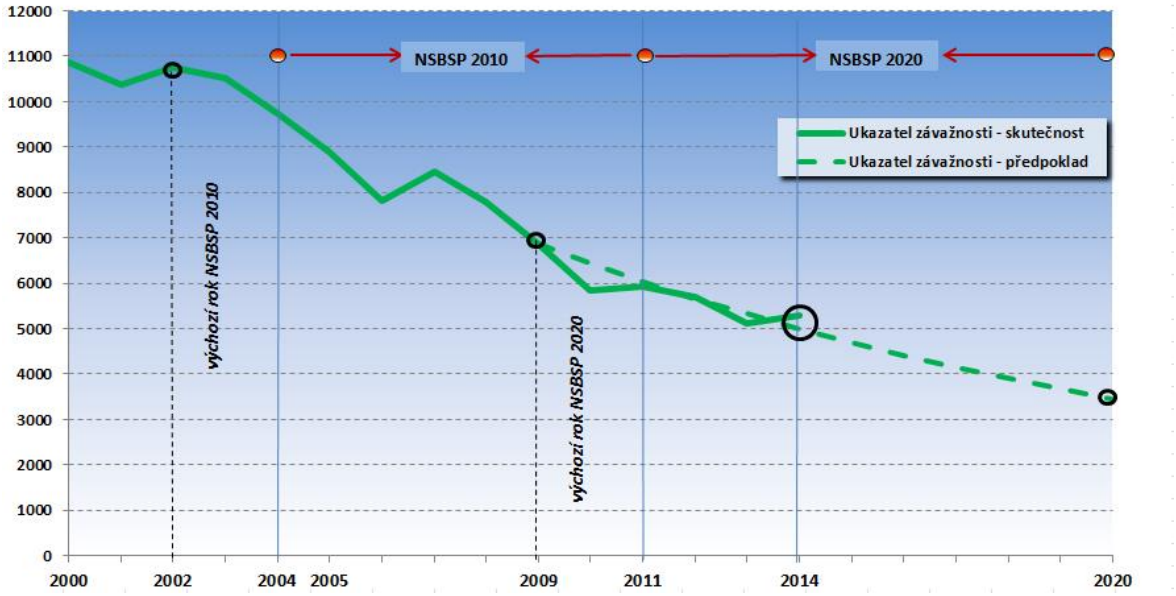


Obr. 2: Porovnání dosavadního a očekávaného vývoje počtu usmrcených a zraněných osob v silničním provozu do roku 2020

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

[11] *Je vypočten jako součet počtu těžce zraněných osob a čtyřnásobku počtu usmrcených osob. Násobitel 4 byl získán zaokrouhlením průměru poměrů počtu těžce zraněných a usmrcených osob v období 2001-2013.*

V grafu na Obr. 3 je pak znázorněn vývoj ukazatele závažných následků nehod. Oba grafy potvrzují nepříznivý výsledek roku 2014.



Obr. 3: Porovnání dosavadního a očekávaného vývoje ukazatele závažných následků nehod v silničním provozu do roku 2020

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

KOMENTÁŘ

Celkový trend vývoje závažných následků nehod je názorně dokumentován v Obr. 2 a Obr. 3. Při základním porovnání došlo v průběhu osmiletého období od roku 2002 do roku 2009 k poklesu počtu usmrcených do 30 dnů o 37,0 %, tj. v průměru o 4,6 % ročně a obdobně k poklesu počtu usmrcených do 24 h o 36,7 %, tj. v průměru o 4,6 % ročně. Pokles počtu těžce zraněných činil 35,6 %, tj. v průměru o 4,5 % ročně. Tyto výsledky se odráží i v souhrnném ukazateli závažnosti nehod, který poklesl na konci tohoto období o 36,2 %, tj. v průměru o 4,5 % ročně.

V průběhu následného pětiletého období od roku 2009 do roku 2014 došlo k poklesu počtu usmrcených do 30 dnů o 23,6 %, tj. v průměru o 4,7 % ročně a obdobně k poklesu počtu usmrcených do 24 h o 24,4 %, tj. v průměru o 4,9 % ročně. Pokles počtu těžce zraněných byl nižší a činil 21,9 %, tj. v průměru o 4,4 % ročně. Tyto výsledky se odráží i v souhrnném ukazateli závažnosti nehod, který poklesl na konci tohoto období o 23,1 %, tj. v průměru o 4,6 % ročně.

Z tohoto základního porovnání vyplývá, že v dlouhodobém průměru je pokles závažných následků setrvalý a pohybuje se kolem 4,5 % ročně. Podrobnější pohled na dosažené roční hodnoty však dokumentuje mnohem lepší potenciál

poklesu. Jsou to výsledky z let 2004 – 2007, 2008 – 2010 i samotný rok 2013, kdy průměrný roční pokles překračoval i 10 %.

V dosavadním vývoji od roku 2009 je třeba při hodnocení odlišit dvě období a to:

- **léta 2010-2011**, která spadala ještě do období realizace revidované NSBSP 2010. V tomto dvouletém období bylo dosaženo výrazného poklesu závažných následků nehod v obou sledovaných kategoriích. Počet usmrcených osob poklesl o 15 %, tj. v ročním průměru o 7,5 %. Počet těžce zraněných osob poklesl o 12,6 % %, tj. v ročním průměru o 6,2 %. Celkově se to projevilo i na poklesu ukazatele závažnosti nehod o 14 % (ročně o 7 %).
- **léta 2012-2014**, která jsou již výsledkem realizace nově přijaté NSBSP 2020. Výsledky tohoto tříletého období však silně zaostávají za předchozím obdobím. Pokles počtu usmrcených osob je prakticky shodný s poklesem počtu těžce zraněných a činí pouze 11 %, tj. v ročním průměru o 3,6 %. Celkově se to projevilo i na poklesu ukazatele závažnosti nehod o 11 % (ročně o 3,6 %).

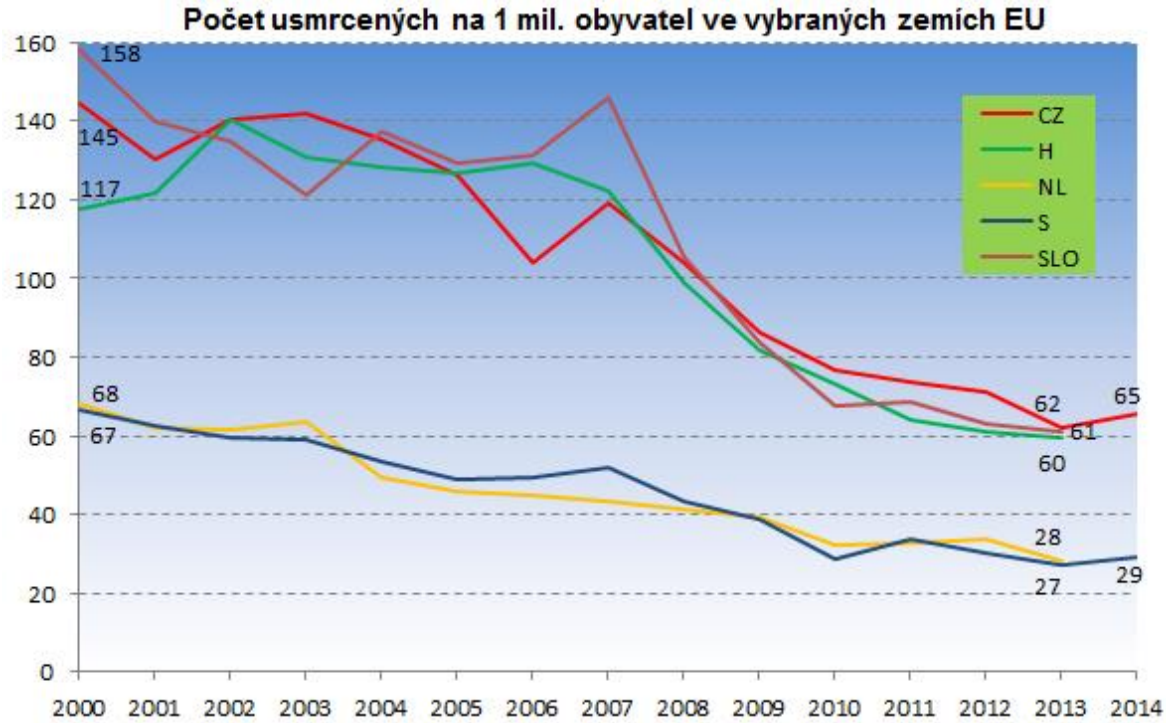
  Z tohoto špatného hodnocení se vymyká s uspokojivými výsledky jen rok 2013, kde roční pokles usmrcených přesáhl dokonce 14 % a těžce zraněných téměř 7 %.

  Je třeba jednoznačně konstatovat, že za tři roky realizace NSBSP 2010 nedošlo ke zlepšení situace, ale naopak k jejímu zhoršení. Souhrnné tempo poklesu závažných následků nehod se snížilo na polovinu oproti období 2010-2011.

Při stanovení strategických cílů se předpokládal průměrný roční pokles usmrcených o 5,5 % a počtu těžce zraněných osob o 3,6 %. Těchto výsledků nebylo u počtu usmrcených dosaženo. Jednoznačně tím dochází k ohrožení naplnění strategických cílů stanovených pro rok 2020. Tato situace si vyžaduje otevřenou a objektivní analýzu příčin, ze kterých musí být odvozena adekvátní opatření a postupy jejich důsledného uplatnění.

1.2 Porovnání se zahraničím

Objektivní obraz toho, zda vývoj nejzávažnějších následků nehod v ČR je úspěšný nebo nedostatečný, názorně demonstruje porovnání s vývojem v ostatních evropských zemích. Nedostupnost dat za rok 2014 však omezuje porovnání aktuálního stavu. Na Obr. 4 je porovnán dlouhodobý vývoj smrtelných následků nehod v ČR s vybranými státy EU[12]. Maďarsko a Slovinsko reprezentují země středoevropského prostoru, Nizozemsko a Švédsko jsou vyspělé země s nejvyšší úrovní bezpečnosti silničního provozu v Evropě. Bohužel v době zpracování tohoto hodnocení byla dostupná data pouze ze Švédska a z České republiky. Faktem však zůstává, že **v roce 2013 a 2014 bylo v ČR teprve dosaženo úrovně nehodovosti dosažené ve Švédsku a v Nizozemsku v roce 2001**.



Obr. 4: Porovnání vývoje počtu usmrcených na 1 mil. obyvatel ve vybraných evropských zemích 2000-2014

Zdroj: IRTAD, CDV

KOMENTÁŘ

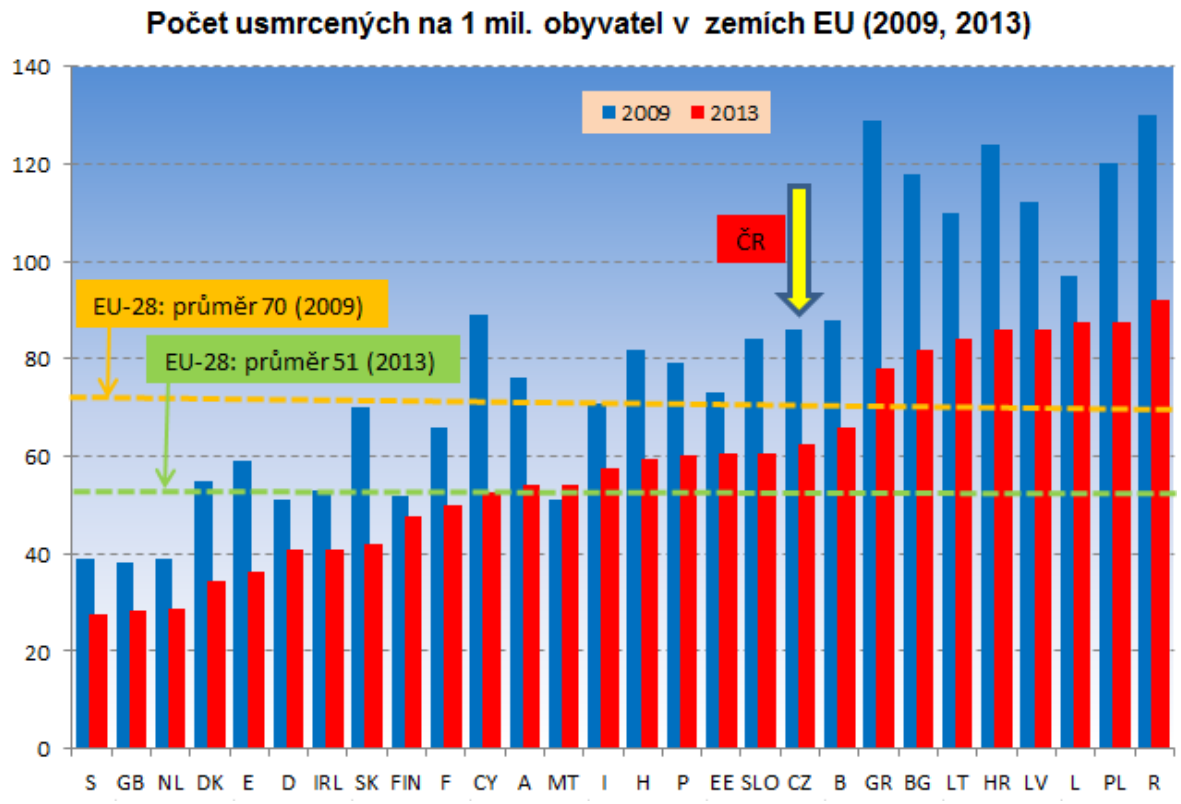
Úroveň nehodovosti (vyjádřená počtem usmrcených na 1 mil. obyvatel) je ve vyspělých zemích méně než poloviční v porovnání se středoevropskými zeměmi a po sledovanou dobu je tento odstup zachován. Na tomto příkladu vybraných zemí je názorně dokumentován rozdíl v úrovni bezpečnosti ve „starých“ a

[12] *Využito nejaktuálnějších výsledků mezinárodní databáze IRTAD*

„nových“ státech EU a v péči o bezpečnost a ochranu zdraví občanů v silničním provozu. Je rovněž charakteristické, že pokles je ve vyspělých zemích prakticky rovnoměrný, zatímco v zemích bývalého socialistického bloku prochází obdobími stagnace, prudkého poklesu a opětného zpomalení. Navíc tempo poklesu se od roku 2011 zpomaluje.

V ČR je toto zpomalení nejznatelnější, vede k jejímu zaostávání a posouvá ji směrem k nejzaostalejším evropským zemím.

Potvrzení tohoto zaostávání ČR je naznačeno v dalším grafu, kde jsou porovnána data počtu usmrcených v zemích EU vztažená na počet obyvatel v letech 2009 a 2014. Za rok 2014 jsou zatím známa data jen pro některé země.[13] Proto je v grafu v Obr. 5 udáván průměr roku 2013. Tento ukazatel umožňuje objektivní porovnání úrovně nehodovosti mezi jednotlivými státy. Je dokumentem informujícím o tom, jak se přibližujeme cíli dosáhnout v roce 2020 průměrné úrovně zemí EU.



Obr. 5: Porovnání vývoje počtu usmrcených na 1 mil. obyvatel v zemích EU v roce 2009 a 2013
Zdroj: IRTAD, IP/13/236 (EU), CDV

[13] *Systém evidence nehodovosti v ČR patří v celosvětovém porovnání k nejlepším a v mnohých parametrech nejpropracovanější*

KOMENTÁŘ

V roce 2009 byla ČR na 18. místě a s počtem 86,1 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel překračovala o 23 % průměr zemí EU. Je však třeba opět konstatovat, že v roce 2014 se podle předpokladů vytýčených v NSBSP 2020 postavení ČR nezlepšilo a počet usmrcených narostl, ale naopak ještě zhoršilo. Nejenže se České republice nepodařilo předstihnout Portugalsko, ale naopak byla předstižena Kyprem a Belgií a klesla tak až na 20. pozici mezi zeměmi EU. S počtem 65,5 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel překračovala už o 29 % průměr všech zemí EU! Souhrnná data z EU za rok 2014 nejsou zatím dostupná a vývoj v ostatních zemích nelze odhadnout. Celkově se však postavení v úrovni nehodovosti v České republice v porovnání s ostatními zeměmi EU postupně od roku 2001 zhoršuje[14] a příliš na tomto trendu nezměnila ani realizace třetího roku NSBSP 2020. ČR patří již na hranici poslední čtvrtiny z 28 zemí EU podle úrovně bezpečnosti silničního provozu.

1.3 Zhodnocení dle úrovní odpovědnosti

Vzhledem k různorodosti sítě pozemních komunikací a jejich provozních i stavebních parametrů, které výrazně ovlivňují vznik nehod a závažnost jejich následků, je účelné provázat aktivity směřující ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu s odpovědností jejich vlastníků, případně organizací pověřených výkonem vlastnických práv:

- stát (ŘSD ČR) - dálnice, silnice I. třídy,
- kraje - silnice II. a III. třídy,
- obce - místní komunikace.

a posoudit, jak z tohoto pohledu byly naplněny strategické cíle NSBSP 2020. Hlavní město Praha je posuzováno jako jeden celek bez rozlišení druhu komunikací, pouze jsou vyjmuty dálnice a rychlostní komunikace. Stejně tak jako jeden celek jsou posuzovány i místní komunikace.

Při hodnocení počtu usmrcených a těžce zraněných dle druhu komunikací a hodnocení jejich bezpečnosti je třeba vzít v úvahu jejich význam v dopravním

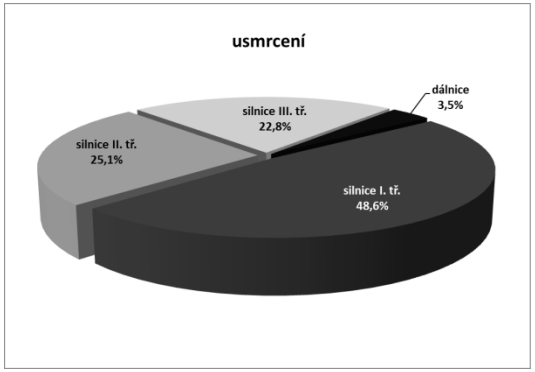
[14] *V roce 2001 se ČR řadila na 15. místo a průměr nynějších členských zemí EU překračovala jen o 16 %.*

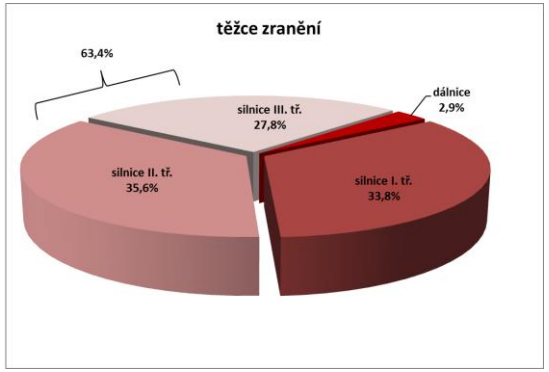
systému, respektive jaký dopravní výkon zajišťují. Ve vazbě na dopravní výkon lze pak objektivně posoudit úroveň jejich bezpečnosti. Problémem je však stanovení dopravního výkonu samotného. V ČR je dopravní výkon odvozován ze sčítání dopravy a je k dispozici pro dálnice a silnice I., II. a III. tříd. Pro místní komunikace a komunikace na území hlavního města Prahy není dopravní výkon znám. Další hodnocení vztažená k dopravnímu výkonu jsou proto omezena pouze na tyto 4 kategorie komunikací.

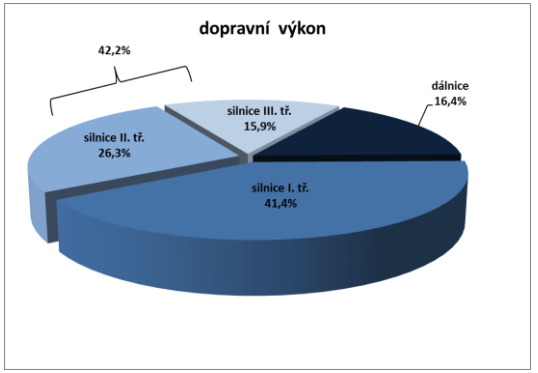
Získané údaje jsou shrnuty v následující tabulce a návazných grafech.

druh komunikace	délka	dopravní výkon		usmrcení		těžce zranění		usmrcení/ mld. vozokm	těžce zranění/ mld. vozokm
	km	mil. vozokm	%	počet	%	počet	%		
dálnice	751	7 705,9	16,4 %	20	3,5 %	59	2,9 %	2,6	7,6
silnice I. tř.	6 250	19 486,7	41,4 %	277	48,6 %	696	33,8 %	14,2	35,6
silnice II. tř.	14 543	12 384,5	26,3 %	143	25,1 %	733	35,6 %	11,6	59,1
silnice III. tř.	34 172	7 467,9	15,9 %	130	22,8 %	573	27,8 %	17,4	76,7
celkem	55 716	47 045,0		570		2 061		12,1	43,9
silnice II. a III. tř.	48 715	19 852,4	42,2 %	273	47,9 %	1306	63,4 %	13,7	66

Tab. 2: *Nehodovost na dálnicích a silnicích I., II. a III. tříd vztažená k dopravnímu výkonu (2012)*[15] *Zdroj: ŘSD ČR, ŘSDP PP ČR, CDV*







[15] Data za rok 2014 nejsou dostupná. Údaje o dopravních výkonech jsou převzaty z publikace Silnice a dálnice v ČR (ŘSD 2013)

Z výše uvedených grafů a tabulky vyplývá, že komunikace ve vlastnictví státu přenášejí 57,8 % dopravního výkonu. V důsledku nízkého počtu nehod na dálnicích se však podílí v menší míře na počtu usmrcených (52,1 %) a zejména na počtu těžce zraněných (36,6 %).

Z porovnání těžkých následků nehod vztažených na dopravní výkon jednoznačně vyplývá vysoký bezpečnostní standard, který dálnice poskytují svým uživatelům.

Počet usmrcených na silnicích I. tříd je téměř 14 krát vyšší než na dálnicích a počet těžce zraněných 12 krát vyšší! Přitom dopravní výkon na silnicích I. tříd je pouze 2,5 krát vyšší než na dálnicích. Ještě markantnější rozdíl je zřejmý na silnicích III. tříd, kde podíl těžkých následků nehod je významně vyšší než jejich podíl na celkovém dopravním výkonu.

Opačný poměr platí pro komunikace ve vlastnictví krajů, které přenášejí 42,2 % dopravního výkonu, ale na počtu usmrcených se podílí vyšší proporcí - 47,9 % a na počtu těžce zraněných dokonce 63,4 %.

Vzhledem k varovnému obratu ve vývoji závažných následků nehod byla kromě základního porovnání souhrnných počtů provedena podrobnější analýza vybraných okolností nehod dle druhu komunikací. Zaměřila se na jejich charakteristiky ve výchozím roce 2009, které byly porovnány s výsledky úspěšného roku 2013 a s nepříznivou realitou roku 2014.

1.2.1 Dálnice a silnice I. třídy

Základní údaje o vývoji počtu usmrcených a těžce zraněných na dálnicích a silnicích I. tříd, které jsou v odpovědnosti MD, respektive ŘSD ČR, shrnují následující tabulky v celkovém souhrnu (*Tabulka 2a)* a s rozdělením na dvě kategorie (dálnice - *Tabulka 2b*, silnice I. tříd - *Tabulka 2c)*.

Dálnice a silnice I. třídy celkem:

Při hodnocení počtu usmrcených a těžce zraněných na dálnicích a silnicích I. třídy je nutno zdůraznit, že tyto komunikace přenášejí více než polovinu dopravního výkonu - 57,8 %[16]. Souhrnně u nich v roce 2012 připadlo 8,9 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokm a 28,5 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm.

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	349	311	319	297	243	244	230	140
těžce zraněno	962	823	838	755	776	767	763	577
ukazatel závažnosti nehod	2 358	2 067	2 114	1 943	1 748	1 743	1 683	1 137

Tabulka 2a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

V dalších rozborech jsou kvůli zásadně odlišným stavebním parametrům a s nimi souvisejícím dopravním podmínkám odděleně analyzovány dálnice a silnice I. tříd.

Dálnice

Ke konci roku 2009 bylo v ČR v provozu 729 km dálnic, k 1. 1. 2015 jejich délka činila 776 km, za 5 let se tedy prodloužila o pouhých 47 km, tj. o 6,4 %.

Dálnice přenášejí 16,4 % z celkového dopravního výkonu. V roce 2012 na nich připadlo 2,6 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokm a 7,6 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm.

Z hlediska závažných následků nehod (Tabulka 2b) došlo v roce 2014 ke stejnému počtu usmrcení jako v roce 2009, v roce 2013 jen o 1 osobu méně. Počet těžce zraněných se dokonce zvýšil o 11 osob. Při porovnání ukazatele závažnosti nehod tento dosáhl v roce 2011 stejné úrovně jako v roce 2009, v roce 2014 však stoupl až na hodnotu 174, tedy o 4,8 %. V úspěšném roce 2013 byly všechny sledované hodnoty sice nižší v roce 2009, ale zdaleka nedosáhly předpokládané úrovně. **I při uvedeném nárůstu délky dálnic nelze považovat vývoj nehodovosti na dálnicích za uspokojivý, ba naopak.**

[16] *Údaje o dopravních výkonech jsou převzaty z publikace Silnice a dálnice v ČR (ŘSD 2013)*

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	24	25	21	20	23	24	16	10
těžce zraněno	70	47	82	59	67	78	55	42
ukazatel závažnosti nehod	166	147	166	139	159	174	119	82

Tabulka 2b: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na dálnicích
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Vzhledem ke komfortním stavebním parametrům dálnice, které se odlišují od ostatních druhů komunikací a jsou prakticky shodné na celé dálniční síti, se další rozbor zaměřil na druh nehody.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl[17]	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	5	20,8	9	39,1	14	58,3
	těžce zraněno	31	44,3	36	53,7	42	53,8
	ukazatel závažnosti nehod	51	30,7	72	45,3	98	56,3
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	3	12,5	1	4,3	2	8,3
	těžce zraněno	7	10,0	2	3,0	4	5,1
	ukazatel závažnosti nehod	19	11,4	6	3,8	12	6,9
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	9	37,5	10	43,5	1	4,2
	těžce zraněno	17	24,3	18	26,9	23	29,5
	ukazatel závažnosti nehod	53	31,9	58	36,5	27	15,5
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	5	20,8	2	8,7	4	16,7
	těžce zraněno	6	8,6	2	3,0	1	1,3
	ukazatel závažnosti nehod	26	15,7	10	6,3	17	9,8
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	2,9	0	0,0	1	1,3
	ukazatel závažnosti nehod	2	1,2	0	0,0	1	0,6
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0

[17] Podíl v % v dané kategorii ve všech následujících tabulkách.

havárie	usmrceno do 24 h	2	8,3	1	4,3	3	12,5
	těžce zraněno	5	7,1	7	10,4	4	5,1
	ukazatel závažnosti nehod	13	7,8	11	6,9	16	9,2
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	2,9	2	3,0	3	3,8
	ukazatel závažnosti nehod	2	1,2	2	1,3	3	1,7
CELKEM	usmrceno do 24 h	**24**	**100**	**23**	**100**	**24**	**100**
	těžce zraněno	**70**	**100**	**67**	**100**	**78**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**166**	**100**	**159**	**100**	**174**	**100**

Tabulka 2c: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 na dálnicích dle druhu nehody *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Z předchozí Tabulky 2c je zřejmá očekávaná dominance srážek s jedoucím vozidlem, které v roce 2009 tvořily necelou třetinu závažných následků nehod. V roce 2013 se jejich podíl přiblížil polovině a v roce 2014 ji dokonce překročil.

Při podrobnější analýze druhu srážek s jedoucím vozidlem (Tabulka 2d) se nejvýrazněji projevovala srážka zezadu. V pětině případů to byla srážka čelní, ke které by teoreticky, obdobně jako srážkám s chodcem, nemělo na dálnicích vůbec docházet. Méně časté jsou srážky z boku a boční. O nebezpečnosti jednotlivých druhů srážek svědčí poměr usmrcených a těžce zraněných, který je nejnepříznivější právě u čelních srážek.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
čelní	usmrceno do 24 h	1	20,0	1	11,1	4	28,6
	těžce zraněno	1	3,2	0	0,0	4	9,5
	ukazatel závažnosti nehod	5	9,8	4	5,6	20	20,4
boční	usmrceno do 24 h	1	20,0	2	22,2	0	0,0
	těžce zraněno	4	12,9	5	13,9	3	7,1
	ukazatel závažnosti nehod	8	15,7	13	18,1	3	3,1
z boku	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	2	14,3
	těžce zraněno	1	3,2	1	2,8	2	4,8
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,0	1	1,4	10	10,2
zezadu	usmrceno do 24 h	3	60,0	6	66,7	8	57,1
	těžce zraněno	25	80,6	30	83,3	33	78,6
	ukazatel závažnosti nehod	37	72,5	54	75,0	65	66,3
CELKEM	usmrceno do 24 h	5	100	9	100	14	100
	těžce zraněno	31	100	36	100	42	100
	ukazatel závažnosti nehod	51	100	72	100	98	100

Tabulka 2d: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 na dálnicích dle druhu srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Důležitou informaci o provozních podmínkách u srážek s jedoucím vozidlem je dokumentován v Tabulce 2e z hlediska povětrnostních podmínek v době nehody. Vyplývá z ní především skutečnost, že cca pouze k pětině následků nehod dochází za ztížených povětrnostních podmínek. Zde jednoznačně převažují srážky za deště a na jeho počátku, které svědčí o podceňování tohoto nebezpečí řidiči. Na druhé straně sněžení, námraza a náledí jsou okrajovou okolností.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
neztížené	Usmrceno do 24 h	4	80,0	8	88,9	11	78,6
	těžce zraněno	27	87,1	24	66,7	33	78,6
	ukazatel závažnosti nehod	43	84,3	56	77,8	77	78,6
mlha	Usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	7,1
	těžce zraněno	0	0,0	1	2,8	1	2,4
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	1,4	5	5,1
na počátku deště, slabý déšť	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	11,1	2	14,3
	těžce zraněno	0	0,0	1	2,8	1	2,4
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	5	6,9	9	9,2
déšť	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	6,5	1	2,8	6	14,3
	ukazatel závažnosti nehod	6	11,8	1	1,4	6	6,1
sněžení	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	3,2	5	13,9	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,0	5	6,9	0	0,0
tvoří se námraza, náledí	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	3,2	2	5,6	1	2,4
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,0	2	2,8	1	1,0
nárazový vítr (boční, vichřice apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	2	5,6	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	2	2,8	0	0,0
jiné ztížené	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
CELKEM	usmrceno do 24 h	5	100	9	100	14	100
	těžce zraněno	31	100	36	100	42	100
	ukazatel závažnosti nehod	51	100	72	100	98	100

Tabulka 2e: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 na dálnicích dle povětrnostních podmínek u srážek s jedoucím vozidlem

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Druhým nejvýraznějším druhem nehody je srážka s pevnou překážkou, jejíž vážné následky byly dokonce v roce 2009 nejvyšší (Tabulka 2f). Výraznou pozici měly i v roce 2013. V roce 2014 pak jejich podíl poklesl na necelou šestinu. Nejčastěji se vyskytující je srážka *se* svodidlem (v polovině případů). Je potvrzením funkčnosti záchytných bezpečnostních zařízení. Druhá polovina připadá na příslušenství a vybavení komunikací. Jejich použití a umístění by mělo podléhat při výstavbě bezpečnostnímu auditu a během provozu pak pravidelné bezpečnostní inspekci.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
Strom	usmrceno do 24 h	2	22,2	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	8	15,1	0	0,0	0	0,0
sloup - telefonní, veřejné osvětlení, eklektické vedení, apod.	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	10,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	4	6,9	0	0,0
odrazník, patník, sloupek, dopr. značky apod.	usmrceno do 24 h	0	0,0	2	20,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	11,8	0	0,0	5	21,7
	ukazatel závažnosti nehod	2	3,8	8	13,8	5	18,5
Svodidlo	usmrceno do 24 h	5	55,6	5	50,0	1	100,0
	těžce zraněno	6	35,3	8	44,4	11	47,8
	ukazatel závažnosti nehod	26	49,1	28	48,3	15	55,6
překážka vzniklá provozem jiného vozidla	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,9	1	5,6	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,9	1	1,7	0	0,0
zeď, pevná část mostů, podjezdů, tunelů, apod.	usmrceno do 24 h	1	11,1	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,9	1	5,6	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	9,4	1	1,7	0	0,0
překážka vzniklá stavební činností (přenosné dopr. značky, hromada štěrku, písku apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,9	0	0,0	2	8,7
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,9	0	0,0	2	7,4
jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	usmrceno do 24 h	1	11,1	2	20,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	35,3	8	44,4	5	21,7
	ukazatel závažnosti nehod	10	18,9	16	27,6	5	18,5

CELKEM	usmrceno do 24 h	9	100	10	100	1	100
	těžce zraněno	17	100	18	100	23	100
	ukazatel závažnosti nehod	53	100	58	100	27	100

Tabulka 2f: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 na dálnicích dle druhu srážek s pevnou překážkou *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Alarmující je vysoký podíl následků srážek s chodcem, třetí v četnosti výskytu. Dálnice není pro chodce konstruována a ti by se na ní neměli vůbec vyskytovat. Srážky s chodci na dálnici mají nejfatálnější následky, poněvadž řidiči s jejich výskytem vůbec nepočítají a vzhledem k vysokým jízdním rychlostem mnohdy ani nemají šanci na ně zareagovat. Kromě toho chodci mají problém s odhadem vysokých rychlostí přijíždějících vozidel a s tím souvisejícím potřebným časem na přejití vozovky.

Z tabulky 2g registrující specifická místa a objekty v místě nehody nelze jednoznačně lokalizovat, kde převážně k těmto srážkám dochází.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
most, nadjezd, podjezd, tunel	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	25,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	4	23,5
čerpadlo pohonných hmot	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	25,0
	těžce zraněno	1	16,7	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,8	0	0,0	4	23,5
parkoviště přiléhající ke komunikaci	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	16,7	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,8	0	0,0	0	0,0
žádné nebo žádné z uvedených	usmrceno do 24 h	5	100,0	2	100,0	2	50,0
	těžce zraněno	4	66,7	2	100,0	1	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	24	92,3	10	100,0	9	52,9
CELKEM	usmrceno do 24 h	5	100	2	100	4	100
	těžce zraněno	6	100	2	100	1	100
	ukazatel závažnosti nehod	26	100	10	100	17	100

Tabulka 2g: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 na dálnicích dle míst srážek s chodcem *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Silnice I. třídy (vč. rychlostních komunikací)

Ke konci roku 2009 bylo v ČR v provozu 6 198 km silnic I. tříd (vč. rychlostních komunikací), proporcionálně k jejich celkové délce se jejich délka do roku 2014 prakticky nezměnila - za 5 let se prodloužila o pouhých 35 km, tj. o 0,6 %. Z toho délka sítě rychlostních silnic se prodloužila z 370 km v roce 2009 na 459 km v roce 2014.

Silnice I. třídy (vč. rychlostních komunikací) přenášejí 41,4 % z celkového dopravního výkonu. Jsou tedy nejvýznamnější součástí silniční sítě. V roce 2012 na nich připadlo 14,2 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokm a 35,6 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm.

Z hlediska závažných následků nehod (Tabulka 2g) došlo na silnicích I. tříd vč. rychlostních komunikací v roce 2014 ke stejnému počtu usmrcení jako v roce 2013. Oproti roku 2009 jejich počet poklesl o 32,3 %, což je ve srovnání s celostátním průměrem (24,4 %) pozitivní výsledek. Alarmující je však stagnace oproti předchozímu roku.

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	325	286	298	277	220	220	214	130
těžce zraněno	892	777	756	696	709	689	707	535
ukazatel závažnosti nehod	2 192	1 921	1 948	1 804	1 589	1 569	1 563	1 055

Tabulka 2h: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací) *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Počet těžce zraněných zaznamenal pokles o 20 osob oproti roku 2013 (2,8 %), při porovnání s výchozím rokem 2009 poklesl o 22,7 %, což je nepatrně lepší než celostátní průměr (21,9 %).

Tento příznivý vývoj se přirozeně odráží i v ukazateli závažnosti nehod, který ve srovnání s rokem 2009 poklesl o 28,4 % a je tedy lepší než celostátní průměr (24,4 %). Souhrnně lze tedy hodnotit vývoj závažných následků nehod na silnicích I. tříd vč. rychlostních komunikací jako pozitivní a jeho výsledky v roce 2014 odpovídají i vytýčenému předpokladu.

Zcela odlišný obraz o vývoji však získáme, pokud se provede podrobnější rozbor podle lokality silnic v obci a mimo obec (Tabulka 2i).

		2009	2013	2014	2014/2009
Intravilán	usmrceno do 24 h	79	35	28	0,354
	těžce zraněno	331	241	213	0,644
	ukazatel závažnosti nehod	647	381	325	0,502
Extravilán	usmrceno do 24 h	246	185	192	0,780
	těžce zraněno	561	468	476	0,848
	ukazatel závažnosti nehod	1545	1208	1244	0,805

Tabulka 2i: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací) v extravilánu a intravilánu *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Zatímco na silnicích I. tříd v intravilánu došlo k mimořádnému snížení závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2014 (usmrcení o 64,5 %, těžce zranění o 35,6 % a koeficient závažnosti nehod o 49,8 %), které několikanásobně překračovalo celostátní průměr, na silnicích v extravilánu bylo toto snížení neporovnatelně nižší a nedosahovalo ani celostátní průměr.

