Ministerstvo dopravy

BESIP

NÁRODNÍ STRATEGIE

bezpečnosti silničního provozu

Informace o plnění v roce 2015

OBSAH

..... 1
ÚVOD 7
1 PLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ 11
1.1 Souhrnné zhodnocení na celostátní úrovni 11
1.2 Porovnání se zahraničím 16
1.5 Zhodnocení dle úrovní odpovědnosti 32
1.4 Souhrnný komentář k plnění strategických cílů v roce 2015 163
2 PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ 169
3 NEPŘÍMÉ UKAZATELE BEZPEČNOSTI 187
4 VYHODNOCENÍ PLNĚNÍ AKTIVIT UVEDENÝCH V AKČNÍM PROGRAMU NSBSP ODPOVĚDNÝMI SUBJEKTY 193
KOMUNIKACE – OPATŘENÍ K1 195
KOMUNIKACE – OPATŘENÍ K2 197
KOMUNIKACE – OPATŘENÍ K3 200
KOMUNIKACE – OPATŘENÍ K4 201
KOMUNIKACE – OPATŘENÍ K5 202
KOMUNIKACE – OPATŘENÍ K6 204
KOMUNIKACE – OPATŘENÍ K7 206
KOMUNIKACE – OPATŘENÍ K8 208
KOMUNIKACE – OPATŘENÍ K9 211
KOMUNIKACE – OPATŘENÍ K10 212
VOZIDLO – OPATŘENÍ V1 215
VOZIDLO – OPATŘENÍ V2 216
ÚČASTNÍK – OPATŘENÍ Ú1 218
ÚČASTNÍK – OPATŘENÍ Ú2 220
ÚČASTNÍK – OPATŘENÍ Ú3 222
ÚČASTNÍK – OPATŘENÍ Ú4 223
ÚČASTNÍK – OPATŘENÍ Ú5 224
ÚČASTNÍK – OPATŘENÍ Ú6 226
ÚČASTNÍK – OPATŘENÍ Ú7 227
ÚČASTNÍK – OPATŘENÍ Ú8 229
ÚČASTNÍK – OPATŘENÍ Ú9 231
ÚČASTNÍK – OPATŘENÍ Ú10 232
ÚČASTNÍK – OPATŘENÍ Ú11 233

5 SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ K PLNĚNÍ AKTIVIT OBCEMI 235
6 ZÁVĚR 239
PŘÍLOHA 1 246
PŘÍLOHA 2 246
PŘÍLOHA 3 246

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
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	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
VP	vojenská policie
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)[1] **za rok 2015**, který je čtvrtým rokem její realizace. Toto čtyřleté období již dává dostatečný prostor pro objektivní posouzení dosaženého progresu a kompetentní zhodnocení úspěšnosti či neúspěšnosti splnění vytýčených cílů a stanovených parametrů.

Usnesení vlády ČR č. 599[2], kterým se NSBSP schvaluje, vytváří **závazný rámec, který by měl zajišťovat její plnění**. V něm se

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

Předchozí program **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2002–2010 (2012)** – dále jen NSBSP 2010 stanovil pouze jediný

[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.*

strategický cíl – **snížit do roku 2010, respektive do roku 2012, počet usmrcených v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002**. K jeho realizaci specifikoval konkrétní opatření v 10 oblastech, která pak byla každoročně podrobně hodnocena z hlediska kvantity. **Tento globální cíl nebyl splněn**. V roce 2010 došlo ke snížení počtu usmrcených jen o 42,7 % (oproti roku 2002). Ale ani v prodlouženém období **do roku 2012 se nepodařilo dosáhnout žádoucího snížení počtu usmrcených, které dosáhlo jen 48,2 %.**

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

NSBSP je založena na Vizi 0, i když tam není výslovně uvedena[4]. Vize 0 je zakotvena ve strategických dokumentech bezpečnosti silničního provozu většiny států (včetně USA) a EU.

Princip realizace NSBSP a návazně jejího vyhodnocování je postaven na plnění **strategických cílů** stanovených přímými ukazateli na vrcholové úrovni a z nich odvozených **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:

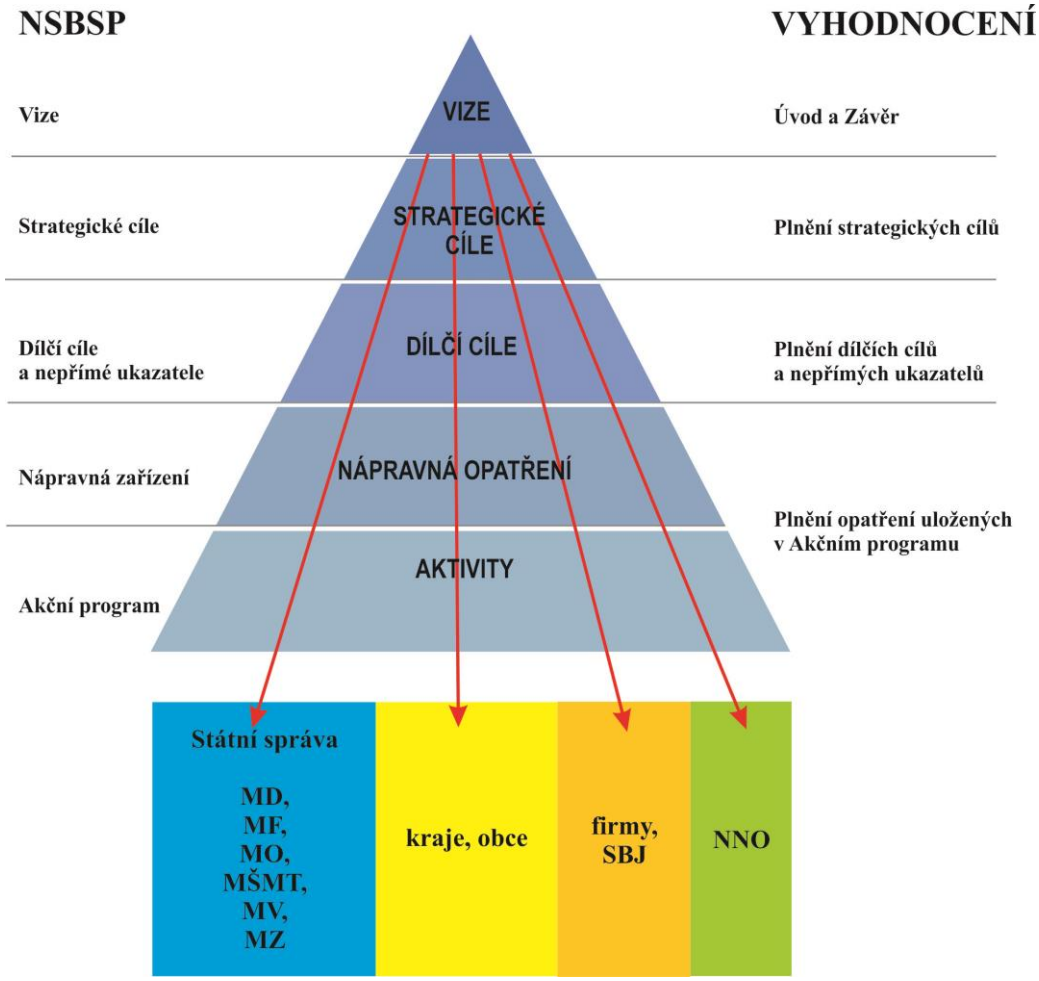
- stát (Ředitelství silnic a dálnic ČR) – dálnice, silnice I. tříd,
- kraje – silnice II. a III. tříd,
- obce – místní komunikace.

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

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

Do realizace NSBSP jsou zapojeny i ostatní subjekty s působností v silniční dopravě a nevládní neziskové organizace, které mohou svou činností bezpečnost silničního provozu ovlivnit.

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



Obr. 1: Struktura NSBSP na roky 2011-2020

Zdroj: CDV

Stav dosažený v roce 2015 je hodnocen v orientačním kontextu předchozí dekády realizace NSBSP 2010 a její návazné Revize a aktualizace na období 2008–2010 (2012). Podstatou vyhodnocení je ale porovnání konkrétních výsledků dosažených v letech 2012–2015 s výchozím rokem 2009, od kterého byly odvozeny strategické cíle NSBSP.

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 směřování k naplnění cílů NSBSP.

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 2015 nebylo dosaženo stanoveného cíle NSBSP ve snížení počtu usmrcených v obou sledovaných kategoriích – do 24 h i do 30 dnů. Jejich počet se dokonce oproti roku 2014 významně zvýšil – o 4,9 % (do 24 h), respektive o 7,3 % (do 30 dnů). Avšak pokud se týká počtu těžce zraněných, došlo k významnému snížení (o 8,0 %).

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 za rok 2015 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 2015 v delším časovém kontextu zpětně až do roku 2009.

Tato analýza upozorňuje na nezbytnost zpracování revize NSBSP 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 dva strategické cíle – snížit v silničním provozu do roku 2020 oproti roku 2009 počet usmrcených o 60 %, tj. na 333 osob a počet těžce zraněných o 40 %, tj. na 2 122 osob.

V Tab. 1 je shrnut dlouhodobý vývoj počtů závažných následků nehod. 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.

Tab. 1 také zahrnuje (již od roku 2013) kromě počtu usmrcených a těžce zraněných osob zcela nový ukazatel závažných následků nehod[5]. 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 Tab. 1 je uveden i počet zemřelých do 30 dnů, který je celosvětově přijatým standardem pro základní mezinárodní porovnání nehodovosti mezi jednotlivými státy[6]. Současně je tato hodnota používána pro výpočet celospolečenských ztrát způsobených nehodovostí v silničním provozu[7].

Na konstatační Tab. 1 navazuje bezprostředně její vyhodnocovací pokračování v Tab. 2, které dává možnost kritického posouzení vývoje v delším časovém kontextu i v návaznosti na výsledky dosažené v období realizace NSBSP 2010[8].

---

[5] *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.*

[6] *Illustrated Glossary for Transport Statistics. UNECE, ITF and Eurostat. 4th Edition, 2009.*

[7] *Certifikovaná Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích zpracovaná Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. (2013).*

[8] *Rok 2011 byl posledním rokem realizace programu NSBSP 2010.*

Kromě hodnot ve výchozím roce 2009[9] se uvádí i předpokládaná čísla pro cílový rok 2020[10].

V roce 2015, který byl čtvrtým rokem realizace NSBSP, jsou dosažené počty usmrcených a těžce zraněných osob porovnány i s hodnotami předpokládanými pro tento rok. Dále jsou uvedeny i hodnoty dosažené v letech 2010–2014.

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

rok	2002	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předp.	2020 předp.
usmrceno do 24 h	1314	832	753	707	681	583	629	660	505	333
těžce zraněno	5492	3536	2823	3092	2986	2782	2762	2540	2676	2122
ukazatel závažnosti	10748	6864	5835	5920	5710	5114	5278	5180	4696	3454
usmrceno do 30 dnů	1431	901	802	773	742	654	688	738	547	360

Tab. 1: *Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002–2015*

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

období	NSBSP 2010		NSBSP			
	2009/2002	2011/2002	2015/2014	2015/2011	2015/2009	2015předp./ 2009
usmrceno do 24 h	–36,7	–46,2	+4,9	–6,4	–20,7	–39,3
těžce zraněno	–35,6	–43,7	–8,0	–17,9	–28,2	–24,3
ukazatel závažnosti	–36,1	–45,0	–1,9	–12,5	–24,5	–31,6
usmrceno do 30 dnů	–37,0	–46,0	+7,3	–4,5	–18,1	–39,3

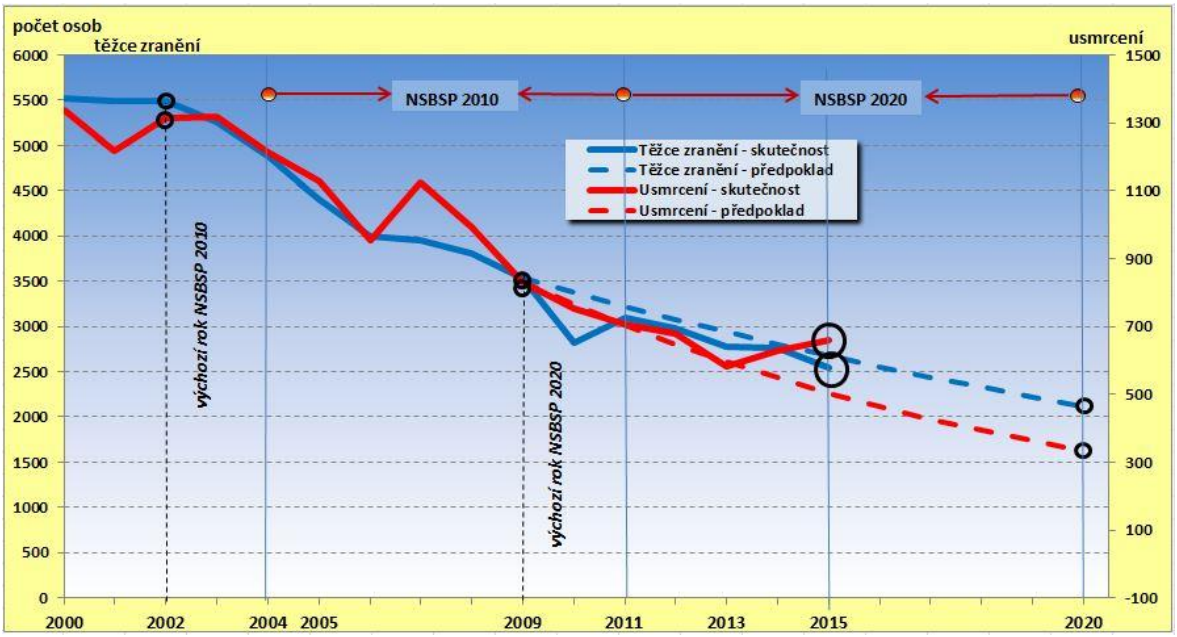
Tab. 2: *Porovnání vývoje počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002–2015 (%)*

Zdroj: CDV

Na Obr. 2 je názorně dokumentován 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. Předpokládaný vývoj

[9] *Výchozí rok pro NSBSP (platí i pro všechny následující tabulky).*
[10] *Cílový rok NSBSP (platí i pro všechny následující tabulky).*

pro jednotlivé roky byl určen na základě exponenciálního vývoje vycházejícího z prognostické metody aplikované ve státech EU.



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

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

V grafu na Obr. 3 je pak znázorněn vývoj ukazatele závažných následků nehod. Oba grafy potvrzují nepříznivý výsledek roku 2015.

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

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

KOMENTÁŘ

Z Tab. 2 a Obr. 2 a Obr. 3 lze vysledovat rozdílné trendy celkového vývoje závažných následků nehod ve srovnání s výchozím stavem roku 2002. Názorně je demonstrován i odlišný vývoj v průběhu realizace **NSBSP 2010** a dosavadní realizace NSBSP.

Při základním **porovnání s rokem 2002** došlo v průběhu následujícího sedmiletého období do roku 2009 k poklesu počtu usmrcených do 30 dnů o 37,0 %, tj. v průměru o 5,3 % ročně a obdobně k poklesu počtu usmrcených do 24 h o 36,7 %, tj. v průměru o 5,2 % ročně. Pokles počtu těžce zraněných činil 35,6 %, tj. v průměru o 5,1 % ročně. Tyto výsledky se odrazily i v souhrnném **ukazateli závažnosti nehod**, který **poklesl** na konci tohoto období o 36,2 %, tj. **v průměru o 5,2 % ročně.**

Pokud hodnotíme **celé období realizace NSBSP 2010, tj. až do roku 2011**, bylo dosaženo celkového poklesu počtu usmrcených do 30 dnů o 46,0 % a obdobně i poklesu počtu usmrcených do 24 h o 46,2 %, tj. v průměru o 6,6 % ročně. Pokles počtu těžce zraněných byl jen nepatrně nižší a činil 43,7 %, tj. v průměru o 6,2 % ročně. Souhrnný **ukazatel závažnosti nehod poklesl** na konci tohoto období o 45,0 %, tj. **v průměru o 6,4 % ročně**.

V průběhu následného šestiletého období implementace **NSBSP od roku 2009 do roku 2015** došlo k poklesu počtu usmrcených do 30 dnů o pouhých 18,5 %, tj. v průměru o 3,1 % ročně a obdobně i k poklesu počtu usmrcených do 24 h jen o 20,7 %, tj. v průměru o 3,5 % ročně. Potěšitelný výsledek byl dosažen v poklesu počtu těžce zraněných, který činil 28,2 %, tj. v průměru o 4,7 % ročně. Bohužel tento pozitivní výsledek zásadně nesnižuje tragickou bilanci usmrcených osob, což se odráží i v souhrnném **ukazateli závažnosti nehod**, který **poklesl** na konci tohoto období o 24,5 %, tj. **v průměru o 4,0 % ročně**.

Z tohoto základního porovnání vyplývá, že **v dlouhodobém průměru je za období 2002–2015 celkový pokles závažných následků sice setrvalý, ale činí pouze 4 % ročně, u počtu usmrcených do 30 dnů dokonce jen 3,7 %.**

Podrobnější pohled na dosažené roční hodnoty však dokumentuje mnohem lepší potenciál poklesu a reálnost plnění cílů vytýčených v NSBSP. 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 do 24 h 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 2012–2015**, která jsou již výsledkem realizace nově přijaté NSBSP. Výsledky tohoto čtyřletého období však silně zaostávají za předchozím obdobím. **Pokles počtu usmrcených osob do 24 h činí pouhých 6,4 %, tj. v ročním průměru alarmujících 1,6 %. Pokles počtu těžce zraněných je výrazně lepší a činí 17,9 %, tj. v ročním průměru o 4,5 %.** Celkově došlo v tomto období k **poklesu ukazatele závažnosti nehod o 12,5 % (ročně o 3,1 %).**

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

  Je třeba jednoznačně konstatovat, že za čtyři roky realizace NSBSP nedošlo ke zlepšení situace, ale naopak k jejímu zhoršení. **Souhrnné tempo poklesu závažných následků nehod se snížilo na méně než polovinu poklesu v 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.

OPROTI STANOVENÝM PŘEDPOKLADŮM REALIZACE NSBSP NA NAŠICH SILNICÍCH V LETECH 2012 – 2015

ZEMŘELO O 255 OSOB VÍCE.

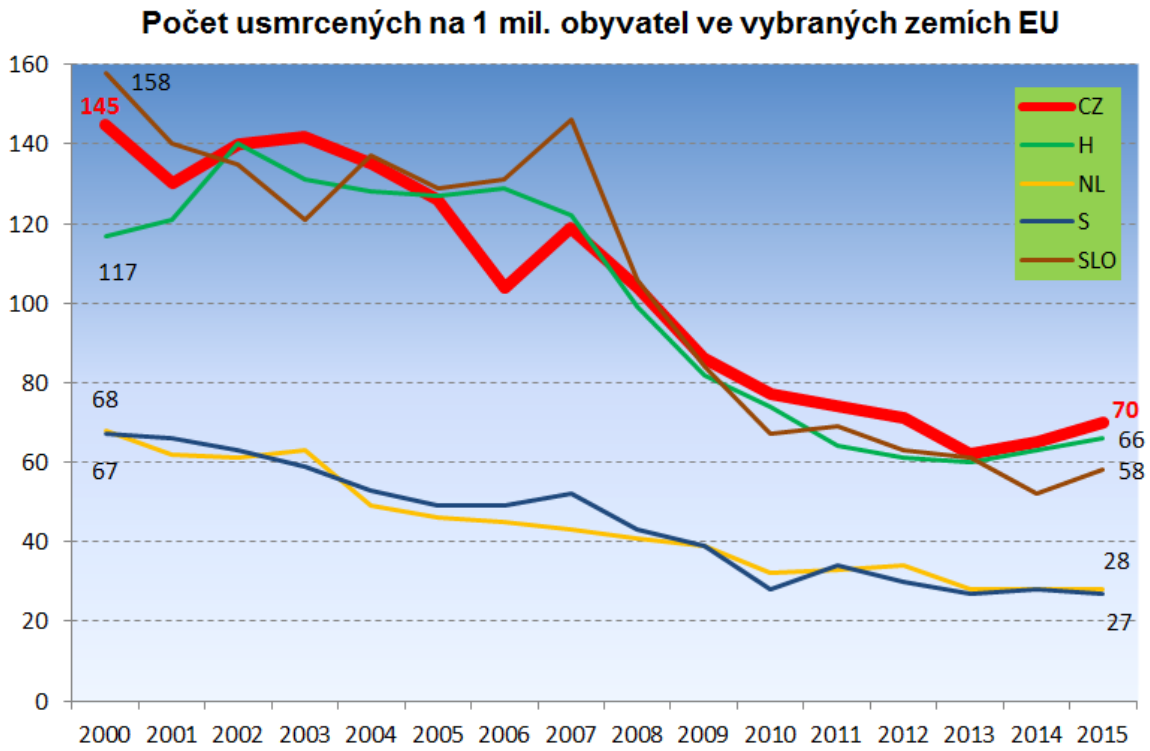
TATO TRAGICKÁ BILANCE PADÁ NA VRUB VŠEM SUBJEKTŮM, KTERÉ MAJÍ ZODPOVĚDNOST ZA REALIZACI OPATŘENÍ NSBSP.

1.2 Porovnání se zahraničím

Objektivní obraz úrovně bezpečnosti silničního provozu v ČR dokumentuje porovnání s vývojem v ostatních evropských státech. Jednoznačně vypovídá o stavu péče o bezpečnost občanů na silnicích, o funkčnosti systému řízení bezpečnosti a o důležitosti, kterou zodpovědné orgány tomuto problému přisuzují. Porovnání s celkovou úrovní bezpečnosti v EU a ve vybraných členských státech dává jasnou odpověď a nezpochybnitelný doklad toho, zda vývoj nejzávažnějších následků nehod v ČR je úspěšný nebo nedostatečný.

Na Obr. 4 je porovnán dlouhodobý vývoj smrtelných následků nehod[11] v ČR s vybranými státy EU[12]. Maďarsko a Slovinsko reprezentují státy středoevropského prostoru, Nizozemsko a Švédsko jsou vyspělé státy s nejvyšší úrovní bezpečnosti silničního provozu v Evropě.

Základním poznatkem je, že v roce 2015 bylo v ČR teprve dosaženo úrovně nehodovosti dosažené ve Švédsku a v Nizozemsku před 15 lety.



Obr. 4: Porovnání vývoje počtu usmrcených na 1 mil. obyvatel ve vybraných evropských státech 2000–2015 *Zdroj: IRTAD, EK, CDV*

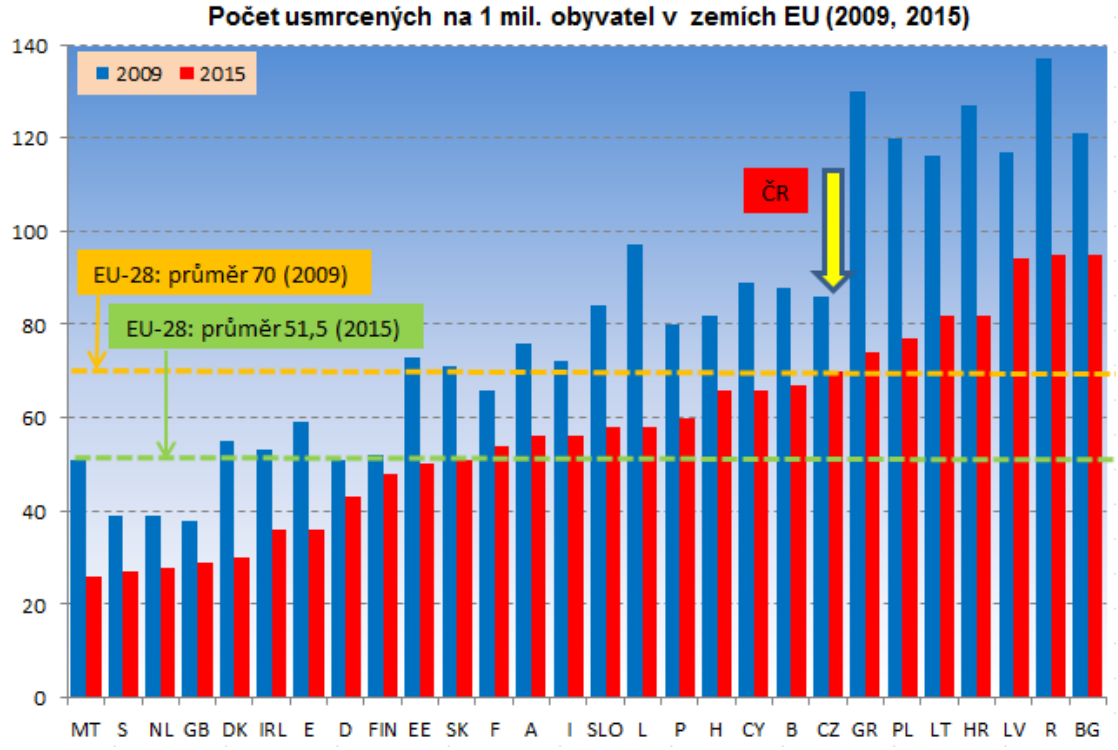
[11] *V souladu s mezinárodním standardem jsou porovnávány pčty zemřelých do 30 dnů po nehodě*
[12] *Využito nejaktuálnějších výsledků mezinárodní databáze IRTAD a zdrojů EK*

KOMENTÁŘ

Úroveň nehodovosti (vyjádřená počtem usmrcených na 1 mil. obyvatel) je ve vyspělých státech méně než poloviční, v porovnání se středoevropskými státy a po sledovanou dobu je tento odstup zachován. Na tomto příkladu vybraných států je názorně dokumentován rozdíl v úrovni bezpečnosti ve „starých“ a „nových“ státech EU a v péči o bezpečnost a ochranu zdraví občanů v silničním provozu. Je rovněž charakteristické, že pokles je ve vyspělých státech prakticky rovnoměrný, zatímco v státech bývalého socialistického bloku prochází obdobími stagnace, prudkého poklesu a opětného zpomalení. Navíc tempo poklesu se od roku 2011 zpomaluje.

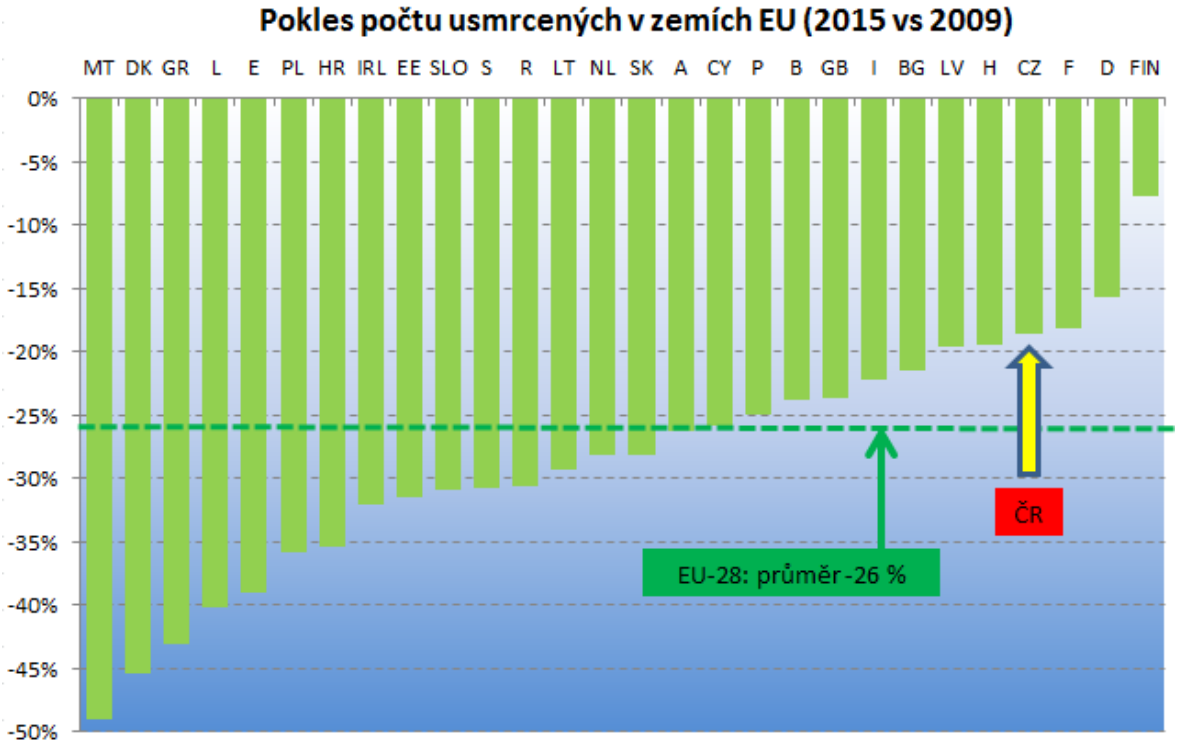
V ČR je toto zpomalení nejznatelnější, vede k jejímu zaostávání a posouvá ji mezi nejzaostalejší evropské státy.

Potvrzení tohoto zaostávání ČR je naznačeno v dalším grafu, kde jsou porovnána data počtu usmrcených v státech EU vztažená na počet obyvatel v letech 2009 a 2015. 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 států EU.



Obr. 5: Porovnání vývoje počtu usmrcených na 1 mil. obyvatel v státech EU v roce 2009 a 2015
Zdroj: IRTAD, IP/13/236 (EU), CDV

Přestože se slibné tempo poklesu usmrcených v EU zastavilo a poprvé od roku 2001 počet usmrcených stoupl oproti předchozímu roku o cca 1 %, nic to nezměnilo na prohlubujícím se propadu České republiky v pořadí členských států. V ČR stoupl v roce 2015 počet usmrcených oproti předchozímu roku o 7,3 %. Tempo snižování smrtelných následků silně zaostává za ostatními členskými státy EU, což dokladuje grafické znázornění procentního poklesu počtu usmrcených dosaženého v roce 2015 oproti roku 2009 na Obr. 6.



Obr. 6: Procentní pokles počtu usmrcených dosažený v roce 2015 oproti roku 2009 v státech EU
Zdroj: IRTAD, IP/13/236 (EU), CDV

V ČR se podařilo v roce 2015 snížit počet usmrcených o 18,1 % vzhledem k roku 2009, tedy v průměru o 3,1 % ročně.

Ve stejném období se dosáhlo:

- na Slovensku celkové snížení o 28 % a v průměru o 4,7 % ročně,
- ve státech V4 (bez ČR) celkové snížení o 24,3 % a v průměru o 4,1 % ročně,
- v baltských státech (LT, LV, EE) celkové snížení o 27,0 % a v průměru o 4,5 % ročně,
- ve státech bezpečné trojky (S, NL, GB) celkové snížení o 29,0 % a v průměru o 4,8 % ročně,

- ve státech v roce 2009 nejnebezpečnějších (R, GR, HR) celkové snížení o 38,0 % a v průměru o 6,3 % ročně,
- v celé EU celkové snížení o 26,4 % a v průměru o 4,4 % ročně.

Z uvedeného přehledu vyplývá, že pokud bude vývoj péče o bezpečnost silničního provozu v České republice a v ostatních státech EU probíhat stejným tempem jako dosud, posune se Česká republika v roce 2020 na 25. místo a v horizontu 2025 bude nejnebezpečnějším státem v Evropské unii.

KOMENTÁŘ

V roce 2009 byla ČR na 18. místě a s počtem 86 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel překračovala o 23 % průměr států EU. Je však třeba opět konstatovat, že oproti předpokladům vytýčeným v NSBSP se postavení ČR nezlepšilo, ba naopak, počet usmrcených opět narostl.

V roce 2015 klesla ČR na 21. místo a s počtem 70 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel překračovala již o 36 % průměr států EU. Nejenže se ČR nepodařilo předstihnout Portugalsko, Maďarsko a Slovinsko, jejichž pozice byla v roce 2015 jen málo lepší, ale naopak byla ještě předstižena za ní umístěným Lucemburskem, Kyprem a Belgií.

Celkově se postavení v úrovni nehodovosti v České republice v porovnání s ostatními státy EU postupně od roku 2001 zhoršuje[13] a příliš na tomto trendu nezměnila ani realizace čtvrtého roku NSBSP. ČR patří již na hranici poslední čtvrtiny z 28 států EU podle úrovně bezpečnosti silničního provozu.

BUDE-LI VÝVOJ POKRAČOVAT JAKO V POSLEDNÍCH LETECH, STANE SE ČESKÁ REPUBLIKA VE STŘEDNĚDOBÉM HORIZONTU NEJNEBEZPEČNĚJŠÍM STÁTEM EU.

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

1.3 Souhrnné zhodnocení dle krajů

1.3.1 Porovnání vývoje

Souhrnné zhodnocení na celostátní úrovni popsané v kap. 1.1 podává základní obraz o situaci ve vývoji nehodovosti v České republice. Vyhodnocení plnění opatření NSBSP provedená v předchozích letech dle odpovědnosti vlastníků komunikací na silnicích II. a III. tříd ukázala na značné odlišnosti v jednotlivých krajích a potvrdila potřebnost takto strukturovaného hodnocení.

Na základě této zkušenosti bylo **vyhodnocení za rok 2015 rozšířeno i o souhrnné zhodnocení plnění strategických ukazatelů na krajské úrovni bez ohledu na vlastnictví komunikace**. Vyhodnocení má obdobnou strukturu jako již uvedené celostátní v kap. 1.1 a jeho výsledky slouží jako průměrné hodnota pro porovnání vývoje v jednotlivých krajích.

Zhodnocení sledovaného období dosavadní realizace NSBSP se zaměřuje na porovnání výsledků aktuálně hodnoceného roku 2015

- s výchozím rokem 2009, který je základem, ke kterému byly vztaženy strategické cíle, kterých by mělo být dosaženo v roce 2020,
- s rokem 2014, které dává výpověď o krátkodobé roční změně (je třeba ji brát pouze jako informační, poněvadž může podléhat krátkodobým a náhodným vlivům okolností vyskytujících se v roce 2014),
- s rokem 2011 předcházejícím realizaci NSBSP, které posoudí změnu dosaženou v průběhu jejího plnění a které již lze považovat za dostatečně vypovídající o skutečném trendu i o hodnověrných dopadech aktivit realizovaných v období platnosti NSBSP (je z hlediska úspěšnosti jednotlivých krajů doplněno navazujícím grafem),

Pro porovnání dosažené úrovně jsou také uvedeny předpokládané hodnoty, kterých mělo být dosaženo v roce 2015 a které signalizují šanci naplnění cílů stanovených pro cílový rok 2020.

Vyhodnocení je provedeno samostatně pro hodnocené parametry:

- usmrcení (do 24 h),
- těžce zranění

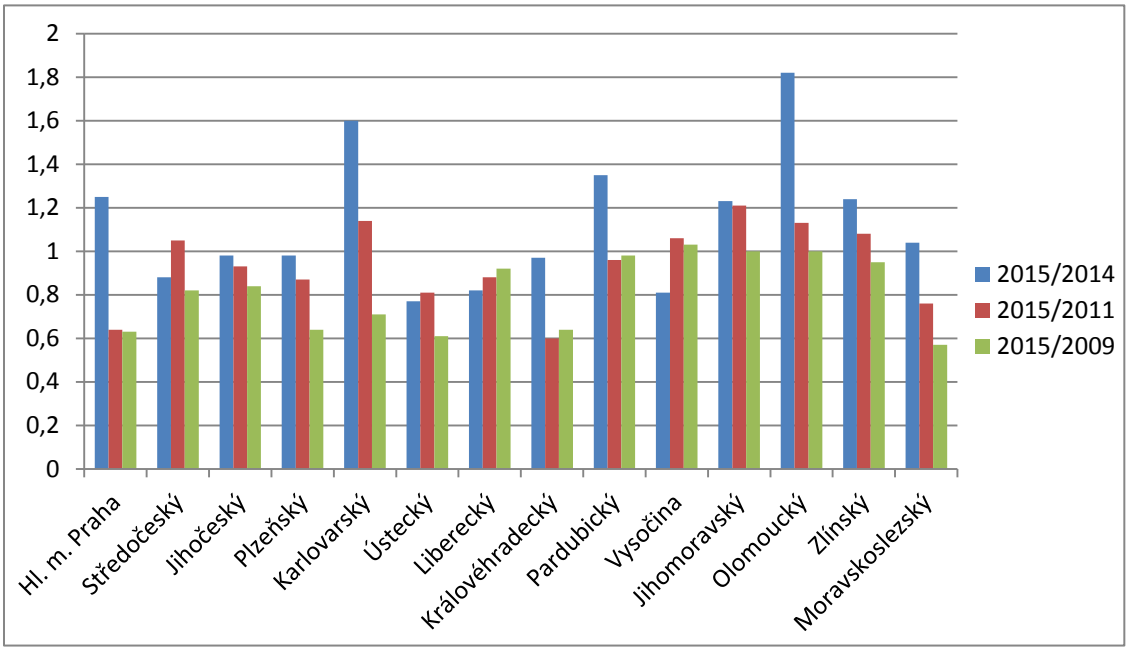
- souhrnný ukazatel závažnosti nehod (tento ukazatel, zejména na krajské úrovni, nejlépe vystihuje skutečně dosaženou změnu v redukci závažných následků nehod).

usmrcení	2009	2011	2014	2015	2015/ 2014	2015/ 2011	2015/ 2009	2015 předp.	2015/ 2015 předp.
Hl. m. Praha	40	39	20	25	1,25	0,64	0,63	24	1,04
Středočeský	124	97	116	102	0,88	1,05	0,82	75	1,36
Jihočeský	74	67	63	62	0,98	0,93	0,84	45	1,38
Plzeňský	61	45	40	39	0,98	0,87	0,64	37	1,05
Karlovarský	34	21	15	24	1,60	1,14	0,71	21	1,14
Ústecký	72	54	57	44	0,77	0,81	0,61	44	1,00
Liberecký	25	26	28	23	0,82	0,88	0,92	15	1,53
Královéhradecký	53	57	35	34	0,97	0,60	0,64	32	1,06
Pardubický	47	48	34	46	1,35	0,96	0,98	29	1,59
Vysočina	34	33	43	35	0,81	1,06	1,03	21	1,67
Jihomoravský	81	67	66	81	1,23	1,21	1,00	49	1,65
Olomoucký	51	45	28	51	1,82	1,13	1,00	31	1,65
Zlínský	43	38	33	41	1,24	1,08	0,95	26	1,58
Moravskoslezský	93	70	51	53	1,04	0,76	0,57	56	0,95
celkem	**832**	**707**	**629**	**660**	**1,05**	**0,93**	**0,79**	**505**	**1,31**

Tab. 3: *Vývoj počtů usmrcených a jejich porovnání v krajích ČR v letech 2009–2015*

Zdroj: CDV

V následující Tab. 3 a na Obr. 6 jsou dokumentovány počty osob, které zemřely na následky nehod v roce 2015 v jednotlivých krajích a jejich porovnání s vybranými roky 2014, 2011 a 2009.