Tato odlišnost ve vývoji se přirozeně odrazila i ve změně podílu následků nehod. V roce 2009 byl podíl

- usmrcených 24,3 %,
- těžce zraněných 37,1 %.
- koeficient závažnosti nehod 29,5 %.

na celkových následcích nehod na silnicích I. tříd v intravilánu.

V roce 2014 poklesly tyto podíly u

- usmrcených na 12,7 %,
- těžce zraněných na 30,9 %,
- koeficient závažnosti nehod na 20,7 %.

Z podrobnějšího rozboru druhu nehod v intravilánu (Tabulka 2j) vyplývá, že nejčastější je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, za ní zhruba s desetiprocentním odstupem následuje srážka s chodcem. Třetím druhem nehody s častým výskytem je ještě srážka s pevnou překážkou.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	33	41,8	12	34,3	10	35,7
	těžce zraněno	174	52,6	118	49,0	103	48,4
	ukazatel závažnosti nehod	306	47,3	166	43,6	143	44,0
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	3,6
	těžce zraněno	4	1,2	2	0,8	3	1,4
	ukazatel závažnosti nehod	4	0,6	2	0,5	7	2,2
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	11	13,9	7	20,0	5	17,9
	těžce zraněno	39	11,8	23	9,5	22	10,3
	ukazatel závažnosti nehod	83	12,8	51	13,4	42	12,9
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	34	43,0	15	42,9	12	42,9
	těžce zraněno	89	26,9	80	33,2	67	31,5
	ukazatel závažnosti nehod	225	34,8	140	36,7	115	35,4
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	1	1,3	1	2,9	0	0,0
	těžce zraněno	19	5,7	11	4,6	12	5,6
	ukazatel závažnosti nehod	23	3,6	15	3,9	12	3,7
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	1,8	7	2,9	6	2,8
	ukazatel závažnosti nehod	6	0,9	7	1,8	6	1,8
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**79**	**100**	**35**	**100**	**28**	**100**
	těžce zraněno	**331**	**100**	**241**	**100**	**213**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**647**	**100**	**381**	**100**	**325**	**100**

Tabulka 2j: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 dle druhu nehod na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací) v intravilánu *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

U všech tří nejčastěji se vyskytujících srážek došlo v posuzovaném období k podobnému poklesu.

Při podrobnější analýze lokalizace srážek s jedoucím vozidlem v intravilánu (Tabulka 2d) se ukázalo, že k nim dochází stejně často na křižovatkách jako na mezikřižovatkových úsecích.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	22	66,7	7	58,3	8	80,0
	těžce zraněno	66	37,9	57	48,3	42	40,8
	ukazatel závažnosti nehod	154	50,3	85	51,2	74	51,7
na křižovatce	usmrceno do 24 h	11	33,3	5	41,7	2	20,0
	těžce zraněno	108	62,1	61	51,7	61	59,2
	ukazatel závažnosti nehod	152	49,7	81	48,8	69	48,3
CELKEM	usmrceno do 24 h	**33**	**100**	**12**	**100**	**10**	**100**
	těžce zraněno	**174**	**100**	**118**	**100**	**103**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**306**	**100**	**166**	**100**	**143**	**100**

Tabulka 2j: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle lokalizace na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací) v intravilánu *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Jiný poznatek vyplývá z identifikace lokalit srážek s chodcem (Tabulka 2k), ke kterým dochází převážně na mezikřižovatkových úsecích.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	26	76,5	11	73,3	10	83,3
	těžce zraněno	60	67,4	58	72,5	51	76,1
	ukazatel závažnosti nehod	164	72,9	102	72,9	91	79,1
na křižovatce	usmrceno do 24 h	8	23,5	4	26,7	2	16,7
	těžce zraněno	29	32,6	22	27,5	16	23,9
	ukazatel závažnosti nehod	61	27,1	38	27,1	24	20,9
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**34**	**100**	**15**	**100**	**12**	**100**
	těžce zraněno	**89**	**100**	**80**	**100**	**67**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**225**	**100**	**140**	**100**	**115**	**100**

Tabulka 2k: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 při srážkách s chodcem dle lokalizace na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací) v intravilánu

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Z tabulky 2l vyplývá, že viditelnost významně neovlivňuje výskyt srážek s chodcem.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
viditelnost nezhoršená	usmrceno do 24 h	11	32,4	5	33,3	4	33,3
	těžce zraněno	37	41,6	45	56,3	41	61,2
	ukazatel závažnosti nehod	81	36,0	65	46,4	57	49,6
viditelnost zhoršená	usmrceno do 24 h	23	67,6	10	66,7	8	66,7
	těžce zraněno	52	58,4	35	43,8	26	38,8
	ukazatel závažnosti nehod	144	64,0	75	53,6	58	50,4
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**34**	**100**	**15**	**100**	**12**	**100**
	těžce zraněno	**89**	**100**	**80**	**100**	**67**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**225**	**100**	**140**	**100**	**115**	**100**

Tabulka 2l: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle lokalizace na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací) v intravilánu

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Nejnebezpečnější pevné překážky na silnicích I. tříd v intravilánu jsou jednoznačně pevné součástí silničních objektů a stromy. Do druhé kategorie nebezpečnosti patří sloupy silnoproudých a slaboproudých vedení a další součásti silničního příslušenství.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
strom	usmrceno do 24 h	3	27,3	2	28,6	2	40,0
	těžce zraněno	13	33,3	3	13,0	4	18,2
	ukazatel závažnosti nehod	25	30,1	11	21,6	12	28,6
sloup - telefonní, veřejného osvětlení, elektrického vedení apod.	usmrceno do 24 h	3	27,3	3	42,9	0	0,0
	těžce zraněno	8	20,5	6	26,1	4	18,2
	ukazatel závažnosti nehod	20	24,1	18	35,3	4	9,5
odrazník, patník, sloupek, dopr. značky apod.	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	20,0
	těžce zraněno	4	10,3	5	21,7	2	9,1
	ukazatel závažnosti nehod	4	4,8	5	9,8	6	14,3

svodidlo	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	5,1	0	0,0	3	13,6
	ukazatel závažnosti nehod	2	2,4	0	0,0	3	7,1
překážka vzniklá provozem jiného vozidla	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
zeď, pevná část mostů, podjezdů, tunelů apod.	usmrceno do 24 h	2	18,2	2	28,6	2	40,0
	těžce zraněno	5	12,8	3	13,0	5	22,7
	ukazatel závažnosti nehod	13	15,7	11	21,6	13	31,0
závory železničního přejezdu	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
překážka vzniklá stavební činností (přenosné dopravní značky, hromada štěrku, písku apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	2,6	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,2	0	0,0	0	0,0
jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	usmrceno do 24 h	3	27,3	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	15,4	6	26,1	4	18,2
	ukazatel závažnosti nehod	18	21,7	6	11,8	4	9,5
CELKEM	usmrceno do 24 h	**11**	**100**	**7**	**100**	**5**	**100**
	těžce zraněno	**39**	**100**	**23**	**100**	**22**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**83**	**100**	**51**	**100**	**42**	**100**

Tabulka 2m: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 dle druhu srážky s pevnou překážkou na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací) v intravilánu

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Na části silnic I. tříd lokalizovaných v extravilánu sice došlo k mírnému poklesu, ale ten se liší u jednotlivých druhů dopravních nehod (Tabulka 2j).

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím, nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	162	65,9	112	60,5	132	68,8
	těžce zraněno	370	66,0	305	65,2	310	65,1
	ukazatel závažnosti nehod	1 018	65,9	753	62,3	838	67,4
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	3	1,2	2	1,1	1	0,5
	těžce zraněno	8	1,4	10	2,1	4	0,8
	ukazatel závažnosti nehod	20	1,3	18	1,5	8	0,6

srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	39	15,9	33	17,8	39	20,3
	těžce zraněno	104	18,5	88	18,8	86	18,1
	ukazatel závažnosti nehod	260	16,8	220	18,2	242	19,5
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	24	9,8	30	16,2	17	8,9
	těžce zraněno	28	5,0	24	5,1	23	4,8
	ukazatel závažnosti nehod	124	8,0	144	11,9	91	7,3
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	2	1,1	0	0,0
	těžce zraněno	1	0,2	3	0,6	2	0,4
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,1	11	0,9	2	0,2
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	1	0,4	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	0,2
	ukazatel závažnosti nehod	4	0,3	0	0,0	1	0,1
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	0,2	2	0,4	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,1	2	0,2	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	17	6,9	5	2,7	1	0,5
	těžce zraněno	46	8,2	33	7,1	44	9,2
	ukazatel závažnosti nehod	114	7,4	53	4,4	48	3,9
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	0,5	2	1,0
	těžce zraněno	3	0,5	3	0,6	6	1,3
	ukazatel závažnosti nehod	3	0,2	7	0,6	14	1,1
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**246**	**100**	**185**	**100**	**192**	**100**
	těžce zraněno	**561**	**100**	**468**	**100**	**476**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**1 545**	**100**	**1 208**	**100**	**1 244**	**100**

Tabulka 2n: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 dle druhu nehod na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací) v extravilánu *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Naprosto dominantní v extravilánu je srážka jedoucích vozidel, které tvoří zhruba dvě třetiny všech nehod. Při porovnání s rokem 2009 poklesly závažné následky v roce 2014 o 17,7 % (celostátně bylo dosaženo 23,1 %). Druhou nejzávažnější nehodou byla srážka s pevnou překážkou. Tento druh srážky poklesl v daném období nejméně, pouze o 7 %. Počet smrtelných následků byl dokonce v roce 2014 stejný jako v roce 2009. Jejich podíl na celkovém počtu následku navíc stále stoupá. I zde se vyskytuje jako vážný druh nehody srážka s chodcem. Má však ve sledovaném období nejlepší trend, pokles se přibližuje celostátnímu průměru.

Dle šetření dopravní policie byly jako příčiny dopravních nehod, při kterých došlo ke srážkám s jedoucím nekolejovým vozidlem, označeny nesprávný způsob jízdy (42 %), nepřiměřená rychlost jízdy (26 %), nedání přednosti v jízdě (19 %) a nesprávné předjíždění (13 %). Jejich podíl se během sledovaného období prakticky nezměnil.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
nezaviněná řidičem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
nepřiměřená rychlost jízdy	usmrceno do 24 h	48	29,6	18	16,1	37	28,0
	těžce zraněno	91	24,6	86	28,2	68	21,9
	ukazatel závažnosti nehod	283	27,8	158	21,0	216	25,8
nesprávné předjíždění	usmrceno do 24 h	17	10,5	10	8,9	18	13,6
	těžce zraněno	59	15,9	31	10,2	36	11,6
	ukazatel závažnosti nehod	127	12,5	71	9,4	108	12,9
nedání přednosti v jízdě	usmrceno do 24 h	29	17,9	25	22,3	21	15,9
	těžce zraněno	97	26,2	72	23,6	77	24,8
	ukazatel závažnosti nehod	213	20,9	172	22,8	161	19,2
nesprávný způsob jízdy	usmrceno do 24 h	68	42,0	59	52,7	55	41,7
	těžce zraněno	121	32,7	114	37,4	129	41,6
	ukazatel závažnosti nehod	393	38,6	350	46,5	349	41,6
technická závada vozidla	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	0,8
	těžce zraněno	2	0,5	2	0,7	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	0,2	2	0,3	4	0,5
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**162**	**100**	**112**	**100**	**132**	**100**
	těžce zraněno	**370**	**100**	**305**	**100**	**310**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**1 018**	**100**	**753**	**100**	**838**	**100**

Tabulka 2o: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 při srážkách s jedoucím nekolejových vozidel dle jejich příčiny na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací) v extravilánu *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Z tabulky 2p vyplývá, že většina nehod, při kterých dojde ke srážkám s jedoucím nekolejovým vozidlem, dochází v mezikřižovatkových úsecích.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	128	79,0	82	73,2	104	78,8
	těžce zraněno	254	68,6	218	71,5	233	75,2
	ukazatel závažnosti nehod	766	75,2	546	72,5	649	77,4
na křižovatce	usmrceno do 24 h	34	21,0	30	26,8	28	21,2
	těžce zraněno	116	31,4	87	28,5	77	24,8
	ukazatel závažnosti nehod	252	24,8	207	27,5	189	22,6
celkem	**usmrceno do 24 h**	**162**	**100**	**112**	**100**	**132**	**100**
	těžce zraněno	**370**	**100**	**305**	**100**	**310**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**1 018**	**100**	**753**	**100**	**838**	**100**

Tabulka 2p: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 při srážkách s jedoucím nekolejových vozidel dle jejich lokalizace na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací) v extravilánu *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podobně to platí i pro srážky s chodcem, kde je dokonce jejich frekvence ještě vyšší a v některých letech se blíží k 90 %.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	22	91,7	26	86,7	13	76,5
	těžce zraněno	23	82,1	21	87,5	20	87,0
	ukazatel závažnosti nehod	111	89,5	125	86,8	72	79,1
na křižovatce	usmrceno do 24 h	2	8,3	4	13,3	4	23,5
	těžce zraněno	5	17,9	3	12,5	3	13,0
	ukazatel závažnosti nehod	13	10,5	19	13,2	19	20,9
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**24**	**100**	**30**	**100**	**17**	**100**
	těžce zraněno	**28**	**100**	**24**	**100**	**23**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**124**	**100**	**144**	**100**	**91**	**100**

Tabulka 2r: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 při srážkách s chodcem dle jejich lokalizace na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací) v extravilánu
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Naprosto kritickým faktorem přispívajícím ke srážkám s chodcem je zhoršená viditelnost.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
viditelnost nezhoršená	usmrceno do 24 h	4	16,7	2	6,7	1	5,9
	těžce zraněno	9	32,1	6	25,0	8	34,8
	ukazatel závažnosti nehod	25	20,2	14	9,7	12	13,2
viditelnost zhoršená	usmrceno do 24 h	20	83,3	28	93,3	16	94,1
	těžce zraněno	19	67,9	18	75,0	15	65,2
	ukazatel závažnosti nehod	99	79,8	130	90,3	79	86,8
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**24**	**100**	**30**	**100**	**17**	**100**
	těžce zraněno	**28**	**100**	**24**	**100**	**23**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**124**	**100**	**144**	**100**	**91**	**100**

Tabulka 2s: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 při srážkách s chodcem dle povětrnostních podmínek na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací) v extravilánu *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Z hlediska druhu pevné překážky jsou nejzávažnějším smrtícím faktorem stromy, které se podílejí více než polovinou na všech srážkách. Jejich počet se během sledovaného období nezměnil. Na druhém místě jsou svodidla jako hlavní prvek záchytného bezpečnostního systému. Ostatní druhy pevných překážek se vyskytují při těchto srážkách zhruba stejným dílem.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
viditelnost nezhoršená	usmrceno do 24 h	4	16,7	2	6,7	1	5,9
	těžce zraněno	9	32,1	6	25,0	8	34,8
	ukazatel závažnosti nehod	25	20,2	14	9,7	12	13,2
viditelnost zhoršená	usmrceno do 24 h	20	83,3	28	93,3	16	94,1
	těžce zraněno	19	67,9	18	75,0	15	65,2
	ukazatel závažnosti nehod	99	79,8	130	90,3	79	86,8
celkem	usmrceno do 24 h	24	100	30	100	17	100
	těžce zraněno	28	100	24	100	23	100
	ukazatel závažnosti nehod	124	100	144	100	91	100
svodidlo	usmrceno do 24 h	10	25,6	3	9,1	7	17,9
	těžce zraněno	18	17,3	14	15,9	11	12,8
	ukazatel závažnosti nehod	58	22,3	26	11,8	39	16,1
překážka vzniklá provozem jiného vozidla	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0

zeď, pevná část mostů, podjezdů, tunelů, apod.	usmrceno do 24 h	4	10,3	11	33,3	2	5,1
	těžce zraněno	19	18,3	10	11,4	10	11,6
	ukazatel závažnosti nehod	35	13,5	54	24,5	18	7,4
závory železničního přejezdu	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	1,2
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	0,4
překážka vzniklá stavební činností (přenos. dopr. značky, hromada štěrku, písku apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	1,2
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	0,4
jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	usmrceno do 24 h	2	5,1	0	0,0	2	5,1
	těžce zraněno	14	13,5	3	3,4	12	14,0
	ukazatel závažnosti nehod	22	8,5	3	1,4	20	8,3
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**39**	**100**	**33**	**100**	**39**	**100**
	těžce zraněno	**104**	**100**	**88**	**100**	**86**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**260**	**100**	**220**	**100**	**242**	**100**

Tabulka 2t: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 při srážkách s pevnou překážkou dle druhu pevné překážky na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací) v extravilánu
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

KOMENTÁŘ

U komunikací ve správě státu je třeba odděleně zhodnotit dálnice a silnice I. tříd. U dálnic, i při zohlednění nárůstu jejich délky o 6,4 %, vývoj závažných následků nehod stagnuje na úrovni roku 2009. V případě těžkých následků, a v souvislosti s tím i celkového ukazatele závažnosti nehod, jsou hodnoty dokonce vyšší než před pěti lety.

Závažným problémem jsou srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem, jejichž podíl neustále narůstá. Nejčastěji se vyskytují srážky zezadu. Vážné kritické situace vyvolávají čelní srážky.

Druhým nejčastějším druhem nehody je srážka s pevnou překážkou, jejíž vážné následky byly dokonce v roce 2009 nejvyšší. Výraznou pozici měly i v roce 2013. V roce 2014 pak jejich podíl poklesl na necelou šestinu. Z nich nejčastěji se vyskytující je srážka se svodidlem (v polovině případů). Je potvrzením funkčnosti záchytných bezpečnostních zařízení. Druhá polovina připadá na příslušenství a vybavení komunikací. Jejich použití a umístění by mělo podléhat při výstavbě bezpečnostnímu auditu a během provozu pak pravidelné bezpečnostní inspekci.

Zarážející je vysoký podíl následků srážek s chodcem, třetí v četnosti výskytu. Dálnice není pro chodce konstruována a ti by se na ní neměli vůbec vyskytovat[18]. Srážky s chodci na dálnici mají nejfatálnější následky, poněvadž řidiči s jejich výskytem vůbec nepočítají a vzhledem k vysokým jízdním rychlostem mnohdy ani nemají šance na ně zareagovat. Kromě toho chodci mají problém s odhadem vysokých rychlostí přijíždějících vozidel a s tím souvisejícím potřebným časem na přejití vozovky.

Uspokojivě se jeví celkové výsledky na silnicích I. tříd, které jsou ve všech kategoriích lepší než celostátní průměr. Platí to však pouze pro komunikace lokalizované v intravilánu, na kterých došlo k poklesu více než o polovinu. Zde je třeba se zaměřit na srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem a chodcem.

Naopak kriticky je třeba posuzovat část sítě lokalizované v extravilánu, kde nebylo dosaženo celostátního průměru. Jako kritické se jeví především srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem, které tvoří zhruba dvě třetiny všech nehod. Jejich hlavní příčinou je nesprávný způsob jízdy. Druhou nejčastěji se vyskytující nehodou byla srážka s pevnou překážkou. Tento druh srážky poklesl v daném období nejméně, pouze o 7 %. Počet smrtelných následků byl dokonce v roce 2014 stejný jako v roce 2009. Jejich podíl na celkovém počtu následku navíc stále stoupá. I zde se vyskytuje jako vážný druh nehody srážka s chodcem, zejména za zhoršené viditelnosti. Z hlediska druhu pevné překážky jsou neoddiskutovatelným smrtícím faktorem stromy, které se podílejí více než polovinou na všech srážkách. Jejich počet se během sledovaného nezměnil.

[18] Ve skutečnosti se ovšem za účelem statistiky za chodce považují i řidiči a pasažéři vozidel, kteří opustili vozidlo.

Silnice II. a III. třídy

Silnice II. a III. tříd jsou ve správě krajů. Ke konci roku 2009 bylo v ČR v provozu celkem 48 791 km silnic II. a III. tříd. V roce 2014 jejich délka dokonce poklesla na 48 739 km. Tyto silnice tvoří 87,6 % z celkové délky silniční sítě. Z toho bylo 14 623 km silnic II. tříd a 34 169 km silnic III. tříd.

Silnice II. a III. tříd souhrnně přenášejí 42,2 % z celkového dopravního výkonu. Souhrnně na nich v roce 2012 připadlo 13,7 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokm a 65,6 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm. Z toho na silnicích II. tříd připadlo 11,6 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokm a 59,1 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm. Na silnicích III. tříd připadlo 17,4 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokm a 76,7 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm. Silnice III. tříd jsou z hlediska dopravního výkonu 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 následující Tabulka 3a.

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	349	309	275	273	234	285	230	140
těžce zraněno	1 601	1 143	1 367	1 306	1 098	1 139	1 269	961
ukazatel závažnosti nehod	2 997	2 379	2 467	2 398	2 034	2 279	2 189	1 521

Tabulka 3a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Především je nutno konstatovat **zhoršení situace v roce 2014 oproti roku 2013 u všech závažných následků nehod**. Počet usmrcených stoupl o 51 osob, tj. o 21,8 %, počet těžce zraněných o 41 osob, tj. o 3,7 %. Z toho vyplývá i zhoršení ukazatele závažnosti nehod o 12,0 %.

Oproti roku 2009 poklesl

- počet usmrcených o 18,3 %,
- počet těžce zraněných o 28,9 %,
- ukazatel závažnosti nehod o 34,0 %.

Porovnání s celostátním průměrem je negativní u smrtelných následků nehod, u těžce zraněných a ukazatele závažnosti nehod vychází naopak příznivě. Je to

však třeba posuzovat se zohledněním mimořádného poklesu počtu těžce zraněných v roce 2010 a částečně i v roce 2013.

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 intravilán a extravilán je kladen důraz na porovnání ukazatele závažnosti nehod, který umožňuje alespoň částečně eliminovat krátkodobé náhodné odchylky dat jednotlivých závažných následků nehod.

Obdobně jako u silnic I. tříd získáme odlišný obraz o vývoji při provedení podrobnějšího rozboru podle lokality silnic v obci a mimo obec (Tabulka 3b), který však již nevykazuje tak zásadní rozdíly jako silnice I. tříd.

		2009	2013	2014	2014/2009
		počet	podíl	počet	podíl
2. třída intravilán	usmrceno do 24 h	42	30	43	102,4
	těžce zraněno	357	259	281	78,7
	ukazatel závažnosti nehod	525	379	453	86,3
2. třída extravilán	usmrceno do 24 h	157	106	121	77,1
	těžce zraněno	523	386	378	72,3
	ukazatel závažnosti nehod	1151	810	862	74,9

Tabulka 3b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 na silnicích II. třídy v extravilánu a intravilánu *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Na silnicích II. tříd v intravilánu došlo k menšímu snížení závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2014 ve srovnání se silnicemi v extravilánu. Počet usmrcených v intravilánu byl dokonce vyšší než v roce 2009. Při porovnání s celostátním průměrem pokles závažných následků nedosahoval v intravilánu celostátního průměru, na silnicích v extravilánu byl nepatrně lepší.

Tato odlišnost ve vývoji se přirozeně odrazila i ve změně podílu následků nehod. V roce 2009 byl podíl

- usmrcených 21,1 %,
- těžce zraněných 40,5 %,

- koeficient závažnosti nehod 31,3 %

na celkových následcích nehod na silnicích II. tříd v intravilánu.

V roce 2014 se tyto podíly změnily u

- usmrcených na 26,2 %,
- těžce zraněných na 42,6 %,
- koeficient závažnosti nehod na 34,4 %.

		2009	2013	2014	2014/2009
		počet	podíl	počet	podíl
3. třída intravilán	usmrceno do 24 h	58	32	39	67,2
	těžce zraněno	290	204	193	66,6
	ukazatel závažnosti nehod	522	332	349	66,9
3. třída extravilán	usmrceno do 24 h	92	66	82	89,1
	těžce zraněno	431	249	287	66,6
	ukazatel závažnosti nehod	799	513	615	77,0

Tabulka 3c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 na silnicích III. třídy v extravilánu a intravilánu *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Na silnicích III. tříd je v porovnání se silnicemi II. tříd vývoj přesně opačný. V intravilánu došlo k většímu snížení závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2014 ve srovnání se silnicemi v extravilánu. Je zajímavé, že pokles počtu těžce zraněných byl stejný v intravilánu i v extravilánu a současně i lepší než celostátní průměr. Při porovnání ostatních ukazatelů s celostátním průměrem pokles závažných následků jej nedosahoval u počtu usmrcených v extravilánu, naopak na silnicích v intravilánu byl lepší.

Tato odlišnost ve vývoji se projevila i ve změně podílu následků nehod. V roce 2009 byl podíl

- usmrcených 38,7 %,
- těžce zraněných 40,2 %.
- koeficient závažnosti nehod 39,5 %

na celkových následcích nehod na silnicích III. tříd v intravilánu.

V roce 2014 se tyto podíly změnily u

- usmrcených na 32,2 %,

- těžce zraněných na 40,2 %,
- koeficient závažnosti nehod na 36,2 %.

Z podrobnějšího rozboru druhu nehod na silnicích II. tříd v intravilánu (Tabulka 3d) vyplývá obdobný výskyt nehod jako na silnicích I. tříd. Nejčastější je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (41 %), za ní s výrazným odstupem následuje srážka s chodcem (28 %). Třetím druhem nehody s častým výskytem je s obdobným odstupem srážka s pevnou překážkou (16 %).

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	19	45,2	12	40,0	15	34,9
	těžce zraněno	163	45,7	115	44,4	126	44,8
	ukazatel závažnosti nehod	239	45,5	163	43,0	186	41,1
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	2,3
	těžce zraněno	10	2,8	0	0,0	12	4,3
	ukazatel závažnosti nehod	10	1,9	0	0,0	16	3,5
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	10	23,8	7	23,3	10	23,3
	těžce zraněno	37	10,4	31	12,0	35	12,5
	ukazatel závažnosti nehod	77	14,7	59	15,6	75	16,6
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	11	26,2	10	33,3	12	27,9
	těžce zraněno	99	27,7	77	29,7	78	27,8
	ukazatel závažnosti nehod	143	27,2	117	30,9	126	27,8
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	3,3	0	0,0
	těžce zraněno	1	0,3	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,2	4	1,1	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	0,6	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	0,4	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	2	4,7
	těžce zraněno	2	0,6	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	0,4	0	0,0	8	1,8
havárie	usmrceno do 24 h	2	4,8	0	0,0	2	4,7
	těžce zraněno	35	9,8	28	10,8	26	9,3
	ukazatel závažnosti nehod	43	8,2	28	7,4	34	7,5

jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	2,3
	těžce zraněno	8	2,2	8	3,1	4	1,4
	ukazatel závažnosti nehod	8	1,5	8	2,1	8	1,8
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**42**	**100**	**30**	**100**	**43**	**100**
	těžce zraněno	**357**	**100**	**259**	**100**	**281**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**525**	**100**	**379**	**100**	**453**	**100**

Tabulka 3d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Zatímco u srážek s jedoucím vozidlem došlo k přiměřenému poklesu, u srážek s chodcem a s pevnou překážkou prakticky nedošlo oproti roku 2009 ke změně.

Na části silnic II. tříd lokalizovaných v extravilánu došlo k podobnému poklesu u všech druhů dopravních nehod (Tabulka 3e).

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	67	42,7	53	50,0	46	38,0
	těžce zraněno	228	43,6	168	43,5	191	50,5
	ukazatel závažnosti nehod	496	43,1	380	46,9	375	43,5
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	1	0,6	0	0,0	1	0,8
	těžce zraněno	1	0,2	5	1,3	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	0,4	5	0,6	4	0,5
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	59	37,6	33	31,1	52	43,0
	těžce zraněno	183	35,0	130	33,7	116	30,7
	ukazatel závažnosti nehod	419	36,4	262	32,3	324	37,6
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	12	7,6	12	11,3	13	10,7
	těžce zraněno	22	4,2	18	4,7	13	3,4
	ukazatel závažnosti nehod	70	6,1	66	8,1	65	7,5
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	0,8	2	0,5	3	0,8
	ukazatel závažnosti nehod	4	0,3	2	0,2	3	0,3
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	2	0,5	1	0,3
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	2	0,2	1	0,1

srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	2	1,9	2	1,7
	těžce zraněno	3	0,6	5	1,3	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	3	0,3	13	1,6	8	0,9
havárie	usmrceno do 24 h	16	10,2	5	4,7	7	5,8
	těžce zraněno	76	14,5	52	13,5	51	13,5
	ukazatel závažnosti nehod	140	12,2	72	8,9	79	9,2
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	2	1,3	1	0,9	0	0,0
	těžce zraněno	6	1,1	4	1,0	3	0,8
	ukazatel závažnosti nehod	14	1,2	8	1,0	3	0,3
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**157**	**100**	**106**	**100**	**121**	**100**
	těžce zraněno	**523**	**100**	**386**	**100**	**378**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**1 151**	**100**	**810**	**100**	**862**	**100**

Tabulka 3e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podobně jako v intravilánu nejčastější je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (44 %), za ní však s menším odstupem následuje srážka s pevnou překážkou (38 %). Pak následuje zhruba na stejné úrovni havárie (9 %) a srážka s chodcem (8 %).

Podrobný rozbor druhu nehod na silnicích III. tříd v intravilánu (Tabulka 3f) dokumentuje obdobné pořadí výskytu druhů nehod - srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem – cca 35 %, srážka s pevnou překážkou – cca 28 % a srážka s chodcem – cca 20 %. Výrazněji se vyskytuje i havárie – cca 10 %. Povzbuzujícím vývojem je výrazný pokles srážek s chodcem.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	17	29,3	8	25,0	12	30,8
	těžce zraněno	117	40,3	67	32,8	75	38,9
	ukazatel závažnosti nehod	185	35,4	99	29,8	123	35,2
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	2	3,4	0	0,0	1	2,6
	těžce zraněno	6	2,1	6	2,9	3	1,6
	ukazatel závažnosti nehod	14	2,7	6	1,8	7	2,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	16	27,6	12	37,5	14	35,9
	těžce zraněno	51	17,6	49	24,0	41	21,2
	ukazatel závažnosti nehod	115	22,0	97	29,2	97	27,8
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	12	20,7	9	28,1	6	15,4
	těžce zraněno	72	24,8	47	23,0	37	19,2
	ukazatel závažnosti nehod	120	23,0	83	25,0	61	17,5
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	0,5	2	1,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	0,3	2	0,6
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	4	6,9	0	0,0	5	12,8
	těžce zraněno	1	0,3	3	1,5	1	0,5
	ukazatel závažnosti nehod	17	3,3	3	0,9	21	6,0
havárie	usmrceno do 24 h	5	8,6	3	9,4	1	2,6
	těžce zraněno	36	12,4	27	13,2	29	15,0
	ukazatel závažnosti nehod	56	10,7	39	11,7	33	9,5
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	2	3,4	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	7	2,4	4	2,0	5	2,6
	ukazatel závažnosti nehod	15	2,9	4	1,2	5	1,4
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**58**	**100**	**32**	**100**	**39**	**100**
	těžce zraněno	**290**	**100**	**204**	**100**	**193**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**522**	**100**	**332**	**100**	**349**	**100**

Tabulka 3f: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Na silnicích v extravilánu je četnost výskytu závažných následků odlišná od všech předchozích. Nejčastější je srážka s pevnou překážkou (40 %), za ní následuje srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (33 %). Třetím druhem nehody s častým výskytem je havárie (14 %). Až na čtvrtém místě je srážka s chodcem (7 %).

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	11	12,0	16	24,2	31	37,8
	těžce zraněno	150	34,8	94	37,8	78	27,2
	ukazatel závažnosti nehod	194	24,3	158	30,8	202	32,8
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	1,5	0	0,0
	těžce zraněno	2	0,5	0	0,0	4	1,4
	ukazatel závažnosti nehod	2	0,3	4	0,8	4	0,7
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	56	60,9	33	50,0	34	41,5
	těžce zraněno	175	40,6	72	28,9	108	37,6
	ukazatel závažnosti nehod	399	49,9	204	39,8	244	39,7
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	5	5,4	6	9,1	5	6,1
	těžce zraněno	19	4,4	17	6,8	24	8,4
	ukazatel závažnosti nehod	39	4,9	41	8,0	44	7,2
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	0,2	3	1,2	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,1	3	0,6	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	0,2	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,1	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	6	6,5	4	6,1	5	6,1
	těžce zraněno	5	1,2	0	0,0	5	1,7
	ukazatel závažnosti nehod	29	3,6	16	3,1	25	4,1
havárie	usmrceno do 24 h	12	13,0	6	9,1	6	7,3
	těžce zraněno	75	17,4	58	23,3	64	22,3
	ukazatel závažnosti nehod	123	15,4	82	16,0	88	14,3
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	2	2,2	0	0,0	1	1,2
	těžce zraněno	3	0,7	5	2,0	4	1,4
	ukazatel závažnosti nehod	11	1,4	5	1,0	8	1,3

CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**92**	**100**	**66**	**100**	**82**	**100**
	těžce zraněno	**431**	**100**	**249**	**100**	**287**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**799**	**100**	**513**	**100**	**615**	**100**

Tabulka 3g: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Varující je nárůst srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a zejména srážek s chodcem. Konkrétní vývoj v jednotlivých krajích se však výrazně liší a je dokumentován v následujících tabulkách.

Jihočeský kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	33	30	33	31	30	26	22	13
těžce zraněno	126	100	133	124	82	112	100	76
ukazatel závažnosti nehod	258	220	265	248	202	216	188	128

Tabulka 4a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy v Jihočeském kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2013** se snížil počet usmrcených a zvýšil počet těžce zraněných a současně se **zvýšil ukazatel závažnosti nehod o 6,9 %** (celostátní průměr přinesl zvýšení o 3,2 %).

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 16,3 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 23,1 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Jihočeském kraji k horšímu vývoji následků nehod oproti celostátnímu průměru, jejich počet však poklesl.
Jihočeský kraj ale nedosáhl v žádném z ukazatelů naplnění předpokládaných cílů pro rok 2014.

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 4b – 4e.

Jihočeský kraj
II. třídy v intravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	11	40,7	17	60,7	11	40,7
	těžce zraněno	44	46,3	40	51,9	34	45,9
	ukazatel závažnosti nehod	88	43,3	108	57,1	78	42,9
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	3,7
	těžce zraněno	0	0,0	1	1,3	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	0,5	4	2,2
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	14	51,9	7	25,0	9	33,3
	těžce zraněno	32	33,7	22	28,6	25	33,8
	ukazatel závažnosti nehod	88	43,3	50	26,5	61	33,5

srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	7,4	1	3,6	5	18,5
	těžce zraněno	6	6,3	4	5,2	3	4,1
	ukazatel závažnosti nehod	14	6,9	8	4,2	23	12,6
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	1,1	0	0,0	1	1,4
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,5	0	0,0	1	0,5
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	1,3	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	0,5	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	3,6	1	3,7
	těžce zraněno	0	0,0	3	3,9	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	7	3,7	4	2,2
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	3,6	0	0,0
	těžce zraněno	12	12,6	5	6,5	10	13,5
	ukazatel závažnosti nehod	12	5,9	9	4,8	10	5,5
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	3,6	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	1,3	1	1,4
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	5	2,6	1	0,5
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**27**	**100**	**28**	**100**	**27**	**100**
	těžce zraněno	**95**	**100**	**77**	**100**	**74**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**203**	**100**	**189**	**100**	**182**	**100**

Tabulka 4b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Jihočeském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a s chodcem je nižší než průměr všech krajů, jejich počet však zůstal na úrovni roku 2009. U srážek s pevnou překážkou narostl nejen jejich počet, ale i podíl na celkových následcích.

Jihočeský kraj – II. třídy v extravilánu		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	7	38,9	8	44,4	7	41,2
	těžce zraněno	21	40,4	10	25,6	16	38,1
	ukazatel závažnosti nehod	49	39,5	42	37,8	44	40,0
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	1	5,6	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	2	5,1	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	4	3,2	2	1,8	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	6	33,3	6	33,3	9	52,9
	těžce zraněno	22	42,3	16	41,0	18	42,9
	ukazatel závažnosti nehod	46	37,1	40	36,0	54	49,1
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	3	16,7	1	5,9
	těžce zraněno	1	1,9	4	10,3	2	4,8
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,8	16	14,4	6	5,5
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	1,9	1	2,6	1	2,4
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,8	1	0,9	1	0,9
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	2,6	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	0,9	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	3	16,7	1	5,6	0	0,0
	těžce zraněno	6	11,5	5	12,8	5	11,9
	ukazatel závažnosti nehod	18	14,5	9	8,1	5	4,5
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	1	5,6	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	1,9	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	4,0	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**18**	**100**	**18**	**100**	**17**	**100**
	těžce zraněno	**52**	**100**	**39**	**100**	**42**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**124**	**100**	**111**	**100**	**110**	**100**

Tabulka 4c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Jihočeském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem odpovídá průměru všech krajů, jejich počet se snížil oproti roku 2009. U srážek s pevnou překážkou narostl nejen jejich počet, ale výrazně i jejich podíl na celkových následcích. U srážek s chodcem sice narostl jejich počet, ale podíl odpovídá průměru.

Jihočeský kraj – III. třídy v intravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	20,0	1	100,0	0	0,0
	těžce zraněno	5	29,4	7	50,0	8	53,3
	ukazatel závažnosti nehod	9	24,3	11	61,1	8	42,1
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	2	40,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	35,3	4	28,6	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	14	37,8	4	22,2	0	0,0
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	23,5	2	14,3	6	40,0
	ukazatel závažnosti nehod	8	21,6	2	11,1	6	31,6
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	6,7
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	5,3
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	100,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	4	21,1
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	11,8	1	7,1	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	5,4	1	5,6	0	0,0
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	4	10,8	0	0,0	0	0,0

CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**5**	**100**	**1**	**100**	**1**	**100**
	těžce zraněno	**17**	**100**	**14**	**100**	**15**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**37**	**100**	**18**	**100**	**19**	**100**

Tabulka 4d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Jihočeském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a s chodcem je vyšší než průměr všech krajů, jejich počet však téměř zůstal na úrovni roku 2009. U srážek s chodcem narostl nejen jejich počet, ale i podíl na celkových následcích. U srážek s pevnou překážkou nedošlo v roce 2014 k žádnému vážnému následku.