Obr. 7: Dosažené snížení počtu usmrcených v roce 2015 v porovnání s rokem 2014, 2011 a 2009 v krajích ČR

Zdroj: CDV

V **porovnání s rokem 2014**, kdy v celostátním měřítku došlo k nárůstu počtu usmrcených o 5 %, nejvýraznějšího snížení počtu usmrcených se podařilo dosáhnout v Ústeckém kraji (-23 %), Kraji Vysočina (-19 %) a Libereckém kraji (-18 %). Naopak velmi neúspěšný výsledek s nárůstem počtu usmrcených byl zaznamenán v kraji Olomouckém (+82 %), Karlovarském (+60 %) a Pardubickém (+35 %).

Z hlediska skutečného dopadu opatření realizovaných během 4 let implementace NSBSP je **klíčové porovnání se stavem v roce 2011**, kdy v celostátním měřítku došlo k poklesu počtu usmrcených o 7 %. Na Obr. 6 názorně se demonstruje pořadí krajů dle dosaženého snížení. Dominantní rolí hraje Královéhradecký kraj (-40 %), hl. m. Praha (-36 %) a kraj Moravskoslezský (-24 %) a naopak zaostávající pozici s nárůstem počtu usmrcených vykazuje kraj Jihomoravský (+21 %), kraj Karlovarský (+14 %) a Olomoucký (+13 %).

Tento obraz doplňuje **porovnání s rokem 2009** jako výchozím rokem pro nastavení strategických cílů NSBSP, kdy v celostátním měřítku došlo k poklesu počtu usmrcených o 21 %. Dosažené změny v podstatě korespondují

s porovnáním s rokem 2011 s tím, že nejlepších výsledků bylo dosaženo v kraji Moravskoslezském (-43 %), Ústeckém (-39 %) a hl. m. Praha (-37 %), naopak nejhorších v kraji Vysočina (+3 %) a bez poklesu v kraji Jihomoravském a Olomouckém.

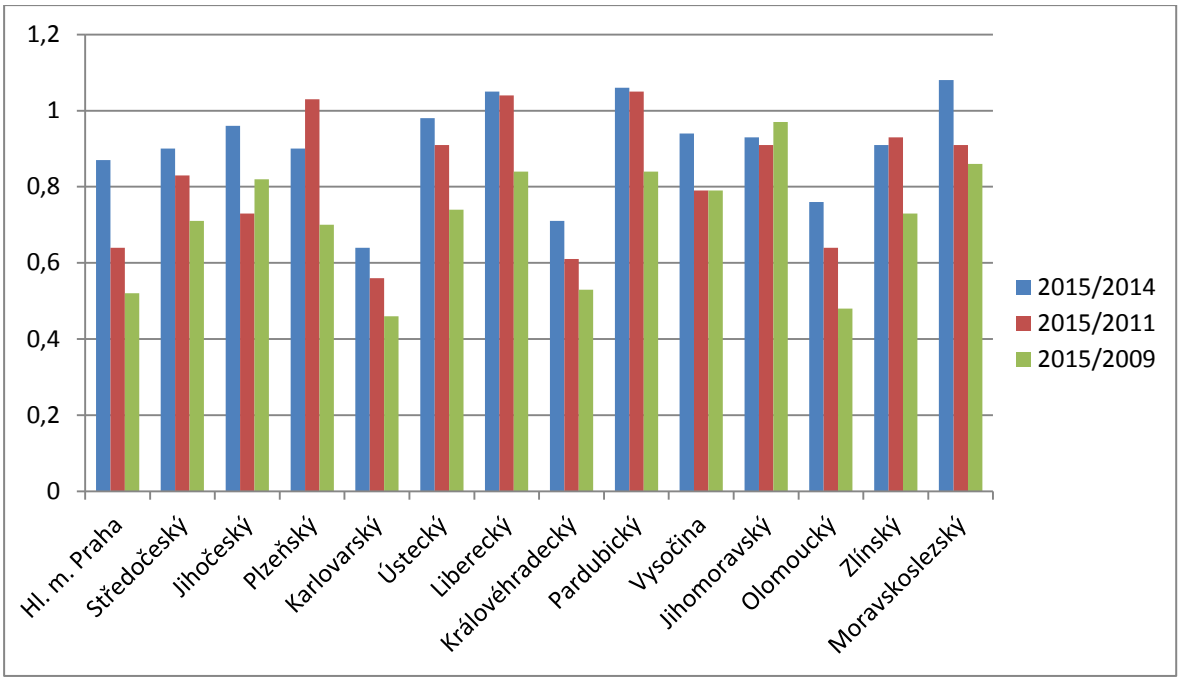
Za klíčové je třeba považovat **porovnání** dosaženého stavu **s vypočteným předpokladem pro rok 2015**, kdy v celostátním měřítku chybělo k naplnění předpokladu 31 %. Předpoklad byl naplněn pouze v kraji Moravskoslezském, Ústeckém a hl. m. Praha. Nejvíce zaostávají: Kraj Vysočina, Jihomoravský a Olomoucký.

V následující Tab. 4 a na Obr. 7 jsou dokumentovány počty těžce zraněných osob při dopravních nehodách v roce 2015 v jednotlivých krajích a jejich porovnání s vybranými roky 2014, 2011 a 2009.

těžce zranění	2009	2011	2014	2015	2015/ 2014	2015/ 2011	2015/ 2009	2015 předp.	2015/ 2015 předp.
Hl. m. Praha	347	279	206	179	0,87	0,64	0,52	263	0,68
Středočeský	556	472	435	393	0,90	0,83	0,71	421	0,93
Jihočeský	237	266	203	194	0,96	0,73	0,82	179	1,08
Plzeňský	146	99	113	102	0,90	1,03	0,70	110	0,93
Karlovarský	114	94	83	53	0,64	0,56	0,46	86	0,62
Ústecký	286	233	215	211	0,98	0,91	0,74	216	0,98
Liberecký	145	117	116	122	1,05	1,04	0,84	110	1,11
Královéhradecký	236	206	176	125	0,71	0,61	0,53	179	0,70
Pardubický	193	155	154	163	1,06	1,05	0,84	146	1,12
Vysočina	189	188	158	149	0,94	0,79	0,79	143	1,04
Jihomoravský	301	323	315	293	0,93	0,91	0,97	228	1,29
Olomoucký	241	182	152	116	0,76	0,64	0,48	182	0,64
Zlínský	229	179	184	167	0,91	0,93	0,73	173	0,97
Moravskoslezský	316	299	252	273	1,08	0,91	0,86	239	1,14
celkem	**3 536**	**3 092**	**2 762**	**2 540**	**0,92**	**0,82**	**0,72**	**2 675**	**0,95**

Tab. 4: *Vývoj počtů těžce zraněných a jejich porovnání v krajích ČR v letech 2009–2015*

Zdroj: CDV



Obr. 8: Dosažené snížení počtu těžce zraněných v roce 2015 v porovnání s rokem 2014, 2011 a 2009 v krajích ČR

Zdroj: CDV

V **porovnání s rokem 2014**, kdy v celostátním měřítku došlo k poklesu počtu těžce zraněných 8 %, nejvýraznějšího snížení počtu těžce zraněných se podařilo dosáhnout v kraji Karlovarském (-36 %) Královéhradeckém (-29 %) a Olomouckém (-24 %). Naopak velmi neúspěšný výsledek s nárůstem počtu těžce zraněných byl zaznamenán v kraji Moravskoslezském (+8 %), Pardubickém (+6 %) a Libereckém (+5 %).

Z hlediska skutečného dopadu opatření realizovaných během 4 let implementace NSBSP je klíčové **porovnání se stavem v roce 2011**, kdy v celostátním měřítku došlo k poklesu počtu těžce zraněných 18 %. Na Obr. 7 se názorně demonstruje pořadí krajů dle dosaženého snížení. Dominantní rolí hraje kraj Karlovarský (-44 %), Královéhradecký (-39 %), hl. m. Praha a Olomoucký (46 %). Naopak k nárůstu došlo v kraji Pardubickém (+5 %), Libereckém (+4 %) a Plzeňském (+3 %).

Tento obraz doplňuje **porovnání s rokem 2009** jako výchozím rokem pro nastavení strategických cílů NSBSP, kdy v celostátním měřítku došlo k poklesu počtu těžce zraněných o 28 %. Dosažené změny v podstatě korespondují s porovnáním s rokem 2011 s tím, že nejlepších výsledků bylo dosaženo v kraji Karlovarském (-54 %), Olomouckém (-52 %), hl. m. Praha (-48 %). Naopak zaostávající pozici jen s nepatrným poklesem počtu těžce zraněných vykazují kraje:

Jihomoravský (-3 %), Moravskoslezský (-14 %), Pardubický a Liberecký (-16 %).

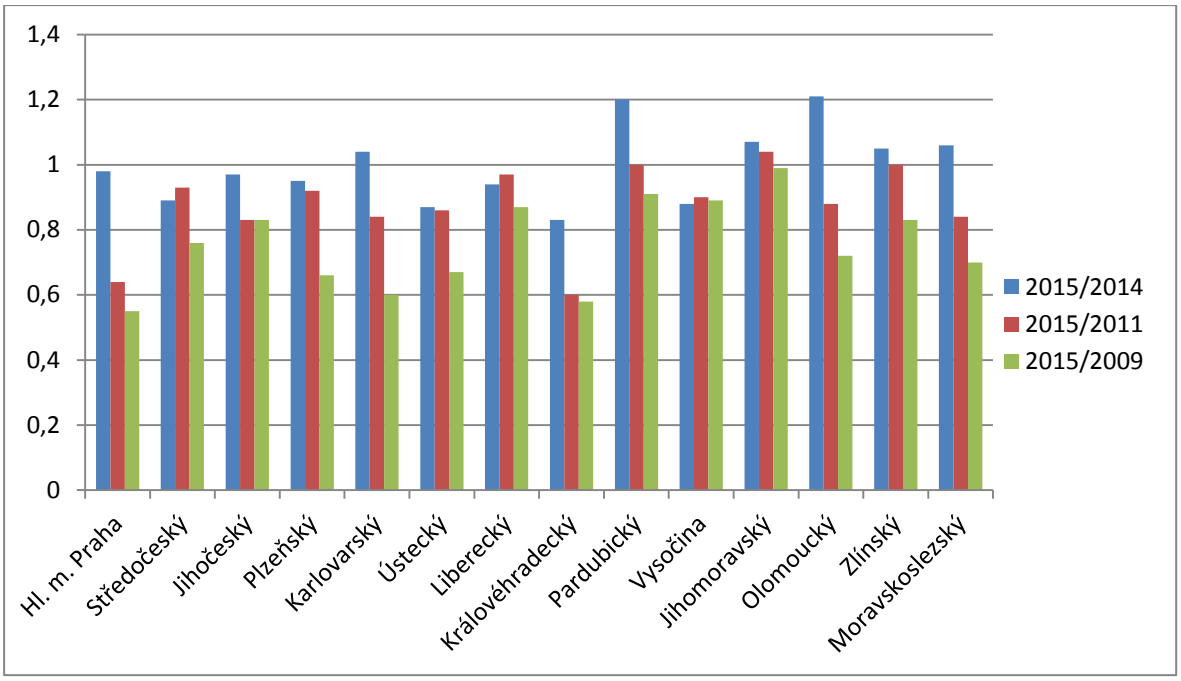
Za klíčové je třeba považovat **porovnání dosaženého stavu s vypočteným předpokladem pro rok 2015**, kdy v celostátním měřítku bylo dosaženo snížení dokonce o 5 % lepšího, než byl tento vytýčený předpoklad. Předpoklad byl dosažen ve většině krajů, nejlépe dopadl kraj Karlovarský, Olomoucký a hl. m. Praha. Nejvíce zaostal kraj Jihomoravský a za ním následovaly kraj Moravskoslezský, Pardubický, Liberecký a Vysočina, které na stanovený předpoklad nedosáhly.

V Tab. 5 a na Obr. 8 jsou dokumentovány ukazatele závažnosti nehodovosti v roce 2015 v jednotlivých krajích a jejich porovnání s vybranými roky 2014, 2011 a 2009. Tento ukazatel nejobjektivněji vypovídá o dosaženém pokroku ve snížení závažných následků nehod a tím v podstatě i o úsilí jednotlivých krajů v této oblasti.

koeficient závažnosti neh.	2009	2011	2014	2015	2015/ 2014	2015/ 2011	2015/ 2009	2015 předp.	2015/ 2015 předp
Hl. m. Praha	507	435	286	279	0,98	0,64	0,55	359	0,78
Středočeský	1 052	860	899	801	0,89	0,93	0,76	721	1,11
Jihočeský	533	534	455	442	0,97	0,83	0,83	359	1,23
Plzeňský	390	279	273	258	0,95	0,92	0,66	258	1,00
Karlovarský	250	178	143	149	1,04	0,84	0,60	170	0,88
Ústecký	574	449	443	387	0,87	0,86	0,67	392	0,99
Liberecký	245	221	228	214	0,94	0,97	0,87	170	1,26
Královéhradecký	448	434	316	261	0,83	0,60	0,58	307	0,85
Pardubický	381	347	290	347	1,20	1,00	0,91	262	1,32
Vysočina	325	320	330	289	0,88	0,90	0,89	227	1,27
Jihomoravský	625	591	579	617	1,07	1,04	0,99	424	1,46
Olomoucký	445	362	264	320	1,21	0,88	0,72	306	1,05
Zlínský	401	331	316	331	1,05	1,00	0,83	277	1,19
Moravskoslezský	688	579	456	485	1,06	0,84	0,70	463	1,05
celkem	**6 864**	**5 920**	**5 278**	**5 180**	**0,98**	**0,88**	**0,75**	**4 695**	**1,10**

Tab. 5: *Vývoj ukazatelů závažnosti nehod a jejich porovnání v krajích ČR v letech 2009–2015*

Zdroj: CDV



Obr. 9: Dosažené snížení ukazatelů závažnosti nehod v roce 2015 v porovnání s rokem 2014, 2011 a 2009 v krajích ČR

Zdroj: CDV

V **porovnání s rokem 2014** došlo v celostátním měřítku k poklesu ukazatele závažnosti nehod o 2 %. Nejvýraznějšího snížení ukazatele závažnosti nehod se podařilo dosáhnout v kraji Královéhradeckém (-17 %), Ústeckém (-13 %) a Vysočina (-12 %). Naopak velmi neúspěšný výsledek s vysokým nárůstem ukazatele závažnosti nehod byl zaznamenán v kraji Olomouckém (+21 %) a Pardubickém (+20 %). Vyšší ukazatel závažnosti nehod než v předchozím roce byl zaznamenán ještě v kraji Jihomoravském (+7 %), Moravskoslezském (+6 %), Zlínském (+5 %) a Karlovarském (+4 %).

Z hlediska skutečného dopadu opatření realizovaných během 4 let implementace NSBSP je klíčové **porovnání se stavem v roce 2011**, kdy v celostátním měřítku došlo k poklesu ukazatele závažnosti nehod o 12 %. Na Obr. 8 se názorně demonstruje pořadí krajů dle dosaženého snížení. Dominantní rolí hraje kraj Královéhradecký (- 40 %) a hl. m. Praha (-36 %). Velmi dobrý výsledek, lepší než celostátní průměr, ještě zaznamenal kraj Karlovarský, Jihočeský, Ústecký a Moravskoslezský. Jediný kraj, kde došlo k nárůstu, byl kraj Jihomoravský. Ve Zlínské a Pardubickém kraji nedošlo oproti roku 2011 ke změně.

Tento obraz doplňuje **porovnání s rokem 2009** jako výchozím rokem pro nastavení strategických cílů NSBSP, kdy v celostátním měřítku došlo k poklesu

ukazatele závažnosti nehod o 25 %. Dosažené změny v podstatě korespondují s porovnáním s rokem 2011 s tím, že nejlepších výsledků bylo dosaženo: v hl. m. Praha (-45 %) a v kraji Královéhradeckém (-42 %). Velmi dobrý výsledek, lepší než celostátní průměr, ještě zaznamenal kraj Plzeňský, Karlovarský, Ústecký, Olomoucký a Moravskoslezský. Kraj Jihomoravský se zlepšil o pouhé 1 %. Zaostávající pozici jen s malým poklesem ukazatele závažnosti nehod vykazuje kraj Pardubický (- 9 %) a kraj Vysočina (-11 %).

Za klíčové je třeba považovat **porovnání** dosaženého stavu **s vypočteným předpokladem pro rok 2015**, kdy v celostátním měřítku chybělo k naplnění předpokladu 10 %. Předpoklad byl naplněn pouze v kraji Plzeňském, Karlovarském, Ústeckém, Královéhradeckém a v hl. m. Praha. Nejvíce zaostávají kraj Jihomoravský, Pardubický, Vysočina a Liberecký.

Výše shrnuté porovnání dává přehledný obraz o vývoji závažných následků v jednotlivých krajích a jejích odlišnostech**.**

Nejlepšího výsledku dosáhlo hl. m. Praha (i když v roce 2015 stoupl počet usmrcených), za ním následuje kraj Královéhradecký, Ústecký a Karlovarský (i zde v roce 2015 stoupl počet usmrcených).

Slibnou bilanci vývoje v Moravskoslezském kraji narušilo zvýšení závažných následků nehod v roce 2015.

Velmi neuspokojivý vývoj vykazují kraj Jihomoravský, Pardubický a Vysočina, které také nejvíce zaostávají za vytýčeným předpokladem redukce závažných následků nehod.

1.3.2 Porovnání celkové úrovně bezpečnosti

Na výše shrnuté porovnání navazuje **porovnání celkové úrovně bezpečnosti jednotlivých krajů dosažené v roce 2015** na celé síti silničních komunikací na území příslušného kraje (tj. dálnic, silnic pro motorová vozidla, silnic I., II. a III. tříd i místních komunikacích). V předchozí kapitole bylo dokumentováno, že výstižný obraz o úrovni nehodovosti poskytuje ukazatel závažnosti nehodovosti, který kombinuje počty nehod se smrtelnými a těžkými následky. Tento ukazatel je proto použit pro porovnání celkové úrovně bezpečnosti.