Jihočeský kraj – III. třídy v extravilánu		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	12,5	2	25,0	1	20,0
	těžce zraněno	11	29,7	2	10,5	5	18,5
	ukazatel závažnosti nehod	15	21,7	10	19,6	9	19,1
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	3,7
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	2,1
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	4	50,0	3	37,5	1	20,0
	těžce zraněno	18	48,6	10	52,6	6	22,2
	ukazatel závažnosti nehod	34	49,3	22	43,1	10	21,3
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	5,3	2	7,4
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	2,0	2	4,3
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	1	12,5	1	12,5	2	40,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	3	11,1
	ukazatel závažnosti nehod	4	5,8	4	7,8	11	23,4

havárie	usmrceno do 24 h	2	25,0	2	25,0	1	20,0
	těžce zraněno	8	21,6	6	31,6	8	29,6
	ukazatel závažnosti nehod	16	23,2	14	27,5	12	25,5
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	2	7,4
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	2	4,3
CELKEM	usmrceno do 24 h	**8**	**100**	**8**	**100**	**5**	**100**
	těžce zraněno	**37**	**100**	**19**	**100**	**27**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**69**	**100**	**51**	**100**	**47**	**100**

Tabulka 4e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Jihočeském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a s pevnou překážkou je nižší než průměr všech krajů, i jejich počet oproti roku 2009 poklesl. Srážky s chodcem se podílí zanedbatelně na celkových následcích. Výrazně se však v tomto kraji projevují havárie a srážky s vlakem.

Jihomoravský kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	33	33	38	21	25	33	22	13
těžce zraněno	127	103	141	152	105	120	101	76
ukazatel závažnosti nehod	259	235	293	236	205	252	189	128

Tabulka 5a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy v Jihomoravském kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2013** se výrazně zvýšil počet usmrcených i počet těžce zraněných a současně se **zvýšil ukazatel závažnosti nehod o 24,8 %** (celostátní průměr přinesl zvýšení o 3,2 %).

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o pouhých 2,7 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 23,1 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Jihomoravském kraji k výrazně horšímu vývoji oproti celostátnímu a tento stav se dlouhodobě nemění.

Jihomoravský kraj také nedosáhl v žádném z ukazatelů naplnění předpokládaných cílů pro rok 2014.

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 5b – 5e.

Jihomoravský kraj – II. třídy v intravilánu		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	50,0	4	57,1	1	12,5
	těžce zraněno	6	25,0	16	59,3	12	52,2
	ukazatel závažnosti nehod	10	31,3	32	58,2	16	29,1
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	12,5
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	4,3
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	5	9,1
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	2	28,6	1	12,5
	těžce zraněno	2	8,3	5	18,5	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	6,3	13	23,6	4	7,3

srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	50,0	1	14,3	3	37,5
	těžce zraněno	12	50,0	6	22,2	10	43,5
	ukazatel závažnosti nehod	16	50,0	10	18,2	22	40,0
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	4,2	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,1	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	12,5
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	4	7,3
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	12,5
	těžce zraněno	3	12,5	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	3	9,4	0	0,0	4	7,3
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**2**	**100**	**7**	**100**	**8**	**100**
	těžce zraněno	**24**	**100**	**27**	**100**	**23**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**32**	**100**	**55**	**100**	**55**	**100**

Tabulka 5b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Jihomoravském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a u srážek s pevnou překážkou je sice nižší než průměr všech krajů, jejich počet je však vyšší než v roce 2009. U srážek s chodcem narostl nejen jejich počet, ale i podíl na celkových následcích.

Jihomoravský kraj – II. třídy v extravilánu		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	5	23,8	1	50,0	8	57,1
	těžce zraněno	32	56,1	20	48,8	21	51,2
	ukazatel závažnosti nehod	52	36,9	24	49,0	53	54,6
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	1,8	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,7	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	6	28,6	0	0,0	3	21,4
	těžce zraněno	14	24,6	14	34,1	9	22,0
	ukazatel závažnosti nehod	38	27,0	14	28,6	21	21,6
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	4	19,0	1	50,0	1	7,1
	těžce zraněno	2	3,5	2	4,9	1	2,4
	ukazatel závažnosti nehod	18	12,8	6	12,2	5	5,2
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	6	28,6	0	0,0	2	14,3
	těžce zraněno	8	14,0	5	12,2	8	19,5
	ukazatel závažnosti nehod	32	22,7	5	10,2	16	16,5
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	2	4,9
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	2	2,1
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**21**	**100**	**2**	**100**	**14**	**100**
	těžce zraněno	**57**	**100**	**41**	**100**	**41**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**141**	**100**	**49**	**100**	**97**	**100**

Tabulka 5c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Jihomoravském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je vyšší než průměr všech krajů a jejich počet téměř zůstal na úrovni roku 2009. U srážek s pevnou překážkou narostl nejen jejich počet, ale výrazně i jejich podíl na celkových následcích. U srážek s chodcem sice narostl jejich počet, ale podíl odpovídá průměru.

Jihomoravský kraj – III. třídy v intravilánu		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	2	40,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	40,0	5	45,5	8	57,1
	ukazatel závažnosti nehod	14	40,0	5	18,5	8	44,4
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	6,7	2	18,2	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	14,3	2	7,4	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	2	40,0	3	75,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	6,7	1	9,1	2	14,3
	ukazatel závažnosti nehod	9	25,7	13	48,1	2	11,1
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	5	33,3	2	18,2	3	21,4
	ukazatel závažnosti nehod	5	14,3	2	7,4	3	16,7
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	100,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	4	22,2
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	25,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	6,7	1	9,1	1	7,1
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,9	5	18,5	1	5,6
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	6,7	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,9	0	0,0	0	0,0

CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**5**	**100**	**4**	**100**	**1**	**100**
	těžce zraněno	**15**	**100**	**11**	**100**	**14**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**35**	**100**	**27**	**100**	**18**	**100**

Tabulka 5d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Jihomoravském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem, s pevnou překážkou i s chodcem je nižší než průměr všech krajů. I jejich počet oproti roku 2009 poklesl. Významný podíl zaujímají havárie a také srážka s vlakem.

Jihomoravský kraj – III. třídy v extravilánu		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	2	16,7	6	60,0
	těžce zraněno	11	35,5	13	50,0	10	23,8
	ukazatel závažnosti nehod	11	21,6	21	28,4	34	41,5
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	8,3	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	4	5,4	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	5	100,0	8	66,7	2	20,0
	těžce zraněno	12	38,7	6	23,1	14	33,3
	ukazatel závažnosti nehod	32	62,7	38	51,4	22	26,8
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	8,3	2	20,0
	těžce zraněno	2	6,5	1	3,8	8	19,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	3,9	5	6,8	16	19,5
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	19,4	6	23,1	9	21,4
	ukazatel	6	11,8	6	8,1	9	11,0

	závažnosti nehod						
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	2,4
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	1,2
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**5**	**100**	**12**	**100**	**10**	**100**
	těžce zraněno	**31**	**100**	**26**	**100**	**42**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**51**	**100**	**74**	**100**	**82**	**100**

Tabulka 5e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Jihomoravském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a s chodcem je vyšší než průměr všech krajů, jejich počet oproti roku 2009 výrazně stoupl. Opačně to platí u srážek s pevnou překážkou. Výrazně se však v tomto kraji projevují havárie.

Karlovarský kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	12	11	8	5	2	6	8	5
těžce zraněno	59	41	43	43	33	31	47	35
ukazatel závažnosti nehod	107	85	75	63	41	55	79	55

Tabulka 6a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy v Karlovarském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2013** se trojnásobně zvýšil počet usmrcených a nepatrně snížil počet těžce zraněných a současně se **zvýšil ukazatel závažnosti nehod o 34,1 %** (celostátní průměr přinesl zvýšení o 3,2 %).

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 48,6 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 23,1 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Karlovarském kraji k horšímu vývoji oproti celostátnímu. Je třeba však podtrhnout, že rok 2014 je výjimkou a v porovnání s rokem 2009 stále dosahuje ve srovnání s celostátním vývojem výborných výsledků.

Karlovarský kraj dosáhl ve všech ukazatelích naplnění předpokládaných cílů pro rok 2014.

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 6b – 6e.

Karlovarský kraj – II. třídy v intravilánu		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	50,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	5	45,5	4	50,0	4	40,0
	ukazatel závažnosti nehod	9	47,4	4	50,0	4	22,2
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	50,0	0		2	100,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	12,5	2	20,0
	ukazatel	4	21,1	1	12,5	10	55,6

	závažnosti nehod						
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	4	36,4	2	25,0	3	30,0
	ukazatel závažnosti nehod	4	21,1	2	25,0	3	16,7
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	1	9,1	0	0,0	1	10,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	5,3	0	0,0	1	5,6
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	1	9,1	1	12,5	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	5,3	1	12,5	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**2**	**100**	**0**	**0**	**2**	**100**
	těžce zraněno	**11**	**100**	**8**	**100**	**10**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**19**	**100**	**8**	**100**	**18**	**100**

Tabulka 6b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Karlovarském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a s chodcem je nižší, než průměr všech krajů, i jejich počet oproti roku 2009 poklesl. U srážek s pevnou překážkou narostl nejen jejich počet, ale především podíl na celkových následcích.

Karlovarský kraj – II. třídy v extravilánu		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	4	57,1	1	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	20,0	4	28,6	6	85,7
	ukazatel závažnosti nehod	20	41,7	8	36,4	6	54,5
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	7,1	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	4,5	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	2	28,6	1	50,0	1	100,0
	těžce zraněno	10	50,0	8	57,1	1	14,3
	ukazatel závažnosti nehod	18	37,5	12	54,5	5	45,5
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	3	15,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	3	6,3	0	0,0	0	0,0
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,1	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	1	14,3	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	10,0	1	7,1	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	6	12,5	1	4,5	0	0,0
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**7**	**100**	**2**	**100**	**1**	**100**
	těžce zraněno	**20**	**100**	**14**	**100**	**7**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**48**	**100**	**22**	**100**	**11**	**100**

Tabulka 6c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Karlovarském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je vyšší než průměr všech krajů, ale jejich počet se snížil oproti roku 2009. U srážek s pevnou překážkou poklesl nejen jejich počet, ale výrazně i jejich podíl na celkových následcích. Ke srážce s chodcem v Karlovarském kraji v roce 2014 nedošlo.

Karlovarský kraj – III. třídy v intravilánu		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	1	50,0
	těžce zraněno	4	44,4	0	0,0	2	50,0
	ukazatel závažnosti nehod	4	30,8	0	0,0	6	50,0
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	100,0	0	0	1	50,0
	těžce zraněno	1	11,1	2	66,7	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	38,5	2	66,7	4	33,3
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	3	33,3	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	3	23,1	0	0,0	0	0,0
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	1	11,1	1	33,3	1	25,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	7,7	1	33,3	1	8,3
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	25,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	8,3

CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**1**	**100**	**0**	**0**	**2**	**100**
	těžce zraněno	**9**	**100**	**3**	**100**	**4**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**13**	**100**	**3**	**100**	**12**	**100**

Tabulka 6d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Karlovarském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je vyšší než průměr všech krajů a jejich počet se rovněž zvýšil. U srážek s pevnou překážkou se snížil jejich počet, ale zvýšil podíl na celkových následcích. Ke srážce s chodcem v Karlovarském kraji v roce 2014 nedošlo. Výrazně se však v tomto kraji projevují havárie.

Karlovarský kraj – III. třídy v extravilánu		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		1	100,0
	těžce zraněno	9	47,4	2	25,0	1	10,0
	ukazatel závažnosti nehod	9	33,3	2	25,0	5	35,7
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	2	100,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	9	47,4	1	12,5	5	50,0
	ukazatel závažnosti nehod	17	63,0	1	12,5	5	35,7
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	2	25,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	2	25,0	0	0,0
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	10,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	7,1

havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	1	5,3	3	37,5	3	30,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,7	3	37,5	3	21,4
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**2**	**100**	**0**	**0**	**1**	**100**
	těžce zraněno	**19**	**100**	**8**	**100**	**10**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**27**	**100**	**8**	**100**	**14**	**100**

Tabulka 6e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Karlovarském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a s pevnou překážkou odpovídá průměru všech krajů, i jejich počet oproti roku 2009 poklesl. Ke srážce s chodcem v Karlovarském kraji v roce 2014 nedošlo. Výrazně se však v tomto kraji projevují havárie.

Kraj Vysočina

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	16	33	19	20	16	26	11	6
těžce zraněno	106	61	108	102	85	87	84	64
ukazatel závažnosti nehod	170	193	184	182	149	191	128	88

Tabulka 7e: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

V roce 2014 ve srovnání s rokem 2013 se enormně zvýšil počet usmrcených, nepatrně počet těžce zraněných a současně i ukazatel závažnosti nehod o 28,2 % (celostátní průměr přinesl zvýšení o 3,2 %).

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2009** se **zvýšil (!) ukazatel závažnosti nehod o 12,4 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 23,1 %) a ještě výrazněji i **počet usmrcených.**

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v kraji Vysočina k enormně horšímu vývoji oproti celostátnímu a tento kraj se řadí k nejhorším.

Kraj Vysočina také nedosáhl v žádném z ukazatelů naplnění předpokládaných cílů pro rok 2014.

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 7b – 7e.

Kraj Vysočina
II. třídy v intravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	100,0	1	100,0	2	100,0
	těžce zraněno	7	50,0	2	11,1	5	35,7
	ukazatel závažnosti nehod	11	61,1	6	27,3	13	59,1
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0

srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	7,1	4	22,2	2	14,3
	ukazatel závažnosti nehod	1	5,6	4	18,2	2	9,1
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	28,6	7	38,9	4	28,6
	ukazatel závažnosti nehod	4	22,2	7	31,8	4	18,2
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	14,3	5	27,8	2	14,3
	ukazatel závažnosti nehod	2	11,1	5	22,7	2	9,1
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	7,1
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	4,5
CELKEM	usmrceno do 24 h	**1**	**100**	**1**	**100**	**2**	**100**
	těžce zraněno	**14**	**100**	**18**	**100**	**14**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**18**	**100**	**22**	**100**	**22**	**100**

Tabulka 7b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v kraji Vysočina *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je vyšší než průměr všech krajů a jejich počet se rovněž zvýšil. Podíl následků srážek s pevnou překážkou odpovídá průměru všech krajů. Podíl srážek s chodcem je nižší, než průměr všech krajů, jejich počet však zůstal na úrovni roku 2009. Výrazně se však v tomto kraji projevují havárie.

Kraj Vysočina
II. třídy v extravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	100,0	1	100,0	2	100,0
	těžce zraněno	7	50,0	2	11,1	5	35,7
	ukazatel závažnosti nehod	11	61,1	6	27,3	13	59,1
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	7,1	4	22,2	2	14,3
	ukazatel závažnosti nehod	1	5,6	4	18,2	2	9,1
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	28,6	7	38,9	4	28,6
	ukazatel závažnosti nehod	4	22,2	7	31,8	4	18,2
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	14,3	5	27,8	2	14,3
	ukazatel závažnosti nehod	2	11,1	5	22,7	2	9,1
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	7,1
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	4,5
CELKEM	usmrceno do 24 h	**1**	**100**	**1**	**100**	**2**	**100**
	těžce zraněno	**14**	**100**	**18**	**100**	**14**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**18**	**100**	**22**	**100**	**22**	**100**

Tabulka 7c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v kraji Vysočina *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem odpovídá průměru všech krajů, jejich počet se zvýšil oproti roku 2009. U srážek s pevnou překážkou narostl nejen jejich počet, ale výrazně i jejich podíl na celkových následcích. Srážky s chodcem mají zanedbatelný podíl na následcích. Opět se výrazně v tomto kraji projevují havárie.

Kraj Vysočina
III. třídy v intravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	100,0	0	0	1	50,0
	těžce zraněno	6	60,0	3	30,0	2	50,0
	ukazatel závažnosti nehod	10	71,4	3	30,0	6	50,0
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	1	50,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	25,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	5	41,7
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	2	20,0	1	25,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	2	20,0	1	8,3
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	2	20,0	4	40,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	14,3	4	40,0	0	0,0
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	2	20,0	1	10,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	14,3	1	10,0	0	0,0
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0

CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**1**	**100**	**0**	**0**	**2**	**100**
	těžce zraněno	**10**	**100**	**10**	**100**	**4**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**14**	**100**	**10**	**100**	**12**	**100**

Tabulka 7d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v kraji Vysočina *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je vyšší než průměr všech krajů a jejich počet se však snížil. Výrazně se však v tomto kraji projevují srážky se zaparkovaným vozidlem. Srážky s pevnou překážkou mají zanedbatelný podíl na následcích a srážky s chodcem se v roce 2014 nevyskytly.

Kraj Vysočina III. třídy v extravilánu		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	25,0	3	50,0
	těžce zraněno	11	31,4	4	25,0	5	38,5
	ukazatel závažnosti nehod	11	20,0	8	25,0	17	45,9
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	4	80,0	2	50,0	2	33,3
	těžce zraněno	15	42,9	6	37,5	4	30,8
	ukazatel závažnosti nehod	31	56,4	14	43,8	12	32,4
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	2,9	1	6,3	1	7,7
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,8	1	3,1	1	2,7
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	6,3	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	3,1	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	25,0	1	16,7
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	4	12,5	4	10,8

havárie	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	7	20,0	3	18,8	3	23,1
	ukazatel závažnosti nehod	11	20,0	3	9,4	3	8,1
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	2,9	1	6,3	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,8	1	3,1	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**5**	**100**	**4**	**100**	**6**	**100**
	těžce zraněno	**35**	**100**	**16**	**100**	**13**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**55**	**100**	**32**	**100**	**37**	**100**

Tabulka 7e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v kraji Vysočina *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je vyšší než průměr všech krajů a jejich počet se rovněž zvýšil. Podíl následků srážek s pevnou překážkou je nižší než průměr všech krajů, i jejich počet oproti roku 2009 poklesl. Srážky s chodcem se podílí zanedbatelně na celkových následcích. Výrazně se však v tomto kraji projevují havárie a srážky s vlakem.

Královéhradecký kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	20	18	10	21	12	18	13	8
těžce zraněno	104	77	102	69	52	70	82	62
ukazatel závažnosti nehod	184	149	142	153	100	142	134	94

Tabulka 8a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

V roce 2014 se ve srovnání s rokem **2013** výrazně zvýšil počet usmrcených i počet těžce zraněných a současně se **zvýšil ukazatel závažnosti nehod o 42,0 %** (celostátní průměr přinesl zvýšení o 3,2 %).

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 22,8 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 23,1 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Královéhradeckém kraji v roce 2014 k horšímu vývoji oproti celostátnímu, v porovnání s rokem 2009 však odpovídá celostátnímu trendu.

V Královéhradeckém kraji se podařilo naplnit předpoklad pouze v počtu těžce zraněných, počet usmrcených a ukazatel závažnosti nehod však zůstal za předpokladem.

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 8b – 8e.

Královéhradecký kraj
II. třídy v intravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		1	50,0
	těžce zraněno	10	43,5	8	42,1	7	38,9
	ukazatel závažnosti nehod	10	32,3	8	42,1	11	42,3
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	1	4,3	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,2	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		1	50,0
	těžce zraněno	2	8,7	5	26,3	3	16,7
	ukazatel závažnosti nehod	2	6,5	5	26,3	7	26,9

srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	100,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	3	13,0	4	21,1	4	22,2
	ukazatel závažnosti nehod	11	35,5	4	21,1	4	15,4
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	5	21,7	2	10,5	4	22,2
	ukazatel závažnosti nehod	5	16,1	2	10,5	4	15,4
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	2	8,7	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	6,5	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**2**	**100**	**0**	**0**	**2**	**100**
	těžce zraněno	**23**	**100**	**19**	**100**	**18**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**31**	**100**	**19**	**100**	**26**	**100**

Tabulka 8b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Královéhradeckém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem odpovídá průměru všech krajů, jejich počet se zvýšil oproti roku 2009. U srážek s pevnou překážkou narostl nejen jejich počet, ale výrazně i jejich podíl na celkových následcích. Podíl následků srážek s chodcem je nižší než průměr všech krajů, i jejich počet oproti roku 2009 výrazně poklesl. Výrazně se v tomto kraji projevují havárie.

Královéhradecký kraj II. třídy v extravilánu		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	3	33,3	1	25,0	3	42,9
	těžce zraněno	10	30,3	2	20,0	13	65,0
	ukazatel závažnosti nehod	22	31,9	6	23,1	25	52,1

srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	5	55,6	1	25,0	4	57,1
	těžce zraněno	21	63,6	5	50,0	4	20,0
	ukazatel závažnosti nehod	41	59,4	9	34,6	20	41,7
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	11,1	1	25,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	10,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	4	5,8	5	19,2	0	0,0
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	25,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	4	15,4	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	6,1	2	20,0	3	15,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	2,9	2	7,7	3	6,3
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**9**	**100**	**4**	**100**	**7**	**100**
	těžce zraněno	**33**	**100**	**10**	**100**	**20**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**69**	**100**	**26**	**100**	**48**	**100**

Tabulka 8c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Královéhradeckém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je vyšší než průměr všech krajů, jejich počet také vzrostl oproti úrovni roku 2009. Podíl následků srážek s pevnou překážkou odpovídá průměru všech krajů, jejich počet se snížil oproti roku 2009 na polovinu. Srážky s chodcem se v roce 2014 nevyskytly. Výrazně se v tomto kraji projevují havárie.

Královéhradecký kraj
III. třídy v intravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	3	100,0	2	33,3	3	60,0
	těžce zraněno	9	69,2	2	14,3	10	50,0
	ukazatel závažnosti nehod	21	84,0	10	26,3	22	55,0
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	16,7	2	40,0
	těžce zraněno	1	7,7	6	42,9	5	25,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	4,0	10	26,3	13	32,5
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	3	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	15,4	3	21,4	2	10,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	8,0	15	39,5	2	5,0
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	7,7	3	21,4	3	15,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	4,0	3	7,9	3	7,5
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0

CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**3**	**100**	**6**	**100**	**5**	**100**
	těžce zraněno	**13**	**100**	**14**	**100**	**20**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**25**	**100**	**38**	**100**	**40**	**100**

Tabulka 8d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Královéhradeckém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je vyšší než průměr všech krajů, jejich počet však téměř zůstal na úrovni roku 2009. U srážek s chodcem je jejich počet, ale i podíl na celkových následcích zanedbatelný. U srážek s pevnou překážkou velmi výrazně narostl jejich počet, ale i jejich podíl na celkových následcích je vyšší. Opět výrazně se v tomto kraji projevují havárie.

Královéhradecký kraj III. třídy v extravilánu		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	25,0
	těžce zraněno	17	48,6	4	44,4	4	33,3
	ukazatel závažnosti nehod	17	28,8	4	23,5	8	28,6
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	4	66,7	1	50,0	2	50,0
	těžce zraněno	11	31,4	2	22,2	5	41,7
	ukazatel závažnosti nehod	27	45,8	6	35,3	13	46,4
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	2,9	1	11,1	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,7	5	29,4	0	0,0
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	2,9	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,7	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	1	16,7	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	2,9	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	8,5	0	0,0	0	0,0

havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	25,0
	těžce zraněno	3	8,6	2	22,2	3	25,0
	ukazatel závažnosti nehod	3	5,1	2	11,8	7	25,0
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	1	16,7	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	2,9	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	8,5	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**6**	**100**	**2**	**100**	**4**	**100**
	těžce zraněno	**35**	**100**	**9**	**100**	**12**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**59**	**100**	**17**	**100**	**28**	**100**

Tabulka 8e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Královéhradeckém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a s pevnou překážkou zhruba odpovídá průměru všech krajů, ale jejich počet oproti roku 2009 poklesl na polovinu. Srážky s chodcem se v roce 2014 nevyskytly. Velmi výrazně se však v tomto kraji projevují havárie.

Liberecký kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	12	5	10	14	4	14	8	5
těžce zraněno	63	67	57	56	42	46	50	38
ukazatel závažnosti nehod	111	87	97	112	58	102	82	58

Tabulka 9a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2013** se mimořádně zvýšil počet usmrcených i počet těžce zraněných a současně se **zvýšil ukazatel závažnosti nehod o 75,9 %** (celostátní průměr přinesl zvýšení o 3,2 %).

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o pouhých 8,1 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 23,1 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Libereckém kraji k horšímu vývoji oproti celostátnímu, počet usmrcených byl v roce 2014 dokonce vyšší než v roce 2009.

V Libereckém kraji se podařilo naplnit předpoklad pouze v počtu těžce zraněných, počet usmrcených a ukazatel závažnosti nehod však zůstal za předpokladem.

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 9b – 9e.

Liberecký kraj
II. třídy v intravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	33,3
	těžce zraněno	4	21,1	3	42,9	3	27,3
	ukazatel závažnosti nehod	4	14,8	3	27,3	7	30,4
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,3	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,7	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	2	100,0	1	100,0	1	33,3
	těžce zraněno	2	10,5	2	28,6	2	18,2
	ukazatel závažnosti nehod	10	37,0	6	54,5	6	26,1

srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	33,3
	těžce zraněno	7	36,8	1	14,3	5	45,5
	ukazatel závažnosti nehod	7	25,9	1	9,1	9	39,1
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,3	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,7	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	3	15,8	1	14,3	1	9,1
	ukazatel závažnosti nehod	3	11,1	1	9,1	1	4,3
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,3	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,7	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**2**	**100**	**1**	**100**	**3**	**100**
	těžce zraněno	**19**	**100**	**7**	**100**	**11**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**27**	**100**	**11**	**100**	**23**	**100**

Tabulka 9b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Libereckém kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je sice nižší než průměr všech krajů, ale jejich počet výrazně narostl oproti úrovni roku 2009. U srážek s pevnou překážkou a chodci je jejich podíl vyšší než u průměru všech krajů. Jejich počet se, u srážek s pevnou překážkou se snížil, u chodců naopak zvýšil.

Liberecký kraj II. třídy v extravilánu		**2009**		**2013**		**2014**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	50,0	2	100,0	1	20,0
	těžce zraněno	4	30,8	3	30,0	4	44,4
	ukazatel závažnosti nehod	8	38,1	11	61,1	8	27,6
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0

srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	50,0	0	0,0	3	60,0
	těžce zraněno	9	69,2	4	40,0	3	33,3
	ukazatel závažnosti nehod	13	61,9	4	22,2	15	51,7
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	20,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	10,0	1	11,1
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	5,6	5	17,2
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	2	20,0	1	11,1
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	2	11,1	1	3,4
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**2**	**100**	**2**	**100**	**5**	**100**
	těžce zraněno	**13**	**100**	**10**	**100**	**9**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**21**	**100**	**18**	**100**	**29**	**100**

Tabulka 9c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Libereckém kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je vyšší než průměr všech krajů, jejich počet však zůstal na úrovni roku 2009. Rovněž podíl následků srážek s pevnou překážkou je vyšší než průměr všech krajů, jejich počet však narostl oproti roku 2009. Také podíl srážek s chodcem je vyšší než průměr všech krajů, jejich počet je však minimální.

Liberecký kraj
III. třídy v intravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	25,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	7	41,2	5	41,7	6	33,3
	ukazatel závažnosti nehod	11	33,3	5	31,3	6	17,6
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	25,0	1	100,0	2	50,0
	těžce zraněno	4	23,5	2	16,7	4	22,2
	ukazatel závažnosti nehod	8	24,2	6	37,5	12	35,3
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	25,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	23,5	3	25,0	2	11,1
	ukazatel závažnosti nehod	8	24,2	3	18,8	2	5,9
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	2	50,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	8	23,5
havárie	usmrceno do 24 h	1	25,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,9	2	16,7	5	27,8
	ukazatel závažnosti nehod	5	15,2	2	12,5	5	14,7
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,9	0	0,0	1	5,6
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,0	0	0,0	1	2,9
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**4**	**100**	**1**	**100**	**4**	**100**
	těžce zraněno	**17**	**100**	**12**	**100**	**18**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**33**	**100**	**16**	**100**	**34**	**100**

Tabulka 9d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Libereckém kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a s chodcem je nižší než průměr všech krajů a jejich počet také poklesl oproti roku 2009. U srážek s pevnou překážkou narostl jejich počet i jejich podíl. U srážek s chodcem naopak poklesl nejen jejich počet, ale i podíl na celkových následcích. U srážek s pevnou překážkou nedošlo v roce 2014 k žádnému vážnému následku. Velmi výrazně se však v tomto kraji projevují havárie. Srážka s vlakem se 2 usmrcenými je výjimkou.

Liberecký kraj
III. třídy v extravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	25,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	5	35,7	7	53,8	1	12,5
	ukazatel závažnosti nehod	9	30,0	7	53,8	1	6,3
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	25,0	0	0	1	50,0
	těžce zraněno	8	57,1	1	7,7	5	62,5
	ukazatel závažnosti nehod	12	40,0	1	7,7	9	56,3
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	25,0	0	0	1	50,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	7,7	1	12,5
	ukazatel závažnosti nehod	4	13,3	1	7,7	5	31,3
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	1	25,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	1	7,1	4	30,8	1	12,5
	ukazatel závažnosti nehod	5	16,7	4	30,8	1	6,3
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0

CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**4**	**100**	**0**	**0**	**2**	**100**
	těžce zraněno	**14**	**100**	**13**	**100**	**8**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**30**	**100**	**13**	**100**	**16**	**100**

Tabulka 9e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Libereckém kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem výrazně poklesl v návaznosti na radikální pokles počtu následků. I přes mírný pokles následků srážek s pevnou překážkou je jejich podíl vyšší než průměr všech krajů. i jejich počet oproti roku 2009 poklesl. Srážky s chodcem narostly oproti roku 2009 a jejich podíl několikanásobně přerostl krajský průměr**.**

Moravskoslezský kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	26	13	19	17	17	15	17	10
těžce zraněno	108	84	113	115	99	83	86	65
ukazatel závažnosti nehod	212	136	189	183	167	143	154	105

Tabulka 10a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2013** se snížil počet usmrcených i počet těžce zraněných a současně se snížil **ukazatel závažnosti nehod o 14,4 %** (celostátní průměr přinesl zvýšení o 3,2 %).

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 32,5 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 23,1 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Moravskoslezském kraji k výrazně lepšímu vývoji oproti celostátnímu a tento kraj se řadí mezi málo dobrých výjimek roku 2013.

Moravskoslezský kraj dosáhl ve všech ukazatelích naplnění předpokládaných cílů pro rok 2014.

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 10b – 10e.

Moravskoslezský kraj
II. třídy v intravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	2	40,0	1	20,0	2	66,7
	těžce zraněno	15	51,7	14	56,0	9	33,3
	ukazatel závažnosti nehod	23	46,9	18	40,0	17	43,6
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	20,0	1	20,0	1	33,3
	těžce zraněno	4	13,8	3	12,0	4	14,8
	ukazatel závažnosti nehod	8	16,3	7	15,6	8	20,5

srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	20,0	3	60,0	0	0,0
	těžce zraněno	9	31,0	6	24,0	12	44,4
	ukazatel závažnosti nehod	13	26,5	18	40,0	12	30,8
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	3,4	1	4,0	2	7,4
	ukazatel závažnosti nehod	5	10,2	1	2,2	2	5,1
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	4,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	2,2	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**5**	**100**	**5**	**100**	**3**	**100**
	těžce zraněno	**29**	**100**	**25**	**100**	**27**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**49**	**100**	**45**	**100**	**39**	**100**

Tabulka 10b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Moravskoslezském kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a s chodci odpovídá průměru všech krajů a jejich počet se snížil oproti roku 2009. Podíl následků srážek s pevnou je mírně vyšší než průměr všech krajů, jejich počet však zůstal na úrovni roku 2009. U srážek s pevnou překážkou narostl nejen jejich počet, ale i podíl na celkových následcích.

Moravskoslezský kraj
II. třídy v extravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	2	40,0	1	20,0	2	66,7
	těžce zraněno	15	51,7	14	56,0	9	33,3
	ukazatel závažnosti nehod	23	46,9	18	40,0	17	43,6

srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	20,0	1	20,0	1	33,3
	těžce zraněno	4	13,8	3	12,0	4	14,8
	ukazatel závažnosti nehod	8	16,3	7	15,6	8	20,5
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	20,0	3	60,0	0	0,0
	těžce zraněno	9	31,0	6	24,0	12	44,4
	ukazatel závažnosti nehod	13	26,5	18	40,0	12	30,8
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	3,4	1	4,0	2	7,4
	ukazatel závažnosti nehod	5	10,2	1	2,2	2	5,1
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	4,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	2,2	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**5**	**100**	**5**	**100**	**3**	**100**
	těžce zraněno	**29**	**100**	**25**	**100**	**27**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**49**	**100**	**45**	**100**	**39**	**100**

Tabulka 10c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Moravskoslezském kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je o 10 % nižší průměr všech krajů jako důsledek radikálního snížení počtu následků oproti roku 2009. Obdobně to platí i u srážek s pevnou překážkou. U srážek s chodcem je jejich počet, ale i podíl na celkových následcích zanedbatelný. Narostl však velmi výrazně počet havárií i jejich podíl na celkových následcích.

Moravskoslezský kraj
III. třídy v intravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	3	37,5	2	33,3	2	40,0
	těžce zraněno	17	40,5	10	27,0	17	48,6
	ukazatel závažnosti nehod	29	39,2	18	29,5	25	45,5
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	2	5,4	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	2	3,3	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	12,5	4	66,7	1	20,0
	těžce zraněno	5	11,9	9	24,3	5	14,3
	ukazatel závažnosti nehod	9	12,2	25	41,0	9	16,4
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	3	37,5	0	0,0	1	20,0
	těžce zraněno	12	28,6	10	27,0	7	20,0
	ukazatel závažnosti nehod	24	32,4	10	16,4	11	20,0
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	2,4	2	5,4	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,4	2	3,3	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	20,0
	těžce zraněno	5	11,9	2	5,4	4	11,4
	ukazatel závažnosti nehod	5	6,8	2	3,3	8	14,5
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	1	12,5	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	4,8	2	5,4	2	5,7
	ukazatel závažnosti nehod	6	8,1	2	3,3	2	3,6
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**8**	**100**	**6**	**100**	**5**	**100**
	těžce zraněno	**42**	**100**	**37**	**100**	**35**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**74**	**100**	**61**	**100**	**55**	**100**

Tabulka 10d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Moravskoslezském kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je vyšší než průměr všech krajů, jejich počet jen mírně poklesl oproti roku 2009. U srážek s chodcem je rovněž jejich podíl vyšší na celkových následcích, přestože počet následků se významně snížil. Podíl srážek s pevnou překážkou odpovídá celokrajskému průměru, i když nedošlo v roce 2014 k žádné změně oproti roku 2009. Významnou část následků opět představují havárie.

Moravskoslezský kraj
III. třídy v extravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl[19]	počet	podíl	počet	podíl[20]
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	14,3	2	40,0	3	75,0
	těžce zraněno	4	22,2	7	58,3	4	44,4
	ukazatel závažnosti nehod	8	17,4	15	46,9	16	64,0
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,6	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,2	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	6	85,7	2	40,0	1	25,0
	těžce zraněno	6	33,3	2	16,7	4	44,4
	ukazatel závažnosti nehod	30	65,2	10	31,3	8	32,0
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	20,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	11,1	2	16,7	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	4,3	6	18,8	0	0,0
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	5	27,8	1	8,3	1	11,1
	ukazatel závažnosti nehod	5	10,9	1	3,1	1	4,0

[19] Podíl v % v dané kategorii.
[20] Podíl v % v dané kategorii.

jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**7**	**100**	**5**	**100**	**4**	**100**
	těžce zraněno	**18**	**100**	**12**	**100**	**9**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**46**	**100**	**32**	**100**	**25**	**100**

Tabulka 10e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Moravskoslezském kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Dominantní podíl následků tvoří srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem, jejichž počet stoupl v porovnání roku 2014 s rokem 2009 dvojnásobně. Zbývající podíl tvoří srážky s pevnou překážkou, kde se radikálně snížil ve sledovaném období jejich počet. Srážky s chodcem se v roce 2014 nevyskytly.

Olomoucký kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	20	28	16	20	14	13	13	140
těžce zraněno	137	104	87	92	90	76	109	961
ukazatel závažnosti nehod	217	216	151	172	146	128	161	1 521

Tabulka 11a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2013** se nepatrně snížil počet usmrcených a významněji počet těžce zraněných a současně se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 13,3 %** (celostátní průměr přinesl zvýšení o 3,2 %).

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 40,0 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 23,1 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Olomouckém kraji k výrazně lepšímu vývoji oproti celostátnímu a obdobně jako Moravskoslezský patří k pozitivním výjimkám roku 2014.

Olomoucký kraj dosáhl ve všech ukazatelích naplnění předpokládaných cílů pro rok 2014.

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 11b – 11e.

Olomoucký kraj
II. třídy v intravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	100,0	0		3	60,0
	těžce zraněno	12	41,4	12	40,0	6	31,6
	ukazatel závažnosti nehod	16	48,5	12	40,0	18	46,2
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	3	15,8
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	3	7,7
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		1	20,0
	těžce zraněno	3	10,3	1	3,3	2	10,5
	ukazatel závažnosti nehod	3	9,1	1	3,3	6	15,4

srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		1	20,0
	těžce zraněno	7	24,1	10	33,3	4	21,1
	ukazatel závažnosti nehod	7	21,2	10	33,3	8	20,5
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	1	3,4	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	6	20,7	6	20,0	3	15,8
	ukazatel závažnosti nehod	6	18,2	6	20,0	3	7,7
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	3,3	1	5,3
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	3,3	1	2,6
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**1**	**100**	**0**	**0**	**5**	**100**
	těžce zraněno	**29**	**100**	**30**	**100**	**19**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**33**	**100**	**30**	**100**	**39**	**100**

Tabulka 11b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Olomouckém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je vyšší než průměr všech krajů, jejich počet mírně stoupl oproti roku 2009. U srážek s chodcem a s pevnou překážkou je jejich podíl nižší na celkových následcích, přestože počet následků se zvýšil. Významnou část následků opět představují havárie.

Olomoucký kraj
II. třídy v extravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	5	62,5	5	55,6	1	25,0
	těžce zraněno	19	48,7	20	58,8	13	50,0
	ukazatel závažnosti nehod	39	54,9	40	57,1	17	40,5
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0

srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	2	22,2	2	50,0
	těžce zraněno	7	17,9	3	8,8	6	23,1
	ukazatel závažnosti nehod	7	9,9	11	15,7	14	33,3
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	25,0	2	22,2	1	25,0
	těžce zraněno	5	12,8	1	2,9	2	7,7
	ukazatel závažnosti nehod	13	18,3	9	12,9	6	14,3
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Havárie	usmrceno do 24 h	1	12,5	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	7	17,9	8	23,5	5	19,2
	ukazatel závažnosti nehod	11	15,5	8	11,4	5	11,9
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	2,6	2	5,9	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,4	2	2,9	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**8**	**100**	**9**	**100**	**4**	**100**
	těžce zraněno	**39**	**100**	**34**	**100**	**26**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**71**	**100**	**70**	**100**	**42**	**100**

Tabulka 11c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Olomouckém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a srážek s pevnou překážkou je nižší než průměr všech krajů. Přitom počet srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem výrazně poklesl oproti roku 2009 a počet srážek s pevnou překážkou se zdvojnásobil. Podíl následků srážek s chodci je výrazně horší než průměr všech krajů, přitom počet následků klesl na polovinu.

Olomoucký kraj
III. třídy v intravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	2	40,0	1	100,0	0	0,0
	těžce zraněno	9	32,1	4	44,4	1	9,1
	ukazatel závažnosti nehod	17	35,4	8	61,5	1	6,7
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	3,6	1	11,1	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,1	1	7,7	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	100,0
	těžce zraněno	6	21,4	2	22,2	1	9,1
	ukazatel závažnosti nehod	6	12,5	2	15,4	5	33,3
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	3	10,7	1	11,1	3	27,3
	ukazatel závažnosti nehod	7	14,6	1	7,7	3	20,0
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	4	8,3	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	8	28,6	1	11,1	5	45,5
	ukazatel závažnosti nehod	12	25,0	1	7,7	5	33,3
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	3,6	0	0,0	1	9,1
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,1	0	0,0	1	6,7
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**5**	**100**	**1**	**100**	**1**	**100**
	těžce zraněno	**28**	**100**	**9**	**100**	**11**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**48**	**100**	**13**	**100**	**15**	**100**

Tabulka 11d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Olomouckém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Dominantní je podíl následků srážek s pevnou překážkou a havárií a je vyšší než průměr všech krajů. Přitom počet následků srážek s pevnou překážkou zůstal prakticky nezměněn, počet havárií se snížil méně než na polovinu. Raritou lze označit pokles podílu srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem, který vyplývá z radikálního snížení počtu jejich následků. Podíl následků srážek s chodci je horší než průměr všech krajů, přitom počet následků klesl na polovinu.

Olomoucký kraj
III. třídy v extravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	25,0	0	0,0
	těžce zraněno	13	31,7	4	23,5	3	15,0
	ukazatel závažnosti nehod	13	20,0	8	24,2	3	9,4
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	4	66,7	3	75,0	0	0,0
	těžce zraněno	17	41,5	3	17,6	5	25,0
	ukazatel závažnosti nehod	33	50,8	15	45,5	5	15,6
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	16,7	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	14,6	4	23,5	2	10,0
	ukazatel závažnosti nehod	10	15,4	4	12,1	2	6,3
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	33,3
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	4	12,5
havárie	usmrceno do 24 h	1	16,7	0	0,0	1	33,3
	těžce zraněno	5	12,2	3	17,6	10	50,0
	ukazatel závažnosti nehod	9	13,8	3	9,1	14	43,8

jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	33,3
	těžce zraněno	0	0,0	3	17,6	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	3	9,1	4	12,5
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**6**	**100**	**4**	**100**	**3**	**100**
	těžce zraněno	**41**	**100**	**17**	**100**	**20**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**65**	**100**	**33**	**100**	**32**	**100**

Tabulka 11e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Olomouckém kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Dominantní podíl následků tvoří havárie, jejichž počet vzrostl o polovinu. U srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem platí obdobné závěry jako u komunikací v intravilánu. Radikální snížení počtů bylo zaregistrováno i u srážek s pevnou překážkou a s chodcem, které se projevilo i na nižších podílech na celkových počtech.

Pardubický kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	18	22	14	18	14	16	12	7
těžce zraněno	91	62	72	68	71	65	72	55
ukazatel závažnosti nehod	163	150	128	140	127	129	120	83

Tabulka 12a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2013** se nepatrně zvýšil počet usmrcených a snížil počet těžce zraněných a současně se **nepatrně zvýšil ukazatel závažnosti nehod o 1,3 %** (celostátní průměr přinesl zvýšení o 3,2 %).

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 20,9 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 23,1 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Pardubickém kraji k horšímu vývoji oproti celostátnímu.

V Pardubickém kraji se podařilo naplnit předpoklad pouze v počtu těžce zraněných, počet usmrcených a ukazatel závažnosti nehod však zůstal za předpokladem.

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 12b – 12e.

Pardubický kraj
II. třídy v intravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	100,0	1	100,0	2	100,0
	těžce zraněno	7	50,0	2	11,1	5	35,7
	ukazatel závažnosti nehod	11	61,1	6	27,3	13	59,1
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	7,1	4	22,2	2	14,3
	ukazatel závažnosti nehod	1	5,6	4	18,2	2	9,1

srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	28,6	7	38,9	4	28,6
	ukazatel závažnosti nehod	4	22,2	7	31,8	4	18,2
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	14,3	5	27,8	2	14,3
	ukazatel závažnosti nehod	2	11,1	5	22,7	2	9,1
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	7,1
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	4,5
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**1**	**100**	**1**	**100**	**2**	**100**
	těžce zraněno	**14**	**100**	**18**	**100**	**14**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**18**	**100**	**22**	**100**	**22**	**100**

Tabulka 12b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Pardubickém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem, s pevnou překážkou a s chodcem jsou nižší než průměr všech krajů. Jejich počet však zůstal na úrovni roku 2009. Přitom počet následků výrazně poklesl u srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem, u srážek s pevnou překážkou poklesl jen mírně a u srážek s chodcem dokonce stoupl.

Pardubický kraj II. třídy v extravilánu		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	2	33,3	0	0,0	2	33,3
	těžce zraněno	9	34,6	9	47,4	8	34,8
	ukazatel závažnosti nehod	17	34,0	9	19,1	16	34,0

srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	4	66,7	5	71,4	3	50,0
	těžce zraněno	11	42,3	6	31,6	7	30,4
	ukazatel závažnosti nehod	27	54,0	26	55,3	19	40,4
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	14,3	0	0,0
	těžce zraněno	1	3,8	0	0,0	2	8,7
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,0	4	8,5	2	4,3
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	14,3	1	16,7
	těžce zraněno	5	19,2	4	21,1	6	26,1
	ukazatel závažnosti nehod	5	10,0	8	17,0	10	21,3
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**6**	**100**	**7**	**100**	**6**	**100**
	těžce zraněno	**26**	**100**	**19**	**100**	**23**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**50**	**100**	**47**	**100**	**47**	**100**

Tabulka 12c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Pardubickém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je vyšší než průměr všech krajů, jejich počet však téměř zůstal na úrovni roku 2009. U srážek s pevnou překážkou poklesl sice jejich počet, ale jejich podíl na celkových následcích se zvýšil. U srážek s chodcem je jejich počet, ale i podíl na celkových následcích zanedbatelný. Narostl však velmi výrazně počet havárií i jejich podíl na celkových následcích.

Pardubický kraj
III. třídy v intravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	16,7	0	0	4	66,7
	těžce zraněno	10	52,6	2	15,4	3	33,3
	ukazatel závažnosti nehod	14	32,6	2	15,4	19	57,6
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	1	16,7	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,3	1	7,7	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	11,6	1	7,7	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	0		1	16,7
	těžce zraněno	2	10,5	4	30,8	5	55,6
	ukazatel závažnosti nehod	2	4,7	4	30,8	9	27,3
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	16,7	0	0	1	16,7
	těžce zraněno	5	26,3	3	23,1	1	11,1
	ukazatel závažnosti nehod	9	20,9	3	23,1	5	15,2
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	1	16,7	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	4	9,3	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	2	33,3	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,3	3	23,1	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	9	20,9	3	23,1	0	0,0
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**6**	**100**	**0**	**0**	**6**	**100**
	těžce zraněno	**19**	**100**	**13**	**100**	**9**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**43**	**100**	**13**	**100**	**33**	**100**

Tabulka 12d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Pardubickém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Dominantní je podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a je vyšší než průměr všech krajů. Jejich počet však stoupl téměř o třetinu oproti úrovni roku 2009. U srážek s chodcem poklesl nejen jejich počet, ale i podíl na celkových následcích. U srážek s pevnou překážkou došlo naopak v roce 2014 k výraznému zvýšení počtu následků a přiblížení jejich podílu krajskému průměru.

Pardubický kraj
III. třídy v extravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	25,0	3	60,0	1	50,0
	těžce zraněno	9	36,0	5	33,3	4	30,8
	ukazatel závažnosti nehod	13	31,7	17	48,6	8	38,1
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	25,0	1	20,0	0	0,0
	těžce zraněno	10	40,0	3	20,0	1	7,7
	ukazatel závažnosti nehod	14	34,1	7	20,0	1	4,8
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	4,0	0	0,0	2	15,4
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,4	0	0,0	2	9,5
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	2	50,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	4,0	0	0,0	1	7,7
	ukazatel závažnosti nehod	9	22,0	0	0,0	1	4,8
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	20,0	1	50,0
	těžce zraněno	4	16,0	7	46,7	5	38,5
	ukazatel závažnosti nehod	4	9,8	11	31,4	9	42,9
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0

CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**4**	**100**	**5**	**100**	**2**	**100**
	těžce zraněno	**25**	**100**	**15**	**100**	**13**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**41**	**100**	**35**	**100**	**21**	**100**

Tabulka 12e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Pardubickém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Dominantní podíl následků tvoří havárie, jejichž počet vzrostl dvojnásobně. U srážek s chodcem je jejich počet, ale i podíl na celkových následcích zanedbatelný. Pozitivní je pokles počtu následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a radikální snížení počtů srážek s pevnou překážkou.

Plzeňský kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	33	27	21	17	18	17	22	13
těžce zraněno	75	51	55	66	41	34	59	45
ukazatel závažnosti nehod	207	159	139	134	113	102	147	97

Tabulka 13a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2013** se o 1 osobu snížil počet usmrcených a snížil počet těžce zraněných a současně se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 9,7 %** (celostátní průměr přinesl zvýšení o 3,2 %).

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o mimořádných 50,7 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 23,1 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Plzeňském kraji k mimořádně úspěšnému vývoji.

Plzeňský kraj dosáhl ve všech ukazatelích naplnění předpokládaných cílů pro rok 2014.

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 13b – 13e.

Plzeňský kraj
II. třídy v intravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	3	60,0	1	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	3	33,3	9	81,8	5	55,6
	ukazatel závažnosti nehod	15	51,7	13	68,4	5	38,5
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	11,1
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	7,7
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	20,0	1	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	11,1	1	9,1	1	11,1
	ukazatel závažnosti nehod	5	17,2	5	26,3	1	7,7
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	44,4	0	0,0	2	22,2
	ukazatel závažnosti nehod	8	27,6	0	0,0	2	15,4

srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	100,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	4	30,8
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	11,1	1	9,1	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,4	1	5,3	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**5**	**100**	**2**	**100**	**1**	**100**
	těžce zraněno	**9**	**100**	**11**	**100**	**9**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**29**	**100**	**19**	**100**	**13**	**100**

Tabulka 13b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Plzeňském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Dvě třetiny následků tvoří srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem a havárie, které ovlivňují zastoupení podílů na celkových následcích. Pozitivním výsledkem je výrazný pokles počtů ve všech frekventovaných druzích nehod - srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem, srážky s pevnou překážkou a srážky s chodcem.

Plzeňský kraj II. třídy v extravilánu		**2009**		**2013**		**2014**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	8	47,1	3	30,0	2	20,0
	těžce zraněno	17	39,5	7	46,7	9	64,3
	ukazatel závažnosti nehod	49	44,1	19	34,5	17	31,5
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	6,7	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	1,8	0	0,0

srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	7	41,2	4	40,0	6	60,0
	těžce zraněno	20	46,5	4	26,7	4	28,6
	ukazatel závažnosti nehod	48	43,2	20	36,4	28	51,9
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	2	20,0	2	20,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	6,7	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	9	16,4	8	14,8
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	1	5,9	1	10,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	4,7	2	13,3	1	7,1
	ukazatel závažnosti nehod	6	5,4	6	10,9	1	1,9
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	1	5,9	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	9,3	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	8	7,2	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**17**	**100**	**10**	**100**	**10**	**100**
	těžce zraněno	**43**	**100**	**15**	**100**	**14**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**111**	**100**	**55**	**100**	**54**	**100**

Tabulka 13c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Plzeňském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Na rozdíl od komunikací v intravilánu jsou v extravilánu nejčastěji zastoupeny srážky s pevnou překážkou a srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem. U obou druhů nehod došlo ve sledovaném období k radikálnímu snížení jejich následků. V posledních dvou letech však dochází k nárůstu srážek s chodcem, jejichž podíl je dvojnásobný oproti krajskému průměru.

Plzeňský kraj
III. třídy v intravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	50,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	2	40,0	1	20,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	6	46,2	1	20,0	0	0,0
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	50,0	0	0	2	100,0
	těžce zraněno	1	20,0	2	40,0	1	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	38,5	2	40,0	9	100,0
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	1	20,0	1	20,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	7,7	1	20,0	0	0,0
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	20,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	20,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	1	20,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	7,7	0	0,0	0	0,0
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**2**	**100**	**0**	**0**	**2**	**100**
	těžce zraněno	**5**	**100**	**5**	**100**	**1**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**13**	**100**	**5**	**100**	**9**	**100**

Tabulka 13d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Plzeňském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Na intravilánových komunikacích na území Plzeňského kraje došlo jen ke srážkám s pevnou překážkou.

Plzeňský kraj
III. třídy v extravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	2	22,2	0	0,0	1	25,0
	těžce zraněno	5	27,8	3	30,0	4	40,0
	ukazatel závažnosti nehod	13	24,1	3	8,8	8	30,8
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	3	33,3	4	66,7	2	50,0
	těžce zraněno	10	55,6	2	20,0	3	30,0
	ukazatel závažnosti nehod	22	40,7	18	52,9	11	42,3
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	11,1	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,6	0	0,0	1	10,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	9,3	0	0,0	1	3,8
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	10,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	2,9	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	1	11,1	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,6	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	9,3	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	2	22,2	2	33,3	1	25,0
	těžce zraněno	1	5,6	4	40,0	2	20,0
	ukazatel závažnosti nehod	9	16,7	12	35,3	6	23,1
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**9**	**100**	**6**	**100**	**4**	**100**
	těžce zraněno	**18**	**100**	**10**	**100**	**10**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**54**	**100**	**34**	**100**	**26**	**100**

Tabulka 13e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Plzeňském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podobně jako na komunikacích v intravilánu jsou závažným problémem srážky s pevnou překážkou, které tvoří 42 % všech následků. Za nimi pak následují srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem a havárie. Pozitivním faktem je, že u všech druhů nehod dochází k více či méně výraznějšímu poklesu.

Středočeský kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	67	49	54	53	47	61	44	27
těžce zraněno	331	231	258	236	211	235	262	199
ukazatel závažnosti nehod	599	427	474	448	399	479	438	307

Tabulka 14a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2013** se výrazně zvýšil počet usmrcených i počet těžce zraněných a současně se **zvýšil ukazatel závažnosti nehod o 20,0 %** (celostátní průměr přinesl zvýšení o 3,2 %).

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 20,1 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 23,1 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Středočeském kraji k horšímu vývoji oproti celostátnímu.

Ve Středočeském kraji se podařilo naplnit předpoklad pouze v počtu těžce zraněných, počet usmrcených a ukazatel závažnosti nehod však zůstal za předpokladem.

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 14b – 14e

Středočeský kraj **II. třídy v intravilánu**		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	4	36,4	1	25,0	3	60,0
	těžce zraněno	56	61,5	19	39,6	24	47,1
	ukazatel závažnosti nehod	72	53,3	23	35,9	36	50,7
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	3	3,3	0	0,0	2	3,9
	ukazatel závažnosti nehod	3	2,2	0	0,0	2	2,8
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	4	36,4	1	25,0	0	0,0
	těžce zraněno	7	7,7	6	12,5	5	9,8
	ukazatel závažnosti nehod	23	17,0	10	15,6	5	7,0

srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	18,2	1	25,0	1	20,0
	těžce zraněno	18	19,8	14	29,2	14	27,5
	ukazatel závažnosti nehod	26	19,3	18	28,1	18	25,4
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	25,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	4	6,3	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	20,0
	těžce zraněno	1	1,1	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,7	0	0,0	4	5,6
havárie	usmrceno do 24 h	1	9,1	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	4,4	6	12,5	6	11,8
	ukazatel závažnosti nehod	8	5,9	6	9,4	6	8,5
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	2,2	3	6,3	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	1,5	3	4,7	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**11**	**100**	**4**	**100**	**5**	**100**
	těžce zraněno	**91**	**100**	**48**	**100**	**51**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**135**	**100**	**64**	**100**	**71**	**100**

Tabulka 14b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Středočeském kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem tvoří polovinu všech následků, je vyšší než průměr všech krajů, i kdy jejich počet poklesl na polovinu úrovně roku 2009. Ještě lepšího poklesu následků bylo dosaženo u srážek s pevnou překážkou, jejich podíl se snížil na pouhých 7 % a je lepší než krajský průměr. Srážky s chodcem poklesly ve sledovaném období o třetinu a jejich podíl odpovídá krajskému průměru. Významnou část následků představují havárie.

Středočeský kraj **II. třídy v extravilánu**		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	11	40,7	17	60,7	11	40,7
	těžce zraněno	44	46,3	40	51,9	34	45,9
	ukazatel závažnosti nehod	88	43,3	108	57,1	78	42,9
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	3,7
	těžce zraněno	0	0,0	1	1,3	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	0,5	4	2,2
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	14	51,9	7	25,0	9	33,3
	těžce zraněno	32	33,7	22	28,6	25	33,8
	ukazatel závažnosti nehod	88	43,3	50	26,5	61	33,5
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	7,4	1	3,6	5	18,5
	těžce zraněno	6	6,3	4	5,2	3	4,1
	ukazatel závažnosti nehod	14	6,9	8	4,2	23	12,6
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	1,1	0	0,0	1	1,4
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,5	0	0,0	1	0,5
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	1,3	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	0,5	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	3,6	1	3,7
	těžce zraněno	0	0,0	3	3,9	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	7	3,7	4	2,2
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	3,6	0	0,0
	těžce zraněno	12	12,6	5	6,5	10	13,5
	ukazatel závažnosti nehod	12	5,9	9	4,8	10	5,5
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	3,6	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	1,3	1	1,4
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	5	2,6	1	0,5
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**27**	**100**	**28**	**100**	**27**	**100**
	těžce zraněno	**95**	**100**	**77**	**100**	**74**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**203**	**100**	**189**	**100**	**182**	**100**

Tabulka 14c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Středočeském kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem odpovídá průměru všech krajů, jejich počet se snížil oproti roku 2009. I když počet srážek s pevnou překážkou poklesl, stále tvoří třetinu celkového počtu. U srážek s chodcem narostl nejen jejich počet, ale výrazně i jejich podíl na celkových následcích.

Středočeský kraj
III. třídy v intravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	12,5	1	33,3	1	16,7
	těžce zraněno	19	37,3	11	37,9	9	29,0
	ukazatel závažnosti nehod	23	27,7	15	36,6	13	23,6
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	2,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,2	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	3	37,5	1	33,3	1	16,7
	těžce zraněno	10	19,6	7	24,1	10	32,3
	ukazatel závažnosti nehod	22	26,5	11	26,8	14	25,5
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	25,0	1	33,3	3	50,0
	těžce zraněno	13	25,5	5	17,2	6	19,4
	ukazatel závažnosti nehod	21	25,3	9	22,0	18	32,7
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	2	25,0	0	0,0	1	16,7
	těžce zraněno	0	0,0	1	3,4	1	3,2
	ukazatel závažnosti nehod	8	9,6	1	2,4	5	9,1
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	8	15,7	4	13,8	5	16,1
	ukazatel závažnosti nehod	8	9,6	4	9,8	5	9,1
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	3,4	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	2,4	0	0,0

CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**8**	**100**	**3**	**100**	**6**	**100**
	těžce zraněno	**51**	**100**	**29**	**100**	**31**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**83**	**100**	**41**	**100**	**55**	**100**

Tabulka 14d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Středočeském kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Dominantní jsou srážky s chodcem, které tvoří třetinu všech následků, i když jejich počet ve sledovaném období mírně poklesl. Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a s pevnou překážkou tvoří cca čtvrtinu celkového počtu a jejich počet poklesl zhruba o polovinu stavu v roce 2009. Významnou část následků představují havárie a srážky s vlakem.

Středočeský kraj **III. třídy v extravilánu**		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	3	14,3	4	33,3	9	39,1
	těžce zraněno	30	31,9	19	33,3	24	30,4
	ukazatel závažnosti nehod	42	23,6	35	33,3	60	35,1
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	2	2,5
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	2	1,2
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	10	47,6	6	50,0	11	47,8
	těžce zraněno	40	42,6	27	47,4	36	45,6
	ukazatel závažnosti nehod	80	44,9	51	48,6	80	46,8
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	9,5	1	8,3	1	4,3
	těžce zraněno	1	1,1	1	1,8	3	3,8
	ukazatel závažnosti nehod	9	5,1	5	4,8	7	4,1
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	1,8	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	1,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	1,1	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,6	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	1	4,8	1	8,3	1	4,3
	těžce zraněno	2	2,1	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	6	3,4	4	3,8	4	2,3

havárie	usmrceno do 24 h	4	19,0	0	0,0	1	4,3
	těžce zraněno	19	20,2	9	15,8	13	16,5
	ukazatel závažnosti nehod	35	19,7	9	8,6	17	9,9
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	1	4,8	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	1,1	0	0,0	1	1,3
	ukazatel závažnosti nehod	5	2,8	0	0,0	1	0,6
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**21**	**100**	**12**	**100**	**23**	**100**
	těžce zraněno	**94**	**100**	**57**	**100**	**79**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**178**	**100**	**105**	**100**	**171**	**100**

Tabulka 14e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Středočeském kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Dominantní jsou srážky s pevnou překážkou, které tvoří téměř polovinu všech následků, přičemž jejich počet ve sledovaném období se nezměnil. Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je nepatrně vyšší, než průměr všech krajů, jejich počet však oproti roku 2009 vzrostl o polovinu. Srážky s chodcem se podílí zanedbatelně na celkových následcích. Výrazně se však v tomto kraji projevují havárie.

Ústecký kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	38	26	21	21	14	23	25	15
těžce zraněno	146	89	110	80	97	96	116	88
ukazatel závažnosti nehod	298	193	194	164	153	188	216	148

Tabulka 15a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2013** se výrazně zvýšil počet usmrcených a nepatrně snížil počet těžce zraněných a současně se **zvýšil ukazatel závažnosti nehod o 22,9 %** (celostátní průměr přinesl zvýšení o 3,2 %).

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 37,0 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 23,1 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Ústeckém kraji k horšímu vývoji oproti celostátnímu, s ohledem na předchozí pozitivní vývoj je však celkový vývoj od roku 2009 úspěšný.

Ústecký kraj dosáhl ve všech ukazatelích naplnění předpokládaných cílů pro rok 2014.

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 15b – 15e.

Ústecký kraj II. třídy v intravilánu		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	25,0	1	33,3	0	0,0
	těžce zraněno	17	41,5	6	42,9	16	59,3
	ukazatel závažnosti nehod	21	36,8	10	38,5	16	51,6
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	3	7,3	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	3	5,3	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	25,0	0	0,0	1	100,0
	těžce zraněno	6	14,6	0	0,0	4	14,8
	ukazatel závažnosti nehod	10	17,5	0	0,0	8	25,8

srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	50,0	2	66,7	0	0,0
	těžce zraněno	10	24,4	7	50,0	7	25,9
	ukazatel závažnosti nehod	18	31,6	15	57,7	7	22,6
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	2,4	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,8	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	9,8	1	7,1	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	4	7,0	1	3,8	0	0,0
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**4**	**100**	**3**	**100**	**1**	**100**
	těžce zraněno	**41**	**100**	**14**	**100**	**27**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**57**	**100**	**26**	**100**	**31**	**100**

Tabulka 15b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Ústeckém kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem tvoří polovinu všech následků, je vyšší než průměr všech krajů, i když jejich počet poklesl o čtvrtinu. Lepšího poklesu následků bylo dosaženo u srážek s chodcem, jejich podíl je lepší než krajský průměr. Srážky s pevnou překážkou poklesly ve sledovaném období jen nepatrně a jejich podíl je vyšší než krajský průměr.

Ústecký kraj
II. třídy v extravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	25,0	1	33,3	0	0,0
	těžce zraněno	17	41,5	6	42,9	16	59,3
	ukazatel závažnosti nehod	21	36,8	10	38,5	16	51,6
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	3	7,3	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	3	5,3	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	25,0	0	0,0	1	100,0
	těžce zraněno	6	14,6	0	0,0	4	14,8
	ukazatel závažnosti nehod	10	17,5	0	0,0	8	25,8
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	50,0	2	66,7	0	0,0
	těžce zraněno	10	24,4	7	50,0	7	25,9
	ukazatel závažnosti nehod	18	31,6	15	57,7	7	22,6
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	2,4	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,8	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	9,8	1	7,1	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	4	7,0	1	3,8	0	0,0
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**4**	**100**	**3**	**100**	**1**	**100**
	těžce zraněno	**41**	**100**	**14**	**100**	**27**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**57**	**100**	**26**	**100**	**31**	**100**

Tabulka 15c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Ústeckém kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a s pevnou překážkou odpovídá průměru všech krajů, jejich počet se snížil oproti roku 2009 (zejména srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem). Srážka s chodcem se po celé sledované období nevyskytla. Počet havárií sice poklesl na polovinu, ale tento druh nehody se podílí na celkovém počtu 19 %.

Ústecký kraj
III. třídy v intravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	11,1	1	25,0	0	0,0
	těžce zraněno	8	30,8	10	50,0	4	28,6
	ukazatel závažnosti nehod	12	19,4	14	38,9	4	18,2
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	7,7	0	0,0	1	7,1
	ukazatel závažnosti nehod	2	3,2	0	0,0	1	4,5
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	4	44,4	0	0,0	2	100,0
	těžce zraněno	8	30,8	3	15,0	3	21,4
	ukazatel závažnosti nehod	24	38,7	3	8,3	11	50,0
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	3	33,3	2	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	8	30,8	4	20,0	6	42,9
	ukazatel závažnosti nehod	20	32,3	12	33,3	6	27,3
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	1	11,1	1	25,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	3	15,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	4	6,5	7	19,4	0	0,0
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0

CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**9**	**100**	**4**	**100**	**2**	**100**
	těžce zraněno	**26**	**100**	**20**	**100**	**14**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**62**	**100**	**36**	**100**	**22**	**100**

Tabulka 15d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Ústeckém kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Polovina následků připadá na vrub srážkám, přestože jejich počet poklesl na polovinu. Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a s chodcem je nižší než průměr všech krajů návazně na významný pokles jejich počtu.

Ústecký kraj III. třídy v extravilánu		**2009**		**2013**		**2014**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	8,3	0	0,0	3	21,4
	těžce zraněno	12	35,3	14	50,0	6	23,1
	ukazatel závažnosti nehod	16	19,5	14	38,9	18	22,0
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	2,9	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,2	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	11	91,7	0	0,0	11	78,6
	těžce zraněno	14	41,2	6	21,4	17	65,4
	ukazatel závažnosti nehod	58	70,7	6	16,7	61	74,4
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	5,9	2	7,1	1	3,8
	ukazatel závažnosti nehod	2	2,4	6	16,7	1	1,2
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	5	14,7	5	17,9	2	7,7
	ukazatel závažnosti nehod	5	6,1	9	25,0	2	2,4

jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	3,6	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	2,8	0	0,0
	usmrceno do 24 h	**12**	**100**	**2**	**100**	**14**	**100**
	těžce zraněno	**34**	**100**	**28**	**100**	**26**	**100**
CELKEM	**ukazatel závažnosti nehod**	**82**	**100**	**36**	**100**	**82**	**100**

Tabulka 15e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Ústeckém kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Na tomto druhu komunikací došlo v roce 2014 prakticky jen ke dvěma druhům srážek. Tři čtvrtiny tvoří srážky s pevnou překážkou, jejíchž počet dokonce roku 2009 mírně stoupl. Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem pak tvoří 22 % a jejich počet rovněž ve sledovaném období mírně stoupl. Srážky s chodcem se podílí zanedbatelně na celkových následcích.

Zlínský kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	21	14	12	15	21	17	14	8
těžce zraněno	128	73	88	103	90	84	101	77
ukazatel závažnosti nehod	212	129	136	163	174	152	157	109

Tabulka 16a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2013** se snížil počet usmrcených i počet těžce zraněných a současně se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 12,6 %** (celostátní průměr přinesl zvýšení o 3,2 %).

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 28,3 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 23,1 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Zlínském kraji k lepšímu vývoji oproti celostátnímu.

Ve Zlínském kraji se podařilo naplnit předpoklad v počtu těžce zraněných a ukazateli závažnosti nehod, počet usmrcených však zůstal za předpokladem.

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 16 – 16e.

Zlínský kraj
II. třídy v intravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	5	62,5	5	55,6	1	25,0
	těžce zraněno	19	48,7	20	58,8	13	50,0
	ukazatel závažnosti nehod	39	54,9	40	57,1	17	40,5
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	2	22,2	2	50,0
	těžce zraněno	7	17,9	3	8,8	6	23,1
	ukazatel závažnosti nehod	7	9,9	11	15,7	14	33,3
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	25,0	2	22,2	1	25,0
	těžce zraněno	5	12,8	1	2,9	2	7,7
	ukazatel závažnosti nehod	13	18,3	9	12,9	6	14,3

srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	1	12,5	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	7	17,9	8	23,5	5	19,2
	ukazatel závažnosti nehod	11	15,5	8	11,4	5	11,9
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	2,6	2	5,9	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,4	2	2,9	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**8**	**100**	**9**	**100**	**4**	**100**
	těžce zraněno	**39**	**100**	**34**	**100**	**26**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**71**	**100**	**70**	**100**	**42**	**100**

Tabulka 16b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Zlínském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Dominantním druhem nehody jsou srážky s chodcem (46 %), jejichž počet v roce 2014 dokonce stoupl o polovinu oproti roku 2009. Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je druhým nejčastěji se vyskytující srážkou (38 %). Jen desetinu nehod pak tvoří srážky s pevnou překážkou. U všech těchto druhů nehod došlo ke zvýšení jejich počtu ve srovnání s rokem 2009.

Zlínský kraj II. třídy v extravilánu		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	7	50,0	6	85,7	3	60,0
	těžce zraněno	17	50,0	11	42,3	13	52,0
	ukazatel závažnosti nehod	45	50,0	35	64,8	25	55,6
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0

srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	5	35,7	0	0,0	1	20,0
	těžce zraněno	10	29,4	9	34,6	8	32,0
	ukazatel závažnosti nehod	30	33,3	9	16,7	12	26,7
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	14,3	1	14,3	1	20,0
	těžce zraněno	0	0,0	3	11,5	1	4,0
	ukazatel závažnosti nehod	8	8,9	7	13,0	5	11,1
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	2,9	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,1	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	17,6	3	11,5	3	12,0
	ukazatel závažnosti nehod	6	6,7	3	5,6	3	6,7
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**14**	**100**	**7**	**100**	**5**	**100**
	těžce zraněno	**34**	**100**	**26**	**100**	**25**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**90**	**100**	**54**	**100**	**45**	**100**

Tabulka 16c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Zlínském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

U všech druhů nehod v extravilánu došlo ve sledovaném období k poklesu jejich počtů. Nejčastěji došlo ke srážkám s jedoucím nekolejovým vozidlem (56 %), pak následovaly srážky s pevnou překážkou (27 %) a s chodcem (11 %).

Zlínský kraj III. třídy v intravilánu		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	15	39,5	7	25,9	5	29,4
	ukazatel závažnosti nehod	15	35,7	7	13,7	5	20,0
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	5,9
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	4,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	100,0	2	33,3	1	50,0
	těžce zraněno	6	15,8	5	18,5	4	23,5
	ukazatel závažnosti nehod	10	23,8	13	25,5	8	32,0
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	3	50,0	1	50,0
	těžce zraněno	10	26,3	9	33,3	1	5,9
	ukazatel závažnosti nehod	10	23,8	21	41,2	5	20,0
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	5,9
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	4,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	16,7	0	0,0
	těžce zraněno	5	13,2	5	18,5	5	29,4
	ukazatel závažnosti nehod	5	11,9	9	17,6	5	20,0
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	5,3	1	3,7	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	4,8	1	2,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**1**	**100**	**6**	**100**	**2**	**100**
	těžce zraněno	**38**	**100**	**27**	**100**	**17**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**42**	**100**	**51**	**100**	**25**	**100**

Tabulka 16d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Zlínském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Nejčastěji se vyskytly srážky s pevnou překážkou (32 %), jejichž počet v roce 2014 mírně poklesl. Ostatní druhy nehod se podílely rovnoměrně 20 % - srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem, s chodcem a havárie. Nejvíce poklesl jejich počet u srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem (na třetinu) a s chodcem (na polovinu). U havárií se jejich počet nezměnil.

Zlínský kraj
III. třídy v extravilánu

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	33,3	1	16,7	2	50,0
	těžce zraněno	13	43,3	10	52,6	7	38,9
	ukazatel závažnosti nehod	17	40,5	14	32,6	15	44,1
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	5,6
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	2,9
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	33,3	3	50,0	1	25,0
	těžce zraněno	5	16,7	3	15,8	3	16,7
	ukazatel závažnosti nehod	9	21,4	15	34,9	7	20,6
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	16,7	1	25,0
	těžce zraněno	2	6,7	1	5,3	3	16,7
	ukazatel závažnosti nehod	2	4,8	5	11,6	7	20,6
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	16,7	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	4	9,3	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	1	33,3	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	10	33,3	5	26,3	4	22,2
	ukazatel závažnosti nehod	14	33,3	5	11,6	4	11,8
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0

CELKEM	usmrceno do 24 h	3	100	6	100	4	100
	těžce zraněno	30	100	19	100	18	100
	ukazatel závažnosti nehod	42	100	43	100	34	100

Tabulka 16e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Zlínském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Obdobně, jako na silnicích II. tříd, nejčastěji došlo ke srážkám s jedoucím nekolejovým vozidlem. Jejich podíl byl však o něco menší (39 %), pak následovaly ve stejném podílu 21 % srážky s pevnou překážkou a s chodcem. Významněji pak byly zastoupeny i havárie. U všech druhů nehod v extravilánu došlo ve sledovaném období k poklesu jejich počtů, s výjimkou srážek s chodcem, které narostly více jak trojnásobně.

KOMENTÁŘ

Souhrnně na silnicích II. a III. tříd došlo ke zhoršení situace v roce 2014 oproti roku 2013 u všech závažných následků nehod. Počet usmrcených stoupl o 51 osob, tj. o 21,8 %, počet těžce zraněných o 41 osob, tj. o 3,7 %. Z toho vyplývá i zhoršení ukazatele závažnosti nehod o 12,0 %.

Při porovnání s celostátním průměrem jsou na těchto komunikacích výsledky negativní u smrtelných následků nehod, u těžce zraněných a ukazatele závažnosti nehod vychází naopak příznivě. Je však třeba vzít v úvahu mimořádný pokles počtu těžce zraněných v roce 2010 a částečně i v roce 2013.

Jednotlivé kraje se však výrazně liší. Byl proveden podrobnější rozbor následků nehod na silnicích II. třídy a silnicích III. třídy a odlišnosti v intravilánu a extravilánu. Tyto rozbory byly ještě dále prohloubeny o rozlišení dle druhu nehody, které uvedené odlišnosti potvrdily. Tímto poskytují pro kraje cenné podklady pro identifikaci nejzávažnějších problémů a návazně jejich cílené řešení.

Na silnicích II. tříd v intravilánu došlo k menšímu snížení závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2014 ve srovnání se silnicemi v extravilánu. Na silnicích III. tříd byl v porovnání se silnicemi II. tříd vývoj přesně opačný. V intravilánu došlo k většímu snížení závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2014 ve srovnání se silnicemi v extravilánu. Pokles počtu těžce zraněných byl stejný v intravilánu i v extravilánu a rovněž lepší než celostátní průměr.