Metodicky je porovnání provedeno obdobně, jak bylo zpracováno porovnání úrovně nehodovosti jednotlivých krajů na komunikacích v jejich správě (tj. pouze silnic II. a III. tříd) při vyhodnocování za léta 2012, 2013 a 2014. Objektivnost tohoto porovnání je založena na kombinaci ukazatelů vztahujících ukazatel závažnosti nehodovosti na různorodé základní demograficko – ekonomické a dopravní charakteristiky krajů, které zohledňují jejich specifické odlišnosti, a to na:

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

Pro každý z uvedených ukazatelů bylo sestaveno pořadí krajů a součet jejich pořadí v jednotlivých parametrech určil pořadí celkové, tj. které kraje se při zohlednění uvedených specifik jeví jako nejbezpečnější. Vzhledem k naprosto odlišným podmínkám hl. m. Prahy není toto město do porovnání zahrnuto.

	ukazatel/km^2		ukazatel/obyv.		ukazatel/km		ukazatel/OA		ukazatel/v km		pořadí	
	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.	suma	výsledné
Středočeský	78	8	673	11	38,2	5	1 455	8	95	2	34	**6**
Jihočeský	53	3	839	13	37.2	4	1 795	13	152	12	45	**11–12**
Plzeňský	37	1	488	2	23,2	1	1 020	1	79	1	6	**1**
Karlovarský	54	4	587	8	37,0	3	1 415	6	144	11	32	**5**
Ústecký	85	11	542	5	45,6	9	1 303	5	134	8	38	**8–9**
Liberecký	70	5	504	3	38,9	6	1 182	2	125	6	22	**2**
Královéhradecký	91	12	784	12	49,1	10	1 758	12	159	13	59	**13**
Pardubický	77	7	672	10	41,2	7	1 572	11	142	9	44	**10**
Vysočina	47	2	625	9	26,8	2	1 467	9	99	3	25	**3**
Jihomoravský	82	9	507	4	56,3	11	1 241	3	109	4	31	**4**
Olomoucký	69	6	567	7	43,3	8	1 494	10	110	5	36	**7**
Zlínský	84	10	562	6	65,8	12	1 451	7	143	10	45	**11–12**
Moravskoslezský	107	13	470	1	71,8	13	1 260	4	128	7	38	**8–9**
celkem	75		564		44,0		1 292		110			

Tab. 6: *Pořadí úrovně bezpečnosti krajů dle ukazatele závažnosti nehod vztaženého na vybrané základní demograficko–ekonomické–dopravní charakteristiky v roce 2011*

Zdroj: CDV

Jako nejbezpečnější lze v roce 2011 na základě tohoto porovnání označit kraj Plzeňský, Liberecký a Vysočina. Naopak nejnebezpečnější jsou kraje Jihočeský, Zlínský a Pardubický.

	ukazatel/km^2		ukazatel/obyv.		ukazatel/km		ukazatel/OA		ukazatel/v km		pořadí	
	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.	suma	výsledné
Středočeský	73	8	609	11	35,5	6	1 273	10	88	2	37	9
Jihočeský	44	3	694	13	30,7	4	1 409	12	126	11	43	10
Plzeňský	34	1	449	2	21,4	1	890	1	73	1	6	1
Karlovarský	45	4	498	5	31,1	5	1 119	6	120	9	29	4
Ústecký	73	9	470	3	39,2	9	1 088	4	116	8	33	5
Liberecký	68	7	488	6	37,7	8	1 095	5	121	10	36	8
Královéhradecký	55	5	473	4	29,6	3	1 019	2	96	4	18	2
Pardubický	77	10	672	12	41,2	10	1 499	13	142	12	57	12–13
Vysočina	43	2	567	10	24,3	2	1 249	8	89	3	25	3
Jihomoravský	86	12	526	8	59,1	11	1 224	7	114	7	45	11
Olomoucký	61	6	503	7	38,3	7	1 260	9	98	5	34	6
Zlínský	84	11	566	9	65,9	13	1 378	11	143	13	57	12–13
Moravskoslezský	89	13	398	1	59,8	12	1 020	3	108	6	35	7
celkem	66		492		38,5		1 072		88			

Tab. 7 Pořadí úrovně bezpečnosti krajů dle ukazatele závažnosti nehod vztaženého na vybrané základní demograficko-ekonomicko-dopravní charakteristiky v roce 2015

Zdroj: CDV

V roce 2015 v tomto pořadí nedošlo k prakticky žádným změnám. Pouze Královéhradecký kraj díky nejvyššímu poklesu počtu těžce zraněných a současně i poklesu počtu usmrcených se posunul na druhé místo. Zde vystřídal kraj Liberecký, ve kterém došlo naopak, v kontrastu s celostátním trendem, k nárůstu počtu těžce zraněných (viz Tab. 4.).

Podle výše dokumentovaného komplexního porovnání vychází jako nejbezpečnější kraje v ČR v roce 2015 kraj Plzeňský, Královéhradecký a Vysočina.

Naopak nejnebezpečnější jsou kraje: Jihomoravský, Zlínský a Pardubický.

1.4 Zhodnocení ekonomických dopadů

Dalším novým přístupem při vyhodnocování plnění NSBSP za rok 2015 je zhodnocení ekonomických dopadů dopravní nehodovosti v silničním provozu. V hodnoceních za předchozí roky byla tato informace uvedena jen v závěrečné fázi v úhrnné částce za předcházející rok. Důvodem byla věcná přesnost, přesný výpočet bylo možno provést až po zveřejnění a vyhodnocení všech ekonomických indikátorů a zdravotnických, sociálních, správních a pojišťovacích podkladů. Výsledky tak byly dostupné až v průběhu třetího čtvrtletí následného roku. Poněvadž však tento klíčový aspekt dopadu nehodovosti na ekonomiku při jejím hodnocení za uplynulý rok nereagoval přímo na vyhodnocovaný rok, ale na rok jemu předcházející, bylo přistoupeno k použití přibližné hodnoty pro aktuálně hodnocený rok. Výpočet předpokládané ztráty vycházel z extrapolace jednotkových ztrát předchozích let pro jednotlivé druhy následků s přihlédnutím k aktuálnímu vývoji HDP. Je proto třeba zdůraznit, že se jedná o **předpokládanou částku ekonomické ztráty za rok 2015**[14].

ztráty	2002	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Hl. m. Praha	5 969 499	3 995 832	7 049 237	6 430 638	6 177 734	7 087 856	6 933 888	7 592 249
Středočeský	7 198 053	5 652 178	7 504 756	7 334 216	7 615 481	7 421 966	8 443 217	8 341 283
Jihočeský	3 867 581	2 580 124	3 549 112	3 831 480	3 787 226	3 464 661	3 807 908	3 897 766
Plzeňský	2 919 161	2 103 265	2 534 081	2 557 279	3 059 671	2 782 349	2 546 602	2 584 779
Karlovarský	1 470 785	1 194 558	1 490 371	1 396 145	1 012 504	1 085 960	1 367 871	1 532 203
Ústecký	3 888 203	3 289 248	4 413 569	4 257 601	4 193 860	4 570 401	4 908 160	5 059 641
Liberecký	2 135 510	1 620 473	2 309 516	2 260 110	2 281 313	2 193 872	2 372 255	2 422 137
Královéhradecký	2 906 757	2 200 849	3 241 628	3 345 200	3 306 266	2 793 756	3 047 832	2 915 806
Pardubický	2 308 450	2 005 861	2 988 500	2 881 876	2 688 371	2 700 512	2 740 076	3 151 512
Vysočina	2 573 554	1 649 041	2 516 513	2 527 886	2 770 005	2 779 281	3 015 507	2 975 437
Jihomoravský	4 522 796	3 089 063	4 770 273	4 980 606	4 703 790	4 827 902	5 405 769	5 808 956
Olomoucký	2 905 244	2 336 245	3 152 520	3 128 644	3 007 056	2 864 857	2 821 069	3 292 019
Zlínský	2 381 883	1 831 231	2 329 802	2 386 567	2 525 863	2 818 937	2 819 924	3 058 707
Moravskoslezský	4 589 983	3 799 079	5 432 108	5 365 425	5 203 744	5 397 391	5 018 522	5 436 133
celkem	**49 637 459**	**37 347 047**	**53 281 986**	**52 683 673**	**52 332 884**	**52 789 701**	**55 248 600**	**58 068 628**

Tab. 8: *Celkové celospolečenské ztráty v jednotlivých krajích v letech 2002 – 2015*

Zdroj: CDV

[14] *Předpokládaná částka byla vypočtena dle certifikované Metodiky výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích zpracované Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. (2013).*

Souhrnně celospolečenská ztráta v roce 2015 přesáhla částku 58 mld. Kč a dosáhla tak v nominální hodnotě historického maxima.

Při porovnání s rokem 2009 se zvýšila o téměř 21 mld. Kč a oproti předchozímu roku 2014 stoupla o 2, 8 mld. Kč. Nejvyšší hodnoty dosáhla ve Středočeském kraji a nejnižší v Karlovarském kraji. Pro získání objektivního porovnání ekonomických dopadů v jednotlivých krajích byly tyto ztráty v následující tabulce přepočteny na 1 obyvatele příslušného kraje.

ztráty (Kč/obyv.)	2002	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Hl. m. Praha	5 138	3 199	5 607	5 179	4 955	5 701	5 507	6 030
Středočeský	6 377	4 531	5 933	5 733	5 895	5 699	6 419	6 342
Jihočeský	6 187	4 046	5 557	6 023	5 949	5 442	5 975	6 116
Plzeňský	5 314	3 678	4 430	4 473	5 343	4 852	4 428	4 494
Karlovarský	4 835	3 883	4 848	4 605	3 356	3 616	4 570	5 119
Ústecký	4 743	3 934	5 279	5 142	5 073	5 539	5 957	6 141
Liberecký	4 997	3 691	5 250	5 153	5 201	5 002	5 406	5 519
Královéhradecký	5 300	3 970	5 843	6 040	5 979	5 062	5 526	5 286
Pardubický	4 557	3 885	5 779	5 581	5 206	5 234	5 306	6 103
Vysočina	4 972	3 202	4 891	4 938	5 419	5 447	5 914	5 835
Jihomoravský	4 032	2 682	4 131	4 270	4 025	4 126	4 609	4 953
Olomoucký	4 563	3 639	4 913	4 899	4 716	4 502	4 438	5 178
Zlínský	4 016	3 098	3 946	4 052	4 298	4 808	4 818	5 226
Moravskoslezský	3 635	3 046	4 369	4 360	4 242	4 417	4 121	4 464
celkem	**4 865**	**3 555**	**5 059**	**5 015**	**4 976**	**5 022**	**5 243**	**5 510**

Tab. 9: Celospolečenské ztráty v jednotlivých krajích v letech 2002 – 2015 připadající na 1 obyvatele

Zdroj: CDV

Do skupiny s nejvyšším dopadem na 1 obyvatele přesahující částku 6 tis. Kč patří kraj Středočeský, Ústecký, Jihočeský, Pardubický a hl. m. Praha. Naopak nejnižší dopady s částkou pod 5 tis. Kč vykazují kraj Moravskoslezský, Plzeňský a Jihomoravský.

1.5 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, se potvrdila účelnost 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.

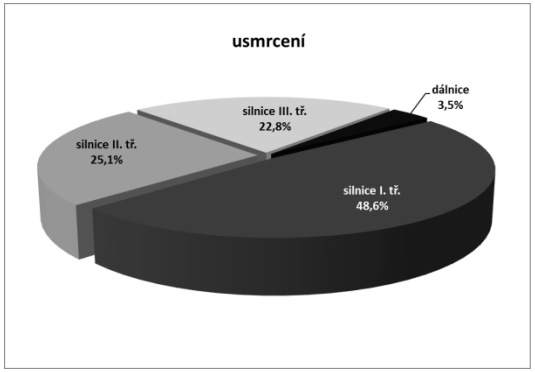
a posoudit, jak z tohoto pohledu byly naplněny strategické cíle NSBSP. Hlavní město Praha je posuzováno jako jeden celek bez rozlišení druhu komunikací, pouze jsou vyjmuty dálnice a rychlostní komunikace. Stejně tak jako jeden celek jsou posuzovány i místní komunikace.

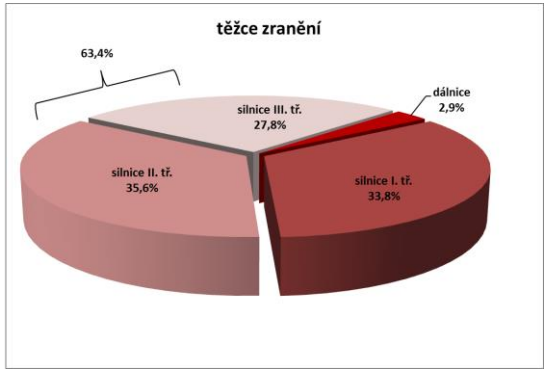
Při hodnocení počtu usmrcených a těžce zraněných dle druhu komunikací a hodnocení jejich bezpečnosti je třeba vzít v úvahu jejich význam v dopravním systému, respektive jaký dopravní výkon zajišťují. Ve vazbě na dopravní výkon lze pak objektivně posoudit úroveň jejich bezpečnosti. Problémem je však stanovení 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.

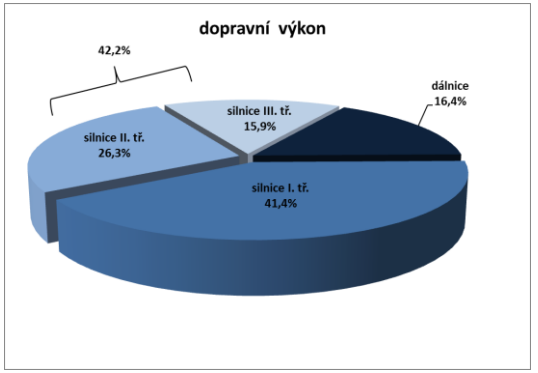
Získané údaje jsou shrnuty v následující tabulce a návazných grafech.

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. 10: *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 2015 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.

1.4.1 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	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	349	311	319	297	243	244	284	212	140
těžce zraněno	962	824	838	755	776	767	739	728	577
ukazatel závažnosti nehod	2 358	2 068	2 114	1 943	1 748	1 743	1 875	1 576	1 137

Tabulka 11a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Souhrnně lze konstatovat, že situace se na této kategorii komunikací neustále zhoršuje a v porovnání s rokem 2014 zaznamenává ještě větší propad než v předchozích letech. Počet usmrcených v roce 2014 stoupl oproti roku 2013 o 1 osobu a zaostával za stanoveným předpokladem jen o 7 osob, v roce 2015 však stoupl oproti roku 2014 o 40 osob (!!!) a za stanoveným předpokladem zaostal již o 72 osob (!!!). Počet těžce zraněných v roce 2014 klesl oproti roku 2013 o 9 osob a byl pouze o 4 osoby vyšší než stanovený předpoklad, v roce 2015 sice poklesl oproti roku 2014 o 28 osob, ale za stanoveným předpokladem zaostal již o 11 osob. Ukazatel závažnosti nehod v roce 2014 oproti roku 2013 nepatrně poklesl o 5 bodů a zaostával za stanoveným předpokladem jen o 60 bodů, v roce 2015 však stoupl oproti roku 2014 o 132 bodů (!!!) a za stanoveným předpokladem zaostal již prakticky o 300 bodů.

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 31. 12. 2015 jejich délka činila 776 km, za 6 let se tedy prodloužila o pouhých 47 km, tj. o 6,4 %.

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

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 11b) došlo v roce 2015 k nárůstu počtu usmrcených oproti roku 2014 o 6 osob, tedy k historicky nejvyšší úrovni. Tento počet je dvojnásobný oproti stanovenému předpokladu (!!!). Naopak potěšitelný je pokles počtu těžce zraněných o 26 osob, který je dokonce nižší než stanovený předpoklad. Tato skutečnost se projevila i v porovnání ukazatele závažnosti nehod, který sice zůstal prakticky na úrovni roku 2014, je ale stále vyšší než v roce 2009 a především je o polovinu vyšší než stanovený předpoklad. **I při uvedeném nárůstu délky dálnic nelze považovat vývoj nehodovosti na dálnicích za uspokojivý, ba naopak.**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	24	25	21	20	23	24	30	15	10
těžce zraněno	70	47	82	59	67	78	52	53	42
ukazatel závažnosti nehod	166	147	166	139	159	174	172	113	82

Tabulka 11b: 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		2014		2015	
		počet	podíl[17]	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	5	20,8	14	58,3	18	60,0
	těžce zraněno	31	44,3	42	53,8	25	48,1
	ukazatel závažnosti nehod	51	30,7	98	56,3	97	56,4
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	3	12,5	2	8,3	3	10,0
	těžce zraněno	7	10,0	4	5,1	9	17,3

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

	ukazatel závažnosti nehod	19	11,4	12	6,9	21	12,2
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	9	37,5	1	4,2	0	0,0
	těžce zraněno	17	24,3	23	29,5	13	25,0
	ukazatel závažnosti nehod	53	31,9	27	15,5	13	7,6
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	5	20,8	4	16,7	7	23,3
	těžce zraněno	6	8,6	1	1,3	2	3,8
	ukazatel závažnosti nehod	26	15,7	17	9,8	30	17,4
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	2,9	1	1,3	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	1,2	1	0,6	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
havárie	usmrceno do 24 h	2	8,3	3	12,5	2	6,7
	těžce zraněno	5	7,1	4	5,1	2	3,8
	ukazatel závažnosti nehod	13	7,8	16	9,2	10	5,8
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	2,9	3	3,8	1	1,9
	ukazatel závažnosti nehod	2	1,2	3	1,7	1	0,6
CELKEM	usmrceno do 24 h	**24**	**100**	**24**	**100**	**30**	100,0
	těžce zraněno	**70**	**100**	**78**	**100**	**52**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**166**	**100**	**174**	**100**	**172**	100,0

Tabulka 11c: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2014 na dálnicích dle druhu nehody *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Z předchozí Tabulky 11c 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, v roce 2014 ji dokonce překročil a v této úrovni byl i v roce 2015. U počtu usmrcených dosáhl dokonce 60 %.

Při podrobnější analýze druhu srážek s jedoucím vozidlem (Tabulka 11d) se nejvýrazněji projevovala srážka zezadu, jejichž podíl stoupl v v roce 2015 téměř na 80 %. V osmině 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 se vůbec nevyskytly.

		2009		2014		2015	
		počet	Podíl	počet	podíl	počet	podíl
čelní	usmrceno do 24 h	1	20,0	4	28,6	2	11,1
	těžce zraněno	1	3,2	4	9,5	4	16,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	9,8	20	20,4	12	12,4
boční	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	12,9	3	7,1	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	8	15,7	3	3,1	0	0,0
z boku	usmrceno do 24 h	0	0,0	2	14,3	2	11,1
	těžce zraněno	1	3,2	2	4,8	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,0	10	10,2	8	8,2
zezadu	usmrceno do 24 h	3	60,0	8	57,1	14	77,8
	těžce zraněno	25	80,6	33	78,6	21	84,0
	ukazatel závažnosti nehod	37	72,5	65	66,3	77	79,4
CELKEM	usmrceno do 24 h	5	100	14	100	**18**	100,0
	těžce zraněno	31	100	42	100	**25**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	51	100	98	100	**97**	100,0

Tabulka 11d: 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 11e z hlediska povětrnostních podmínek v době nehody. Vyplývá z ní především skutečnost, k naprosté většině vážných následků nehod dochází za neztížených povětrnostních podmínek. U smrtelných následků jsou to všechny nehody, u těžkých zranění 80%. Zřetelně z toho vyplývá, že za zhoršených klimatických podmínek se řidiči mnohem více koncentrují na bezpečnou jízdu.

		2009		2014		2015	
		počet	Podíl	počet	podíl	počet	podíl
neztížené	usmrceno do 24 h	4	80,0	11	78,6	18	100,0
	těžce zraněno	27	87,1	33	78,6	20	80,0
	ukazatel závažnosti nehod	43	84,3	77	78,6	92	94,8
mlha	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	7,1	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	2,4	1	4,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	5	5,1	1	1,0
na počátku deště, slabý déšť	usmrceno do 24 h	0	0,0	2	14,3	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	2,4	1	4,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	9	9,2	1	1,0
déšť	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	6,5	6	14,3	1	4,0
	ukazatel závažnosti nehod	6	11,8	6	6,1	1	1,0
sněžení	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	3,2	0	0,0	2	8,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,0	0	0,0	2	2,1
tvoří se námraza, náledí	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	3,2	1	2,4	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,0	1	1,0	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	5	100	14	100	**18**	100,0

	těžce zraněno	31	100	42	100	**25**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	51	100	98	100	**97**	100,0

Tabulka 11e: 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

Alarmující je vysoký podíl následků srážek s chodcem, který se v roce 2015 dokonce posunul na 2. místo v četnosti výskytu. Při těchto nehodách zemřelo sedm osob a další 2 byli těžce zraněni. 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. Významně se na těchto následcích podílejí cestující, kteří se pohybovali po dálnici po vystoupení ze zastaveného vozidla.