Většího poklesu usmrcených oproti předpokladu dosáhly kraje Karlovarský, Liberecký, Moravskoslezský, Plzeňský, Středočeský, a Ústecký.

Naopak žádoucího poklesu nedosáhly kraje Jihočeský, Jihomoravský, Karlovarský, Vysočina, Královéhradecký, Liberecký, Pardubický a Zlínský.

Ve vývoji počtu těžce zraněných osob došlo k výrazně příznivějšímu poklesu, než je celostátní průměr. V roce 2013 došlo oproti roku 2009 ke snížení počtu těžce zraněných osob o 503 osob, tj. o 31,4 % (celostátně o 21,3 %), zatímco předpoklad byl pouze 271 osob (16,9 %).

Poklesu bylo dosaženo v kraji Karlovarském, Královéhradeckém, Libereckém, Moravskoslezském, Olomouckém, Karlovarském, Pardubickém, Plzeňském, Středočeském, Ústeckém a Zlínském.

Naopak předpokládaný pokles nebyl dosažen v kraji Vysočina, Jihočeském, Jihomoravském, Moravskoslezském.

Použití nového ukazatele závažnosti následků nehod umožní srovnat rozdílnosti v některých krajích a objektivněji posoudit celkový vývoj.

Z tohoto pohledu byl nejlepší celkový vývoj zaznamenán v kraji Karlovarském, Libereckém, Moravskoslezském, Olomouckém, Plzeňském, Středočeském a Ústeckém.

Naopak v kraji Jihočeském, Jihomoravském, Vysočina, Královéhradeckém, Libereckém, Pardubickém, Středočeském a Zlínském nebylo dosaženo předpokládaného snížení, přestože se situace oproti roku 2013 zlepšila.

strategický cíl	silniční síť celkem	Ministerstvo dopravy: dálnice	Ministerstvo dopravy: silnice I. třídy	KOMUNIKACE II. A III. TŘÍDY: kraje - celkem	Jihočeský	Jihomoravský	Karlovarský	Vysočina	Královéhradecký	Liberecký	Moravskoslezský	Olomoucký	Pardubický	Plzeňský	Středočeský	Ústecký	Zlínský	hlavní město Praha	místní komunikace
usmrcení	↑	↑		↑	↑	↑	↓	↑	↑	↑	↓		↑	↓	↑		↑	↓	↑
těžce zranění		↑		↓	↑	↑	↓		↓			↓		↓	↓	↓	↓	↓	↑
ukazatel závažnosti nehod		↑			↑	↑	↓	↑		↑		↓		↓		↓		↓	↑

Obr. 6: Souhrnný přehled naplnění předpokladů strategických cílů - snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Legenda:

- více než stanovený cíl
- splněno (s tolerancí 3 %)
- méně než stanovený cíl
- ↑/↓ výrazně vyšší/nižší (o 10 % a více)

Pro **porovnání skutečné úrovně nehodovosti jednotlivých krajů na komunikacích v jejich správě** dosažené v roce 2014 bylo použito, obdobně jako v roce 2013, kombinace ukazatelů vztahujících ukazatel závažnosti nehod na jejich základní demograficko-ekonomické údaje, které zohledňují jejich specifické odlišnosti, a to na:

- 1 mil. obyvatel
- 1 000 km silnic
- 1 mil. osobních vozidel
- 1 000 km^2 území
- 1mld. vozokm.

Pro každý z uvedených ukazatelů bylo sestaveno pořadí krajů a součet jejich pořadí v jednotlivých parametrech určil pořadí celkové (viz Tab. 4), tj. které kraje se při zohlednění uvedených specifik jeví jako nejbezpečnější.

	POŘADÍ 2014							
KRAJ	ukazatel[21] / 1 000 km silnic	ukazatel/ rozloha	ukazatel/ obyvatel	ukazatel/ počet os. automobilů	ukazatel/ mld. vozokm	Σ	**CELKOVÉ POŘADÍ**	**2014**
PLZEŇSKÝ	1	1	2	2	2	8	**1**	**4**
KARLOVARSKÝ	2	2	3	3	4	14	**2**	**1**
MORAVSKOSLEZSKÝ	8	5	1	1	1	16	**3**	**2**
OLOMOUCKÝ	5	4	4	5	3	21	**4**	**7**
PARDUBICKÝ	4	7	8	9	5	33	**5**	**9**
JIHOČESKÝ	3	3	11	11	9	37	**6**	**12**
LIBERECKÝ	9	9	7	6	7	38	**7**	**10**
KRÁLOVÉHRADECKÝ	7	8	9	8	6	38	**8**	**13**
JIHOMORAVSKÝ	12	10	5	4	8	39	**9**	**3**
ÚSTECKÝ	10	11	6	7	10	44	**10**	**5**

[21] Ukazatel – ukazatel závažnosti nehod

VYSOČINA	6	6	12	13	13	50	**11**	**8**
ZLÍNSKÝ	13	12	10	10	12	57	**12**	**6**
STŘEDOČESKÝ	11	13	13	12	11	60	**13**	**11**

Tabulka 17: Souhrnné porovnání ukazatelů závažnosti nehod vztažených k demograficko-dopravním charakteristikám

Komentář

Toto krajské porovnání bylo zavedeno do systému hodnocení jako nový prvek již při hodnocení roku 2012. V pravém sloupci je uvedeno pořadí v roce 2012, které však zohledňovalo pouze počet usmrcených. Dává dobrý **obraz o dosažené úrovni bezpečnosti silničního provozu** (tj. jak bezpečný je provoz **na silnicích ve vlastnictví kraje**) **v porovnání s ostatními kraji** v roce 2014 a jeho porovnání s rokem 2012. Potvrzuje, že vysoký standard si udržují kraj kraje Plzeňský, Karlovarský a Moravskoslezský. Ke zlepšení došlo v kraji Olomouckém, Pardubickém, Jihočeském, Libereckém a Královéhradeckém. Naopak stav se zhoršil v kraji Jihomoravském, Ústeckém Zlínském, Středočeském a v kraji Vysočina.

Aby tato porovnání však byla skutečně objektivní, je třeba je porovnávat i s nepřímými ukazateli nehodovosti. Jejich zjišťování je obzvláště důležité na úrovni krajů, kde četnost výskytu závažných následků nehod, zejména smrtelných, je nízká. Tato porovnání by měla být užitečnou pomůckou a názornou výzvou pro všechny subjekty počínaje vedením kraje až po nevládní a neziskové organizace v příslušných krajích.

1.2.2 Místní komunikace

Místní komunikace jsou v odpovědnosti obcí s rozšířenou působností a obcí. Jejich délka je cca 75 tis. km, je tedy o téměř 20 tis. km delší než síť extravilánových komunikací. Jejich dopravní zatížení je podstatně nižší, ale k jejímu přesnějšímu stanovení nejsou dostupné podklady. Hrají však klíčovou roli pro dopravu místního významu, která je tvořena významným podílem nemotorové dopravy. Vzhledem k nedostupnosti podrobnějších údajů charakterizujících jejich

stavební uspořádání a provozní podmínky jsou posuzovány v celkovém souhrnu jako jedna kategorie, stav v jednotlivých obcích se bude pochopitelně výrazně lišit.

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	121	129	108	106	99	96	80	48
těžce zraněno	910	825	842	894	871	818	721	546
ukazatel závažnosti nehod	1 394	1 341	1 274	1 318	1 267	1 202	1 041	738

Tabulka 18: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na místních komunikacích *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Z hlediska závažných následků nehod (Tabulka 18) došlo na místních komunikacích v roce 2014 ke snížení počtu usmrcených o 3 osoby oproti roku 2013. Znamená to pokles o pouhá 3 %, což je na druhé straně lepší než celostátní výsledek, který zaznamenal vzestup o 7,9 %. Oproti roku 2009 jejich počet poklesl o 20,7 %, což je však ve srovnání s celostátním průměrem (24,4 %) negativní výsledek.

Počet těžce zraněných zaznamenal pokles o 53 osob, tj. o 6,1 % oproti roku 2013, (celostátně o 6,8 %). Při porovnání s výchozím rokem 2009 poklesl o 10,1 %, což je výrazně horší než celostátní průměr (21,9 %).

Tento vývoj se přirozeně odráží i v ukazateli závažnosti nehod, který ve srovnání s rokem 2009 poklesl o 13,8 %, a je tedy horší než celostátní průměr (24,4 %).
Výskyt závažných následků nehod byl podrobněji analyzován dle druhu nehod (Tabulka 19).

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	33	27,3	23	23,2	19	19,8
	těžce zraněno	297	32,7	274	31,5	254	31,1
	ukazatel závažnosti nehod	429	30,8	366	28,9	330	27,5
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	1,0	4	4,2
	těžce zraněno	21	2,3	15	1,7	19	2,3
	ukazatel závažnosti nehod	21	1,5	19	1,5	35	2,9

srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	23	19,0	16	16,2	17	17,7
	těžce zraněno	102	11,2	74	8,5	71	8,7
	ukazatel závažnosti nehod	194	13,9	138	10,9	139	11,6
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	43	35,5	46	46,5	36	37,5
	těžce zraněno	355	39,1	348	40,0	330	40,3
	ukazatel závažnosti nehod	527	37,8	532	42,0	474	39,4
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	0,1
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	0,1
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	0,2	3	0,3	5	0,6
	ukazatel závažnosti nehod	2	0,1	3	0,2	5	0,4
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	8	6,6	5	5,1	8	8,3
	těžce zraněno	7	0,8	7	0,8	9	1,1
	ukazatel závažnosti nehod	39	2,8	27	2,1	41	3,4
srážka s tramvají	usmrceno do 24 h	2	1,7	1	1,0	0	0,0
	těžce zraněno	8	0,9	3	0,3	7	0,9
	ukazatel závažnosti nehod	16	1,1	7	0,6	7	0,6
havárie	usmrceno do 24 h	12	9,9	6	6,1	9	9,4
	těžce zraněno	70	7,7	109	12,5	94	11,5
	ukazatel závažnosti nehod	118	8,5	133	10,5	130	10,8
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	1,0	3	3,1
	těžce zraněno	47	5,2	38	4,4	28	3,4
	ukazatel závažnosti nehod	47	3,4	42	3,3	40	3,3
CELKEM	usmrceno do 24 h	**121**	**100**	**99**	**100**	**96**	**100**
	těžce zraněno	**909**	**100**	**871**	**100**	**818**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**1 393**	**100**	**1 267**	**100**	**1 202**	**100**

Tabulka 19: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na místních komunikacích

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Jednoznačně dominantním druhem nehody je srážka s chodcem a za ní následuje srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem. Výskyt obou druhů však v roce 2014 oproti roku 2013 poklesl. Zhruba desetinu nehod pak tvoří srážky s pevnou překážkou a havárie.

Podrobnější rozbor srážek s chodcem ukazuje, že k nim dochází především mimo křižovatky (Tabulka 20).

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	30	69,8	37	80,4	25	69,4
	těžce zraněno	235	66,2	243	69,8	230	69,7
	ukazatel závažnosti nehod	355	67,4	391	73,5	330	69,6
na křižovatce	usmrceno do 24 h	13	30,2	9	19,6	11	30,6
	těžce zraněno	120	33,8	105	30,2	100	30,3
	ukazatel závažnosti nehod	172	32,6	141	26,5	144	30,4
celkem	usmrceno do 24 h	43	100	46	100	36	100
	těžce zraněno	355	100	348	100	330	100
	ukazatel závažnosti nehod	527	100	532	100	474	100

Tabulka 20: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle lokalizace nehod na místních komunikacích

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
správné, přiměřené	usmrceno do 24 h	16	37,2	12	26,1	10	27,8
	těžce zraněno	162	45,6	181	52,0	172	52,1
	ukazatel závažnosti nehod	226	42,9	229	43,0	212	44,7
špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla	usmrceno do 24 h	3	7,0	2	4,3	4	11,1
	těžce zraněno	19	5,4	16	4,6	14	4,2
	ukazatel závažnosti nehod	31	5,9	24	4,5	30	6,3
náhlé vstoupení do vozovky z chodníku, krajnice	usmrceno do 24 h	6	14,0	7	15,2	4	11,1
	těžce zraněno	55	15,5	46	13,2	58	17,6
	ukazatel závažnosti nehod	79	15,0	74	13,9	74	15,6
náhlé vstoupení do vozovky z nástupního nebo dělícího ostrůvku	usmrceno do 24 h	2	4,7	2	4,3	2	5,6
	těžce zraněno	14	3,9	9	2,6	12	3,6
	ukazatel závažnosti nehod	22	4,2	17	3,2	20	4,2
zmatené, zbrklé, nerozhodné jednání	usmrceno do 24 h	2	4,7	3	6,5	3	8,3
	těžce zraněno	16	4,5	5	1,4	12	3,6
	ukazatel závažnosti nehod	24	4,6	17	3,2	24	5,1

náhlá změna směru chůze	usmrceno do 24 h	3	7,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	5	1,4	6	1,7	1	0,3
	ukazatel závažnosti nehod	17	3,2	6	1,1	1	0,2
náraz do vozidla z boku	usmrceno do 24 h	2	4,7	1	2,2	0	0,0
	těžce zraněno	12	3,4	16	4,6	14	4,2
	ukazatel závažnosti nehod	20	3,8	20	3,8	14	3,0
hra dětí na vozovce	usmrceno do 24 h	1	2,3	0	0,0	2	5,6
	těžce zraněno	1	0,3	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	0,9	0	0,0	8	1,7
žádné z uvedených	usmrceno do 24 h	8	18,6	19	41,3	11	30,6
	těžce zraněno	71	20,0	69	19,8	47	14,2
	ukazatel závažnosti nehod	103	19,5	145	27,3	91	19,2
CELKEM	usmrceno do 24 h	43	100	46	100	36	100
	těžce zraněno	355	100	348	100	330	100
	ukazatel závažnosti nehod	527	100	532	100	474	100

Tabulka 21: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle chování chodce na místních komunikacích

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Z hlediska chování chodce bylo policií zjištěno, že téměř v polovině případů bylo chování chodce správné a přiměřené. Lze tedy usuzovat, že podíl řidičů vozidel na zapříčinění nehody je významný.

U cca 9 % nehod bylo zjištěno ovlivnění alkoholem u chodců.

Srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem jsou lokalizovány častěji do prostor křižovatek než na ostatních místních komunikacích (Tabulka 22).

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	19	57,6	15	65,2	10	52,6
	těžce zraněno	134	45,1	113	41,2	113	44,5
	ukazatel závažnosti nehod	210	49,0	173	47,3	153	46,4
na křižovatce	usmrceno do 24 h	14	42,4	8	34,8	9	47,4
	těžce zraněno	163	54,9	161	58,8	141	55,5
	ukazatel závažnosti nehod	219	51,0	193	52,7	177	53,6
CELKEM	usmrceno do 24 h	33	100	23	100	19	100
	těžce zraněno	297	100	274	100	254	100
	ukazatel závažnosti nehod	429	100	366	100	330	100

Tabulka 22: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle lokalizace nehod na místních komunikacích

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Možná překvapivě je jejich hlavní příčinou nedání přednosti v jízdě, tedy neohleduplné a nepozorné jednání vůči ostatním účastníkům silničního provozu (Tabulka 22).

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
nezaviněná řidičem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	4,3	0	0,0
	těžce zraněno	1	0,3	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,2	4	1,1	0	0,0
nepřiměřená rychlost jízdy	usmrceno do 24 h	7	21,2	5	21,7	2	10,5
	těžce zraněno	44	14,8	34	12,4	29	11,4
	ukazatel závažnosti nehod	72	16,8	54	14,8	37	11,2
nesprávné předjíždění	usmrceno do 24 h	0	0,0	2	8,7	1	5,3
	těžce zraněno	15	5,1	9	3,3	13	5,1
	ukazatel závažnosti nehod	15	3,5	17	4,6	17	5,2
nedání přednosti v jízdě	usmrceno do 24 h	14	42,4	6	26,1	5	26,3
	těžce zraněno	160	53,9	149	54,4	138	54,3
	ukazatel závažnosti nehod	216	50,3	173	47,3	158	47,9
nesprávný způsob jízdy	usmrceno do 24 h	12	36,4	9	39,1	11	57,9
	těžce zraněno	77	25,9	82	29,9	74	29,1
	ukazatel závažnosti nehod	125	29,1	118	32,2	118	35,8
technická závada vozidla	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
CELKEM	usmrceno do 24 h	33	100	23	100	19	100
	těžce zraněno	297	100	274	100	254	100
	ukazatel závažnosti nehod	429	100	366	100	330	100

Tabulka 23: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle jejich příčiny.

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

K naprosté většině z nich dochází za neztížených povětrnostních podmínek a s neomezenými rozhledovými poměry.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
neztížené	usmrceno do 24 h	27	81,8	21	91,3	19	100,0
	těžce zraněno	267	89,9	250	91,2	232	91,3
	ukazatel závažnosti nehod	375	87,4	334	91,3	308	93,3
mlha	usmrceno do 24 h	1	3,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	1,3	3	1,1	2	0,8
	ukazatel závažnosti nehod	8	1,9	3	0,8	2	0,6
na počátku deště, slabý déšť	usmrceno do 24 h	3	9,1	1	4,3	0	0,0
	těžce zraněno	10	3,4	10	3,6	7	2,8
	ukazatel závažnosti nehod	22	5,1	14	3,8	7	2,1
déšť	usmrceno do 24 h	2	6,1	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	13	4,4	5	1,8	11	4,3
	ukazatel závažnosti nehod	21	4,9	5	1,4	11	3,3
sněžení	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	3	1,0	5	1,8	2	0,8
	ukazatel závažnosti nehod	3	0,7	5	1,4	2	0,6
tvoří se námraza, náledí	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	4,3	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	0,4	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	5	1,4	0	0,0
nárazový vítr (boční, vichřice apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
jiné ztížené	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
CELKEM	usmrceno do 24 h	33	100	23	100	19	100
	těžce zraněno	297	100	274	100	254	100
	ukazatel závažnosti nehod	429	100	366	100	330	100

Tabulka 24: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle povětrnostních podmínek.

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
dobré	usmrceno do 24 h	33	100,0	22	95,7	19	100,0
	těžce zraněno	270	90,9	258	94,2	240	94,5
	ukazatel závažnosti nehod	402	93,7	346	94,5	316	95,8
špatné vlivem okolní zástavby (budovy, plné zábradlí, lešení apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	11	3,7	2	0,7	5	2,0
	ukazatel závažnosti nehod	11	2,6	2	0,5	5	1,5
špatné vlivem profilu komunikace (nepřehledný vrchol stoupání, zářez komunikace, apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	2,0	6	2,2	4	1,6
	ukazatel závažnosti nehod	6	1,4	6	1,6	4	1,2
špatné vlivem trvalé vegetace (stromy, keře apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	4,3	0	0,0
	těžce zraněno	4	1,3	6	2,2	2	0,8
	ukazatel závažnosti nehod	4	0,9	10	2,7	2	0,6
špatné vlivem přechodné vegetace (tráva, obilí)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	0,3	0	0,0	1	0,4
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,2	0	0,0	1	0,3
výhled zakryt stojícím vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	1,3	1	0,4	2	0,8
	ukazatel závažnosti nehod	4	0,9	1	0,3	2	0,6
jiné špatné	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	0,3	1	0,4	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,2	1	0,3	0	0,0
CELKEM	usmrceno do 24 h	33	100	23	100	19	100
	těžce zraněno	297	100	274	100	254	100
	ukazatel závažnosti nehod	429	100	366	100	330	100

Tabulka 25: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle rozhledových podmínek

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Rozbor nehod, u kterých dochází ke srážce s pevnou překážkou, vykazuje podobné charakteristiky jako silnice II. a III. třídy, tj. s výrazným podílem stromů a prvků vybavení komunikace.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
strom	usmrceno do 24 h	5	21,7	7	43,8	7	41,2
	těžce zraněno	23	22,5	20	27,0	14	19,7
	ukazatel závažnosti nehod	43	22,2	48	34,8	42	30,2
sloup - telefonní, veřejného osvětlení, elektrické vedení, apod.	usmrceno do 24 h	6	26,1	0	0,0	3	17,6
	těžce zraněno	25	24,5	11	14,9	20	28,2
	ukazatel závažnosti nehod	49	25,3	11	8,0	32	23,0
odrazník, patník, sloupek, dopr. značky, apod.	usmrceno do 24 h	2	8,7	2	12,5	1	5,9
	těžce zraněno	10	9,8	10	13,5	9	12,7
	ukazatel závažnosti nehod	18	9,3	18	13,0	13	9,4
svodidlo	usmrceno do 24 h	3	13,0	2	12,5	3	17,6
	těžce zraněno	8	7,8	6	8,1	2	2,8
	ukazatel závažnosti nehod	20	10,3	14	10,1	14	10,1
překážka vzniklá provozem jiného vozidla	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	1,0	0	0,0	1	1,4
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,5	0	0,0	1	0,7
zeď, pevná část mostů, podjezdů, tunelů apod.	usmrceno do 24 h	5	21,7	2	12,5	2	11,8
	těžce zraněno	12	11,8	12	16,2	12	16,9
	ukazatel závažnosti nehod	32	16,5	20	14,5	20	14,4
závory železničního přejezdu	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
překážka vzniklá stavební činností (přenosné dopr. značky, hromada štěrku, písku apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	6,3	0	0,0
	těžce zraněno	4	3,9	1	1,4	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	4	2,1	5	3,6	0	0,0
jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	usmrceno do 24 h	2	8,7	2	12,5	1	5,9
	těžce zraněno	19	18,6	14	18,9	13	18,3
	ukazatel závažnosti nehod	27	13,9	22	15,9	17	12,2
CELKEM	usmrceno do 24 h	23	100	16	100	17	100
	těžce zraněno	102	100	74	100	71	100
	ukazatel závažnosti nehod	194	100	138	100	139	100

Tabulka 26: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle jejich příčiny.

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

KOMENTÁŘ

Souhrnně je pokles závažných následků nehod na místních komunikacích nedostatečný a jeho výsledky v roce 2014 silně zaostávají za vytýčenými předpoklady. Stav nehodovosti na místních komunikacích pokračuje v negativním trendu z roku 2012.

Dominantním druhem nehody je srážka s chodcem (cca 40 %), za kterou následuje srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (cca 28 %). Výskyt obou druhů však v roce 2014 oproti roku 2013 poklesl. Podrobnější rozbor srážek s chodcem ukazuje, že k nim dochází především mimo křižovatky a že téměř v polovině případů bylo chování chodce správné a přiměřené. U cca 10 % však bylo zjištěno chování pod vlivem alkoholu.

Srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem jsou lokalizovány zhruba rovnoměrně na křižovatkách i mimo ně a jejich hlavní příčinou je nedání přednosti v jízdě. K naprosté většině z nich dochází za neztížených povětrnostních podmínek a s neomezenými rozhledovými poměry.

Rozbor nehod, u kterých dochází ke srážce s pevnou překážkou, vykazuje podobné charakteristiky jako silnice II. a III. třídy, tj. s výrazným podílem stromů a prvků vybavení komunikace.

1.2.3 Síť komunikací hl. m. Prahy (bez dálnic, rychlostních a účelových komunikací)

Nehodovost na území hl. m. Prahy je evidována ve statistikách dopravní nehodovosti bez odlišení kategorie komunikací (tj. bez dálnic, rychlostních a účelových komunikací) a je brána jako jedna kategorie.

Podrobnější údaje jsou uvedeny v Příloze 1, kapitola 1.4.

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	39	28	39	25	29	18	26	16
těžce zraněno	345	278	273	234	223	198	274	207
ukazatel závažnosti nehod	501	390	429	334	339	270	378	271

Tabulka 26: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na komunikacích hl. m. Prahy (bez dálnic, rychlostních a účelových komunikací)

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Z hlediska závažných následků nehod (Tabulka 26) došlo na komunikacích hl. m. Prahy v roce 2014 ke snížení počtu usmrcených o 7 osob oproti roku 2013. Znamená to pokles o impresivních 38 %, což je nesrovnatelně lepší než celostátní výsledek, který zaznamenal vzestup o 7,9 %. Oproti roku 2009 jejich počet poklesl o 53,8 %, což se již blíží předpokladu cílového roku 2020.

Počet těžce zraněných osob již nebyl tak výrazný. Představoval pokles o 25 osob, tj. o 11,2 % oproti roku 2013, což je téměř dvojnásobek celostátního výsledku - o 6,8 %. Při porovnání s výchozím rokem 2009 poklesl počet těžce zraněných o 42,6 %, což je cílový stav roku 2020.

Tento vývoj se přirozeně odráží i v ukazateli závažnosti nehod, který ve srovnání s rokem 2009 poklesl o 46,1 %, a je tedy téměř dvojnásobně lepší než celostátní průměr (24,4 %).

Výskyt závažných následků nehod byl podrobněji analyzován dle druhu nehod (Tabulka 27).

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	14	35,9	6	20,7	3	16,7
	těžce zraněno	109	32,0	64	28,7	66	33,3
	ukazatel závažnosti nehod	165	33,2	88	26,0	78	28,9
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	3	0,9	3	1,3	7	3,5
	ukazatel závažnosti nehod	3	0,6	3	0,9	7	2,6
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	12	30,8	5	17,2	4	22,2
	těžce zraněno	40	11,7	17	7,6	15	7,6
	ukazatel závažnosti nehod	88	17,7	37	10,9	31	11,5
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	12	30,8	17	58,6	10	55,6
	těžce zraněno	146	42,8	115	51,6	90	45,5
	ukazatel závažnosti nehod	194	39,0	183	54,0	130	48,1
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0

srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	0,5
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	0,4
srážka s tramvají	usmrceno do 24 h	1	2,6	1	3,4	0	0,0
	těžce zraněno	6	1,8	1	0,4	5	2,5
	ukazatel závažnosti nehod	10	2,0	5	1,5	5	1,9
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	5,6
	těžce zraněno	13	3,8	10	4,5	5	2,5
	ukazatel závažnosti nehod	13	2,6	10	2,9	9	3,3
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	24	7,0	13	5,8	9	4,5
	ukazatel závažnosti nehod	24	4,8	13	3,8	9	3,3
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**39**	**100**	**29**	**100**	**18**	**100**
	těžce zraněno	**341**	**100**	**223**	**100**	**198**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**497**	**100**	**339**	**100**	**270**	**100**

Tabulka 27: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle druhu nehod na komunikacích hl. m. Prahy

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Jednoznačně dominantním druhem nehody je srážka s chodcem a za ní následuje srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem. Tyto dva druhy nehod tvoří více než ¾ čtvrtiny všech podílů závažných následků nehod. Pouze desetinu nehod pak tvoří srážky s pevnou překážkou. Podrobnější rozbor srážek s chodcem ukazuje, že k nim dochází na rozdíl od ostatních místních komunikací především v prostoru křižovatek (Tabulka 28).

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	8	57,1	3	50,0	1	33,3
	těžce zraněno	52	47,7	27	42,2	25	37,9
	ukazatel závažnosti nehod	84	50,9	39	44,3	29	37,2
na křižovatce	usmrceno do 24 h	6	42,9	3	50,0	2	66,7
	těžce zraněno	57	52,3	37	57,8	41	62,1
	ukazatel závažnosti nehod	81	49,1	49	55,7	49	62,8
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**14**	**100**	**6**	**100**	**3**	**100**
	těžce zraněno	**109**	**100**	**64**	**100**	**66**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**165**	**100**	**88**	**100**	**78**	**100**

Tabulka 28: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle lokalizace nehod na komunikacích hl. m. Prahy

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Z hlediska chování chodce bylo policií zjištěno, že chování chodce klasifikované jako „správné a přiměřené“ je nižší, než na ostatních místních komunikacích. Mnohem častější jsou případy náhlého vstoupení do vozovky z nástupního nebo dělícího ostrůvku.

Nepatrně nižší jsou případy ovlivnění chodce alkoholem – 7,5 %.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
správné, přiměřené	usmrceno do 24 h	3	25,0	4	23,5	2	20,0
	těžce zraněno	66	45,2	55	47,8	39	43,3
	ukazatel závažnosti nehod	78	40,2	71	38,8	47	36,2
špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla	usmrceno do 24 h	2	16,7	1	5,9	0	0,0
	těžce zraněno	12	8,2	7	6,1	5	5,6
	ukazatel závažnosti nehod	20	10,3	11	6,0	5	3,8
náhlé vstoupení do vozovky z chodníku, krajnice	usmrceno do 24 h	2	16,7	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	25	17,1	16	13,9	15	16,7
	ukazatel závažnosti nehod	33	17,0	16	8,7	15	11,5
náhlé vstoupení do vozovky z nástupního nebo dělícího ostrůvku	usmrceno do 24 h	1	8,3	2	11,8	2	20,0
	těžce zraněno	9	6,2	4	3,5	8	8,9
	ukazatel závažnosti nehod	13	6,7	12	6,6	16	12,3
zmatené, zbrklé, nerozhodné jednání	usmrceno do 24 h	1	8,3	1	5,9	1	10,0
	těžce zraněno	5	3,4	2	1,7	4	4,4
	ukazatel závažnosti nehod	9	4,6	6	3,3	8	6,2
náhlá změna směru chůze	usmrceno do 24 h	2	16,7	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	0,7	2	1,7	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	9	4,6	2	1,1	0	0,0
náraz do vozidla z boku	usmrceno do 24 h	1	8,3	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	5	3,4	3	2,6	5	5,6
	ukazatel závažnosti nehod	9	4,6	3	1,6	5	3,8
hra dětí na vozovce	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	10,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	4	3,1
žádné z uvedených	usmrceno do 24 h	0	0,0	9	52,9	4	40,0
	těžce zraněno	23	15,8	26	22,6	14	15,6
	ukazatel závažnosti nehod	23	11,9	62	33,9	30	23,1

CELKEM	usmrceno do 24 h	12	100	17	100	10	100
	těžce zraněno	146	100	115	100	90	100
	ukazatel závažnosti nehod	194	100	183	100	130	100

Tabulka 29: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle chování chodce na komunikacích hl. m. Prahy

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem jsou lokalizovány mnohem častěji na křižovatkách než na mezikřižovatkových úsecích (Tabulka 30).

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	8	57,1	3	50,0	1	33,3
	těžce zraněno	52	47,7	27	42,2	25	37,9
	ukazatel závažnosti nehod	84	50,9	39	44,3	29	37,2
na křižovatce	usmrceno do 24 h	6	42,9	3	50,0	2	66,7
	těžce zraněno	57	52,3	37	57,8	41	62,1
	ukazatel závažnosti nehod	81	49,1	49	55,7	49	62,8
CELKEM	usmrceno do 24 h	14	100	6	100	3	100
	těžce zraněno	109	100	64	100	66	100
	ukazatel závažnosti nehod	165	100	88	100	78	100

Tabulka 30: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl dle lokalizace nehod na komunikacích hl. m. Prahy

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Ještě častěji je jako hlavní příčina označeno nedání přednosti v jízdě, tedy neohleduplné a nepozorné jednání vůči ostatním účastníkům silničního provozu (Tabulka 31).

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
nezaviněná řidičem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
nepřiměřená rychlost jízdy	usmrceno do 24 h	1	7,1	1	16,7	0	0,0
	těžce zraněno	21	19,3	5	7,8	8	12,1
	ukazatel závažnosti nehod	25	15,2	9	10,2	8	10,3
nesprávné předjíždění	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	7	6,4	2	3,1	3	4,5
	ukazatel závažnosti nehod	7	4,2	2	2,3	3	3,8

nedání přednosti v jízdě	usmrceno do 24 h	5	35,7	3	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	55	50,5	37	57,8	40	60,6
	ukazatel závažnosti nehod	75	45,5	49	55,7	40	51,3
nesprávný způsob jízdy	usmrceno do 24 h	8	57,1	2	33,3	3	100,0
	těžce zraněno	26	23,9	20	31,3	15	22,7
	ukazatel závažnosti nehod	58	35,2	28	31,8	27	34,6
technická závada vozidla	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**14**	**100**	**6**	**100**	**3**	**100**
	těžce zraněno	**109**	**100**	**64**	**100**	**66**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**165**	**100**	**88**	**100**	**78**	**100**

Tabulka 31: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle jejich příčiny.

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Na komunikacích hl. m. Prahy jsou ještě výrazněji zastoupeny neztížené povětrnostní podmínky a neomezené rozhledové poměry.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
neztížené	usmrceno do 24 h	13	92,9	6	100,0	3	100,0
	těžce zraněno	98	89,9	60	93,8	61	92,4
	ukazatel závažnosti nehod	150	90,9	84	95,5	73	93,6
mlha	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	1,5
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	1,3
na počátku deště, slabý déšť	usmrceno do 24 h	1	7,1	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	3	2,8	1	1,6	2	3,0
	ukazatel závažnosti nehod	7	4,2	1	1,1	2	2,6
déšť	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	5,5	1	1,6	1	1,5
	ukazatel závažnosti nehod	6	3,6	1	1,1	1	1,3
sněžení	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	1,8	2	3,1	1	1,5
	ukazatel závažnosti nehod	2	1,2	2	2,3	1	1,3

tvoří se námraza, náledí	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
nárazový vítr (boční, vichřice apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
jiné ztížené	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**14**	**100**	**6**	**100**	**3**	**100**
	těžce zraněno	**109**	**100**	**64**	**100**	**66**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**165**	**100**	**88**	**100**	**78**	**100**

Tabulka 32: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle povětrnostních podmínek.

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
dobré	usmrceno do 24 h	14	100,0	6	100,0	3	100,0
	těžce zraněno	107	98,2	64	100,0	66	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	163	98,8	88	100,0	78	100,0
špatné vlivem okolní zástavby (budovy, plné zábradlí, lešení apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
špatné vlivem profilu komunikace (nepřehledný vrchol stoupání, zářez komunikace, apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	0,9	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,6	0	0,0	0	0,0
špatné vlivem trvalé vegetace (stromy, keře apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
špatné vlivem přechodné vegetace (tráva, obilí)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
výhled zakryt stojícím vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0

jiné špatné	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	0,9	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod		0,6	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**14**	**100**	**6**	**100**	**3**	**100**
	těžce zraněno	**109**	**100**	**64**	**100**	**66**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**165**	**100**	**88**	**100**	**78**	**100**

Tabulka 33: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle rozhledových podmínek

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Nehody, u kterých dochází ke srážce s pevnou překážkou, jsou charakterizovány městským charakterem bezprostředního okolí komunikace a nejčastěji jsou zde zastoupeny části silničních objektů, jako jsou zdi, pevné části mostů, podjezdů, tunelů, apod.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
strom	usmrceno do 24 h	1	8,3	0	0,0	1	25,0
	těžce zraněno	4	10,0	3	17,6	2	13,3
	ukazatel závažnosti nehod	8	9,1	3	8,1	6	19,4
sloup - telefonní, veřejné osvětlení, elektrického vedení, apod.	usmrceno do 24 h	4	33,3	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	13	32,5	5	29,4	7	46,7
	ukazatel závažnosti nehod	29	33,0	5	13,5	7	22,6
odrazník, patník, sloupek, dopr. značky, apod.	usmrceno do 24 h	2	16,7	2	40,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	15,0	4	23,5	2	13,3
	ukazatel závažnosti nehod	14	15,9	12	32,4	2	6,5
svodidlo	usmrceno do 24 h	2	16,7	1	20,0	1	25,0
	těžce zraněno	6	15,0	3	17,6	1	6,7
	ukazatel závažnosti nehod	14	15,9	7	18,9	5	16,1
překážka vzniklá provozem jiného vozidla	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
zeď, pevná část mostů, podjezdů, tunelů apod.	usmrceno do 24 h	2	16,7	1	20,0	2	50,0
	těžce zraněno	5	12,5	1	5,9	1	6,7
	ukazatel závažnosti nehod	13	14,8	5	13,5	9	29,0

závory železničního přejezdu	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	0	0,0
překážka vzniklá stavební činností (přenosné dopr. značky, hromada štěrku, písku apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	20,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	2,5	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,1	4	10,8	0	0,0
jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	usmrceno do 24 h	1	8,3	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	5	12,5	1	5,9	2	13,3
	ukazatel závažnosti nehod	9	10,2	1	2,7	2	6,5
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	12	100	5	100	4	100
	těžce zraněno	40	100	17	100	15	100
	ukazatel závažnosti nehod	88	100	37	100	31	100

Tabulka 34: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2014 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle jejich příčiny.

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

KOMENTÁŘ

Z hlediska závažných následků nehod bylo do loňského roku dosaženo na komunikacích hl. m. Prahy unikátního výsledku. Ve snížení počtu usmrcených činil pokles 53,8 %, což se již blíží předpokladu cílového roku 2020.

Počet těžce zraněných osob již nebyl v roce 2014 tak výrazný, ale díky výsledkům předchozích let již překročil cílový stav roku 2020 - 42,6 %,

Tento vývoj se přirozeně projevil i v ukazateli závažnosti nehod, který ve srovnání s rokem 2009 poklesl o 46,1 %, a je tedy téměř dvojnásobně lepší než celostátní průměr (24,4 %).

Souhrnně je vývoj závažných následků nehod na komunikacích hl. m. Prahy ukázkovým příkladem řešení nehodovosti v naší republice.

Dominantním druhem nehody je srážka s chodcem (cca 50 %), za kterou následuje srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (cca 28 %). Výskyt obou druhů však v roce 2014 oproti roku 2013 poklesl. Podrobnější rozbor srážek s chodcem ukazuje, že k nim dochází častěji v prostoru křižovatky (cca 70 %). Z hlediska chování chodce bylo policií zjištěno, že chování chodce jako správné a přiměřené je nižší než na ostatních místních komunikacích. Mnohem častější jsou případy náhlého vstoupení do vozovky z nástupního nebo dělícího ostrůvku.

Případy ovlivnění chodce alkoholem jsou podobné – 7,5 %, resp. 9 %.

Srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem jsou lokalizovány mnohem častěji na křižovatkách než na mezikřižovatkových úsecích.

Jejich hlavní příčinou je nedání přednosti v jízdě. K naprosté většině z nich dochází za neztížených povětrnostních podmínek a s neomezenými rozhledovými poměry.

Nehody, u kterých dochází ke srážce s pevnou překážkou, jsou nejčastěji zastoupeny části silničních objektů.

1.4 Souhrnný komentář k plnění strategických cílů v roce 2014

Stanoveného cíle snížení počtu usmrcených osob pro rok 2014 nebylo dosaženo. Oproti roku 2013 se zvýšil počet usmrcených do 24 h o 46 osob, do 30 dnů o 99 osob. Oproti odvozenému předpokladu pro rok 2014 zemřelo do 24 h o 80 osob více, do 30 dnů o 99 osob více. Dochází k varovnému zaostávání k dosažení předpokládaného stavu do roku 2020.

Relativně je příznivý výsledek při snížení počtu těžce zraněných osob. Oproti roku 2013 se snížil počet těžce zraněných osob o 20 osob. Oproti vytýčenému předpokladu je počet těžce zraněných nižší o 41 osob. Relativnost tohoto pozitivního hodnocení je třeba vidět v souvislosti s mimořádným poklesem v roce 2010 (pokles oproti roku 2009 o 713 osob).

Nepříznivý pokles vychází při hodnocení ukazatele závažných následků nehod, který se oproti roku 2013 zvýšil o 3,2 % a jeho hodnota je oproti předpokládané úrovni o 5,6 % vyšší. Toto jeho použití poukazuje na jeho závažnost i z hlediska souhrnného a objektivního posouzení celkového vývoje.

Při stanovení strategických cílů se předpokládal průměrný roční pokles usmrcených o 5,5 % a počtu těžce zraněných osob o 3,6 %. Těchto výsledků nebylo u počtu usmrcených dosaženo. Jednoznačně tím dochází k ohrožení naplnění strategických cílů stanovených pro rok 2020. Tato situace si vyžaduje otevřenou a objektivní analýzu příčin, ze kterých musí být odvozena adekvátní opatření a postupy jejich důsledného uplatnění.

Z hlediska mezinárodního porovnání se úroveň nehodovosti v České republice od roku 2001 dosud zhoršovala. Zatímco v roce 2001 se ČR řadila mezi státy současné EU na 17. místo, v roce 2009 poklesla již na 18. místo a v roce 2012 propadla až na 21. pozici, na hranici poslední čtvrtiny žebříčku zemí EU s nejnižší úrovní bezpečnosti silničního provozu. Tento stav se příliš nezměnil ani v roce 2013, kdy ČR zaostávala o 20 % za průměrem členských zemí EU. Data za rok 2014 jsou dosud dostupná z databáze IRTAD pouze pro několik zemí, ze kterých nelze činit solidní závěry pro rok 2014.

Z hlediska zhodnocení dle úrovní odpovědnosti ve srovnání s uvedeným celostátním vývojem se vývoj a výsledky roku 2014, obdobně jako v předchozích letech, na jednotlivých druzích komunikací výrazně liší.

DÁLNICE

Na dálnicích se počet usmrcených i těžce zraněných osob zvýšil dokonce oproti výchozímu roku 2009. Nedosáhl předpokládaného snížení i při zohlednění rozšíření dálniční sítě.

Z hlediska druhu nehody dominovala srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, a to srážka zezadu, Významně však byly zastoupeny srážky s chodcem a srážky s pevnou překážkou. K pětině nehod dochází za ztížených povětrnostních podmínek. Zde jednoznačně převažují srážky za deště a na jeho počátku, které svědčí o podceňování tohoto nebezpečí řidiči.

SILNICE I. TŘÍDY

Souhrnně lze hodnotit vývoj závažných následků nehod na silnicích I. třídy vč. rychlostních komunikací jako pozitivní a jeho výsledky v roce 2014 odpovídají i vytýčenému předpokladu.

Zcela odlišný obraz o vývoji však poskytuje podrobnější rozbor podle lokality silnic v obci a mimo obec.

Zatímco na silnicích v intravilánu došlo k mimořádnému snížení závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2014 (usmrcení o 64,5 %, těžce zranění o 35,6 % a koeficient závažnosti nehod o 49,8 %), které několikanásobně překračovalo celostátní průměr, na silnicích v extravilánu bylo toto snížení neporovnatelně nižší a nedosahovalo celostátní průměr.

Kritickými aspekty v intravilánu jsou srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem, srážky s chodcem v mezikřižovatkových úsecích a srážky s pevnou překážkou (pevné součástí silničních objektů a stromy).

Kritickými aspekty v extravilánu jsou srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem na mezikřižovatkových úsecích zaviněné nesprávným způsobem jízdy. Druhou nejčastěji vyskytující nehodou byla srážka s pevnou překážkou. Jejich podíl na celkovém počtu následku navíc stále stoupá. Z hlediska druhu pevné překážky jsou neoddiskutovatelným smrtícím faktorem stromy, které se podílejí více než polovinou na všech srážkách. I

zde se vyskytuje jako vážný druh nehody srážka s chodcem, zejména za zhoršené viditelnosti.

SILNICE II. A III. TŘÍDY

Nejhorší vývoj byl celkově zaznamenán na silnicích II. a III. třídy, kde se však situace v krajích výrazně liší. Odlišnosti vykazují i intravilánové a extravilánové úseky. Podrobné rozbory dokumentované v Příloze 1 poskytují pro kraje cenné podklady pro identifikaci nejzávažnějších problémů a návazně jejich cílené řešení.

Na silnicích II. tříd v intravilánu došlo k menšímu snížení závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2014 ve srovnání se silnicemi v extravilánu. Na silnicích III. tříd byl v porovnání se silnicemi II. tříd vývoj přesně opačný. V intravilánu došlo k většímu snížení závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2014 ve srovnání se silnicemi v extravilánu. Pokles počtu těžce zraněných byl stejný v intravilánu i v extravilánu a rovněž lepší než celostátní průměr.

Použití nového ukazatele závažnosti následků nehod umožnilo srovnat rozdílnosti v některých krajích a objektivněji posoudit celkový vývoj.

Z tohoto pohledu byl nejlepší celkový vývoj zaznamenán v kraji Karlovarském, Libereckém, Moravskoslezském Olomouckém, Plzeňském, Středočeském a Ústeckém.

Naopak v kraji Jihočeském, Jihomoravském, Vysočina, Královéhradeckém, Libereckém, Pardubickém, Středočeském a Zlínském nebylo dosaženo předpokládaného snížení, přestože se situace oproti roku 2012 zlepšila.

MÍSTNÍ KOMUNIKACE

Stav nehodovosti na místních komunikacích je ve všech sledovaných parametrech horší než předpokládaný stav a pokračuje v nepříznivém trendu roku 2012. Dominantním druhem nehody je srážka s chodcem (cca 40 %), za kterou následuje srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (cca 28 %). Výskyt obou druhů nehod však v roce 2014 oproti roku 2013 poklesl. Podrobnější rozbor srážek s chodcem ukazuje, že k nim dochází především mimo křižovatky a že téměř v polovině případů bylo chování chodce správné a přiměřené. U cca 9 % však bylo zjištěno chování pod vlivem alkoholu.

Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem jsou lokalizovány zhruba rovnoměrně na křižovatkách i mimo ně a jejich hlavní příčinou je nedání přednosti v jízdě. K naprosté většině z nich dochází za neztížených povětrnostních podmínek a s neomezenými rozhledovými poměry.

Rozbor nehod, u kterých dochází ke srážce s pevnou překážkou, vykazuje podobné charakteristiky jako silnice II. a III. třídy, tj. s výrazným podílem stromů a prvků vybavení komunikace.

KOMUNIKACE NA ÚZEMÍ HL. M. PRAHY

Z hlediska závažných následků nehod bylo do loňského roku dosaženo na komunikacích hl. m. Prahy unikátního výsledku. Ve snížení počtu usmrcených činil pokles 53,8 %, což se již blíží předpokladu cílového roku 2020. Počet těžce zraněných osob již nebyl v roce 2014 tak výrazný, ale díky výsledkům předchozích let již překročil cílový stav roku 2020 - 42,6 %. Tento vývoj se přirozeně projevil i v ukazateli závažnosti nehod, který ve srovnání s rokem 2009 poklesl o 46,1 % a je tedy téměř dvojnásobně lepší než celostátní průměr (24,4 %). Souhrnně je vývoj závažných následků nehod na komunikacích hl. m. Prahy ukázkovým příkladem řešení nehodovosti v naší republice.

ZÁSADNÍ SKUTEČNOSTÍ JE, ŽE V ROCE 2014 DOŠLO K VÝRAZNÉ NEGATIVNÍ ZMĚNĚ OPROTI RELATIVNĚ ÚSPĚŠNÉMU ROKU 2013 A JE TŘEBA NA NI OPERATIVNĚ ZAREAGOVAT. KE ZJIŠTĚNÝM FAKTŮM JE TŘEBA NALÉZT ODPOVÍDAJÍCÍ REAKCI V MODIFIKACI DOSAVADNÍCH NÁPRAVNÝCH OPATŘENÍ A V DŮSLEDNÉM PROSAZENÍ SYSTÉMOVÝCH ZMĚN ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU.

Významnou podporu pro modifikaci dosavadních nápravných opatření a nalezení efektivnějších řešení lze získat z probíhajícího projektu řešeného CDV – Hloubková analýza silničních dopravních nehod. Tento projekt se systémově zabývá analýzou příčin, průběhu a následků konkrétních nehod bezprostředně po jejich vzniku. K vybraným nehodám s osobními následky na území města Brna a blízkého okolí vyjíždí tým specialistů na dopravní infrastrukturu, automobilovou techniku a dopravní psychologii, který na místě nehody zjišťuje a zaznamenává veškerá data související s nehodou, účastníky nehody, charakteristikami zúčastněných vozidel, parametry komunikace a provozními podmínkami. Návazně doplňuje tyto informace o podklady od kooperujících lékařů. Součástí projektu je i věcně podložený návrh konkrétních řešení pro danou lokalitu, jejichž realizací by bylo možné obdobné nehodě předejít. Dále jsou získané poznatky analyzovány a z nich odvozeny obecnější závěry pro systémové odhalení příčin nehod v určitých charakteristických podmínkách. Z návrhů jednotlivých opatření lze rovněž získat fundovaný nejen přehled o nejfrekventovanějších kauzálních souvislostech nehod, ale i o nejčastěji se vyskytujících závadách vedoucích k nehodám. Na jejich odstranění pak lze cíleně zaměřit potřebná bezpečnostní opatření. Takto získané poznatky je žádoucí promítnout do opatření specifikovaných v Akčním programu NSBSP.

2 PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ

Pro podporu naplnění stanovených strategických cílů vytýčila NSBSP 2020 dílčí cíle pro jednotlivé specifické problémové oblasti ve snížení počtů usmrcených a těžce zraněných osob. Jejich kvantifikace nekopíruje přesně procentní snížení stanovené ve strategických cílech pro redukci počtu usmrcených (60 %) a počtu těžce zraněných (40 %), ale byla postavena na diferencovaném posouzení reálného dopadu a očekávaného přínosu nápravných opatření uvedených v návazném Akčním programu. Jejich stanovení rovněž vycházelo ze zhodnocení účinnosti obdobných kroků realizovaných v rámci NSBSP 2010.

NSBSP 2020 tak umožňuje cíleně orientovaný přístup ke konkrétním problémovým oblastem a cílený výběr efektivních opatření zaměřený na jejich odstranění. Tím je rovněž možno mnohem výstižněji posoudit dílčí pokrok a citlivěji přizpůsobit použité nástroje, iniciovat jejich případnou změnu nebo i uplatnění nových prostředků.

Vyhodnocení plnění dílčích cílů je strukturováno obdobným způsobem jako vyhodnocení strategických cílů v předchozí kapitole, tj. souhrnně na celostátní úrovni a dále dle členění odpovědnosti vlastníků. Věcné členění odpovídá členění v NSBSP 2020:

děti *(účastníci silničního provozu do 15 let),*

chodci *(pěší účastníci silničního provozu všech věkových kategorií),*

cyklisté *(všech věkových kategorií, včetně přepravovaných osob),*

motocyklisté *(motocyklisté a spolujezdci v kategorii nad 125 ccm),*

mladí a noví řidiči *(nehody způsobené řidiči do 24 let a řidiči do dvou let praxe od získání řidičského oprávnění k řízení motorového vozidla),*

stárnoucí populace *(účastníci silničního provozu nad 65 let),*

alkohol a jiné návykové látky při řízení,

nepřiměřená rychlost,

agresivní způsob jízdy *(nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy, jízda/vjetí jednosměrnou ulicí/silnicí).*

Omezená vypovídací schopnost některých skupin, kde je počet závažných následků nízký, (porovnávání v návaznosti na podrobné členění na dílčí cíle a dle druhů komunikací) byla do určité míry vyřešena zavedením nového ukazatele závažnosti nehod. Tento ukazatel právě u malých čísel umožňuje objektivnější informaci o celkovém trendu vývoje.

Objektivní vysvětlení jejich vývoje je však třeba interpretovat ve vazbě na nepřímé ukazatele bezpečnosti, které reálně odrážejí změny provozních podmínek.

2.1 Silniční síť celkem

Děti

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	14	17	12	14	8	14	10	7
těžce zraněno	190	165	152	169	162	148	154	120
ukazatel závažnosti nehod	246	233	200	225	194	204	194	148

Tab. 3: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009–2020
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

KOMENTÁŘ

Především je třeba zdůraznit, že u počtu usmrcených dětí se jedná o problém malých čísel, na který již bylo výše upozorněno. U počtu usmrcených došlo v roce 2014 oproti roku 2013 k výraznému zvýšení. Toto je však třeba posuzovat s ohledem na mimořádně nízký počet dětí, které zemřely na silnicích v roce 2013, který byl nejnižší v dlouhodobém kontextu. **Alarmujícím faktem však je, že počet usmrcených dětí v roce 2014 je stejný jako ve výchozím roce 2009 a že tento počet vysoce překračuje očekávaný předpoklad.**

Počet těžce zraněných dětí naopak poklesl a dosáhl prakticky předpokládané výše. Tomu odpovídá i porovnání s celkovým vývojem v ČR, kdy počet těžce zraněných osob v roce 2014 poklesl o 21,9 % oproti roku 2009 a počet těžce zraněných dětí o 22,1 %.

Nárůst počtu usmrcených dětí se projevil i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod, který poklesl oproti roku 2009 o 17,1 %, zatímco celostátně poklesl o 23,1 %.

Tento ukazatel je o 5,2 % vyšší než předpokládaná hodnota.

Podíl usmrcených dětí na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 1,7 %, v roce 2014 stoupl na 2,2 %.

Vzhledem k tomu, že bezpečnost dětí patří mezi významné priority bezpečnostní strategie a vytváří i významný pozitivní potenciál pro budoucí úroveň bezpečnosti silničního provozu, je provedena podrobnější analýza souvislostí a okolností těchto nehod.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod dětí nebyl příznivý zejména u smrtelných následků nehod a rovněž v porovnání s ukazatelem závažnosti nehod nedosáhl předpokládaných hodnot.

Je velkou otázkou, zda zavedení povinné výuky bezpečnosti silničního provozu do učebních osnov základních škol od školního roku 2014/2015 přinese očekávané zlepšení.

Chodci

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	157	151	156	146	134	112	116	80
těžce zraněno	729	629	629	663	640	596	600	475
ukazatel závažnosti nehod	1 357	1 233	1 253	1 247	1 176	1 044	1 064	795

Tab. 3: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

KOMENTÁŘ

U počtu usmrcených chodců došlo v roce 2014 k výraznému snížení, dokonce vyššímu než očekávanému - skutečnost byla oproti předpokladu nižší o 4 oběti a došlo tím i k zahlazení deficitu z roku 2013. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených chodců o 28,7 % oproti celkovému celostátnímu poklesu o 24,4 %.

Počet těžce zraněných chodců se rovněž přiblížil předpokládané úrovni a byl dokonce nižší o 4 osoby. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných chodců o 18,2 %, celostátní pokles byl o 21,9 %.

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod chodců, který poklesl oproti roku 2009 o 23,1 %, což je totožné s celostátním poklesem.

Podíl usmrcených chodců na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 18,9 %, poklesl v roce 2014 na 17,8 %.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod chodců zaznamenal v roce 2014 zlepšení a odpovídá celkovému vývoji v ČR. Jeho průběh má však značně kolísavý charakter a proto je třeba přistupovat k pozitivním výsledkům dosaženým v roce 2014 s dlouhodobějším nadhledem. Chodci jsou jednou z mála cílových skupin, kde se daří dosáhnout potřebného snížení.

Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	72	70	50	64	58	57	53	37
těžce zraněno	430	393	443	466	462	433	354	280
ukazatel závažnosti nehod	718	673	643	722	694	661	566	428

Tab. 4: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009–2020
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

KOMENTÁŘ

Cyklisté patří k nejproblematičtějším cílovým skupinám.

U počtu usmrcených cyklistů došlo v roce 2014 ke snížení o pouze jeden smrtelný úraz oproti roku 2013 a vymezený předpoklad nebyl dosažen. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených cyklistů o 20,8 % oproti celkovému celostátnímu poklesu o 24,4 %.

Stejně jako v předchozích letech je však počet těžce zraněných cyklistů alarmující. Nejenže nedosáhl ani zdaleka předpokládaného poklesu a zůstal stále oproti roku 2009 dokonce o 3 osoby vyšší! Ve srovnání s rokem 2009 stoupl počet těžce zraněných cyklistů o 0,7 %, což je naprostá odlišnost od celkového vývoje v ČR. Těžce zranění cyklisté jsou jedinou skupinou, kde je jejich počet v roce 2013 vyšší, než byl v roce 2009!!!

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod cyklistů, který poklesl oproti roku 2009 o pouhých 7,9 %, zatímco celostátní pokles byl o 24,4 %.

Zjištěné výrazné zpomalení oproti celostátnímu trendu se projevilo i na **zvýšení podílu cyklistů na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 8,7 %, v roce 2014 stoupl na 9,1 %.**

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod cyklistů je velmi výrazně nepříznivější než celkový vývoj v ČR. Stávají se nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu a jsou spolu s motocyklisty jednou z mála cílových skupin, kde se nedaří dosáhnout potřebného snížení.

Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	88	96	78	90	66	89	64	43
těžce zraněno	627	506	583	491	496	534	538	447
ukazatel závažnosti nehod	979	890	895	851	760	890	794	619

Tab. 5: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009–2020
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

KOMENTÁŘ

Rok 2014 byl pro motocyklisty na rozdíl od roku 2013 mimořádně tragický.

U počtu usmrcených motocyklistů došlo v roce 2014 k mimořádnému zvýšení oproti předchozímu roku (o 35 %) a dokonce k překročení jejich počtu ve výchozím roce 2009.

Mírně vzrostl i počet těžce zraněných motocyklistů (o 7,7 %) oproti předchozímu roku, ale byl nižší než předpoklad.

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod motocyklistů, který poklesl oproti roku 2009 o pouhých 9,1 %, zatímco celostátní pokles byl o 24,4 %.

Zjištěné výrazné zpomalení oproti celostátnímu trendu se projevilo i na **zvýšení podílu motocyklistů na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 10,6 %, v roce 2014 stoupl na 14,1 %.**

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod motocyklistů se v roce 2014 oproti roku 2013 zhoršil a celkově poklesl na úroveň roku 2010.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	153	143	151	128	97	112	116	83
těžce zraněno	741	512	569	490	461	454	669	591
ukazatel závažnosti nehod	1 353	1 084	1 173	1 002	849	902	1 133	923

Tab. 6: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009–2020 *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

KOMENTÁŘ

V roce 2014 se zastavil příznivý trend vývoje smrtelných následků nehod zaviněných mladými řidiči motorových vozidel.

U počtu usmrcených došlo v roce 2014 k významnému zvýšení oproti předchozímu roku o 15 osob, tj. o 15,5 %. Díky pozitivnímu vývoji v předchozích letech byl však jejich počet stále nižší než vytýčený předpoklad. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel o 26,8 % oproti celkovému celostátnímu poklesu o 24,4 %.

Pouze mírně poklesl počet těžce zraněných o 7 osob, tj. o 1,5 %, což bylo lepší než v celostátním měřítku (0,7 %) a navíc je dosažený počet hluboce pod vytýčeným předpokladem.

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod zaviněných mladými řidiči motorových vozidel, který poklesl oproti roku 2009 o 33,3 %, zatímco celostátní pokles byl pouze 23,1 %.

Podíl usmrcených při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 18,4 %, se v roce 2014 v podstatě nezměnil a mírně poklesl na 17,8 %.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel je výrazně příznivější ve srovnání s celkovým vývojem v ČR.

Ukazuje se, že kvantifikace následků, kterých by mělo být dosaženo v roce 2020 a která byla méně ambiciózní než v celostátním měřítku, by měla být rektifikována na tuto úroveň při zachování opatření uvedených v Akčním plánu.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	145	153	122	142	118	115	133	120
těžce zraněno	513	430	482	498	485	447	490	463
ukazatel závažnosti nehod	1 093	1 042	970	1 066	957	907	1 022	943

Tab. 7: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009–2020 *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených osob starších 65 let dosáhl v roce 2014 sice jen nepatrného snížení o 3 osoby, ale díky výraznému snížení v roce 2013 je dosažený počet nižší než vytýčený předpoklad. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených seniorů v silničním provozu o 20,7 % oproti celkovému celostátnímu poklesu, který činil 24,4 %.

Počet těžce zraněných poklesl oproti roku 2013 výrazněji o 38 osob, tj. o 7,8 %. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných seniorů o 12,9 %, celostátní pokles byl o 21,9 %.

Pro základní porovnání účasti seniorů na závažných následcích dopravních nehod byl proveden rozbor z hlediska jejich pozice jako účastníka silničního provozu, který je sumarizován v následující tabulce.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
řidiči	usmrcení do 24 h	39	27,7	39	33,1	42	36,5
	těžce zranění	97	20,5	99	20,4	100	22,4
	ukazatel závažnosti nehod	253	24,4	255	26,6	268	29,5
spolujezdci	usmrcení do 24 h	26	18,4	12	10,2	13	11,3
	těžce zranění	92	19,5	73	15,1	57	12,8
	ukazatel závažnosti nehod	196	18,9	121	12,6	109	12,0
cyklisté	usmrcení do 24 h	23	16,3	19	16,1	22	19,1
	těžce zranění	83	17,5	119	24,5	103	23,0
	ukazatel závažnosti nehod	175	16,9	195	20,4	191	21,1

chodci	usmrcení do 24 h	53	37,6	48	40,7	38	33,0
	těžce zranění	201	42,5	194	40,0	187	41,8
	ukazatel závažnosti nehod	413	39,8	386	40,3	339	37,4
CELKEM	usmrcení do 24 h	141	100	118	100	115	100
	těžce zranění	473	100	485	100	447	100
	ukazatel závažnosti nehod	1037	100	957	100	907	100

Tab. 8: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku dle kategorií účastníků *Zdroj: Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	123	116	97	48	62	67	103	83
těžce zraněno	376	337	398	326	253	296	298	226
ukazatel závažnosti nehod	868	801	786	518	501	564	710	558

Tab. 8: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009–2020 *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

KOMENTÁŘ

Celkově je třeba konstatovat smutný fakt, že příznivý trend ve vývoji závažných následků nehod s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek se v roce 2014 zastavil a u obou následků došlo k nárůstu jejich počtu.

Počet usmrcených byl v roce 2014 vyšší o 5 osob oproti předchozímu roku. Na druhé straně je počet těchto nejzávažnějších následků stále nižší než předpokládaná výše. Současně je třeba konstatovat, že proti roku 2009 poklesl jejich počet o 45,5 %, tedy podstatně více, než bylo dosaženo na celostátní úrovni – 24,4 %.

Počet těžce zraněných narostl významněji ve srovnání s předchozím rokem o 43 osob, tím prakticky anuloval velice pozitivní výsledek roku 2013 a přiblížil se tak vytýčenému předpokladu. Oproti roku 2009 poklesl o 22,3 %, což prakticky odpovídá celostátnímu průměru (o 21,9 %). Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod způsobených řízením

pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, který poklesl oproti roku 2009 o výrazných 30,0 %, zatímco celostátně poklesl o 23,1 %.

Podíl usmrcených při nehodách způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 14,8 %, v roce 2014 poklesl na 10,6 %.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že ve vývoji vážných následků způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek se v roce 2014 objevil varovný trend a došlo ke zhoršení oproti předchozímu roku.

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	370	285	285	257	211	250	298	230
těžce zraněno	1 151	851	936	852	798	831	998	841
ukazatel závažnosti nehod	2 631	1 991	2 076	1 880	1 642	1 831	2 190	1 761

Tab. 9: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009–2020 *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

KOMENTÁŘ

Ve vývoji závažných následků u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí se v roce 2014 projevil obdobný, dokonce negativnější, trend jako u nehod s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek a u obou následků došlo k nárůstu jejich počtu.

Počet usmrcených byl v roce 2014 vyšší o 39 osob (!) oproti předchozímu roku. Na druhé straně je počet těchto nejzávažnějších následků stále nižší než předpokládaná výše. Stejně tak je třeba konstatovat, že proti roku 2009 poklesl jejich počet o 32,4 %, tedy o třetinu více než bylo dosaženo na celostátní úrovni – 24,4 %.

Počet těžce zraněných narostl významněji ve srovnání s předchozím rokem o 33 osob, tím prakticky anuloval velice pozitivní výsledek roku 2013 a přiblížil se tak stavu v roce 2012. Oproti roku 2009 poklesl o 28,8 %, což je ale stále lepší výsledek než celostátní průměr (o 21,9 %).

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí, který poklesl oproti roku 2009 o výrazných 30,4 %, zatímco celostátně poklesl o 23,1 %.

Podíl usmrcených u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 45,5 %, v roce 2014 poklesl na 40,3 %.

Tato skutečnost byla podnětem pro hlubší rozbor tohoto typu nehod podle výskytu:

- v obci
- mimo obec.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
v obci	usmrcení do 24 h	102	27,6	64	30,3	60	24,0
	těžce zranění	384	33,4	287	36,0	266	32,0
	ukazatel závažnosti nehod	792	30,1	543	33,1	506	27,6
mimo obec	usmrcení do 24 h	268	72,4	147	69,7	190	76,0
	těžce zranění	767	66,6	511	64,0	565	68,0
	ukazatel závažnosti nehod	1 839	69,9	1 099	66,9	1325	72,4
CELKEM	usmrcení do 24 h	370	100	211	100	250	100
	těžce zranění	1 151	100	798	100	831	100
	ukazatel závažnosti nehod	2 631	100	1 642	100	1 831	100

Tab. 11: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí dle jejich polohy *ŘSDP PP ČR, CDV*

Z tabulky 11 vyplývá, že výraznějšího poklesu bylo dosaženo na komunikacích v intravilánu (o 36%) než v extravilánu (o 30 %). Tato změna se odráží i ve změně podílu závažných následků. Zatímco v roce 2009 činil např. podíl smrtelných následků v intravilánu 28 % všech smrtelných následků, v roce 2014 poklesl na 24 %.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků při nehodách zaviněných nepřiměřenou rychlostí je výrazně příznivější ve srovnání s celkovým vývojem v ČR. I přes zvýšení následků v roce 2014 vychází při srovnání s výchozím rokem 2009 stále lepší výsledky oproti celostátnímu průměr. Na druhé straně je třeba si však uvědomit závažnou skutečnost, že na nehody zaviněné nepřiměřenou rychlostí připadá více než 40 % závažných následků. Měl stejně jako v roce 2012 velmi příznivý vývoj a dosáhl vyššího snížení oproti očekávanému předpokladu. Výrazné snížení následků nehod v této skupině patří rovněž k velmi úspěšnému naplňování NSBSP.

I u tohoto dílčího cíle se ukazuje, že kvantifikace následků, kterých by mělo být dosaženo v roce 2020 a která byla méně ambiciózní než v celostátním měřítku, by měla být rektifikována na tuto úroveň při zachování opatření uvedených v Akčním plánu.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	256	273	248	244	216	225	227	196
těžce zraněno	1 411	1 210	1 279	1 280	1 158	1 171	1 365	1 311
ukazatel závažnosti nehod	2 435	2 302	2 271	2 256	2 022	2 071	2 273	2 095

Tab. 10: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2009–2020 *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Obdobně jako u předchozích dvou skupin došlo v roce 2014 k mírnému nárůstu závažných následků oproti roku 2013.

Ve srovnání s rokem 2009 se však ukazuje, že poklesy byly mnohem nižší než celostátní průměr. U usmrcených osob to bylo jen o 12,1 %, u těžkých zranění o 17,0 %.

		2009		2013		2014	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
nesprávné předjíždění celkem	usmrceno do 24 h	31	16,2	23	14,6	33	18,5
	těžce zraněno	170	17,6	113	14,1	108	13,3
	ukazatel závažnosti nehod	294	17,0	205	14,4	240	15,8
nedání přednosti v jízdě celkem	usmrceno do 24 h	59	30,9	50	31,8	50	28,1
	těžce zraněno	514	53,3	418	52,3	439	54,1
	ukazatel závažnosti nehod	750	43,4	618	43,3	639	42,0
jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru	usmrceno do 24 h	94	49,2	82	52,2	89	50,0
	těžce zraněno	215	22,3	203	25,4	203	25,0
	ukazatel závažnosti nehod	591	34,2	531	37,2	559	36,7
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	usmrceno do 24 h	5	2,6	0	0,0	3	1,7
	těžce zraněno	53	5,5	54	6,8	54	6,7
	ukazatel závažnosti nehod	73	4,2	54	3,8	66	4,3
bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda	usmrceno do 24 h	2	1,0	2	1,3	3	1,7
	těžce zraněno	13	1,3	11	1,4	7	0,9
	ukazatel závažnosti nehod	21	1,2	19	1,3	19	1,2
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**191**	**100**	**157**	**100**	**178**	**100**
	těžce zraněno	**965**	**100**	**799**	**100**	**811**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**1729**	**100**	**1427**	**100**	**1523**	**100**

Tab. 13: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou dle jejich druhů *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Z tabulky 13 vyplývá, že struktura zastoupení specifikovaných druhů nehod se ve sledovaném období příliš nezměnila. Dominantní je nedání přednosti v jízdě, za kterou následuje jízda po nesprávné straně a vjetí do protisměru. Jako třetí významná okolnost je zaznamenáno nesprávné předjíždění. K nejmenšímu poklesu došlo u jízdy po nesprávné straně a vjetí do protisměru.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že ve vývoji vážných následků způsobených agresivním způsobem jízdy došlo v roce 2014 k mírnému nárůstu závažných následků nehod.

Závažná je však skutečnost, že při porovnání s rokem 2009 dochází k pomalejšímu vývoji než je celostátní trend, což může posunout tento problém mezi nejvážnější problémy nehodovosti.

2.2 Souhrnný komentář k plnění dílčích cílů v roce 2014

Děti

Vývoj vážných následků nehod dětí byl velmi nepříznivý u smrtelných následků nehod a rovněž v porovnání s ukazatelem závažnosti nehod nedosáhl předpokládaných hodnot. Alarmujícím faktem je, že počet usmrcených dětí v roce 2014 je stejný jako ve výchozím roce 2009 a že tento počet vysoce překračuje očekávaný předpoklad.

Počet těžkých zranění vykázal naopak pokles o 14 dětí a dosáhl prakticky předpokládané výše.

Podíl usmrcených dětí na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 1,7 %, v roce 2014 ale stoupl na 2,2 %.

Chodci

Vývoj vážných následků nehod chodců zaznamenal v roce 2014 zlepšení a odpovídá celkovému vývoji v ČR. Jeho průběh má však značně kolísavý charakter a proto je třeba přistupovat k pozitivním výsledkům dosaženým v roce 2014 s dlouhodobějším nadhledem. Chodci jsou jednou z mála cílových skupin, kde se daří dosáhnout potřebného snížení v souladu s odvozenými předpoklady.

Podíl usmrcených chodců na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 18,9 %, poklesl v roce 2014 na 17,8 %.

Cyklisté

Vývoj vážných následků nehod cyklistů je výrazně nepříznivější než celkový vývoj v ČR. Cyklisté jsou nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu a jsou spolu s motocyklisty jednou z mála cílových skupin, kde se nedaří dosáhnout potřebného snížení.

U počtu usmrcených cyklistů došlo v roce 2014 ke snížení o pouze jeden smrtelný úraz oproti roku 2009. Alarmující je počet těžce zraněných cyklistů, který nedosáhl ani zdaleka předpokládaného poklesu a je dokonce o 3 osoby vyšší než v roce 2009! Celkový ukazatel závažnosti nehod cyklistů poklesl oproti roku 2009 o pouhých 7,9 %, zatímco celostátní pokles byl o 24,4 %.

Podíl cyklistů na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 8,7 %, v roce 2014 stoupl na 9,1 %.

Motocyklisté

Motocyklisté jsou podobně jako cyklisté v roce 2014 tragickou skupinou účastníků silničního provozu.

Počet usmrcených motocyklistů se v roce 2014 zvýšil oproti předchozímu roku o 35 % a dokonce překročil jejich počet ve výchozím roce 2009.

O 7,7 % vzrostl i počet těžce zraněných motocyklistů.

Celkový ukazatel závažnosti nehod motocyklistů poklesl oproti roku 2009 o pouhých 9,1 %, zatímco celostátní pokles byl o 24,4 %.

Podíl motocyklistů na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 10,6 %, v roce 2014 stoupl na 14,1 %.

Vývoj vážných následků nehod motocyklistů se v roce 2014 oproti roku 2013 zhoršil a celkově poklesl na úroveň roku 2010.

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

V roce 2014 se otočil trend vývoje vážných následků nehod zaviněných mladými řidiči motorových vozidel.

Počet usmrcených se zvýšil oproti předchozímu roku o 15 osob, tj. o 15,5 %. Pouze mírně poklesl počet těžce zraněných o 7 osob.

Díky pozitivnímu vývoji v předchozích letech byly jejich počet stále nižší než vytýčený předpoklad.

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod zaviněných mladými řidiči motorových vozidel, který poklesl oproti roku 2009 o 33,3 %, zatímco celostátní pokles byl pouze 23,1 %.

Podíl usmrcených při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 18,4 %, se v roce 2014 v podstatě nezměnil a mírně poklesl na 17,8 %.

Vývoj vážných následků při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel byl v roce 2014 příznivější ve srovnání s celkovým vývojem v ČR.

Stárnoucí populace - senioři (osoby nad 65 let věku)

Počet usmrcených osob starších 65 let dosáhl v roce 2014 sice jen nepatrného snížení o 3 osoby, počet těžce zraněných poklesl oproti roku 2013 výrazněji o 38 osob.

Celkový ukazatel závažnosti nehod s účastí osob starších 65 let poklesl oproti roku 2009 o 17 %, zatímco celostátně poklesl o 23,1 %.

Podíl usmrcených osob starších 65 let činil v roce 2009 17,4 %, v roce 2014 však již vzrostl na 20,2 %. Potvrzuje to očekávaný nárůst podílu starších osob při nehodách v souvislosti s celospolečenským problémem stárnoucí populace.

Je třeba si uvědomit, starší občané již tvoří více než pětinu obětí dopravních nehod v silničním provozu!!!

Vývoj vážných následků nehod osob starších 65 let sice odpovídá nastaveným předpokladům NSBSP 2020, ale přesto je třeba jej mnohem intenzivněji řešit.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

Příznivý trend ve vývoji závažných následků nehod s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek se v roce 2012, resp. 2013 zastavil a u obou následků došlo k nárůstu jejich počtu.

Počet usmrcených byl v roce 2014 vyšší o 5 osob oproti předchozímu roku,

počet těžce zraněných narostl významněji ve srovnání s předchozím rokem o 43 osob.

Tím se prakticky anuloval velice pozitivní výsledek předchozích let a přiblížil se tak vytýčenému předpokladu.

Podíl usmrcených při nehodách způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 14,8 %, v roce 2014 poklesl na 10,6 %.

Ve vývoji vážných následků způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek se v roce 2014 objevil varovný trend a došlo ke zhoršení oproti předchozímu roku.

Nepřiměřená rychlost

U nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí se v roce 2014 projevil obdobný trend jako u nehod pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek. U obou následků došlo k nárůstu jejich počtu.

Počet usmrcených byl v roce 2014 vyšší o 39 osob (!) oproti předchozímu roku. Na druhé straně je třeba vidět, že proti roku 2009 poklesl jejich počet o 32,4 %, tedy o třetinu více než bylo dosaženo na celostátní úrovni – 24,4 %.

Počet těžce zraněných narostl o 33 osob a tím prakticky anuloval velice pozitivní výsledek roku 2013 a přiblížil se stavu v roce 2012.

Celkový ukazatel závažnosti nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí, poklesl oproti roku 2009 o výrazných 30,4 %, zatímco celostátně poklesl o 23,1 %.

Pokles následků je o něco výraznější na komunikacích v intravilánu.

Podíl usmrcených u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 45,5 %, v roce 2014 poklesl na 40,3 %.

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

I agresivní způsob jízdy vykazuje podobné charakteristiky vývoje jako předchozí dvě skupiny, tj. mírný nárůst závažných následků v roce 2014 oproti roku 2013.