V roce 2015 narostl počet srážek se zaparkovaným/odstaveným vozidlem. U srážek s pevnou překážkou, jejíž vážné následky byly dokonce v roce 2009 nejvyšší (Tabulka 11f), dochází k poklesu do té míry, že v roce 2015 se podílejí již jen necelými 8 % na závažných následcích nehod. Nejčastěji se vyskytující je srážka se svodidlem (v polovině případů), která 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		**2014**		**2015**	
		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	1	7,7
	ukazatel závažnosti nehod	8	15,1	0	0,0	1	7,7
sloup – telefonní, veřejné osvětlení, eklektické vedení, 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
odrazník, patník, sloupek, dopr. značky apod.	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	11,8	5	21,7	2	15,4
	ukazatel závažnosti nehod	2	3,8	5	18,5	2	15,4

svodidlo	usmrceno do 24 h	5	55,6	1	100,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	35,3	11	47,8	7	53,8
	ukazatel závažnosti nehod	26	49,1	15	55,6	7	53,8
překážka vzniklá provozem jiného vozidla	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,9	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,9	0	0,0	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	0	0,0	3	23,1
	ukazatel závažnosti nehod	5	9,4	0	0,0	3	23,1
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	2	8,7	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,9	2	7,4	0	0,0
jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	usmrceno do 24 h	1	11,1	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	35,3	5	21,7	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	10	18,9	5	18,5	0	0,0
CELKEM	usmrceno do 24 h	9	100	1	100	0	100
	těžce zraněno	17	100	23	100	13	100
	ukazatel závažnosti nehod	53	100	27	100	13	100

Tabulka 11f: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2014 na dálnicích dle druhu srážek s pevnou překážkou

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Z tabulky 11g registrující specifická místa a objekty v místě nehody nelze jednoznačně lokalizovat, kde převážně k těmto srážkám dochází.

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
most, nadjezd, podjezd, tunel	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	23,5	0	0,0
čerpadlo pohonných hmot	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	25,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	16,7	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,8	4	23,5	0	0,0
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	50,0	7	100,0
	těžce zraněno	4	66,7	1	100,0	2	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	24	92,3	9	52,9	30	100,0
CELKEM	usmrceno do 24 h	5	100	4	100	**7**	100,0
	těžce zraněno	6	100	1	100	**2**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	26	100	17	100	**30**	100,0

Tabulka 11g: 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 2015 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 11g) došlo na silnicích I. tříd vč. rychlostních komunikací v roce 2015 k výraznému nárůstu počtu usmrcení o 34 osob oproti roku 2014, tj. o 15,4 %, což je více než trojnásobek celostátního průměru, který činil 4,9 %. Oproti roku 2009 jejich počet poklesl o 21,8 %, což je ve srovnání s celostátním průměrem (20,4 %) nepatrně lepší výsledek. Oproti stanovenému předpokladu však bylo usmrceno o 57 osob více. Alarmující upozornění reagující na stagnaci v roce 2014 oproti předchozímu roku prokázalo svou oprávněnost.

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	325	286	298	277	220	220	254	197	130
těžce zraněno	892	777	756	696	709	689	687	675	535
ukazatel závažnosti nehod	2 192	1 921	1 948	1 804	1 589	1 569	1 703	1 463	1 055

Tabulka 11h: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací) Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Nepříznivě lze hodnotit i počet těžce zraněných, který zaznamenal pokles pouze o 2 osoby oproti roku 2014 (0,3 %), celostátně o 8,0 %. Při porovnání s výchozím rokem 2009 poklesl o 23,0 %, což je horší než celostátní průměr (28,2 %).

Tento nepříznivý vývoj se přirozeně odráží i v ukazateli závažnosti nehod, který ve srovnání s předchozím rokem stoupl o 8,3 %, celostátně však jen lehce poklesl o 1,9 %. V porovnání s rokem 2009 poklesl o 22,3 % a je tedy horší než celostátní průměr (24,0 %). Souhrnně lze tedy hodnotit vývoj závažných následků nehod na silnicích I. tříd vč. rychlostních komunikací jako nepříznivý a jeho výsledky v roce 2015 již výrazně zaostávají za vytýčeným předpokladem.

Zcela odlišný obraz o vývoji však získáme, pokud se provede podrobnější rozbor podle lokality silnic v obci a mimo obec (Tabulka 11i).

		2009	2014	2015	2015/2009
		počet	počet	počet	podíl
intravilán	usmrceno do 24 h	79	28	32	0,41
	těžce zraněno	331	213	209	0,63
	ukazatel závažnosti nehod	647	325	337	0,52
extravilán	usmrceno do 24 h	246	192	222	0,90
	těžce zraněno	561	476	478	0,85
	ukazatel závažnosti nehod	1545	1244	1366	0,88

Tabulka 11i: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací) v extravilánu a intravilánu Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Zatímco na silnicích I. tříd v intravilánu došlo souhrnně k snížení závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2015 (usmrcení o 59 %, těžce zranění o 37 % a koeficient závažnosti nehod o 48 %), které několikanásobně překračovalo celostátní průměr, na silnicích v extravilánu bylo toto snížení neporovnatelně nižší a nedosahovalo ani celostátní průměr. Porovnáním koeficientu závažnosti nehod mezi rokem 2015 a 2014 však došlo v obou kategoriích ke zvýšení, zejména na komunikacích v extravilánu.

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

- usmrcených 24,3 %,
- těžce zraněných 30,4 %.
- koeficient závažnosti nehod 29,5 %.

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

V roce 2015 poklesly tyto podíly u

- usmrcených na 12,6 %,
- těžce zraněných na 30,9 %,
- koeficient závažnosti nehod na 19,8 %.

Z podrobnějšího rozboru druhu nehod v intravilánu (Tabulka 11j) vyplývá, že nejčastější je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (souhrnně 46 %). Významně jsou však zastoupeny i srážky s chodcem, počet usmrcených je stejný jako u srážek s jedoucím vozidlem. Třetím druhem nehody s častým výskytem je ještě srážka s pevnou překážkou.

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	33	41,8	10	35,7	13	40,6
	těžce zraněno	174	52,6	103	48,4	102	48,8
	ukazatel závažnosti nehod	306	47,3	143	44,0	154	45,7
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	3,6	0	0,0
	těžce zraněno	4	1,2	3	1,4	1	0,5
	ukazatel závažnosti nehod	4	0,6	7	2,2	1	0,3
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	11	13,9	5	17,9	4	12,5
	těžce zraněno	39	11,8	22	10,3	19	9,1
	ukazatel závažnosti nehod	83	12,8	42	12,9	35	10,4

srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	34	43,0	12	42,9	13	40,6
	těžce zraněno	89	26,9	67	31,5	76	36,4
	ukazatel závažnosti nehod	225	34,8	115	35,4	128	38,0
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	1	3,1
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	0,5
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	5	1,5
havárie	usmrceno do 24 h	1	1,3	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	19	5,7	12	5,6	7	3,3
	ukazatel závažnosti nehod	23	3,6	12	3,7	7	2,1
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	3,1
	těžce zraněno	6	1,8	6	2,8	3	1,4
	ukazatel závažnosti nehod	6	0,9	6	1,8	7	2,1
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**79**	**100**	**28**	**100**	**32**	100,0
	těžce zraněno	**331**	**100**	**213**	**100**	**209**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**647**	**100**	**325**	**100**	**337**	100,0

Tabulka 11j: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 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 11k) se ukázalo, že k častějším smrtelným následkům dochází na mezikřižovatkových úsecích, naopak k těžkým zraněním na křižovatkách.

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	22	66,7	8	80,0	7	53,8

	těžce zraněno	66	37,9	42	40,8	35	34,3
	ukazatel závažnosti nehod	154	50,3	74	51,7	63	40,9
na křižovatce	usmrceno do 24 h	11	33,3	2	20,0	6	46,2
	těžce zraněno	108	62,1	61	59,2	67	65,7
	ukazatel závažnosti nehod	152	49,7	69	48,3	91	59,1
CELKEM	usmrceno do 24 h	**33**	**100**	**10**	**100**	**13**	100,0
	těžce zraněno	**174**	**100**	**103**	**100**	**102**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**306**	**100**	**143**	**100**	**154**	100,0

Tabulka 11k: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle lokalizace na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací) v intravilánu
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Naprosto jiný poznatek vyplývá z identifikace lokalit srážek s chodcem (Tabulka 11l), ke kterým dochází převážně na mezikřižovatkových úsecích, přičemž podíl smrtelných následků je na nich podstatně vyšší.

		2009		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	26	76,5	10	83,3	11	84,6
	těžce zraněno	60	67,4	51	76,1	56	73,7
	ukazatel závažnosti nehod	164	72,9	91	79,1	100	78,1
na křižovatce	usmrceno do 24 h	8	23,5	2	16,7	2	15,4
	těžce zraněno	29	32,6	16	23,9	20	26,3
	ukazatel závažnosti nehod	61	27,1	24	20,9	28	21,9
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**34**	**100**	**12**	**100**	**13**	100,0
	těžce zraněno	**89**	**100**	**67**	**100**	**76**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**225**	**100**	**115**	**100**	**128**	100,0

Tabulka 11l: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 při srážkách s chodcem dle lokalizace na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací) v intravilánu
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Z tabulky 11m vyplývá, že k polovině vážných následků s chodcem dochází za zhoršené viditelnosti.

		2009		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
viditelnost nezhoršená	usmrceno do 24 h	11	32,4	4	33,3	6	46,2
	těžce zraněno	37	41,6	41	61,2	42	55,3
	ukazatel závažnosti nehod	81	36,0	57	49,6	66	51,6
viditelnost	usmrceno do 24 h	23	67,6	8	66,7	7	53,8

zhoršená	těžce zraněno	52	58,4	26	38,8	34	44,7
	ukazatel závažnosti nehod	144	64,0	58	50,4	62	48,4
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**34**	**100**	**12**	**100**	**13**	100,0
	těžce zraněno	**89**	**100**	**67**	**100**	**76**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**225**	**100**	**115**	**100**	**128**	100,0

Tabulka 11m: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 při srážkách s chodcem dle viditelnosti 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. Do druhé kategorie nebezpečnosti patří stromy, sloupy silnoproudých a slaboproudých vedení a další součásti silničního příslušenství.

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
strom	usmrceno do 24 h	3	27,3	2	40,0	1	25,0
	těžce zraněno	13	33,3	4	18,2	2	10,5
	ukazatel závažnosti nehod	25	30,1	12	28,6	6	17,1
sloup – telefonní, veřejného osvětlení, elektrického vedení apod.	usmrceno do 24 h	3	27,3	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	8	20,5	4	18,2	5	26,3
	ukazatel závažnosti nehod	20	24,1	4	9,5	5	14,3
odrazník, patník, sloupek, dopr. značky apod.	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	20,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	10,3	2	9,1	3	15,8
	ukazatel závažnosti nehod	4	4,8	6	14,3	3	8,6
svodidlo	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	5,1	3	13,6	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	2,4	3	7,1	0	0,0
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	40,0	2	50,0
	těžce zraněno	5	12,8	5	22,7	5	26,3
	ukazatel závažnosti nehod	13	15,7	13	31,0	13	37,1
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	1	5,3
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,2	0	0,0	1	2,9
jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	usmrceno do 24 h	3	27,3	0	0,0	1	25,0
	těžce zraněno	6	15,4	4	18,2	3	15,8
	ukazatel závažnosti nehod	18	21,7	4	9,5	7	20,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**11**	**100**	**5**	**100**	**4**	100,0
	těžce zraněno	**39**	**100**	**22**	**100**	**19**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**83**	**100**	**42**	**100**	**35**	100,0

Tabulka 11n: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 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 došlo k výraznému nárůstu smrtelných následků, zejména u srážek s chodcem (Tabulka 11o).

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	162	65,9	132	68,8	142	64,0
	těžce zraněno	370	66,0	310	65,1	331	69,2
	ukazatel závažnosti nehod	1 018	65,9	838	67,4	899	65,8
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	3	1,2	1	0,5	1	0,5
	těžce zraněno	8	1,4	4	0,8	8	1,7
	ukazatel závažnosti nehod	20	1,3	8	0,6	12	0,9
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	39	15,9	39	20,3	45	20,3
	těžce zraněno	104	18,5	86	18,1	73	15,3
	ukazatel závažnosti nehod	260	16,8	242	19,5	253	18,5
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	24	9,8	17	8,9	31	14,0
	těžce zraněno	28	5,0	23	4,8	21	4,4
	ukazatel závažnosti nehod	124	8,0	91	7,3	145	10,6
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	0,2	2	0,4	1	0,2
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,1	2	0,2	1	0,1
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	1	0,4	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	0,2	0	0,0

	ukazatel závažnosti nehod	4	0,3	1	0,1	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	0,5
	těžce zraněno	1	0,2	0	0,0	1	0,2
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,1	0	0,0	5	0,4
havárie	usmrceno do 24 h	17	6,9	1	0,5	2	0,9
	těžce zraněno	46	8,2	44	9,2	39	8,2
	ukazatel závažnosti nehod	114	7,4	48	3,9	47	3,4
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	2	1,0	0	0,0
	těžce zraněno	3	0,5	6	1,3	4	0,8
	ukazatel závažnosti nehod	3	0,2	14	1,1	4	0,3
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**246**	**100**	**192**	**100**	**222**	100,0
	těžce zraněno	**561**	**100**	**476**	**100**	**478**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**1 545**	**100**	**1 244**	**100**	**1 366**	100,0

Tabulka 11o: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 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 2015 o 11,7 % (celostátně bylo dosaženo 24,5 %). Druhou nejzávažnější nehodou byla srážka s pevnou překážkou. Celkově následky tohoto druhu srážky poklesly v daném období pouze o 3 %. Počet smrtelných následků stoupl o 6 osob a byl dokonce v roce 2015 vyšší než v roce 2009. Jejich podíl na celkovém počtu následku se blíží jedné pětině. Obdobně závažnou je srážka s chodcem.

Dle šetření dopravní policie byly jako příčiny dopravních nehod, při kterých došlo ke srážkám s jedoucím nekolejovým vozidlem, označeny nesprávný způsob jízdy (47 %), nepřiměřená rychlost jízdy (22 %), nedání přednosti v jízdě (22 %) a nesprávné předjíždění (9 %). Podíl závažných následků stoupl u nehod zaviněných nesprávným způsobem jízdy a nedáním přednosti a naopak poklesl u nepřiměřené rychlosti a nesprávného předjíždění.

		2009		2014		2015	
		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	37	28,0	30	21,1
	těžce zraněno	91	24,6	68	21,9	73	22,1
	ukazatel závažnosti nehod	283	27,8	216	25,8	193	21,5
nesprávné předjíždění	usmrceno do 24 h	17	10,5	18	13,6	11	7,7
	těžce zraněno	59	15,9	36	11,6	35	10,6
	ukazatel závažnosti nehod	127	12,5	108	12,9	79	8,8
nedání přednosti v jízdě	usmrceno do 24 h	29	17,9	21	15,9	30	21,1
	těžce zraněno	97	26,2	77	24,8	80	24,2
	ukazatel závažnosti nehod	213	20,9	161	19,2	200	22,2
nesprávný způsob jízdy	usmrceno do 24 h	68	42,0	55	41,7	71	50,0
	těžce zraněno	121	32,7	129	41,6	142	42,9
	ukazatel závažnosti nehod	393	38,6	349	41,6	426	47,4
technická závada vozidla	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	0,8	0	0,0
	těžce zraněno	2	0,5	0	0,0	1	0,3
	ukazatel závažnosti nehod	2	0,2	4	0,5	1	0,1
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**162**	**100**	**132**	**100**	**142**	100,0
	těžce zraněno	**370**	**100**	**310**	**100**	**331**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**1 018**	**100**	**838**	**100**	**899**	100,0

Tabulka 11p: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2014 při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle jejich příčiny na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací) v extravilánu *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Z tabulky 11r vyplývá, že většina nehod, při kterých dojde ke srážkám s jedoucím nekolejovým vozidlem, dochází v mezikřižovatkových úsecích.

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	128	79,0	104	78,8	112	78,9
	těžce zraněno	254	68,6	233	75,2	239	72,2
	ukazatel závažnosti nehod	766	75,2	649	77,4	687	76,4
na křižovatce	usmrceno do 24 h	34	21,0	28	21,2	30	21,1
	těžce zraněno	116	31,4	77	24,8	92	27,8
	ukazatel závažnosti nehod	252	24,8	189	22,6	212	23,6
celkem	**usmrceno do 24 h**	**162**	**100**	**132**	**100**	**142**	100,0
	těžce zraněno	**370**	**100**	**310**	**100**	**331**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**1 018**	**100**	**838**	**100**	**899**	100,0

Tabulka 11r: 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 dokonce v roce 2015 jejich podíl přesáhl 95 %.

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	22	91,7	13	76,5	30	96,8
	těžce zraněno	23	82,1	20	87,0	20	95,2
	ukazatel závažnosti nehod	111	89,5	72	79,1	140	96,6
na křižovatce	usmrceno do 24 h	2	8,3	4	23,5	1	3,2
	těžce zraněno	5	17,9	3	13,0	1	4,8
	ukazatel závažnosti nehod	13	10,5	19	20,9	5	3,4
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**24**	**100**	**17**	**100**	**31**	100,0
	těžce zraněno	**28**	**100**	**23**	**100**	**21**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**124**	**100**	**91**	**100**	**145**	100,0

Tabulka 11s: 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 k závažným následkům při srážkách s chodcem je zhoršená viditelnost.

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
viditelnost nezhoršená	usmrceno do 24 h	4	16,7	1	5,9	6	19,4
	těžce zraněno	9	32,1	8	34,8	8	38,1
	ukazatel závažnosti nehod	25	20,2	12	13,2	32	22,1
viditelnost zhoršená	usmrceno do 24 h	20	83,3	16	94,1	25	80,6
	těžce zraněno	19	67,9	15	65,2	13	61,9
	ukazatel závažnosti nehod	99	79,8	79	86,8	113	77,9
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**24**	**100**	**17**	**100**	**31**	100,0
	těžce zraněno	**28**	**100**	**23**	**100**	**21**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**124**	**100**	**91**	**100**	**145**	100,0

Tabulka 11t: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2014 při srážkách s chodcem dle viditelnosti 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		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
strom	usmrceno do 24 h	21	53,8	22	56,4	20	44,4
	těžce zraněno	43	41,3	40	46,5	37	50,7
	ukazatel závažnosti nehod	127	48,8	128	52,9	117	46,2
sloup – telefonní, veřejného osvětlení, elektrického vedení apod.	usmrceno do 24 h	1	2,6	3	7,7	0	0,0
	těžce zraněno	4	3,8	4	4,7	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	8	3,1	16	6,6	0	0,0
odrazník, patník, sloupek, dopr. značky apod.	usmrceno do 24 h	1	2,6	3	7,7	3	6,7
	těžce zraněno	6	5,8	7	8,1	5	6,8
	ukazatel závažnosti nehod	10	3,8	19	7,9	17	6,7
svodidlo	usmrceno do 24 h	10	25,6	7	17,9	7	15,6
	těžce zraněno	18	17,3	11	12,8	13	17,8
	ukazatel závažnosti nehod	58	22,3	39	16,1	41	16,2
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	2	5,1	12	26,7
	těžce zraněno	19	18,3	10	11,6	7	9,6
	ukazatel závažnosti nehod	35	13,5	18	7,4	55	21,7
závory železničního přejezdu	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	2,2
	těžce zraněno	0	0,0	1	1,2	1	1,4
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	0,4	5	2,0
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	1	1,2	2	2,7
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	0,4	2	0,8
jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	usmrceno do 24 h	2	5,1	2	5,1	2	4,4
	těžce zraněno	14	13,5	12	14,0	7	9,6
	ukazatel závažnosti	22	8,5	20	8,3	15	5,9

	nehod						
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**39**	**100**	**39**	**100**	**45**	100,0
	těžce zraněno	**104**	**100**	**86**	**100**	**73**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**260**	**100**	**242**	**100**	**253**	100,0

Tabulka 11u: 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 kvůli odlišným stavebním a provozním parametrům odděleně hodnotit 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. I když počet těžce zraněných klesl a odpovídá předpokladu, počet usmrcených však vzrostl a v souvislosti s tím i celkový ukazatel závažnosti nehod je vyšší než před šesti lety a o polovinu vyšší než stanovený předpoklad.

Závažným problémem jsou srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem, jejichž podíl neustále narůstá. V roce 2015 ke všem nehodám se smrtelnými následky došlo za neztížených povětrnostních podmínek. Nejčastěji se vyskytují srážky zezadu (80 %). Vážné kritické situace vyvolávají čelní srážky.

Druhým nejčastějším druhem nehody je srážka s chodcem. 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.

Poklesl počet srážek s pevnou překážkou, narostly však závažné následky při srážkách s vozidlem zaparkovaným nebo odstaveným.

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

Ještě méně uspokojivě se v roce 2015 jeví celkové výsledky na silnicích I. tříd, zejména na komunikacích lokalizovaných v extravilánu. V intravilánu je zvýšení pouze u smrtelných následků. Zde je třeba se zaměřit na srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem a zejména srážky s chodcem, jejichž podíl stále narůstá. K těmto nehodám dochází převážně na mezikřižovatkových úsecích, v polovině případů za zhoršené viditelnosti.

Stejně jako v předchozím roce je třeba velmi kriticky posuzovat část sítě lokalizované v extravilánu, kde nebylo dosaženo celostátního průměru. V důsledku toho narůstá postupně i podíl závažných následků na extravilánových komunikacích, který již činí čtyři pětiny. Jako kritické se jeví především srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem, které tvoří zhruba dvě třetiny všech nehod. Jejich hlavní příčinou je v polovině případů nesprávný způsob jízdy. Stejně jako v intravilánu k nim dochází ve většině na mezikřižovatkových úsecích Druhou nejčastěji se vyskytující nehodou byla srážka s pevnou překážkou. Počet smrtelných následků byl dokonce v roce 2015 vyšší než v roce 2009. Z hlediska druhu pevné překážky jsou neoddiskutovatelným smrtícím faktorem stromy, které se podílejí polovinou na všech srážkách. Jejich počet se během sledovaného období příliš nezměnil. Velmi vážný druh nehody jsou srážky s chodcem, závažné následky jsou významně vyšší než v roce 2009 a jejich podíl na celkovém počtu následku navíc stále stoupá. Dochází k nim prakticky jen za zhoršené viditelnosti.

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 14 578 km silnic II. tříd a 34 161 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	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	349	309	275	273	234	285	267	212	140
těžce zraněno	1 601	1 143	1 367	1 306	1 098	1 139	1 008	1 212	961
ukazatel závažnosti nehod	2 997	2 379	2 467	2 398	2 034	2 279	2 076	2 060	1 521

Tabulka 12a: 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 **zlepšení situace v roce 2015 oproti roku 2014 u všech závažných následků nehod**. Počet usmrcených klesl o 18 osob, tj. o 6,3 %, počet těžce zraněných o 131 osob, tj. o 11,5 %. Z toho vyplývá i zlepšení ukazatele závažnosti nehod o 9,0 %. Oproti roku 2009 poklesl

- počet usmrcených o 23,5 %,
- počet těžce zraněných o 37,0 %,
- ukazatel závažnosti nehod o 30,8 %.

Při porovnání s celostátním průměrem jsou docílené poklesy lepší ve všech hodnotách. U smrtelných následků nehod a ukazatele závažnosti nehod však

nebylo dosaženo stanoveného předpokladu pro rok 2015, u těžce zraněných je docílený stav mnohem lepší než předpoklad.

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.

Při provedení podrobnějšího rozboru podle lokality silnic v obci a mimo obec (Tabulka 12b), dochází ve všech sledovaných ukazatelích v poklesu.

		2009	2014	2015	2015/2009
		počet	počet	počet	změna v %
2. třída intravilán	usmrceno do 24 h	42	43	33	–21,4
	těžce zraněno	357	281	232	–35,0
	ukazatel závažnosti nehod	525	453	364	–30,7
2. třída extravilán	usmrceno do 24 h	157	121	117	–25,5
	těžce zraněno	523	378	327	–37,5
	ukazatel závažnosti nehod	1151	862	795	–30,9

Tabulka 12b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 na silnicích II. třídy v extravilánu a intravilánu *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Na silnicích II. tříd v intravilánu došlo souhrnně ke stejnému poklesu závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2015 jako na silnicích v extravilánu.

Tato odlišnost ve vývoji se přirozeně odrazila i v nepatrné 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 2015 se tyto podíly změnily u

- usmrcených na 22,0 %,

- těžce zraněných na 41,5 %,
- koeficient závažnosti nehod na 31,4 %.

Na silnicích III. tříd je v porovnání se silnicemi II. tříd vývoj v roce 2015 rozdílný. Na silnicích v intravilánu se snížil počet usmrcených, počet těžce zraněných se však zvýšil a zvýšil se také ukazatel závažnosti nehod. Na silnicích v extravilánu se počet usmrcených mírně zvýšil, naopak počet těžce zraněných se snížil a snížil se i ukazatel závažnosti nehod.

		2009	2014	2015	2015/2009
		počet	počet	počet	změna v %
3. třída intravilán	usmrceno do 24 h	58	39	34	–41,4
	těžce zraněno	290	193	226	–22,1
	ukazatel závažnosti nehod	522	349	362	–30,7
3. třída extravilán	usmrceno do 24 h	92	82	83	–9,8
	těžce zraněno	431	287	223	–48,3
	ukazatel závažnosti nehod	799	615	555	–30,5

Tabulka 12c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 na silnicích III. třídy v extravilánu a intravilánu *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Na silnicích III. třídy, stejně jako u silnic III. třídy, v intravilánu došlo souhrnně ke stejnému poklesu závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2015 jako na silnicích v extravilánu.

Toto se projevilo 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 2015 se tyto podíly změnily u

- usmrcených na 29,0 %,
- těžce zraněných na 50,3 %,
- koeficient závažnosti nehod na 39.5 %.

Z podrobnějšího rozboru druhu nehod na silnicích II. tříd v intravilánu (Tabulka 12d) vyplývá obdobný výskyt nehod jako na silnicích I. tříd. Nejčastější je srážka

s jedoucím nekolejovým vozidlem (39,8 %), za ní s výrazným odstupem následuje srážka s chodcem (31,6 %). Třetím druhem nehody s častým výskytem je s obdobným odstupem srážka s pevnou překážkou (13,7 %).

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	19	45,2	15	34,9	9	27,3
	těžce zraněno	163	45,7	126	44,8	109	47,0
	ukazatel závažnosti nehod	239	45,5	186	41,1	145	39,8
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	2,3	0	0,0
	těžce zraněno	10	2,8	12	4,3	1	0,4
	ukazatel závažnosti nehod	10	1,9	16	3,5	1	0,3
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	10	23,8	10	23,3	5	15,2
	těžce zraněno	37	10,4	35	12,5	30	12,9
	ukazatel závažnosti nehod	77	14,7	75	16,6	50	13,7
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	11	26,2	12	27,9	13	39,4
	těžce zraněno	99	27,7	78	27,8	63	27,2
	ukazatel závažnosti nehod	143	27,2	126	27,8	115	31,6
srážka s lesní zvěří	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
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	2	4,7	2	6,1
	těžce zraněno	2	0,6	0	0,0	5	2,2
	ukazatel závažnosti nehod	2	0,4	8	1,8	13	3,6
havárie	usmrceno do 24 h	2	4,8	2	4,7	4	12,1
	těžce zraněno	35	9,8	26	9,3	21	9,1
	ukazatel závažnosti nehod	43	8,2	34	7,5	37	10,2
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	2,3	0	0,0
	těžce zraněno	8	2,2	4	1,4	2	0,9
	ukazatel závažnosti nehod	8	1,5	8	1,8	2	0,5

CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**42**	**100**	**43**	**100**	**33**	100,0
	těžce zraněno	**357**	**100**	**281**	**100**	**232**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**525**	**100**	**453**	**100**	**364**	100,0

Tabulka 12d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

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

Na části silnic II. tříd lokalizovaných v extravilánu se vývoj příčin u jednotlivých druhů dopravních nehod lišil (Tabulka 12e).

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	67	42,7	46	38,0	57	48,7
	těžce zraněno	228	43,6	191	50,5	166	50,8
	ukazatel závažnosti nehod	496	43,1	375	43,5	394	49,6
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	1	0,6	1	0,8	1	0,9
	těžce zraněno	1	0,2	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	0,4	4	0,5	4	0,5
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	59	37,6	52	43,0	40	34,2
	těžce zraněno	183	35,0	116	30,7	93	28,4
	ukazatel závažnosti nehod	419	36,4	324	37,6	253	31,8
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	12	7,6	13	10,7	8	6,8
	těžce zraněno	22	4,2	13	3,4	13	4,0
	ukazatel závažnosti nehod	70	6,1	65	7,5	45	5,7
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	0,9
	těžce zraněno	4	0,8	3	0,8	3	0,9
	ukazatel závažnosti nehod	4	0,3	3	0,3	7	0,9
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	0,3	1	0,3
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	0,1	1	0,1
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	2	1,7	1	0,9
	těžce zraněno	3	0,6	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	3	0,3	8	0,9	4	0,5

havárie	usmrceno do 24 h	16	10,2	7	5,8	9	7,7
	těžce zraněno	76	14,5	51	13,5	48	14,7
	ukazatel závažnosti nehod	140	12,2	79	9,2	84	10,6
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	2	1,3	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	1,1	3	0,8	3	0,9
	ukazatel závažnosti nehod	14	1,2	3	0,3	3	0,4
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**157**	**100**	**121**	**100**	**117**	100,0
	těžce zraněno	**523**	**100**	**378**	**100**	**327**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**1 151**	**100**	**862**	**100**	**795**	100,0

Tabulka 12e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 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 (49,6 %), za ní však následuje srážka s pevnou překážkou (31,8 %). Pak následuje havárie (10,6 %) a srážka s chodcem (5,7 %).

Zatímco v roce 2015 počet nehod s jedoucím nekolejovým vozidlem stoupl, u srážek s pevnou překážkou a srážek s chodcem klesl.

Podrobný rozbor druhu nehod na silnicích III. tříd v intravilánu (Tabulka 12f) dokumentuje obdobné pořadí výskytu druhů nehod – srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem – cca 37 %, srážka s pevnou překážkou – cca 20 % a srážka s chodcem – cca 20 %. Výrazněji se vyskytuje i havárie – cca 10 %. Povzbuzujícím vývojem je výrazný pokles srážek s chodcem.

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	17	29,3	12	30,8	8	23,5
	těžce zraněno	117	40,3	75	38,9	101	44,7
	ukazatel závažnosti nehod	185	35,4	123	35,2	133	36,7
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	2	3,4	1	2,6	1	2,9
	těžce zraněno	6	2,1	3	1,6	1	0,4
	ukazatel závažnosti nehod	14	2,7	7	2,0	5	1,4
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	16	27,6	14	35,9	8	23,5
	těžce zraněno	51	17,6	41	21,2	41	18,1
	ukazatel závažnosti nehod	115	22,0	97	27,8	73	20,2

srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	12	20,7	6	15,4	7	20,6
	těžce zraněno	72	24,8	37	19,2	47	20,8
	ukazatel závažnosti nehod	120	23,0	61	17,5	75	20,7
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	2	1,0	1	0,4
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	2	0,6	1	0,3
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	4	6,9	5	12,8	5	14,7
	těžce zraněno	1	0,3	1	0,5	6	2,7
	ukazatel závažnosti nehod	17	3,3	21	6,0	26	7,2
havárie	usmrceno do 24 h	5	8,6	1	2,6	4	11,8
	těžce zraněno	36	12,4	29	15,0	22	9,7
	ukazatel závažnosti nehod	56	10,7	33	9,5	38	10,5
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	2	3,4	0	0,0	1	2,9
	těžce zraněno	7	2,4	5	2,6	7	3,1
	ukazatel závažnosti nehod	15	2,9	5	1,4	11	3,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**58**	**100**	**39**	**100**	**34**	100,0
	těžce zraněno	**290**	**100**	**193**	**100**	**226**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**522**	**100**	**349**	**100**	**362**	100,0

Tabulka 12f: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 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 (téměř 46 %), za ní následuje srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (cca 30 %). Třetím druhem nehody s častým výskytem je havárie (14 %). Až na čtvrtém místě je srážka s chodcem (7 %).

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	11	12,0	31	37,8	23	27,7
	těžce zraněno	150	34,8	78	27,2	71	31,8
	ukazatel závažnosti nehod	194	24,3	202	32,8	163	29,4
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	0,5	4	1,4	1	0,4
	ukazatel závažnosti nehod	2	0,3	4	0,7	1	0,2
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	56	60,9	34	41,5	42	50,6
	těžce zraněno	175	40,6	108	37,6	86	38,6
	ukazatel závažnosti nehod	399	49,9	244	39,7	254	45,8
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	5	5,4	5	6,1	7	8,4
	těžce zraněno	19	4,4	24	8,4	11	4,9
	ukazatel závažnosti nehod	39	4,9	44	7,2	39	7,0
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	0,2	0	0,0	3	1,3
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,1	0	0,0	3	0,5
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	5	6,1	4	4,8
	těžce zraněno	5	1,2	5	1,7	3	1,3
	ukazatel závažnosti nehod	29	3,6	25	4,1	19	3,4
havárie	usmrceno do 24 h	12	13,0	6	7,3	7	8,4
	těžce zraněno	75	17,4	64	22,3	48	21,5
	ukazatel závažnosti nehod	123	15,4	88	14,3	76	13,7
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	2	2,2	1	1,2	0	0,0
	těžce zraněno	3	0,7	4	1,4	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	11	1,4	8	1,3	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**92**	**100**	**82**	**100**	**83**	**100**
	těžce zraněno	**431**	**100**	**287**	**100**	**223**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**799**	**100**	**615**	**100**	**555**	**100**

Tabulka 12g: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Varující je další nárůst srážek s pevnou překážkou.

Konkrétní vývoj v jednotlivých krajích se však výrazně liší a je dokumentován v následujících tabulkách.

Jihočeský kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	33	30	33	31	30	26	27	20	13
těžce zraněno	126	10	133	124	82	112	87	95	76
ukazatel závažnosti nehod	258	220	265	248	202	216	195	175	128

Tabulka 13a: 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 2015 ve srovnání s rokem **2014** se mírně zvýšil počet usmrcených a snížil počet těžce zraněných a současně se **i snížil ukazatel závažnosti nehod o 8,7 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 1,9 %).

V roce 2015 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 24,4 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 18,5 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Jihočeském kraji k lepšímu vývoji následků nehod oproti celostátnímu průměru. Jihočeský kraj ale nedosáhl naplnění předpokládaných cílů pro rok 2015 u počtu usmrcených a ukazatele závažnosti nehod, u těžce zraněných však byl úspěšný.

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

Jihočeský kraj II. třídy v intravilánu		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	50,0	1	33,3	0	0,0
	těžce zraněno	10	50,0	10	35,7	9	69,2
	ukazatel závažnosti nehod	14	50,0	14	35,0	9	52,9
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,0	3	10,7	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,6	3	7,5	0	0,0

srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	33,3	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,0	6	21,4	1	7,7
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,6	10	25,0	1	5,9
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	50,0	1	33,3	0	0,0
	těžce zraněno	5	25,0	4	14,3	3	23,1
	ukazatel závažnosti nehod	9	32,1	8	20,0	3	17,6
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	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	3	15,0	4	14,3	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	3	10,7	4	10,0	4	23,5
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	2,5	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**2**	100,0	**3**	100,0	**1**	100,0
	těžce zraněno	**20**	100,0	**28**	100,0	**13**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**28**	100,0	**40**	100,0	**17**	100,0

Tabulka 13b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Jihočeském kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově na tomto druhu komunikací došlo k výraznému poklesu závažných následků nehod. Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a s chodcem je sice vyšší než průměr všech krajů, jejich počet však poklesl.

Jihočeský kraj – II. třídy v extravilánu		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	7	38,9	7	41,2	6	37,5
	těžce zraněno	21	40,4	16	38,1	15	39,5
	ukazatel závažnosti nehod	49	39,5	44	40,0	39	38,2
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	1	5,6	0	0,0	1	6,3
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	4	3,2	0	0,0	4	3,9
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	6	33,3	9	52,9	7	43,8
	těžce zraněno	22	42,3	18	42,9	14	36,8
	ukazatel závažnosti nehod	46	37,1	54	49,1	42	41,2
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	5,9	1	6,3
	těžce zraněno	1	1,9	2	4,8	1	2,6
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,8	6	5,5	5	4,9
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	1,9	1	2,4	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,8	1	0,9	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	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	3	16,7	0	0,0	1	6,3
	těžce zraněno	6	11,5	5	11,9	8	21,1
	ukazatel závažnosti nehod	18	14,5	5	4,5	12	11,8
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**	**17**	**100**	**16**	100,0
	těžce zraněno	**52**	**100**	**42**	**100**	**38**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**124**	**100**	**110**	**100**	**102**	100,0

Tabulka 13c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 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 poklesl oproti průměru všech krajů. U srážek s pevnou překážkou narostl na jedné straně jejich podíl, ale jejich počet se přitom podařilo snížit. U srážek s chodcem parametry odpovídají průměru.

Jihočeský kraj – III. třídy v intravilánu		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	1	50,0
	těžce zraněno	5	29,4	8	53,3	9	50,0
	ukazatel závažnosti nehod	9	24,3	8	42,1	13	50,0
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	2	40,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	35,3	0	0,0	1	5,6
	ukazatel závažnosti nehod	14	37,8	0	0,0	1	3,8
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	1	50,0
	těžce zraněno	4	23,5	6	40,0	5	27,8
	ukazatel závažnosti nehod	8	21,6	6	31,6	9	34,6
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	1	6,7	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	5,3	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	100,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	4	21,1	0	0,0
Havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	11,8	0	0,0	2	11,1
	ukazatel závažnosti nehod	2	5,4	0	0,0	2	7,7
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	5,6
	ukazatel závažnosti nehod	4	10,8	0	0,0	1	3,8
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**5**	**100**	**1**	**100**	**2**	100,0
	těžce zraněno	**17**	**100**	**15**	**100**	**18**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**37**	**100**	**19**	**100**	**26**	100,0

Tabulka 13d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 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 je dokonce vyšší než úroveň roku 2009. Nízká úroveň je u srážek s pevnou překážkou.