Ve srovnání s rokem 2009 se však ukazuje, že poklesy byly mnohem nižší než celostátní průměr. U usmrcených osob to bylo jen o 12,1 %, u těžkých zranění o 17,0 %.

Mezi dominantní druhy nehod patří nedání přednosti v jízdě a jízda po nesprávné straně a vjetí do protisměru, za kterými následuje nesprávné předjíždění. K nejmenšímu poklesu závažných následků došlo u jízdy po nesprávné straně a vjetí do protisměru.

Ve vývoji vážných následků způsobených agresivním způsobem jízdy došlo v roce 2014 k mírnému nárůstu závažných následků nehod. Závažná je však skutečnost, že při porovnání s rokem 2009 dochází k pomalejšímu vývoji než je celostátní trend, což může posunout tento problém mezi nejvážnější problémy nehodovost.

Z VÝVOJE ZÁVAŽNÝCH NÁSLEDKŮ U NĚKTERÝCH DÍLČÍCH CÍLŮ SE UKAZUJE, ŽE KVANTIFIKACE NÁSLEDKŮ, KTERÝCH BY MĚLO BÝT DOSAŽENO V ROCE 2020 A KTERÁ BYLA MÉNĚ AMBICIÓZNÍ NEŽ V CELOSTÁTNÍM MĚŘÍTKU, BY MĚLA BÝT UPRAVENA. TATO ÚPRAVA MĚLA LÉPE STIMULOVAT REALIZACI OPATŘENÍ UVEDENÝCH V AKČNÍM PLÁNU A ROZŠÍŘIT JE O DALŠÍ, KTERÉ BY MOHLY PODPOŘIT NAPLNĚNÍ NOVĚ UPRAVENÝCH CÍLŮ.

3 NEPŘÍMÉ UKAZATELE BEZPEČNOSTI

Vyhodnocení plnění NSBSP má být zajištěno:

- porovnáním se stanovenými přímými ukazateli strategických a dílčích cílů,
- **porovnáním se stanovenými nepřímými ukazateli monitoringu implementace,**
- zhodnocením rozsahu realizace bezpečnostních opatření uvedených v Akčním plánu.

Tyto tři úrovně jsou podmínkou pro objektivní zhodnocení aktuálního vývoje nehodovosti. Absence kterékoliv z nich může významně zkreslit vývoj situace v bezpečnosti silničního provozu a vést k mylným závěrům. Jejich propojení dává navíc i možnost včasné, cílené a účinné revize přijatých opatření.

Přímé ukazatele jsou analyzovány a vyhodnoceny v předchozí části (kapitola 1, kapitola 2 a související příloha). Kvantifikují plnění strategických a dílčích cílů v počtech usmrcených a těžce zraněných osob v souhrnném i regionálním měřítku a dávají jednoznačnou informaci o aktuálním stavu nehodovosti. Nemusejí však nutně v kratším časovém období dát přesnou informaci o nastoupeném trendu vývoje.

K posouzení, zda je dosažený aktuální stav výsledkem skutečných změn stavebních a dopravních podmínek v silničním provozu, směřujících k vytvoření bezpečného dopravního systému, nebo jen náhodným jevem či statistickou odchylkou, slouží nepřímé ukazatele.[22]

K tomu, zda mají změny v silničním provozu souvislost s realizovanými bezpečnostními opatřeními, je třeba alespoň orientačně znát **rozsah jejich realizace** ve vazbě na jejich specifikaci v Akčním plánu. Podrobné shrnutí těchto realizací dle odpovědí získaných od subjektů odpovědných za jejich realizace je uvedeno v následující části (kap. 4 a související příloha).

Neznamená to však vždy, že opatření realizovaná i ve velkém rozsahu vyvolala předpokládané změny provozních podmínek. Mohla se také ukázat jako neúčinná

[22] V angličtině se pro nepřímé ukazatele používá termín *„performance indicators“* – provozní parametry, který výstižněji charakterizuje jejich podstatu.

v konkrétních podmínkách nebo nebyla správně zvolena či realizována nebo dokonce o jejich rozsahu nebyla podána správná informace. Pokud se však tato informace spojí se zjištěním nepřímých ukazatelů, lze zodpovědně posoudit i účinnost realizovaného opatření a jeho vliv na změnu provozních podmínek. Návazně je pak možné pružně revidovat konkrétní opatření nebo jej třeba nahradit i jiným a tím efektivně využít disponibilních finančních prostředků.

Proto NSBSP 2020 stanovila pro vyhodnocování účinnosti své realizace následně uvedené nepřímé ukazatele bezpečnosti a jejich cílové parametry, kterých by mělo být dosaženo v roce 2020.

nepřímý ukazatel	cíl do roku 2020
HODNOCENÍ NÁRODNÍ OBSERVATOŘÍ BSP	
zajištění dětí odpovídajícím zádržným systémem	**99 %** dětí cestujících v osobních vozidlech
používání reflexních materiálů na oblečení za snížené viditelnosti	**95 %** dětí – chodců a cyklistů **90 %** chodců v extravilánu
používání bezpečnostních helem	**95 %** dětí - cyklistů
používání bezpečnostních pásů	**98 %** řidičů **95 %** spolujezdců na předních sedadlech **90 %** spolujezdců na zadních sedadlech
používání bezpečnostních helem	**100 %** motocyklistů a spolujezdců na motocyklech
používání bezpečnostních helem cyklisty	**70 %** cyklistů vybaveno helmou
dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v extravilánu	**85 %** vozidel nepřekročí dovolenou rychlost **o více než 10 km.h^{-1}**
dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v intravilánu	**85 %** vozidel nepřekročí dovolenou rychlost **o více než 10 km.h^{-1}**
dodržování bezpečné vzdálenosti v extravilánu	**90 %** vozidel dodržujících bezpečnou vzdálenost od vozidla jedoucího před nimi
denní svícení vozidel	**99 %** vozidel používá za dne světla

HODNOCENÍ POLICIÍ ČR	
jízda pod vlivem alkoholu	maximálně **0,01 % jízd pod vlivem alkoholu** s obsahem alkoholu v krvi přesahujícím legální (nulovou) hranici
Hodnocení MD	
bezpečná vozidla	**100 % nových vozidel** vyhodnoceno v kategorii nejbezpečnějších v testech EuroNCAP
zamezení jízdy profesionálních řidičů **pod vlivem alkoholu**	**zabudování alkolocků** do všech vozidel řízených profesionálními řidiči
bezpečná nákladní vozidla	**100 %** nových vozidel vybaveno systémem **automatického pohotovostního systému brzdění**
HODNOCENÍ ŘSD ČR A KRAJI	
bezpečné silnice v extravilánu	**100 %** nově budovaných úseků silnic posouzeno bezpečnostním auditem, **100 %** délky silnic I. třídy posouzeno bezpečnostní inspekcí, **50 %** délky silnic II. třídy posouzeno bezpečnostní inspekcí, **10 %** délky vybraných silnic III. třídy posouzeno bezpečnostní inspekcí, odstranění **90 %** nehodových lokalit na silnicích I. třídy.
bezpečné silnice v intravilánu	**100 %** nově budovaných úseků silnic posouzeno bezpečnostním auditem odstranění **70 %** nehodových lokalit na hlavní síti místních komunikací
oceňování bezpečnosti silničního provozu	**každoroční vyhodnocování** přínosů realizace NSBSP

Tab. 4: Nepřímé ukazatele pro monitoring implementace NSBSP 2011-2020[23]

Zdroj: CDV

[23] Viz Tab. 22a NSBSP 2020.

Přitom použití nepřímých ukazatelů je důležité zejména u cílů stanovených pro dílčí problémové oblasti a u cílů stanovených pro krajskou, případně místní úroveň. Tedy v případech, kdy se počty závažných následků nehod pohybují v menších číslech. Názorným příkladem je např. počet usmrcených dětí, kdy i výskyt jednoho případu znamená významnou odchylku při porovnávání vývoje v nějakém časovém úseku. Stejně významnou statistickou odchylku může vyvolat i jedna nehoda s mnoha osobními následky (např. nehoda autobusu nebo hromadná dopravní nehoda s účasti většího počtu vozidel na dálnici).

Nepřímé ukazatele jsou také jedinou spolehlivou informací v oblastech, kde již došlo k aplikaci jednoznačně přínosných bezpečnostních opatření - např. snížení rychlostních limitů v intravilánu, používání bezpečnostních pásů a zádržných systémů, zlepšení bezpečnostních parametrů komunikací, zavedení účinného systému postihu atd. Nepřímé ukazatele zde podají objektivní obraz o tom, jak jsou tato opatření respektována, jak jsou účinná, jak přispěla k očekávané změně provozních podmínek a jak souvisejí se změnami ve vývoji nehodovosti.

Velmi důležitou roli hrají nepřímé ukazatele i pro vzájemné porovnání vývoje změn provozních podmínek mezi jednotlivými kraji. Jedná-li se o pravidelný sběr dat, lze na základě jeho vyhodnocení srovnávat vývoj bezpečnostní situace a potažmo interpretovat případné změny. Na nich lze dobře sledovat účinnost úsilí krajských orgánů o zlepšení bezpečnosti. Právě reprezentativně vyselektována síť referenčních bodů dle dále jednotné metodiky umožňuje vzájemné srovnání jejich úrovně a současně i progresu, kterého ve zvoleném časovém období dosáhly. Takto objektivizovaný pohled na bezpečnostní úroveň silničního provozu bude mít pro ně i výrazně stimulační charakter pro posílení jejich aktivit.

Pro systémové sledování nepřímých ukazatelů byly již v letech 2004-2009 prostřednictvím CDV vytvořeny potřebné podmínky. Byla vypracována metodika, která je kompatibilní s evropskou metodikou SafetyNet a zajišťuje tak i porovnávání na evropské úrovni. Sběr nepřímých ukazatelů prošel nejen zkušební fází, ale již i rutinně probíhal s průkazně přínosnými výsledky v České observatoři silničního provozu v rámci projektu Ministerstva dopravy SENZOR[24].

[24] www.czrso.cz

Takto systémově postavená metodika a pevně stanovená síť referenčních bodů nabízí i další možnosti objektivního posouzení dopadů nově zaváděných legislativních změn případně jiných celorepublikově uplatňovaných opatření (např. bezpečnostních kampaní) a jejich porovnání s předchozími provozními podmínkami.

V roce 2014 byl Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. obnoven sběr nepřímých ukazatelů bezpečnosti. Sběr je prováděn v rozsahu vyžadovaném pro hodnocení Národní observatoří bezpečnosti silničního provozu, s výjimkou používání reflexních materiálů na oblečení za snížené viditelnosti.

Aktuálně jsou tedy k dispozici výsledky prvního roku sledování nepřímých ukazatelů bezpečnosti. Vzhledem k této krátké době nelze prozatím plnohodnotně vyhodnocovat jejich vazbu na plnění opatření NSBSP. Plné využití nepřímých ukazatelů bezpečnosti pro účely hodnocení bude možné v příštím roce.

Ministerstvo vnitra ve spolupráci s Policií ČR v rámci aktivit obsažených v Resortním akčním plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu zajišťuje sledování vybraných ukazatelů, které souvisí s výkonem jejich činností při dohledu v silničním provozu. Názornou ukázkou efektivnosti využití nepřímých ukazatelů je systematické sledování zjištěných jízd pod vlivem alkohol. Nárůst zjištěných přestupků při dohledu potvrzuje nezbytnost soustavné preventivní činnosti v této oblasti, i když statistická data o nehodách poskytují méně naléhavou potřebu věnování pozornosti těmto přestupkům.

4 VYHODNOCENÍ PLNĚNÍ AKTIVIT UVEDENÝCH V AKČNÍM PROGRAMU NSBSP 2020 ODPOVĚDNÝMI SUBJEKTY

Plnění Akčního programu NSBSP 2020, odpovědnými subjekty a jejich vyhodnocení, je dáno usnesením vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599.

Subjekty odpovědné za plnění jednotlivých opatření a aktivit v nich specifikovaných jsou vyznačeny barevně:

modrá - orgány státní správy – ministerstva,

žlutá – kraje a obce,

oranžová – firmy,

zelená – NNO.

Informaci o plnění jednotlivých opatření a realizovaných aktivitách a podklady pro vyhodnocení poskytly níže uvedené subjekty:

ZA MINISTERSTVA:

- Ministerstvo dopravy ČR,
- Ministerstvo financí ČR.
- Ministerstvo obrany ČR,
- Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ČR,
- Ministerstvo vnitra ČR,
- Ministerstvo zdravotnictví ČR.

Za **KRAJE ČESKÉ REPUBLIKY** podaly informaci:

Hlavní město Praha

Jihočeský kraj

Jihomoravský kraj

Karlovarský kraj

Kraj Vysočina

Královéhradecký kraj

Liberecký kraj

Moravskoslezský kraj

Olomoucký kraj
Pardubický kraj
Plzeňský kraj
Středočeský kraj
Ústecký kraj
Zlínský kraj

FIRMY

Ředitelství silnic a dálnic

a Státní zdravotní ústav.

NNO

Nadace Partnertství

Český červený kříž

Vzhledem k rozsahu dokumentu jsou podány jen souhrnné informace v podobě komentářů k plnění jednotlivých aktivit Akčního programu odpovědnými subjekty.

PODROBNĚJŠÍ ÚDAJE O PLNĚNÍ AKTIVIT JEDNOTLIVÝMI ODPOVĚDNÝMI SUBJEKTY JSOU UVEDENY V PŘÍLOZE 2 A PŘÍLOZE 3.

KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K1

APLIKACE EVROPSKÉ SMĚRNICE 2008/96/ES „BEZPEČNÁ INFRASTRUKTURA“ A JEJÍ ROZŠÍŘENÍ NA OSTATNÍ SÍŤ SILNIC

AKTIVITA

K1.1

Postupné uplatnění nástrojů směrnice (hodnocení dopadu na bezpečnost, bezpečnostní inspekce, odstraňování nehodových lokalit) na silnicích I. a II. tříd a základní komunikační síti měst a obcí.

K1.2

Zajištění dostatečného počtu odborně vyškolených odborníků dopravně inženýrských úseků pro provádění bezpečnostních inspekcí a bezpečnostních auditů.

K1.3

Zajištění dostatečného počtu odborně vyškolených odborníků dopravně inženýrských úseků Policie ČR pro provádění bezpečnostních inspekcí a bezpečnostních auditů.

K1.4

Zavedení metodiky Programu identifikace údržby a oprav nehodových úseků pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu jako jedno z hledisek systému hospodaření s vozovkou.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

K1.1

MINISTERSTVO DOPRAVY

K1.2

FIRMY

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC

KRAJE

OBCE

K1.3

MINISTERSTVO VNITRA

K1.4

MINISTERSTVO DOPRAVY

KRAJE

OBCE

FIRMY

Komentář K1

Nástroje vytváření bezpečné infrastruktury je stále zapotřebí rozšiřovat a prohlubovat. Zvláště ze strany krajů ČR není této problematice věnována dostatečná pozornost, kterou si využití nástrojů bezpečné infrastruktury zasluhuje.

Je nutné využívat bezpečnostní audit jako jeden z nástrojů pro realizaci bezpečné infrastruktury. Počet odborně vyškolených pracovníků „auditor bezpečnosti pozemních komunikací" uvádějí pouze 4 kraje.

Ministerstvo vnitra v současné době zpracovává návrh nové koncepce vzdělávání pro Službu dopravní policie, ve které je zahrnut i kurz pro dopravní inženýry – auditory.

Dále je nutné využívat bezpečnostní audit, jako jeden z nástrojů pro realizaci bezpečné infrastruktury ještě ve fázi přípravy stavby.

KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K2

APLIKACE PŘÍSLUŠNÝCH ZÁKONŮ A NÁVAZNÝCH LEGISLATIVNÍCH PŘEDPISŮ PRO BEZPEČNĚJŠÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE

AKTIVITA

K2.1

Stanovit obecný zákaz zřizování a provozování reklamních zařízení podél dálnic a rychlostních silnic, s výjimkou označení provozoven nacházejících se v blízkosti pozemní komunikace a nabízejících služby bezprostředně související se silničním provozem (bez ohledu na existenci ochranných pásem).

K2.2

Zintenzivnění a pravidelné vyhodnocování kontrolní činnosti v oblasti dodržování zákonných podmínek pro provozování reklamních zařízení v ochranných pásmech všech typů pozemních komunikací a plnění zákonných povinností vlastníků reklamních zařízení a silničního správního úřadu při odstraňování reklamních zařízení provozovaných v rozporu se zákonem, zejména:

- revidovat povolení ke zřízení a provozování reklamních zařízení v ochranných pásmech dálnic a rychlostních silnic a zajistit odstranění všech nepovolených reklamních zařízení,

- revidovat smlouvy o pronájmu silničních pomocných pozemků podél dálnic a rychlostních silnic za účelem umístění reklamních zařízení a tyto smlouvy dále neprodlužovat,

- zjistit a odstranit všechna reklamní zařízení, která se od 1. července 2011 nacházejí v ochranných pásmech ostatních kategorií pozemních komunikací z důvodu ztráty statutu staveb umístěných v souvisle zastavěných územích obcí.

K2.3

Zvýšení odpovědnosti správců pozemních komunikací za aplikaci samovysvětlující a odpouštějící komunikace po implementaci směrnice 2008/96/ES do novely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

K2.4

Legislativní řešení stromů, které tvoří pevné překážky v pozemních komunikacích a jsou vysazeny v rozporu s normou pro projektování pozemních komunikací.

Zvýšení odpovědnosti správců pozemních komunikací za aplikaci samovysvětlující a odpouštějící komunikace po implementaci směrnice 2008/96/ES do novely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

K2.5

Definice bezpečnostních standardů pro stávající, zejména rychlostní komunikace, v novele zákona č. 13/1997 Sb. a stanovení mechanizmů pro vymáhání jejich dodržování v praxi.

K2.6

Tvorba legislativy usnadňující možnost odnětí, nebo omezení vlastnického práva k nemovitostem malých rozměrů k provedení bezpečnostních úprav, zejména u starých pozemních komunikací.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

K2.1

MINISTERSTVO DOPRAVY

K2.2

MINISTERSTVO DOPRAVY

K2.3

MINISTERSTVO DOPRAVY

K2.4

MINISTERSTVO DOPRAVY

K2.6

MINISTERSTVO DOPRAVY

Komentář K2

Legislativní nástroje k odstraňování nelegálních reklamních ploch jsou uspokojivě využívány ze strany Ministerstva dopravy a ŘSD již od roku 2012. Pravidelné kontroly a odhalování nepovolených reklamních zařízení uvádí téměř všechny kraje. Je nutné se problematice odstraňování či ochraně pevných překážek stále věnovat. Jednou ze závažných příčin nehod jsou nárazy do pevné překážky, které mají fatální následky.

KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K3

VÝSTAVBA OBCHVATŮ MĚST A OBCÍ
AKTIVITA

K3.1

Zpracování variantních návrhů výstavby obchvatů měst a obcí, s přihlédnutím ke kategorii komunikace, dopravnímu zatížení, velikosti sídla, nákladům a dalším aspektům.

K3.2

Zajištění postupné výstavby obchvatů měst a obcí.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

K3.1

MINISTERSTVO DOPRAVY

KRAJE

FIRMY

K3.2

FIRMY
Ředitelství silnic a dálnic ČR

KRAJE

Komentář K3

Výstavba obchvatů měst a obcí je východiskem nejen pro zvýšení kvality života obyvatel, snížení emisí a imisí, ale především jedním z činitelů zvýšení bezpečnosti dopravy vedením dopravního proudu mimo obce a města. ŘSD uvádí postupnou výstavbu obchvatů měst a obcí oproti roku předcházejícímu ve větší míře, stejně tak je tento trend příznivý i na krajské úrovni. Výstavba obchvatů měst a obcí se v ČR začíná rozvíjet.

KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K4

ZAVÁDĚNÍ PRVKŮ DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ NA KOMUNIKACÍCH V INTRAVILÁNU

AKTIVITA

K4.1
Systematický rozvoj „Zón 30“ na obslužných komunikacích.

K4.2
Instalace vjezdových ostrůvků na stávajících komunikacích a nových stavbách.

K4.3
Realizace dělicích pásů, parkovacích a odbočovacích pruhů.

K4.4
Úpravy bezpečného dopravního prostoru.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

K4.1

OBCE

K4.2

KRAJE

OBCE

K4.3

MINISTERSTVO DOPRAVY

KRAJE

Komentář K4

Zavádění prvků zklidnění v intravilánu je na velmi nízké úrovni. Přitom se jedná o poměrně nízkonákladové opatření, které přinese obyvatelům měst a obcí zvýšení bezpečnosti provozu, především na obslužných komunikacích.

K aplikaci „Zóny 30“ se vyjádřily Plzeňský, Jihočeský kraj a Hl. m. Praha. Aplikace je však na velmi nízké úrovni, resp. kraje uvádí 12 zprovozněných Zón v roce 2014.

Vjezdové ostrůvky do měst jsou realizovány ve velmi omezené míře. Je to jedno z opatření, jak efektivně snížit vjezdovou rychlost do intravilánových oblastí měst a obcí.

ŘSD byť není odpovědno za plnění aktivity, realizovalo celkem 11 vjezdových ostrůvků na stávajících komunikacích. Realizace dělících pásů, parkovacích a odbočovacích pruhů probíhá v rámci rekonstrukcí průtahů, dle návrhů projektové dokumentace.

KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K5

ÚPRAVY KŘIŽOVATEK

AKTIVITA

K5.1

Revize stavebního upořádání a srozumitelnosti a viditelnosti dopravního značení (nejen u křižovatek).

K5.2

Revize rozhledových trojúhelníků křižovatek pozemních komunikací.

K5.3

Výstavba okružních křižovatek jako jednoho z činitelů bezpečné pozemní komunikace.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

K5.1

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO OBRANY

KRAJE

K5.2

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO VNITRA

FIRMY

Ředitelství silnic a dálnic

KRAJE

K5.3

FIRMY

Ředitelství silnic a dálnic

KRAJE

Komentář K5

Revize proběhla v roce 2010 v rámci BI na síti TEN-T a další bude uskutečněna v roce 2015. Jednotlivé křižovatky se neposuzují.

KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K6

ZKVALITNĚNÍ DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ, VYBAVENÍ KOMUNIKACÍ A POVRCHOVÝCH VLASTNOSTÍ VOZOVEK

AKTIVITA

K6.1

Důsledné uplatňování metodiky pro komplexní posouzení srozumitelnosti dopravního značení v praxi.

K6.2

Ověřování a zavádění nových prvků dopravního značení a zařízení.

K6.3

Revize vybavení komunikací z hlediska bezpečnosti.

K6.4

Odstraňování, případně ochrana pevných překážek v ochranném pásmu silnic.

K6.5

Kontrola plnění povinnosti správců pozemních komunikací o tyto řádně pečovat, včetně krajnic, příkopů a silniční zeleně; stanovení sankcí za zjištěné nedostatky.

K6.6

Povinnost pravidelného měření a hodnocení proměnných parametrů vozovek správci pozemních komunikací, lokalizace a označování nevyhovujících úseků dopravními značkami.

K6.7

Systematické odstraňování nevyhovujících povrchových vlastností vozovek.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

K6.1
MINISTERSTVO DOPRAVY

KRAJE

K6.2

MINISTERSTVO DOPRAVY

KRAJE

FIRMY

Ředitelství silnic a dálnic

K6.3

FIRMY

Ředitelství silnic a dálnic

NNO

K6.4

MINISTERSTVO DOPRAVY

KRAJE

FIRMY

K6.5

MINISTERSTVO DOPRAVY

KRAJE

OBCE

K6.6
MINISTERSTVO DOPRAVY
KRAJE
OBCE

K6.7
MINISTERSTVO DOPRAVY
KRAJE
OBCE
NNO

Komentář K6

Ministerstvo dopravy pokračuje v revizi vybraných technických předpisů, které jsou uveřejňovány na internetových stránkách Politiky jakosti pozemních komunikací. V roce 2015 pokračuje revize 13 TP a 4 TKP.
ŘSD silnic a dálnic odstranilo pevné překážky v počtu 1 132.
Provádělo revizi vybavení komunikací z hlediska bezpečnosti.
Měření a hodnocení proměnných parametrů bylo provedeno jen na místech častých nehod.
Kraje ČR provádějí revizi komunikací z hlediska bezpečnosti ve velmi nevyrovnaném rozsahu. Nejaktivnější je Kraj Vysočina. Pevné překážky jsou odstraňovány v řádech několika desítek.
Kontroly plnění povinností správců pozemních komunikací jsou prováděny. Identifikovaná místa častých nehod jsou ve většině případů osazována dopravními značkami.

KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K7

ZABEZPEČENÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ

AKTIVITA

K7.1

Zkvalitnění dopravního značení na železničních přejezdech v křížení s pozemními komunikacemi všech tříd, včetně polních, lesních a účelových komunikací.

K7.2

Zajištění průběžné údržby rozhledových polí úrovňových křížení pozemních komunikací s železničními dráhami.

K7.3

Zlepšování technického zabezpečení železničních přejezdů moderními systémy pro monitorování a detekci dopravně bezpečnostních deliktů, a to včetně konkrétních viníků.

K7.4

Zavedení bezpečnostních auditů a závazného odstraňování bezpečnostních rizik na železničních přejezdech.

K7.5

Provádění bezpečnostních auditů na železničních přejezdech*.

K7.6

Závazné odstraňování bezpečnostních rizik na železničních přejezdech.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

K7.1

MINISTERSTVO DOPRAVY

FIRMY

Ředitelství silnic a dálnic

KRAJE

OBCE

K7.2

MINISTERSTVO DOPRAVY

KRAJE

OBCE

K7.3

MINISTERSTVO DOPRAVY

KRAJE

OBCE

K7.4

MINISTERSTVO DOPRAVY

K7.5

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO VNITRA

KRAJE

K7.6
MINISTERSTVO DOPRAVY

Komentář K7

Audit bezpečnosti PK se provádí jen u komunikací zařazených do TEN-T a ve specifikovaných oblastech řešení jsou, dle přílohy č. 12 vyhlášky č. 104/1997 Sb., zařazeny také přejezdy. Ministerstvo vnitra provádělo bezpečnostní inspekci v součinnosti se SŽDC na 92 přejezdech a podalo 23 podnětů k odstranění nedostatků. Je zde i velký prostor pro činnost krajů v oblasti zabezpečení přejezdů, jejich řádné viditelnosti a údržby.

KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K8

APLIKACE SILNIČNÍ TELEMATIKY PRO MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ PROVOZU

AKTIVITA

K8.1

Instalace informačních a řídicích systémů na nově budovaných dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy a jejich rozšiřování a modernizace na stávajících komunikacích.

K8.2

Instalace systémů na monitorování a vyhodnocování dopravní situace, s možností detekce odcizených vozidel.

K8.3

Postupné zavádění systémů pro detekci jízdy (chůze) na červenou, s možností nepřetržitého snímání dopravních situací na křižovatkách a rozlišení registračních značek přestupců.

K8.4

Zavádění mezinárodně srozumitelného systému poskytování aktuálních dopravních informací směrem k řidičům na proměnných dopravních značkách a jejich rozšíření o harmonizované piktogramy a doprovodné texty z evropské iniciativy Mare Nostrum.

K8.5

Podpora a rozvoj osobního navigačního systému pro osoby s omezenou schopností orientace nebo pohybu.

K8.6

Postupné vybavování dálniční sítě a sítě rychlostních silnic systémy pro automatickou kontrolu vozidel, jejichž řidiči nedodržují pravidla silničního provozu, zejména povolenou rychlost, s možností identifikace registrační značky vozidla.

K8.7

Postupné vybavování dálniční sítě a sítě rychlostních silnic systémy varování před nehodou nebo nebezpečím, které usnadní komunikaci vozidla s ostatními vozidly nebo s inteligentní dopravní infrastrukturou.

K8.8

Postupné rozšiřování a distribuce sběru dat o dopravním provozu a povětrnostních podmínkách na další důležité úseky silniční sítě, jejich aplikace na proměnném dopravním značení.

K8.9

Eliminace neúměrného poškozování silniční sítě jízdami přetížených těžkých nákladních vozidel postupným zaváděním systémů jejich vážení za jízdy.

K8.10

Modernizace telefonních center tísňového volání pro příjem a zpracování tísňového volání eCall – jednotná evropská tísňová linka 112.

K8.11

Napojení informace o tísňovém volání eCall do systému JSDI.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

K8.1

K8.2
MINISTERSTVO DOPRAVY

KRAJE

FIRMY

K8.3
MINISTERSTVO DOPRAVY

KRAJE

FIRMY

K8.4
MINISTERSTVO DOPRAVY ČR

K8.5
KRAJE

OBCE

FIRMY

NNO

K8.6

MINISTERSTVO DOPRAVY

K8.7

MINISTERSTVO DOPRAVY

K8.8
MINISTERSTVO DOPRAVY

KRAJE

NNO

K8.9
MINISTERSTVO DOPRAVY
KRAJE

FIRMY

NNO

K8.10
MINISTERSTVO VNITRA

KRAJE

K8.11

MINISTERSTVO VNITRA

MINISTERSTVO DOPRAVY

KRAJE

OBCE

Komentář K8

Snahy o zavedení služby e-Call probíhají již téměř deset let. Původní termín pro zavedení byl stanoven na 1. 1. 2009. Byl již několikráte posunut. Se zavedením služby se počítá k 1. 10. 2015, ale uvažuje se i o posunutí termínu. Předpokladem pro realizaci harmonizované celoevropské tísňové linky je přijetí následujících legislativních aktů:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích na schválení typu pro zavedení palubního systému e-Call a o změně směrnice 2007/46/ES.

Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o zavedení interoperabilní služby e-Call v celé EU.

Projednání těchto návrhů bylo zařazeno na program jednání Evropského parlamentu až v únoru 2014.

Z výše uvedených důvodů nemohla být provedena modernizace žádného centra tísňového volání pro příjem e-Call. Nebylo možné splnit ani dílčí opatření. Harmonogram postupného vybavení jednotlivých center a jejich napojení do JSDI bude stanoven až v závislosti na podmínkách uložených v přijatých legislativních předpisech.

KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K9

POSTUPNÁ PŘESTAVBA SILNIČNÍ SÍTĚ NA PRINCIPECH SAMOVYSVĚTLUJÍCÍ A ODPOUŠTĚJÍCÍ SILNICE

AKTIVITA

K9.1

Vypracování metodiky systému odpouštějící a samovysvětlující silnice a ověření funkčnosti vybraných prvků a parametrů.

K9.2

Zapracování metodiky do příslušných projektových a prováděcích předpisů.

K9.3

Aplikace metodiky při projektování nových a rekonstrukci stávajících silnic.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

K9.1
MINISTERSTVO DOPRAVY ČR

K9.2
MINISTERSTVO DOPRAVY ČR

FIRMY

K9.3
MINISTERSTVO DOPRAVY ČR

KRAJE

OBCE

FIRMY

Komentář K9

Postupnou přestavbu silniční sítě na principech samovysvětlující a odpouštějící silnice a aplikaci metodiky při projektování nových a rekonstrukci stávajících silnic má zavedenou 5 krajů a částečně zavedenou stejný počet krajů.

KOMUNIKACE - OPATŘENÍ K10

ÚPRAVY DOPRAVNÍHO PROSTORU PRO ZRANITELNÉ ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU

AKTIVITA

K10.1

Podpora celostátního programu „Bezpečná cesta do školy“ formou webové aplikace na stránkách MŠMT a realizace stanovených zásad na základě konzultací s dopravními inženýry (MD, KRAJE a NNO).

K10.2

Zlepšování přehlednosti přechodů pro chodce a zajištění jejich řádné viditelnosti.

K10.3

Podpora zavádění systémů aktivní bezpečnosti v blízkosti přechodů pro chodce.

K10.4

Budování bezpečné cyklistické infrastruktury.

K10.5

Metodická podpora pro bezpečnost a komfort oddělené přepravy chodců a cyklistů budováním cyklistických přejezdů.

K10.6

Metodická podpora a rozvoj tzv. „sdílených prostorů“ na místních komunikacích.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

K10.1

MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ, MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY

KRAJE

OBCE

FIRMY

NNO

K10.2

MINISTERSTVO DOPRAVY

KRAJE

K10.3

MINISTERSTVO DOPRAVY

KRAJE

OBCE

FIRMY

NNO

K10.4

OBCE

K10.5
MINISTERSTVO DOPRAVY

K10.6
MINISTERSTVO DOPRAVY

Komentář K10

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy realizovalo v roce 2014 celkem 27 projektů „Bezpečná cesta do školy“. ŘSD opravilo 50 přechodů pro chodce na silnicích I. třídy. Jednotlivé kraje uvádí opravu celkem 289 přechodů.

Shrnutí plnění aktivit K - KOMUNIKACE

Nástroje vytváření bezpečné infrastruktury je stále zapotřebí rozšiřovat a prohlubovat. Zvláště ze strany krajů ČR není této problematice věnována dostatečná pozornost, jak si využití nástrojů bezpečné infrastruktury zasluhují pozornost. Je nutné využívat bezpečnostní audit jako jeden z nástrojů pro realizaci bezpečné infrastruktury. Počet odborně vyškolených pracovníků „auditor bezpečnosti pozemních komunikací“ uvádějí pouze 4 kraje.

Legislativní nástroje k odstraňování nelegálních reklamních ploch jsou uspokojivě využívány ze strany Ministerstva dopravy a ŘSD. Pravidelné kontroly a odhalování nepovolených reklamních zařízení uvádí téměř všechny kraje.

Výstavba obchvatů měst a obcí je východiskem nejen pro zvýšení kvality života obyvatel, snížení emisí a imisí, ale především jedním z činitelů zvýšení bezpečnosti dopravy vedením dopravního proudu mimo obce a města. ŘSD uvádí postupnou výstavbu obchvatů měst a obcí oproti roku předcházejícímu ve větší míře, stejně tak je tento trend obdobný i na krajské úrovni. Výstavba obchvatů měst a obcí se v ČR začíná rozvíjet.

Zavádění prvků zklidnění v intravilánu je na velmi nízké úrovni. Přitom se jedná o poměrně nízkonákladové opatření, které přinese obyvatelům měst a obcí zvýšení bezpečnosti provozu.

Nástroj bezpečnostní inspekce nejefektivněji uplatňuje Ministerstvo vnitra, které uplatnilo toto opatření na větším počtu než v roce 2013 a současně tento počet mnohokráte převyšuje aktivitu všech krajů ČR dohromady.

Ministerstvo dopravy pokračuje v revizi vybraných technických předpisů, které jsou uveřejňovány na internetových stránkách Politiky jakosti pozemních komunikací. V roce 2015 pokračuje revize 13 TP a 4 TKP.

Audit bezpečnosti PK se provádí jen u komunikací zařazených do TEN-T a ve specifikovaných oblastech řešení jsou, dle přílohy č. 12 vyhlášky č. 104/1997 Sb., zařazeny také přejezdy. Ministerstvo vnitra provádělo bezpečnostní inspekci v součinnosti se SŽDC na 92 přejezdech a podalo 23 podnětů k odstranění nedostatků.

Postupnou přestavbu silniční sítě na principech samovysvětlující a odpouštějící silnice a aplikaci metodiky při projektování nových a rekonstrukci stávajících silnic má zavedenu 5 krajů.

Snahy o zavedení služby eCall probíhají již téměř deset let. Původní termín pro zavedení byl stanoven na 1. 1. 2009. Byl již několikráte posunut. Se zavedením služby se počítá k 1. 10. 2015, ale uvažuje se i o posunutí termínu. Předpokladem pro realizaci harmonizované celoevropské tísňové linky je přijetí legislativních aktů.

VOZIDLO - OPATŘENÍ V1

EFEKTIVNÍ ZAJIŠTĚNÍ STÁTNÍHO ODBORNÉHO DOZORU A TECHNICKÉHO STAVU VOZIDEL

AKTIVITA

V1.1

Zajištění intenzivních silničních technických kontrol, především nákladních vozidel je prováděno.

V1.2

Zabezpečení intenzivního a účinného státního odborného dozoru nad provozovateli silniční dopravy a dohledu ze strany Policie ČR.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:
V1.1

Ministerstvo vnitra

MINISTERSTVO DOPRAVY

V1.1A

Ministerstvo obrany

V1.2

Ministerstvo vnitra

Shrnutí V1

KOMENTÁŘ V1

Příslušné technické kontroly byly provedeny na základě zákona č. 361/2000 Sb. Po jeho novelizaci provedené zákonem č. 133/2011 Sb. Na STK bylo podle zákona č. 133/2011 Sb. v rámci silniční technické kontroly odesláno 6 vozidel a technicky nezpůsobilých bezprostředně po STK bylo shledáno 6 vozidel.
Státní odborný dozor nad provozovateli silniční nákladní a osobní dopravy, dle zákona č. 111/1994 Sb., vykonávaly prostřednictvím Ministerstva dopravy, Policie ČR, celní úřady a dopravní úřady. Všechny tyto orgány příslušné statistické údaje Ministerstvu dopravy poskytly.

VOZIDLO - OPATŘENÍ V2

ROZŠÍŘENÍ INFORMOVANOSTI ŘIDIČE O MOŽNOSTECH NOVÝCH TECHNOLOGIÍ A JEJICH DOPADU NA BEZPEČNOST

AKTIVITA

V2.1

Zvýšení informovanosti motoristické veřejnosti o bezpečných, účinných informačních a komunikačních systémech ve vozidlech (dle doporučení Evropské komise).

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

V2.1

MINISTERSTVO DOPRAVY - BESIP

KRAJE

Obce

Komentář V2

Zkvalitnění informovanosti řidičů o možnostech nových technologií a jejich dopadu na bezpečnost bylo realizováno zejména prostřednictvím 105 evidovaných aktivit krajů. Ministerstvo dopravy na webovém portálu u www.ibesip.cz informuje v sekci „Řidič – bezpečné vozidlo“ o ITS ve vozidle a jejich přínosu na bezpečné řízení.