Jihočeský kraj – III. třídy v extravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	12,5	1	20,0	0	0,0
	těžce zraněno	11	29,7	5	18,5	8	44,4
	ukazatel závažnosti nehod	15	21,7	9	19,1	8	16,0
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	3,7	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	2,1	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	4	50,0	1	20,0	8	100,0
	těžce zraněno	18	48,6	6	22,2	7	38,9
	ukazatel závažnosti nehod	34	49,3	10	21,3	39	78,0
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	2	7,4	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	2	4,3	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	1	12,5	2	40,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	3	11,1	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	4	5,8	11	23,4	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	2	25,0	1	20,0	0	0,0
	těžce zraněno	8	21,6	8	29,6	3	16,7
	ukazatel závažnosti nehod	16	23,2	12	25,5	3	6,0
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	2	7,4	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	2	4,3	0	0,0
CELKEM	usmrceno do 24 h	**8**	**100**	**5**	**100**	**8**	100,0

	těžce zraněno	**37**	**100**	**27**	**100**	**18**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**69**	**100**	**47**	**100**	**50**	**100**

Tabulka 13e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Jihočeském kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Velmi rozdílná je situace na silnicích v extravilánu. Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a havárií je nižší než průměr všech krajů, i jejich počet oproti roku 2009 poklesl. Srážky s chodcem se nevyskytují. Výrazně se však v tomto kraji projevují s pevnou překážkou, které se podílí 78 % na všech vážných následcích nehod.

Jihomoravský kraj

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
Usmrceno do 24 h	33	33	38	21	25	33	31	20	13
těžce zraněno	127	103	141	152	105	120	112	96	76
ukazatel závažnosti nehod	259	235	293	236	205	252	236	176	128

Tabulka 14a: 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 2015 ve srovnání s rokem **2014** se mírně snížil počet usmrcených i počet těžce zraněných a současně i **ukazatel závažnosti nehod o 6,3 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 1,9 %).

V roce 2015 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o pouhých 8,9 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 24,5 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Jihomoravském kraji k mírně 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 14b – 14e.

Jihomoravský kraj – II. třídy v intravilánu		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	50,0	1	12,5	2	66,7
	těžce zraněno	6	25,0	12	52,2	10	40,0
	ukazatel závažnosti nehod	10	31,3	16	29,1	18	48,6
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	12,5	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	4,3	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	5	9,1	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	12,5	0	0,0
	těžce zraněno	2	8,3	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	6,3	4	7,3	0	0,0

srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	50,0	3	37,5	1	33,3
	těžce zraněno	12	50,0	10	43,5	9	36,0
	ukazatel závažnosti nehod	16	50,0	22	40,0	13	35,1
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	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	1	12,5	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	3	12,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	4	7,3	3	8,1
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	12,5	0	0,0
	těžce zraněno	3	12,5	0	0,0	3	12,0
	ukazatel závažnosti nehod	3	9,4	4	7,3	3	8,1
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**	**2**	**100**	**8**	**100**	**3**	100,0
	těžce zraněno	**24**	**100**	**23**	**100**	**25**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**32**	**100**	**55**	**100**	**37**	100,0

Tabulka 14b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Jihomoravském kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově následky nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v roce 2015 poklesly obdobně jako průměr ostatních krajů. Jejich počet je však stále vyšší než v roce 2009.

Počet srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a tím i jejich podíl sice vzrostl, ale u ostatních druhů srážek poklesl a je nižší než průměr všech krajů. Srážky s chodcem se dokonce nevyskytly.

Jihomoravský kraj – II. třídy v extravilánu		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	5	23,8	8	57,1	11	57,9
	těžce zraněno	32	56,1	21	51,2	28	60,9
	ukazatel závažnosti nehod	52	36,9	53	54,6	72	59,0
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	3	21,4	5	26,3
	těžce zraněno	14	24,6	9	22,0	9	19,6
	ukazatel závažnosti nehod	38	27,0	21	21,6	29	23,8
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	4	19,0	1	7,1	0	0,0
	těžce zraněno	2	3,5	1	2,4	3	6,5
	ukazatel závažnosti nehod	18	12,8	5	5,2	3	2,5
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	6	28,6	2	14,3	3	15,8
	těžce zraněno	8	14,0	8	19,5	6	13,0
	ukazatel závažnosti nehod	32	22,7	16	16,5	18	14,8
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	2	4,9	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	2	2,1	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**21**	**100**	**14**	**100**	**19**	100,0
	těžce zraněno	**57**	**100**	**41**	**100**	**46**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**141**	**100**	**97**	**100**	**122**	100,0

Tabulka 14c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Jihomoravském kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Opačná je situace s následky nehod na silnicích II. třídy v extravilánu. V roce 2015 oproti průměru ostatních krajů následky nehod narostly prakticky u všech hlavních

druhů nehod s výjimkou srážek s chodci. Jejich počet je pouze nepatrně nižší než v roce 2009.

Počet srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a tím i jejich podíl vzrostl a je vyšší než průměr všech krajů.

Jihomoravský kraj – III. třídy v intravilánu		2009		2014		2015	
		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	8	57,1	11	57,9
	ukazatel závažnosti nehod	14	40,0	8	44,4	11	40,7
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	6,7	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	14,3	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	1	6,7	2	14,3	4	21,1
	ukazatel závažnosti nehod	9	25,7	2	11,1	4	14,8
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	2	100,0
	těžce zraněno	5	33,3	3	21,4	3	15,8
	ukazatel závažnosti nehod	5	14,3	3	16,7	11	40,7
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	1	100,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	4	22,2	0	0,0
Havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	6,7	1	7,1	1	5,3
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,9	1	5,6	1	3,7
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**	**1**	**100**	**2**	**100**
	těžce zraněno	**15**	**100**	**14**	**100**	**19**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**35**	**100**	**18**	**100**	**27**	**100**

Tabulka 14d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–205 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Jihomoravském kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově následky nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v roce 2015 vzrostly obdobně jako průměr ostatních krajů. Jejich počet je však nižší než v roce 2009. Alarmující jsou však následky srážek s chodcem, které tvořily veškeré smrtelné následky na těchto komunikacích.

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	6	60,0	4	57,1
	těžce zraněno	11	35,5	10	23,8	6	27,3
	ukazatel závažnosti nehod	11	21,6	34	41,5	22	44,0
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	4,5
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	2,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	5	100,0	2	20,0	1	14,3
	těžce zraněno	12	38,7	14	33,3	7	31,8
	ukazatel závažnosti nehod	32	62,7	22	26,8	11	22,0
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	2	20,0	2	28,6
	těžce zraněno	2	6,5	8	19,0	2	9,1
	ukazatel závažnosti nehod	2	3,9	16	19,5	10	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	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	9	21,4	6	27,3
	ukazatel závažnosti nehod	6	11,8	9	11,0	6	12,0
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	2,4	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	1,2	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**5**	**100**	**10**	**100**	**7**	**100**
	těžce zraněno	**31**	**100**	**42**	**100**	**22**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**51**	**100**	**82**	**100**	**50**	**100**

Tabulka 14e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Jihomoravském kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově následky nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v roce 2015 poklesly obdobně jako průměr ostatních krajů. Celkový ukazatel závažnosti nehod je však prakticky stejný jako v roce 2009, což souvisí vyšším počtem smrtelných následků. 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	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	12	11	8	5	2	6	7	7	5
těžce zraněno	59	41	43	43	33	31	24	45	35
ukazatel závažnosti nehod	107	85	75	63	41	55	52	73	55

Tabulka 15a: 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 2015 ve srovnání s rokem **2014** došlo k dalšímu zvýšení počtu usmrcených (i když jen o 1 osobu), ale o čtvrtinu se snížil počet těžce zraněných a v důsledku toho i snížil **ukazatel závažnosti nehod o 5,5 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 1,9 %).

V roce 2015 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 51,4 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 24,5 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Karlovarském kraji k lepšímu vývoji oproti celostátnímu, a že s výjimkou roku 2014 v porovnání s rokem 2009 stále dosahuje ve srovnání s celostátním vývojem nejlepších výsledků.

Karlovarský kraj dosáhl ve všech ukazatelích naplnění předpokládaných cílů pro rok 2015 a při celkovém zhodnocení ukazatelem závažnosti nehod je dokonce předčil.

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

Karlovarský kraj – II. třídy v intravilánu		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	50,0	0	0,0	1	100,0
	těžce zraněno	5	45,5	4	40,0	1	16,7
	ukazatel závažnosti nehod	9	47,4	4	22,2	5	50,0
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	0	0,0	0	0,0	0	0,0

	závažnosti nehod						
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	50,0	2	100,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	2	20,0	1	16,7
	ukazatel závažnosti nehod	4	21,1	10	55,6	1	10,0
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	36,4	3	30,0	3	50,0
	ukazatel závažnosti nehod	4	21,1	3	16,7	3	30,0
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	9,1	1	10,0	1	16,7
	ukazatel závažnosti nehod	1	5,3	1	5,6	1	10,0
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	9,1	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	5,3	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**2**	**100**	**2**	**100**	**1**	100,0
	těžce zraněno	**11**	**100**	**10**	**100**	**6**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**19**	**100**	**18**	**100**	**10**	100,0

Tabulka 15b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Karlovarském kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově následky nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v roce 2015 poklesly obdobně jako průměr ostatních krajů. Jejich počet je již téměř o polovinu nižší než v roce 2009.

Srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem a s chodcem jsou dominujícím problémem.

Karlovarský kraj – II. třídy v extravilánu		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	4	57,1	0	0,0	3	100,0
	těžce zraněno	4	20,0	6	85,7	6	60,0
	ukazatel závažnosti nehod	20	41,7	6	54,5	18	81,8
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	2	28,6	1	100,0	0	0,0
	těžce zraněno	10	50,0	1	14,3	1	10,0
	ukazatel závažnosti nehod	18	37,5	5	45,5	1	4,5
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	0	0,0	3	30,0
	ukazatel závažnosti nehod	6	12,5	0	0,0	3	13,6
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**	**1**	**100**	**3**	100,0
	těžce zraněno	**20**	**100**	**7**	**100**	**10**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**48**	**100**	**11**	**100**	**22**	100,0

Tabulka 15c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Karlovarském kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově následky nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v roce 2015 stouply na rozdíl od průměru ostatních krajů. Přesto však, díky enormnímu poklesu v roce 2014 je jejich počet již více než o polovinu nižší než v roce 2009.

Naprosto dominující jsou srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem, které tvoří všech následků. Ke srážce s chodcem na silnicích II. třídy v extravilánu v Karlovarském kraji v roce 2015, stejně jako v roce 2014, nedošlo.

Karlovarský kraj – III. třídy v intravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	44,4	2	50,0	1	25,0
	ukazatel závažnosti nehod	4	30,8	6	50,0	1	25,0
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	1	100,0	1	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	11,1	0	0,0	2	50,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	38,5	4	33,3	2	50,0
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	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	0,0
	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	11,1	1	25,0	1	25,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	7,7	1	8,3	1	25,0

jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	25,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	8,3	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**1**	**100**	**2**	**100**	**0**	**100**
	těžce zraněno	**9**	**100**	**4**	**100**	**4**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**13**	**100**	**12**	**100**	**4**	**100**

Tabulka 15d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Karlovarském kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově následky nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v roce 2015 výrazně poklesly na rozdíl od průměru ostatních krajů a došlo na nich pouze ke 4 těžkým zraněním. Z nich 2 jsou srážky s pevnou překážkou. Ke srážce s chodcem v Karlovarském kraji v roce 2014 nedošlo.

Díky tomuto poklesu je v roce 2015 jejich počet již o dvě třetiny nižší než v roce 2009.

Karlovarský kraj – III. třídy v extravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	100,0	0	0,0
	těžce zraněno	9	47,4	1	10,0	2	50,0
	ukazatel závažnosti nehod	9	33,3	5	35,7	2	12,5
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	2	100,0	0	0,0	3	100,0
	těžce zraněno	9	47,4	5	50,0	2	50,0
	ukazatel závažnosti nehod	17	63,0	5	35,7	14	87,5
srážka s chodcem	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 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	1	10,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	7,1	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,3	3	30,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,7	3	21,4	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**	**2**	**100**	**1**	**100**	**3**	**100**
	těžce zraněno	**19**	**100**	**10**	**100**	**4**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**27**	**100**	**14**	**100**	**16**	**100**

Tabulka 15e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Karlovarském kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově následky nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v roce 2015 mírně stouply na rozdíl od průměru ostatních krajů. Přesto je jejich počet o 40 % nižší než v roce 2009.

Na vážných následcích jsou převážně (87,5 %) zastoupeny srážky s pevnou překážkou. Ke srážce s chodcem na silnicích III. třídy v **ex**travilánu v Karlovarském kraji v roce 2014 stejně jako v předchozích letech, nedošlo.

Kraj Vysočina

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	16	33	19	20	16	26	25	10	6
těžce zraněno	106	61	108	102	85	87	66	80	64
ukazatel závažnosti nehod	170	193	184	182	149	191	166	120	88

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 2015 ve srovnání s rokem 2014 se mírně snížil počet usmrcených, výrazněji poklesl počet těžce zraněných a současně i ukazatel závažnosti nehod o 13,1 % (celostátní průměr přinesl snížení o 1,9 %).

V roce 2015 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o pouhá 2,4 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 24,5 %): Alarmující je však stále vysoký počet usmrcených, který je 9 osob vyšší než v roce 2009.

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v kraji Vysočina k lepšímu vývoji oproti celostátnímu a tento kraj významně zlepšil svou pozici.

Kraj Vysočina ale nedosáhl s výjimkou počtu těžce zraněných naplnění předpokládaných cílů pro rok 2015.

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

Kraj Vysočina II. třídy v intravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	100,0	2	100,0	1	25,0
	těžce zraněno	7	50,0	5	35,7	9	47,4
	ukazatel závažnosti nehod	11	61,1	13	59,1	13	37,1
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	3	75,0
	těžce zraněno	1	7,1	2	14,3	5	26,3
	ukazatel závažnosti nehod	1	5,6	2	9,1	17	48,6
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	28,6	4	28,6	4	21,1
	ukazatel závažnosti nehod	4	22,2	4	18,2	4	11,4
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	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0

zvířetem	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	2	14,3	1	5,3
	ukazatel závažnosti nehod	2	11,1	2	9,1	1	2,9
jiný druh nehody	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
CELKEM	usmrceno do 24 h	**1**	**100**	**2**	**100**	**4**	100,0
	těžce zraněno	**14**	**100**	**14**	**100**	**19**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**18**	**100**	**22**	**100**	**35**	100,0

Tabulka 16b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v kraji Vysočina *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Celkově následky nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v roce 2015 stouply více než o polovinu oproti roku 2014 na rozdíl od průměru ostatních krajů. Jejich ukazatele je prakticky dvojnásobný oproti roku 2009.

Zásadně se na tomto vývoji podepsaly srážky s pevnou překážkou. Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je nižší než průměr všech krajů a jejich počet se oproti roku 2014 nezměnil, stejně jako u srážek s chodcem.

Kraj Vysočina II. třídy v extravilánu		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	4	44,4	6	37,5	4	40,0
	těžce zraněno	20	42,6	30	53,6	12	44,4
	ukazatel závažnosti nehod	36	43,4	54	45,0	28	41,8
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	2	22,2	7	43,8	5	50,0
	těžce zraněno	12	25,5	20	35,7	12	44,4
	ukazatel závažnosti nehod	20	24,1	48	40,0	32	47,8
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	11,1	1	6,3	0	0,0
	těžce zraněno	2	4,3	0	0,0	1	3,7
	ukazatel závažnosti nehod	6	7,2	4	3,3	1	1,5
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	1	3,7
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	1,5
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	1,8	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	0,8	0	0,0
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	6,3	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	4	3,3	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	2	22,2	1	6,3	1	10,0
	těžce zraněno	13	27,7	5	8,9	1	3,7
	ukazatel závažnosti nehod	21	25,3	9	7,5	5	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	**9**	**100**	**16**	**100**	**10**	**100**
	těžce zraněno	**47**	**100**	**56**	**100**	**27**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**83**	**100**	**120**	**100**	**67**	**100**

Tabulka 16c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v kraji Vysočina *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Celkově následky nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v roce 2015 poklesly téměř o polovinu oproti roku 2014 na rozdíl od průměru ostatních krajů. Jejich ukazatel závažnosti poklesl o 20 % oproti roku 2009.

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je sice vyšší než průměr všech krajů, ale jejich počet poklesl téměř o polovinu oproti předchozímu roku. Závažným problémem jsou srážky s pevnou překážkou, které tvoří prakticky polovinu všech následků. Srážky s chodcem mají zanedbatelný podíl na následcích.

Kraj Vysočina **III. třídy v intravilánu**		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	100,0	1	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	60,0	2	50,0	2	50,0
	ukazatel závažnosti nehod	10	71,4	6	50,0	2	12,5
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	25,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	5	41,7	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	3	100,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	25,0	2	50,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	8,3	14	87,5
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	20,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	14,3	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	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	20,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	14,3	0	0,0	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**	**1**	**100**	**2**	**100**	**3**	100,0
	těžce zraněno	**10**	**100**	**4**	**100**	**4**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**14**	**100**	**12**	**100**	**16**	**100**

Tabulka 16d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v kraji Vysočina *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Celkově následky nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v roce 2015 mírně stouply obdobně jako průměr ostatních krajů a jsou vyšší, než v roce 2009.

Dominují převahu (87,5 %) mají srážky s pevnou překážkou. Srážky s chodcem se v roce 2015, obdobně jako v předchozím, nevyskytly.

Kraj Vysočina III. třídy v extravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	3	50,0	3	37,5
	těžce zraněno	11	31,4	5	38,5	4	25,0
	ukazatel závažnosti nehod	11	20,0	17	45,9	16	33,3
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	33,3	5	62,5
	těžce zraněno	15	42,9	4	30,8	7	43,8
	ukazatel závažnosti nehod	31	56,4	12	32,4	27	56,3
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	2,9	1	7,7	1	6,3
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,8	1	2,7	1	2,1
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	1	16,7	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	4	10,8	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	7	20,0	3	23,1	4	25,0
	ukazatel závažnosti nehod	11	20,0	3	8,1	4	8,3
jiný druh nehody	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	1,8	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**5**	**100**	**6**	**100**	**8**	**100**
	těžce zraněno	**35**	**100**	**13**	**100**	**16**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**55**	**100**	**37**	**100**	**48**	**100**

Tabulka 16e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v kraji Vysočina *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Celkově následky nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v roce 2015 vzrostly téměř o třetinu oproti roku 2014 na rozdíl od průměru ostatních krajů. Jejich ukazatel závažnosti poklesl o 12,8 % % oproti roku 2009.

Stejně jako na komunikacích v intravilánu i zde mají převahu (56,3 %) srážky s pevnou překážkou. Za nimi pak následují srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem a jejich podíl odpovídá zhruba průměru všech krajů. Srážky s chodcem se podílí zanedbatelně na celkových následcích.

Královéhradecký kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	20	18	10	21	12	18	8	12	8
těžce zraněno	104	77	102	69	52	70	44	79	62
ukazatel závažnosti nehod	184	149	142	153	100	142	76	127	94

Tabulka 17a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

V roce 2015 ve srovnání s rokem **2014** se radikálně snížil počet usmrcených i počet těžce zraněných. Adekvátně tomu se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 46,5 %** (celostátní průměr přinesl zvýšení o 1,9 %).

V roce 2015 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 58,7 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 23,1 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Královéhradeckém kraji v roce 2015 k neporovnatelně lepšímu vývoji oproti celostátnímu.

V Královéhradeckém kraji se podařilo ve všech ukazatelích naplnit stanovený předpoklad nejen pro rok 20115, ale bylo docíleno hodnot, které naplňují cíle pro rok 2020.

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 17b – 17e.