Shrnutí plnění aktivit V - VOZIDLO

Technický stav vozidel je nutné průběžně kontrolovat a vyhodnocovat kvalitu prováděných kontrol, aby vozidla nebyla deklarována jako technicky způsobilá, a přitom technický stav neodpovídal provedené STK.

Zkvalitnění informovanosti řidičů o možnostech nových technologií a jejich dopadu na bezpečnost bylo realizováno zejména prostřednictvím 105 evidovaných aktivit krajů.

ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú1

PREVENTIVNÍ PŮSOBENÍ NA VŠECHNY ÚČASTNÍKY PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH VÝCHOVNÝMI A VZDĚLÁVACÍMI AKTIVITAMI

AKTIVITA

Ú1.1

Konkretizace a upřesnění jednotlivých výstupů z oblasti dopravní výchovy a „Ochrany člověka za mimořádných událostí“ v rámci revizí rámcových vzdělávacích programů.

Ú1.2

Materiální a metodická podpora realizace dopravní výchovy v mateřských školách ze strany zřizovatelů MŠ.

Ú1.3

Metodické rozpracování problematiky dopravní výchovy (v rámci pracovní skupiny MŠMT).

Ú1.4

Rozpracování problematiky dopravní výchovy do jednotlivých ročníků ZŠ.

Ú1.5

Metodická podpora zapojení rodičů do systému dopravní výchovy.

Ú1.6

Sběr a analýza dat z oblasti dopravních úrazů dětí (Národní registr dětských úrazů), prezentace dat.

Ú1.7

Realizace akreditovaného vzdělávacího programu pro pedagogické pracovníky „Dopravní úrazy jako nejčastější příčina dětských úrazových úmrtí“.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

Ú1.1

MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY

Ú1.2

Obce

Firmy

Ú1.3

MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY

MINISTERSTVO DOPRAVY

Ú1.4

MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY

MINISTERSTVO DOPRAVY

Ú1.5

KRAJE

OBCE

FIRMY

NNO

Ú1.6

MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ
Ú1.7
MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ

Komentář Ú1

Revize rámcových vzdělávacích programů se neprovádějí každý rok. Jsou naplánovány podle systému revizí, který je prováděn na nejméně šestileté období. Poslední revize Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání byla provedena v roce 2013, kdy byla doplněna a rozšířena témata dopravní výchovy.

Na základě žádosti SZÚ byl v roce 2013 MŠMT akreditován vzdělávací program s názvem „Minimalizace rizika vzniku dopravního úrazu – první pomoc při dopravní nehodě“.

ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú2

SNIŽOVÁNÍ RIZIKOVÝCH FAKTORŮ V CHOVÁNÍ ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU POMOCÍ PREVENTIVNĚ INFORMAČNÍCH AKTIVIT

AKTIVITA

Ú2.1

Zapojení všech věkových skupin do výchovně vzdělávacího systému BESIP prostřednictvím populárně naučných a praktických aktivit přizpůsobených jednotlivým věkovým kategoriím, včetně systémového celoživotního vzdělávání řidičů.

Ú2.2

Pokračování v preventivních kampaních zaměřených na dodržování rychlostních limitů, zvláště ze strany mladých řidičů, s důrazem na rozvoj slušného chování.

Ú2.3

Zpracování metodiky zaměřené na rozpoznání charakteristických znaků agresivní jízdy a její využití při preventivně informačních aktivitách.

Ú2.4

Pokračování v kampaních cíleně zaměřených na používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů.

Ú2.4A

Pokračování v kampani cíleně zaměřené na používání bezpečnostních pásů:

- kontroly řidičů vozidel ozbrojených sil (na všech komunikacích).
- kontroly ostatních účastníků silničního provozu ve vojenských objektech.

Ú2.6

Preventivně informační aktivity zaměřené na bezpečnou jízdu cyklistů a bezpečné převážení dětí na kole.

Ú2.7

Realizace místních kampaní podporujících kampaně celostátní zaměřených na mladé řidiče jezdící ve vozidlech staršího výrobního data, s důrazem na následky disko nehod.

Ú2.8

Preventivně informační aktivity zaměřené na specifika seniorů jako účastníků silničního provozu (chodců, cyklistů a řidičů) včetně významu povinnosti absolvování pravidelných lékařských prohlídek a zavedení interaktivní rubriky „Řidič - senior“ na internetovém portálu BESIP.

Ú2.9

Celostátní a místní kampaně, projekty, přednášky a další preventivně edukační aktivity zaměřené na získání dovednosti všech občanů poskytnout účinnou první pomoc (přiměřeně jejich věku). Přípravu zaměřit na postupy, které jsou zcela nezbytné pro zachování základních životních funkcí.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:
Ú2.1

FIRMY

Ú2.2

MINISTERSTVO DOPRAVY

Ú2.3

MINISTERSTVO DOPRAVY

Ú2.4

MINISTERSTVO DOPRAVY

Ú2.4A

MINISTERSTVO OBRANY

Ú2.5

MINISTERSTVO DOPRAVY

Ú2.6

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ

Ú2.7

MINISTERSTVO DOPRAVY

Ú2.8

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ

Ú2.9

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ

Ú2.10

MINISTERSTVO DOPRAVY

Shrnutí Ú2

Komentář Ú2

V roce 2014 probíhaly níže uvedené aktivity pro zapojení všech věkových skupin do výchovně vzdělávacího systému BESIP: BESIPKY, Systematický výcvik na 167 dopravních hřištích dle metodiky MD, 35. ročník dopravně výchovného programu Dopravní soutěž mladých cyklistů, BESIP Team - působení na všechny účastníky silničního provozu v regionech, Výstava Motosalon 2015 - bezpečnost motocyklistů, Senioři v dopravě – přednášky, brožura - Bezpečnost cyklistů.

ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú3

ZDŮRAZNĚNÍ VLIVU ALKOHOLU A NÁVYKOVÝCH LÁTEK NA BEZPEČNOST VŠECH ÚČASTNÍKŮ PROVOZU

AKTIVITA

Ú3.1

Preventivně informační aktivity zaměřené na nebezpečí plynoucí z užívání návykových látek nejen pro řidiče, ale také pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.

Ú3.2

Vytvoření výukových a metodických materiálů vhodných pro preventivní působení v oblasti užívání alkoholu a jiných návykových látek účastníky silničního provozu, jejich zařazení do osnov povinné výuky v autoškolách.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:
Ú3.1

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO VNITRA

MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ, MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY

KRAJE

OBCE

Ú3.1A
MINISTERSTVO OBRANY

Ú3.2

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ

MINISTERSTVO VNITRA

MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ, MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY

Komentář Ú3

Prostřednictvím Ministerstva dopravy, oddělení BESIP, Ministerstva vnitra, Ministerstva obrany a Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy došlo k realizaci preventivních informačních aktivit, zaměřených na nebezpečí plynoucí z užívání návykových látek. Tato problematika je stále velmi aktuální a je zapotřebí se prevenci a následkům užívání návykových látek věnovat.

ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú4

LEGISLATIVNÍ PODPORA PRO ZKVALITNĚNÍ VÝUKY V AUTOŠKOLÁCH
AKTIVITA

Ú4.1

Změna právní úpravy pro zajištění vyšší odborné úrovně učitelů autoškol a přípravy nových řidičů.

Ú4.2

Přehodnocení právní úpravy provádění povinných lékařských prohlídek řidičů a žadatelů o řidičské oprávnění.

Ú4.3

Přehodnocení podmínek pro provozování autoškol úpravou zákona č. 247/2000 Sb.

Ú4.4

Zvýšení státního odborného dozoru a dohledu nad kvalitou výuky a výcviku v autoškolách a při provádění zkoušek z odborné způsobilosti.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:
Ú4.1

MINISTERSTVO DOPRAVY

Ú4.2

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ

Ú4.3

MINISTERSTVO DOPRAVY

Ú4.4

MINISTERSTVO DOPRAVY

Komentář k Ú4

Změna právní úpravy zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů pro zajištění vyšší odborné úrovně učitelů autoškol a přípravy nových řidičů byla zpracována, ale nebyla přijata.

ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú5

ZAJIŠTĚNÍ PODPORY REALIZACE NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

AKTIVITA

Ú5.1

Prezentace NSBSP na webových stránkách MD, s využitím facebooku BESIPu, se zdůrazněním výsledků realizovaných opatření NSBSP a jejich dopadu na snížení dopravní nehodovosti.

Ú5.2

Vytvoření resortní Strategie bezpečnosti silničního provozu.

Ú5.3

Vytvoření krajských a místních Strategií bezpečnosti silničního provozu a pravidelná informovanost o výsledcích na webových stránkách kraje.

Ú5.4

Informace veřejnosti o přijatých legislativních změnách na webových stránkách MD, krajů a prostřednictvím masmédií.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

Ú5.1

MINISTERSTVO DOPRAVY

Ú5.2

MINISTERSTVO VNITRA

MINISTERSTVO OBRANY

Ú5.3

KRAJE

OBCE

Ú5.4

MINISTERSTVO DOPRAVY

Komentář Ú5

Pardubický kraj vyhodnocuje Strategii bezpečnosti prostřednictvím komise BESIP. Liberecký kraj má strategii bezpečnosti na roky 2012–2020 a každým rokem ji doplňuje o plán, který konkretizuje jednotlivá opatření v čase, formě, četnosti v závislosti na finančních možnostech kraje atd. Jihočeský kraj vyhodnocuje strategii v rámci jednání krajského zastupitelstva, stejně tak kraj Karlovarský. Zlínský kraj projednává strategii v radě Zlínského kraje s obcemi s rozšířenou působností, dále pak s ostatními dotčenými subjekty. Jihomoravský kraj vyhodnocuje strategii v rámci rozvojových aktivit kraje.

ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú6

ZAJIŠTĚNÍ PODPORY REALIZACE NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

AKTIVITA

Ú6.1

Pravidelné vyhodnocování účinnosti zákona č. 361/2000 Sb. a předpisů souvisejících a jejich souladu s cíli NSBSP.

Ú6.2

Novela zákona č. 379/2005 Sb. s cílem považovat výsledky vyšetření na zjištění přítomnosti návykových látek za pomoci technických prostředků, za důkazní prostředek.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:
Ú6.1

MINISTERSTVO DOPRAVY
Ú6.2

MINISTERSTVO DOPRAVY

Komentář Ú6

Vyhodnocování účinnosti zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v souladu s cíli NSBSP, je prováděno pravidelně. Novela zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, byla odložena.

ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú7

ZVÝŠENÍ VYMAHATELNOSTI PRÁVA

AKTIVITA

Ú7.1

Úprava vymahatelnosti sankčního práva v oblasti silniční dopravy.

Ú7.2

Podpora přijetí nástrojů, které motivují účastníky silničního provozu k dobrovolné akceptaci společností požadovaného chování.

Ú7.3

Pravidelné vyhodnocování účinnosti bodového a sankčního systému. V případě, že bodový či sankční systém není dostatečným nástrojem pro dosažení strategického cíle, přijmout příslušné legislativní úpravy.

Ú7.4

Odstranění legislativní bariéry v oblasti přeshraničního vymáhání sankcí stanovených v souvislosti se spácháním dopravních deliktů.

Ú7.5

Zvýšení vymahatelnosti sankcí uložených ve správním řízení a na místě nevybraných blokových pokut, zkrácení doby od zjištění přestupku až do vymožení uložené sankce.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

Ú7.1

MINISTERSTVO DOPRAVY

Ú7.2

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO VNITRA

Ú7.3

MINISTERSTVO DOPRAVY

Ú7.4

MINISTERSTVO DOPRAVY

Ú7.5

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO FINANCÍ

Komentář Ú7

Legislativa v oblasti přeshraničního vymáhání sankcí za spáchání dopravních deliktů byla zpracována a přijata. Významným instrumentem pro motivaci k dodržování pravidel silničního provozu a ohleduplnému chování na pozemních komunikacích je i preventivní činnost Policie ČR, dále i legislativní nástroje - např. návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu (institut zadržení osvědčení o registraci vozidla a zavedení reflexních prvků při snížené viditelnosti v místech, kde není veřejné osvětlení).

ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú8

DOHLED NAD DODRŽOVÁNÍM PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU

AKTIVITA

Ú8.1

Kontroly ze strany Policie ČR intenzivně zaměřit na dodržování pravidel silničního provozu, zejména:

• dodržování rychlostních limitů a dodržování nejvyšší povolené rychlosti jízdy řidiči vozidel,

• zjištění přítomnosti alkoholu nebo jiných návykových látek u řidičů vozidel,

• používání zádržných systémů,

• agresivní jízdu,

• chování chodců, cyklistů, motocyklistů.

Ú8.2

Měření rychlosti vozidel na pozemních komunikacích, které jsou v působnosti obce, a to prostřednictvím stacionárních nebo přenosných měřících zařízení, vč. tzv. úsekového měření.

Ú8.3

Doplnění dohledu ze strany Policie ČR systémem kamerového dohledu, především pro měření rychlosti, vč. tzv. úsekové rychlosti a dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, zejména na dálnicích a rychlostních komunikacích.

Ú8.4

Důsledná kontrola dodržování pravidel stanovených pro parkování vozidel v blízkosti přechodů pro chodce (s důrazem na místa v blízkosti škol a školských zařízení), a to ze strany obecní policie.

Ú8.5

Zvýšení dohledu ze strany obecní policie k zajištění bezpečného přecházení chodců, zejména školní mládeže, organizovaných skupin dětí, které dosud nepodléhají povinné školní docházce a starších či zdravotně handicapovaných osob.

Ú8.6

Zintenzivnění dozoru ze strany obecní policie nad chováním dětí – chodců, zvláště v exponovaných hodinách, před a po ukončení výuky.

Ú8.7

Zvýšení efektivity dohledové činnosti ze strany obecní policie za pomoci technického vybavení v dostatečné kvalitě a kvantitě a pomocí metody benchmarkingu.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:
Ú8.1

MINISTERSTVO VNITRA

Ú8.2

OBCE

Ú8.3

MINISTERSTVO VNITRA

MINISTERSTVO DOPRAVY

Ú8.4

OBCE

Ú8.5

OBCE

Ú8.6

OBCE

Ú8.7

OBCE

KOMENTÁŘ Ú8

Legislativní úprava pojmu „dodržování bezpečné vzdálenosti“ mezi vozidly nebyla předložena Poslanecké sněmovně. Kontroly provedené ze strany Policie ČR se zaměřením na dodržování pravidel byly podrobně zmapovány. Procento počtu kontrolovaných vozidel a zjištěných případů nepoužití zádržného systému při celostátně dopravně bezpečnostních akcích byl 2,3 % z celkového počtu kontrolovaných vozidel. Procento počtu kontrolovaných vozidel a zjištěných případů nepoužití zádržného systému z regionálních dopravně bezpečnostních akcí je 2,2 % celkového počtu kontrolovaných vozidel.

ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú9

PŮSOBENÍ NA NEJRIZIKOVĚJŠÍ SKUPINY ŘIDIČŮ

AKTIVITA

Ú9.1

Legislativní zavedení povinného používání přileb pro všechny cyklisty bez omezení věku.

Ú9.2

Příprava a přijetí návrhu změny zákona č. 361/2000 Sb. stran zavedení řidičského průkazu na zkoušku.

Ú9.3

Přehodnocení a případné přepracování právní úpravy podmínek, jež musí splňovat starší řidiči.

Ú9.4

Úprava systému působení na opakované přestupce.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY

Ú9.1

MINISTERSTVO DOPRAVY

Ú9.2

MINISTERSTVO DOPRAVY

Ú9.3

MINISTERSTVO DOPRAVY

Ú9.4

MINISTERSTVO DOPRAVY

Komentář Ú9

Legislativní zavedení povinného používání přileb pro všechny cyklisty, bez omezení věku, nebylo předmětem novelizací zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v pozdějším znění. Příprava a přijetí návrhu změny zákona č. 361/2000 Sb. stran zavedení řidičského průkazu na zkoušku bylo odsunuto.

ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú10

ZPŘÍSNĚNÍ LEGISLATIVNÍCH POSTIHŮ ZA NEBEZPEČNÉ A RIZIKOVÉ CHOVÁNÍ OHROŽUJÍCÍ OSTATNÍ ÚČASTNÍKY

AKTIVITA

Ú10.1

Zavedení účinnějších postihů při opakování porušení zákazu řízení.

Ú10.2

Stanovení přísnějších podmínek bodového hodnocení pro začínající řidiče, s praxí do 2 let.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY

Ú10.1

MINISTERSTVO DOPRAVY

Ú10.2

MINISTERSTVO DOPRAVY

Komentář Ú10

Novela zákona č. 361/2000 Sb. zavádějící účinnější postih při porušování zákazu řízení nebyla předmětem novelizací.

Materiál pro stanovení přísnějších podmínek bodového hodnocení pro začínající řidiče s praxí do 2 let, byl odsunut.

ÚČASTNÍK - OPATŘENÍ Ú11

APLIKACE SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2006/126/ES ZE DNE 20. PROSINCE 2006 O ŘIDIČSKÝCH průkazech

AKTIVITA

Ú11.1

Transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES do právního řádu ČR.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY

Ú11.1

MINISTERSTVO DOPRAVY

Komentář Ú11

Směrnice byla transponována do právního řádu ČR – zákona č. 361/2000 Sb. v plném rozsahu.

Shrnutí plnění aktivit Ú - ÚČASTNÍK

Snižování rizikových faktorů v chování účastníků silničního provozu pomocí preventivně informačních aktivit bylo povinnými subjekty naplněno. Oddělení BESIP realizovalo cíleně zaměřenou kampaň na cyklisty a seniory řidiče. Kraje poskytují podporu formou dotací na zajišťování provozu dětských dopravních hřišť. Prostřednictvím Ministerstva dopravy, oddělení BESIP, Ministerstva vnitra, Ministerstva obrany a Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy došlo k realizaci preventivních informačních aktivit, zaměřených na nebezpečí plynoucí z užívání návykových látek. Tato problematika je stále velmi aktuální a je zapotřebí se prevenci a následkům užívání návykových látek věnovat.

Změna právní úpravy zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů pro zajištění vyšší odborné úrovně učitelů autoškol a přípravy nových řidičů byla zpracována, ale nebyla přijata.

Pardubický kraj vyhodnocuje Strategii bezpečnosti prostřednictvím komise BESIP. Liberecký kraj má strategii bezpečnosti na roky 2012 – 2020 a každým rokem ji doplňuje o plán, který konkretizuje jednotlivá opatření v čase, formě, četnosti v závislosti na finančních možnostech kraje atd. Jihočeský kraj vyhodnocuje strategii v rámci jednání krajského zastupitelstva, stejně tak kraj Karlovarský. Zlínský kraj projednává strategii v radě Zlínského kraje s obcemi s rozšířenou působností, dále pak s ostatními dotčenými subjekty. Jihomoravský kraj vyhodnocuje strategii v rámci rozvojových aktivit kraje.

Bez vypracování krajských strategií a jejich pravidelného vyhodnocování se bude jen velmi těžce dosahovat postupných dílčích cílů k naplnění NSBSP 2020.

5 SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ K PLNĚNÍ AKTIVIT OBCEMI

Obce mají své nezastupitelné místo při snižování nehodovosti v silničním provozu**.** A to nejen kvůli své zodpovědnosti za síť místních komunikací, která je svým rozsahem větší než síť extravilánových komunikací. Ale především kvůli svému bezprostřednímu kontaktu s jejich uživateli – jejich občany. Mohou tak mnohem lépe reagovat na jejich potřeby a na jejich impulzy ke zvýšení jejich bezpečnosti. V roce 2014 podalo informaci o plnění Akčního programu NSBSP 2020 144 obcí. Je to sice méně, než v roce 2013, ale podané informace byly úplnější.

Zde je podán souhrn aktivit realizovaných ORP v roce 2014:

Počet prováděných BI a BA se stává i u ORP nástrojem pro zvyšování bezpečnosti pozemních komunikací. BA jsou realizované na projektech nových staveb.

Nízký počet certifikovaných auditorů v ORP je problémem, který je nezbytné řešit. Vzhledem k tomu, že provádění BI je jedním z nástrojů bezpečné pozemní komunikace, mělo by každé ORP disponovat alespoň jedním odborně vzdělaným a certifikovaným auditorem.

Identifikace a údržba nehodových úseků pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu je dalším z důležitých nástrojů bezpečné pozemní komunikace. Zvláště na MK a komunikacích III. třídy je nezbytné se této problematice věnovat ve spolupráci se správci PK, MěÚ a Policií ČR.

Problematika nepovolených reklamních zařízení, jejich odhalování a odstraňování se dostala s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, do každodenní praxe správců PK.

Nepovolená reklamní zařízení jsou v souladu se zákonem odstraňována z míst, kde tvoří nebezpečnou překážku. Výstavba obchvatů je převážně ve stavu ZÚR, případně PÚR. Převažuje příprava projektů v obcích do 10 tisíc obyvatel a pak přípravná fáze anebo výstavba obchvatů v obcích mezi 49-20 tisíci obyvatel. Uveden do provozu obchvat Plzně (s počtem obyvatel nad 100 tisíc).

Obyvatelé obcí vnímají výstavbu obchvatů jako nezbytné řešení pro zvýšení bezpečnosti a zklidnění dopravy v obcích a městech. Je zapotřebí realizaci

opatření finančně podporovat, ovšem jen v místech, kde je to opodstatněné, tzn. na základě měření intenzit dopravy.

Realizace „Zón 30“ se v ORP pohybuje v řádech jednotek. Je nutno zdůraznit, že se jedná o nízkonákladové opatření s dobrým výsledkem a dopadem na zvýšenou bezpečnost obyvatel především na obslužných komunikacích obcí a měst.

Vjezdové ostrůvky jsou v ORP realizovány pouze v minimálním počtu. Je to jedno z opatření, které účinně snižuje vjezdovou rychlost do obcí a měst. Je doporučeno se problematice vjezdových ostrůvků věnovat, byť se jedná o stavební opatření, které není zcela bez nároků na finance.

Úpravy bezpečného dopravního prostoru jsou prováděny ve větší míře. Vzhledem k vynaloženým částkám je zcela nezbytné věnovat pozornost provádění bezpečnostních inspekcí tak, aby úpravy prostoru byly plně v souladu s požadovanou bezpečnostní funkcí.

Počet BI v ORP je velmi znepokojující. Počet dopravních nehod na silnicích III. třídy a na MK je jedním z motivujících činitelů pro zvýšení aktivity v této oblasti. Mnoho křižovatek v intravilánu je pro řidiče velmi nesrozumitelných je nezbytné je podrobit BI.

Výstavba okružních křižovatek je nákladným stavebním opatřením, zvláště u velkých okružních křižovatek. Ale i zde lze aktivitu realizovat, s přihlédnutím na intenzity provozu a na množství dopravních nehod, které se stávají na nepřehledných křižovatkách v obcích.

Revize vybavení komunikací z hlediska bezpečnosti, dle podání informací od ORP, se stala běžnou součástí péče o bezpečnou pozemní komunikaci.

Je povinností správce komunikací provádět revizi v pravidelných lhůtách stanovených vyhláškou. Zjištěné závady musí být správcem komunikací neprodleně odstraněny.

Počet odstraněných pevných překážek v řádu jednotek, není stále na uspokojivé úrovni. Vzhledem k tomu, že srážka s pevnou překážkou je jednou z velmi častých příčin úmrtí při dopravní nehodě, je zapotřebí odstranění či ochránění pevné překážky věnovat zvýšenou pozornost.

Kontroly jsou nezbytnou součástí prověření kvality práce správců pozemních komunikací, jak je o komunikace pečováno, je doporučeno provádět ve všech ORP.

Měření a hodnocení proměnných parametrů vozovek velká většina ORP provádí. Převážně na úsecích častých dopravních nehod. Při zjištěném nedostatku je nejčastějším řešením osazení dopravními značkami. Výjimkou je oprava povrchu vozovky.

V opatření „Zkvalitnění dopravního značení na železničních přejezdech v křížení s pozemními komunikacemi všech tříd, včetně polních, lesních a účelových komunikací“, ORP vykazují velmi nízkou aktivitu.

Dle souhrnného komentáře ORP by se zdálo, že dopravní nehody na přejezdech se stávají pouze na frekventovaných tratích. Bohužel, i na železničních přejezdech na regionálních tratích nejsou výjimkou dopravní nehody, kde dojde ke srážce kolejového vozidla s motorovým.

PDZ je doporučeno umisťovat nejen na silnicích vyšších tříd, ale jsou úseky na silnicích nižších tříd, kde je PDZ vhodným nástrojem pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snížení počtu dopravních nehod.

Metodiku při projektování nových a rekonstrukci stávajících silnic aplikují téměř všechna ORP, až na nepatrné výjimky.

Z poskytnutých informací ORP je znát, že alespoň minimální pozornost je věnována opravám přechodů na MK.

V obcích je vidět, že nárůst cyklodopravy si vynucuje úpravy bezpečného prostoru pro pohyb cyklistů a to jak v intravilánu, tak i v extravilánu.

V aktivitě V2.1 bylo zcela nenaplněno očekávání aktivity středisek bezpečné jízdy, která měla tuto činnost zastřešovat, především na úrovni ORP, ve kterém působí. Odbornost, která se od středisek bezpečné jízdy očekávala v podání erudovaných informací pro řidiče o přínosech IT ve vozidle tak zůstala pouze na straně ORP. Předpokládá se, že tuto aktivitu realizovaly zkušební komisaři a další pracovníci v ORP, působící v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Metodická i materiální podpora dopravní výchovy u nejmenších dětí – žáků mateřských škol ze strany zřizovatelů je poskytována. V období předškolního věku si děti začínají osvojovat základy správného chování jako účastníka provozu na pozemních komunikacích. Je nezbytné výchovu v tomto věku podporovat, rozvíjet a metodicky vést učitele v mateřských školách.

Mnohá ORP nemají zcela jasno, co se opatřením Ú1.5 sleduje. Je to aktivita, která má prostřednictvím edukace dětí i rodičů přinést zvýšené bezpečnostní chování na obou stranách.

Realizace aktivity, až na uvedené promo akce, besedy policie s žáky škol o návykových látkách a jejich dopadu na chování (zdraví), je téměř bez efektivity (např. letáky). Dopad na cílovou skupinu je velmi nízký.
Strategii bezpečnosti silničního provozu má vytvořenu jen mizivé procento z ORP. V ORP je sice vytvořena forma „strategie“, ovšem v některých případech s dopravou a opatřeními na zvýšení bezpečnosti silničního provozu nemá nic společného.

Přesto, že byla provedena legislativní a metodická opatření ke zvýšení vymahatelnosti sankcí ze strany Ministerstva financí ČR v roce 2014, většina ORP se o metodických opatřeních vyjadřuje negativně.
Orientační radary při vjezdu do obcí jsou vhodným doplněním dopravně inženýrských opatření pro snížení vjezdové rychlosti vozidel z extravilánu do intravilánu.
Pravidla pro parkování vozidel v blízkosti přechodů pro chodce a škol jsou v ORP kontrolována.
Většina ORP provádí dozor na všech přechodech v exponovaných hodinách, kdy děti přicházejí nebo odcházejí ze školy. Aktivita je realizována na dobré úrovni.
Souhrnně se dá konstatovat, že aktivita jednotlivých ORP je na vyšší úrovni, než tomu bylo při podání informací za rok 2013.

6 ZÁVĚR

Strategické cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020, která byla schválena usnesením Vlády ČR č. 599 ze dne 10. srpna 2011, stanovené na rok 2014 **nebyly splněny.** Slibný trend roku 2013 nepokračoval.

Kromě zanedbatelného poklesu počtu těžce zraněných o 20 osob ve srovnání s rokem 2013 došlo ke zhoršení ve všech stanovených ukazatelích, a to jak v porovnání s rokem 2013, tak i z hlediska dosažení stanovených předpokladů pro rok 2014.

Stanoveného cíle snížení počtu usmrcených osob pro rok 2014 nebylo dosaženo. Oproti roku 2013 se zvýšil počet usmrcených do 24 h o 46 osob, do 30 dnů o 34 osob. Oproti odvozenému předpokladu pro rok 2014 zemřelo do 24 h o 80 osob více, do 30 dnů o 94 osob více. Dochází k varovnému zaostávání za předpokládaným stavem vytýčeným pro rok 2020.

Nepříznivý pokles vychází i při hodnocení ukazatele závažných následků nehod, který se oproti roku 2013 zvýšil o 3,2 %, a jeho hodnota je oproti předpokládané úrovni o 5,6 % vyšší. Použití ukazatele závažných následků nehod poukazuje na význam i z hlediska souhrnného a objektivního posouzení celkového vývoje.

Při stanovení strategických cílů se předpokládal průměrný roční pokles usmrcených o 5,5 % a počtu těžce zraněných osob o 3,6 %. Těchto výsledků nebylo u počtu usmrcených dosaženo. Jednoznačně tím dochází k ohrožení naplnění strategických cílů stanovených pro rok 2020. Tato situace si vyžaduje otevřenou a objektivní analýzu příčin, ze kterých musí být odvozena adekvátní opatření a postupy jejich důsledného uplatnění.

Z hlediska mezinárodního porovnání se úroveň nehodovosti v České republice od roku 2001 dosud zhoršovala. Zatímco v roce 2001 se ČR řadila mezi státy současné EU na 17. místo, v roce 2009 poklesla již na 18. místo a v roce 2012 propadla až na 21. pozici, na hranici poslední čtvrtiny žebříčku zemí EU s nejnižší úrovní bezpečnosti silničního provozu. Tento stav se

příliš nezměnil ani v roce 2013, kdy ČR zaostávala o 20 % za průměrem členských zemí EU. Data za rok 2014 jsou dostupná pouze z databáze IRTAD pouze pro několik zemí, ze kterých nelze činit solidní závěry pro rok 2014.

Z hlediska zhodnocení dle úrovní odpovědnosti ve srovnání s uvedeným celostátním vývojem se vývoj a výsledky roku 2014, obdobně jako v předchozích letech, na jednotlivých druzích komunikací výrazně liší.

Na dálnicích se počet usmrcených i těžce zraněných osob zvýšil dokonce oproti výchozímu roku 2009. Nedosáhl předpokládaného snížení i při zohlednění rozšíření dálniční sítě.

Vývoj závažných následků nehod na silnicích I. třídy vč. rychlostních komunikací je pozitivní a jeho výsledky v roce 2014 odpovídají i vytýčenému předpokladu. Bylo toho docíleno na úsecích silnic v intravilánu díky mimořádnému snížení závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2014 (usmrcení o 64,5 %, těžce zranění o 35,6 % a koeficient závažnosti nehod o 49,8 %), které několikanásobně překračovalo celostátní průměr, na silnicích v extravilánu bylo toto snížení neporovnatelně nižší a nedosahovalo celostátního průměru.

Na silnicích II. tříd v intravilánu došlo k menšímu snížení závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2014 ve srovnání se silnicemi v extravilánu. Na silnicích III. tříd byl v porovnání se silnicemi II. tříd vývoj přesně opačný. V intravilánu došlo k většímu snížení závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2014 ve srovnání se silnicemi v extravilánu. Pokles počtu těžce zraněných byl stejný v intravilánu i v extravilánu a rovněž lepší než celostátní průměr.

Nejlepší celkový vývoj byl zaznamenán v kraji Karlovarském, Libereckém, Moravskoslezském Olomouckém, Plzeňském, Středočeském a Ústeckém.

Naopak v kraji Jihočeském, Jihomoravském, Vysočina, Královéhradeckém, Libereckém, Pardubickém, Středočeském a Zlínském nebylo dosaženo předpokládaného snížení, přestože se situace oproti roku 2012 zlepšila.

Stav nehodovosti na místních komunikacích je ve všech sledovaných parametrech horší než předpokládaný stav a pokračuje v nepříznivém trendu roku 2012.

Z hlediska závažných následků nehod bylo do loňského roku dosaženo na komunikacích hl. m. Prahy unikátního výsledku. Ve snížení počtu usmrcených činil pokles 53,8 %, což se již blíží předpokladu cílového roku 2020.

Při hodnocení plnění dílčích cílů je třeba upozornit na jednotlivé závěry:

- **Vývoj vážných následků nehod dětí byl velmi nepříznivý u smrtelných následků nehod a rovněž v porovnání s ukazatelem závažnosti nehod nedosáhl předpokládaných hodnot.**
- **Chodci jsou jednou z mála cílových skupin, kde se daří dosáhnout potřebného snížení v souladu s odvozenými předpoklady.**
- **Vývoj vážných následků nehod cyklistů je výrazně nepříznivější než celkový vývoj v ČR. Cyklisté jsou nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu a jsou spolu s motocyklisty jednou z mála cílových skupin, kde se nedaří dosáhnout potřebného snížení.**
- **Vývoj vážných následků při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel byl v roce 2014 příznivější ve srovnání s celkovým vývojem v ČR.**
- **Potvrzuje se očekávaný nárůst podílu starších osob při nehodách v souvislosti s celospolečenským problémem stárnoucí populace.**
- **Ve vývoji vážných následků způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek se v roce 2014 objevil varovný trend a došlo ke zhoršení oproti předchozímu roku. Obdobný trend se projevil u nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí.**
- **Ve vývoji vážných následků způsobených agresivním způsobem jízdy došlo v roce 2014 k mírnému nárůstu závažných následků nehod. Závažná je však skutečnost, že při porovnání s rokem 2009 dochází k pomalejšímu vývoji než je celostátní trend, což může posunout tento problém mezi nejvážnější problémy nehodovost.**

Z vyhodnocovaných podkladů však **nelze jednoznačně odvodit, zda se jedná o systémový vývoj nebo se jedná pouze o běžnou statistickou odchylku.**

Nebyla totiž prakticky k dispozici jedna část nezbytných podkladů pro hodnocení – **chybí sledování nepřímých ukazatelů**, které by popsaly případné změny v provozu na pozemních komunikacích. Je proto také velmi problematické stanovit, která opatření nebyla dostatečně v provozu uplatněna nebo jak byla účinná a zda splnila očekávaná zlepšení.

Vyhodnocení realizace opatření uvedených v NSBSP věnovaly odpovědné subjekty velké úsilí a péči, které je třeba ocenit. **Mimořádným způsobem se tentokrát zapojily i obce s rozšířenou působností.** Do tohoto vyhodnocení poskytlo informace 144 obcí, tj. 70 % ze všech ORP. Tato reakce je výrazným signálem zájmu samosprávy o zvýšení bezpečnosti svých občanů. Velmi frekventovanou doplňující informací bylo **vyjádření potřeby odborné metodické podpory, ale zejména finanční stimulace, která by napomohla realizaci bezpečnostních opatření.** Například finanční podpora i nízkonákladových opatření nebo využívání nástrojů ES „Bezpečná infrastruktura“ byla často zdůrazňována. Tyto nástroje jsou mimo obligatorní aplikaci na síti TEN-T minimálně využívány a nemohou tak účinně přispět k vytváření bezpečnější komunikace.

Na systémových doporučeních specifikovaných pro zlepšení realizace NSBSP 2020 již v předchozím hodnocení roku 2012 se téměř nic nezměnilo a zůstávají v platnosti i pro rok 2014:

- **prosadit zlepšení ochrany životů a zdraví občanů v silničním provozu jako politickou prioritu především na úrovni ústředních orgánů a také na krajské a místní úrovni a návazně tento postoj iniciovat i u dalších veřejných i privátních subjektů,**
- **vytvořit efektivní a funkční strukturu řízení bezpečnosti silničního provozu zajišťující vzájemnou koordinaci na úrovni ústředních orgánů státní správy a provázanost s ostatním subjekty,**
- **zapojit mnohem intenzivněji kraje a obce do realizace NSBSP 2020 se speciálním zaměřením na problémy identifikované v roce 2012,**
- **zajistit efektivní způsob financování bezpečnostních aktivit stimulující spolufinancování dalších veřejných i privátních subjektů s důsledným vyhodnocováním efektivnosti vložených finančních prostředků,**

- **zařadit finanční prostředky na poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvyšování bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace mezi tzv. mandatorní výdaje rozpočtu SFDI a zásadně posílit tuto položku (dosud tvoří cca 0,6 % rozpočtu SFDI),**
- **zajistit pravidelné každoroční sledování stanovených nepřímých ukazatelů nehodovosti,**
- **zvýšenou a cílenou pozornost zaměřit na realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu, na dálnicích a na místních komunikacích,**
- **důsledně realizovat opatření i v dalších problémových oblastech, které v roce 2012 vykázaly příznivější výsledky, zejména alkoholu a jiných návykových látek při řízení, nepřiměřené rychlosti a agresivní jízdy.**

Kromě humánní stránky zmařených životů a lidského utrpení má nehodovost na pozemních komunikacích i obrovské ekonomické dopady. Podle předběžných výpočtů[25] došlo v roce 2014 v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích k celospolečenským ztrátám v celkové výši cca 54,3 mld. Kč (o cca 1,5 mld. Kč více než v roce 2013). Z toho zhruba polovina této sumy měla přímý dopad na výdajovou a příjmovou stránku státního rozpočtu.

[25] Přesná data o celospolečenských ztrátách za rok 2014 budou k dispozici až ve 4. čtvrtletí roku 2015.

PŘÍLOHA 1

Podrobné plnění strategických cílů a dílčích cílů v roce 2014.

PŘÍLOHA 2

Podrobné údaje týkající se vyhodnocení plnění aktivit odpovědnými subjekty v roce 2014 uvedených v Akčních programu NSBSP 2020.

PŘÍLOHA 3

Podrobné údaje týkající se vyhodnocení plnění aktivit uvedených v akčních programu NSBSP 2020 za obce v roce 2014.