Královéhradecký kraj II. třídy v intravilánu		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	10	43,5	7	38,9	10	58,8
	ukazatel závažnosti nehod	10	32,3	11	42,3	10	58,8
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	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	1	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	8,7	3	16,7	2	11,8
	ukazatel závažnosti nehod	2	6,5	7	26,9	2	11,8
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	100,0	0	0,0	0	0,0

	těžce zraněno	3	13,0	4	22,2	2	11,8
	ukazatel závažnosti nehod	11	35,5	4	15,4	2	11,8
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	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	5	21,7	4	22,2	3	17,6
	ukazatel závažnosti nehod	5	16,1	4	15,4	3	17,6
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	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**	**2**	**100**	**0**	0,0
	těžce zraněno	**23**	**100**	**18**	**100**	**17**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**31**	**100**	**26**	**100**	**17**	100,0

Tabulka 17b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Královéhradeckém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově následky nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v roce 2015 poklesly o 35 % oproti roku 2014, lépe než průměr ostatních krajů. Jejich ukazatel závažnosti poklesl o 45 % oproti roku 2009.

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je vyšší než průměr krajů, jejich počet zůstal stejný jako v roce 2009. U srážek s pevnou překážkou a srážek s chodcem jejich počet oproti roku 2009 výrazně poklesl. Výrazně se v tomto kraji projevují havárie.

Královéhradecký kraj II. třídy v extravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	3	33,3	3	42,9	1	50,0
	těžce zraněno	10	30,3	13	65,0	3	100,0

	ukazatel závažnosti nehod	22	31,9	25	52,1	7	63,6
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	55,6	4	57,1	1	50,0
	těžce zraněno	21	63,6	4	20,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	41	59,4	20	41,7	4	36,4
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	11,1	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	4	5,8	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	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	6,1	3	15,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	2,9	3	6,3	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**	**7**	**100**	**2**	100,0
	těžce zraněno	**33**	**100**	**20**	**100**	**3**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**69**	**100**	**48**	**100**	**11**	100,0

Tabulka 17c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Královéhradeckém kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově následky nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v roce 2015 poklesly naprosto radikálně oproti roku 2014. Jejich ukazatel závažnosti poklesl na šestinu hodnoty roku 2009.

Podíl následků srážek se naprosto liší od ostatních krajů. Se závažnými následky se vyskytly pouze srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem a srážky s pevnou překážkou. Srážky s chodcem se v posledních dvou letech nevyskytly.

Královéhradecký kraj III. třídy v intravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	3	100,0	3	60,0	1	50,0
	těžce zraněno	9	69,2	10	50,0	3	27,3
	ukazatel závažnosti nehod	21	84,0	22	55,0	7	36,8
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	0	0,0	2	40,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	7,7	5	25,0	3	27,3
	ukazatel závažnosti nehod	1	4,0	13	32,5	3	15,8
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	15,4	2	10,0	3	27,3
	ukazatel závažnosti nehod	2	8,0	2	5,0	3	15,8
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
	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	50,0
	těžce zraněno	1	7,7	3	15,0	2	18,2
	ukazatel závažnosti nehod	1	4,0	3	7,5	6	31,6

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**	**5**	**100**	**2**	100,0
	těžce zraněno	**13**	**100**	**20**	**100**	**11**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**25**	**100**	**40**	**100**	**19**	100,0

Tabulka 17d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Královéhradeckém kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově následky nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v roce 2015 poklesly o 52 % oproti roku 2014, lépe než průměr ostatních krajů. Jejich ukazatel závažnosti poklesl o 24 % oproti roku 2009.

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem odpovídá průměru všech krajů, jejich počet poklesl na třetinu úrovně roku 2009. Opět výrazně se v tomto kraji projevují havárie. U srážek s chodcem a u srážek s pevnou překážkou probíhá vývoj podobně, došlo k mírnému navýšení oproti výchozímu roku.

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	1	25,0	4	100,0
	těžce zraněno	17	48,6	4	33,3	6	46,2
	ukazatel závažnosti nehod	17	28,8	8	28,6	22	75,9
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	66,7	2	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	11	31,4	5	41,7	5	38,5
	ukazatel závažnosti nehod	27	45,8	13	46,4	5	17,2
srážka s chodcem	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 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	1	25,0	0	0,0
	těžce zraněno	3	8,6	3	25,0	2	15,4
	ukazatel závažnosti nehod	3	5,1	7	25,0	2	6,9
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**	**4**	**100**	**4**	**100**
	těžce zraněno	**35**	**100**	**12**	**100**	**13**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**59**	**100**	**28**	**100**	**29**	**100**

Tabulka 17e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Královéhradeckém kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkové následky nehod na silnicích III. třídy v intravilánu jsou jedinou kategorií, která má v tomto kraji odlišný vývoj. V roce 2015 dokonce stoupl počet těžce zraněných o 1 osobu oproti roku 2014. Jejich ukazatel závažnosti však poklesl o 49 % oproti roku 2009.

Tři čtvrtiny následků souvisí se srážkami 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 ani v roce 2015 nevyskytly. Velmi výrazně se však v tomto kraji projevují havárie.

Liberecký kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	12	5	10	14	4	14	8	7	5
těžce zraněno	63	67	57	56	42	46	47	48	38
ukazatel závažnosti nehod	111	87	97	112	58	102	79	76	58

Tabulka 18a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy v Libereckém kraji
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

V roce 2015 ve srovnání s rokem 2014 má **Liberecký kraj zcela odlišný vývoj od celostátního. Snížil se významně počet usmrcených**, počet těžce zraněných se mírně zvýšil a současně se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 22,5 %** (celostátní průměr přinesl zvýšení o 1,9 %).

V roce 2015 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 31, 5%** (celostátní průměr přinesl snížení o 24,5 %).

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

V Libereckém kraji se podařilo naplnit předpoklad v počtu těžce zraněných, počet usmrcených a ukazatel závažnosti nehod se však velmi blíží předpokladu.

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 18b – 18e.

Liberecký kraj II. třídy v intravilánu		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	33,3	0	0,0
	těžce zraněno	4	21,1	3	27,3	5	45,5
	ukazatel závažnosti nehod	4	14,8	7	30,4	5	45,5
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	33,3	0	0,0
	těžce zraněno	2	10,5	2	18,2	0	0,0

	ukazatel závažnosti nehod	10	37,0	6	26,1	0	0,0
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	33,3	0	0,0
	těžce zraněno	7	36,8	5	45,5	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	7	25,9	9	39,1	0	0,0
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	3	27,3
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,7	0	0,0	3	27,3
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	9,1
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	9,1
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	9,1	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	3	11,1	1	4,3	0	0,0
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,3	0	0,0	1	9,1
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,7	0	0,0	1	9,1
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**2**	**100**	**3**	**100**	**0**	**0**
	těžce zraněno	**19**	**100**	**11**	**100**	**11**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**27**	**100**	**23**	**100**	**11**	**100**

Tabulka 18b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Libereckém kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově následky nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v roce 2015 poklesly o 52,2 % oproti roku 2014, lépe než průměr ostatních krajů. Jejich ukazatel závažnosti poklesl o 59,3 % oproti roku 2009.

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem mírně vyšší než průměr všech krajů. Na rozdíl od ostatních krajů zde nedošlo ke srážce s pevnou překážkou, vyskytly se však výrazněji srážky se zvěří.

Liberecký kraj II. třídy v extravilánu		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	50,0	1	20,0	1	50,0
	těžce zraněno	4	30,8	4	44,4	5	41,7
	ukazatel závažnosti nehod	8	38,1	8	27,6	9	45,0
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	1	50,0	3	60,0	1	50,0
	těžce zraněno	9	69,2	3	33,3	3	25,0
	ukazatel závažnosti nehod	13	61,9	15	51,7	7	35,0
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	20,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	11,1	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	5	17,2	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	1	8,3
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	5,0
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	1	11,1	3	25,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	3,4	3	15,0
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**	**2**	**100**	**5**	**100**	**2**	100,0
	těžce zraněno	**13**	**100**	**9**	**100**	**12**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**21**	**100**	**29**	**100**	**20**	100,0

Tabulka 18c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Libereckém kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově došlo na silnicích II. třídy v extravilánu v Libereckém kraji v roce 2015 ke změnám následků nehod, které jsou prakticky shodné s výchozím rokem 2009. Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je mírně 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 poklesl oproti roku 2009. Srážky s chodcem nevedly k závažným následkům.

Liberecký kraj III. třídy v intravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		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	6	33,3	4	44,4
	ukazatel závažnosti nehod	11	33,3	6	17,6	4	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	1	25,0	2	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	23,5	4	22,2	1	11,1
	ukazatel závažnosti nehod	8	24,2	12	35,3	1	7,7
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	25,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	23,5	2	11,1	3	33,3
	ukazatel závažnosti nehod	8	24,2	2	5,9	3	23,1
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	2	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	8	23,5	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	1	25,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,9	5	27,8	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	15,2	5	14,7	0	0,0

jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	100,0
	těžce zraněno	1	5,9	1	5,6	1	11,1
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,0	1	2,9	5	38,5
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**4**	**100**	**4**	**100**	**1**	**100**
	těžce zraněno	**17**	**100**	**18**	**100**	**9**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**33**	**100**	**34**	**100**	**13**	**100**

Tabulka 18d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Libereckém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Na silnicích III. třídy v intravilánu v Libereckém kraji došlo v roce 2015 pouze k jednomu smrtelnému následku a devíti těžkým zraněním na rozdíl od 4 usmrcených a 18 těžkých zranění v roce předchozím. Tato vysoká čísla byla nastavena následky srážek s pevnou překážkou a vlakem, které již byly v roce 2015 zásadně redukovány.

Liberecký kraj III. třídy v extravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		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	5	35,7	1	12,5	4	26,7
	ukazatel závažnosti nehod	9	30,0	1	6,3	4	11,4
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	1	25,0	1	50,0	4	80,0
	těžce zraněno	8	57,1	5	62,5	9	60,0
	ukazatel závažnosti nehod	12	40,0	9	56,3	25	71,4
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	25,0	1	50,0	1	20,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	12,5	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	4	13,3	5	31,3	4	11,4
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	25,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	7,1	1	12,5	2	13,3
	ukazatel závažnosti nehod	5	16,7	1	6,3	2	5,7
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**	**4**	**100**	**2**	**100**	**5**	**100**
	těžce zraněno	**14**	**100**	**8**	**100**	**15**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**30**	**100**	**16**	**100**	**35**	**100**

Tabulka 18e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Libereckém kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově došlo na silnicích III. třídy v extravilánu v Libereckém kraji v roce 2015 prakticky k dvojnásobku následků oproti roku 2014 a jejich počty dokonce překročily hodnoty výchozího roku 2009.

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je relativně malý v porovnání s celostátním průměrem. Dominantní jsou však následky způsobené srážkou s pevnou překážkou. U tohoto druhu nehody došlo k takovému nárůstu, který poznamenal celkový vývoj v této kategorii komunikací.

Moravskoslezský kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	26	13	19	17	17	15	14	16	10
těžce zraněno	108	84	113	115	99	83	98	82	65
ukazatel závažnosti nehod	212	136	189	183	167	143	154	146	105

Tabulka 19a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

V roce 2015 ve srovnání s rokem **2014** se nepatrně snížil počet usmrcených, výrazně se však zvýšil počet těžce zraněných a v důsledku toho vzrostl i **ukazatel závažnosti nehod o 7,7 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 1,9 %).

V roce 2015 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 27,4 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 24,5 %).

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

Moravskoslezský kraj dosáhl naplnění předpokládaných cílů pro rok 2015 pouze u počtu usmrcených, v ostatních ukazatelích stanovených cílů nedosáhl.

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 19b – 19e.

Moravskoslezský kraj II. třídy v intravilánu		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	2	40,0	2	66,7	1	50,0
	těžce zraněno	15	51,7	9	33,3	15	60,0
	ukazatel závažnosti nehod	23	46,9	17	43,6	19	57,6
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	33,3	0	0,0
	těžce zraněno	4	13,8	4	14,8	2	8,0
	ukazatel závažnosti nehod	8	16,3	8	20,5	2	6,1
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	1	50,0

	těžce zraněno	9	31,0	12	44,4	7	28,0
	ukazatel závažnosti nehod	13	26,5	12	30,8	11	33,3
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	20,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	3,4	2	7,4	1	4,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	10,2	2	5,1	1	3,0
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**	**5**	**100**	**3**	**100**	**2**	**100**
	těžce zraněno	**29**	**100**	**27**	**100**	**25**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**49**	**100**	**39**	**100**	**33**	**100**

Tabulka 19b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Moravskoslezském kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově následky nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Moravskoslezském kraji v roce 2015 poklesly obdobně jako průměr ostatních krajů.

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a s chodci je vyšší než průměr všech krajů a jejich počet se snížil oproti roku 2009. Podíl následků srážek s pevnou překážkou je vyšší než průměr všech krajů, jejich počet však zůstal víceméně na úrovni roku 2009.

Moravskoslezský kraj II. třídy v extravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	3	50,0	1	33,3	0	0,0
	těžce zraněno	11	57,9	4	33,3	13	54,2
	ukazatel závažnosti nehod	23	53,5	8	33,3	13	54,2
srážka s vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0

zaparkovaným, odstaveným	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	50,0	1	33,3	0	0,0
	těžce zraněno	5	26,3	4	33,3	6	25,0
	ukazatel závažnosti nehod	17	39,5	8	33,3	6	25,0
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	10,5	1	8,3	2	8,3
	ukazatel závažnosti nehod	2	4,7	1	4,2	2	8,3
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,3	1	8,3	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,3	1	4,2	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	33,3	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	2	16,7	2	8,3
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	6	25,0	2	8,3
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	4,2
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	4,2
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**6**	100,0	**3**	100,0	**0**	0,0
	těžce zraněno	**19**	100,0	**12**	100,0	**24**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**43**	100,0	**24**	100,0	**24**	100,0

Tabulka 19c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Moravskoslezském kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově se závažné následky v posledních dvou let nezměnily. Významné je však porovnání s rokem 2009 s poklesem o 44 %.

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem je o něco vyšší než průměr všech krajů, naopak u srážek s pevnou překážkou je zase nižší. U srážek s chodcem je jejich počet, ale i podíl na celkových následcích nízký a prakticky zůstal na úrovni roku 2009.

Moravskoslezský kraj III. třídy v intravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	3	37,5	2	40,0	1	14,3
	těžce zraněno	17	40,5	17	48,6	17	41,5
	ukazatel závažnosti nehod	29	39,2	25	45,5	21	30,4
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	1	12,5	1	20,0	2	28,6
	těžce zraněno	5	11,9	5	14,3	7	17,1
	ukazatel závažnosti nehod	9	12,2	9	16,4	15	21,7
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	3	37,5	1	20,0	1	14,3
	těžce zraněno	12	28,6	7	20,0	7	17,1
	ukazatel závažnosti nehod	24	32,4	11	20,0	11	15,9
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	3	42,9
	těžce zraněno	1	2,4	0	0,0	5	12,2
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,4	0	0,0	17	24,6
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	20,0	0	0,0
	těžce zraněno	5	11,9	4	11,4	4	9,8
	ukazatel závažnosti nehod	5	6,8	8	14,5	4	5,8
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	1	12,5	0	0,0	0	0,0

	těžce zraněno	2	4,8	2	5,7	1	2,4
	ukazatel závažnosti nehod	6	8,1	2	3,6	1	1,4
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**8**	**100**	**5**	**100**	**7**	100,0
	těžce zraněno	**42**	**100**	**35**	**100**	**41**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**74**	**100**	**55**	**100**	**69**	100,0

Tabulka 19d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Moravskoslezském kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově v roce 2015 vzrostl počet následků oproti roku 2014 ve všech ukazatelích. Také celkově bylo zaznamenáno snížení oproti roku 2009 o pouhých 6,8 %.

Podíl jednotlivých druhů nehod na celkovém počtu je ovlivněn podstatně následky srážky s vlakem. Následky srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem jsou vyšší než průměr všech krajů, jejich počet jen mírně poklesl. U srážek s chodcem mu roku ke změně, narostl však počet následků srážek s pevnou překážkou.

Moravskoslezský kraj III. třídy v extravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl[19]	počet	podíl	počet	podíl[20]
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	14,3	3	75,0	1	20,0
	těžce zraněno	4	22,2	4	44,4	5	62,5
	ukazatel závažnosti nehod	8	17,4	16	64,0	9	32,1
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	1	25,0	3	60,0
	těžce zraněno	6	33,3	4	44,4	1	12,5
	ukazatel závažnosti nehod	30	65,2	8	32,0	13	46,4
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	20,0
	těžce zraněno	2	11,1	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	4,3	0	0,0	4	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	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0

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

zvířetem	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	12,5
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	3,6
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	5	27,8	1	11,1	1	12,5
	ukazatel závažnosti nehod	5	10,9	1	4,0	1	3,6
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**	**4**	**100**	**5**	**100**
	těžce zraněno	**18**	**100**	**9**	**100**	**8**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**46**	**100**	**25**	**100**	**28**	**100**

Tabulka 19e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Moravskoslezském kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově došlo na silnicích III. třídy v extravilánu v Moravskoslezském kraji k mírnému nárůstu oproti předchozímu roku, ve srovnání s rokem 2009 je však pokles příznivý (39 %).

Výrazný podíl následků tvoří srážky s pevnou překážkou, kde obdobně jako v intravilánu došlo oproti roku 2014 ke znatelnému nárůstu. Srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem se pohybují blízko krajskému průměru.

Olomoucký kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	20	28	16	20	14	13	27	12	8
těžce zraněno	137	104	87	92	90	76	52	104	82
ukazatel závažnosti nehod	217	216	151	172	146	128	160	152	114

Tabulka 20a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

V roce 2015 ve srovnání s rokem **2014** se počet usmrcených více než zdvojnásobil, avšak poklesl počet těžce zraněných. U**kazatel závažnosti nehod se ale zvýšil o 25 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 1,9 %).

V roce 2015 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 26,3 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 24,5 %).

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

Olomoucký kraj dosáhl u počtu těžce zraněných vynikajícího výsledku, kdy je jejich počet poloviční oproti předpokladu. Přesně opačně to platí pro počet usmrcených. Souhrnně vyšlo i nenaplnění předpokládaných cílů pro rok 2015 u ukazatele závažnosti nehod.

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 20b – 20e.

Olomoucký kraj
II. třídy v intravilánu

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	100,0	3	60,0	1	20,0
	těžce zraněno	12	41,4	6	31,6	3	27,3
	ukazatel závažnosti nehod	16	48,5	18	46,2	7	22,6
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	3	15,8	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	3	7,7	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	20,0	0	0,0
	těžce zraněno	3	10,3	2	10,5	3	27,3
	ukazatel závažnosti nehod	3	9,1	6	15,4	3	9,7

srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	20,0	1	20,0
	těžce zraněno	7	24,1	4	21,1	3	27,3
	ukazatel závažnosti nehod	7	21,2	8	20,5	8	20,5
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	1	20,0
	těžce zraněno	1	3,4	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,0	0	0,0	4	12,9
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	2	40,0
	těžce zraněno	6	20,7	3	15,8	1	9,1
	ukazatel závažnosti nehod	6	18,2	3	7,7	9	29,0
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	5,3	1	9,1
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	2,6	1	3,2
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**1**	**100**	**5**	**100**	**5**	100,0
	těžce zraněno	**29**	**100**	**19**	**100**	**11**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**33**	**100**	**39**	**100**	**31**	100,0

Tabulka 20b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Olomouckém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově došlo na silnicích II. třídy v intravilánu v Olomouckém kraji k významnému poklesu oproti předchozímu roku, ve srovnání s rokem 2009 je však pokles jen nepatrný (6 %).

Významnou část následků (29 %) představují havárie. Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a srážek s chodcem je zhruba stejný, jejich počet se však snížil u srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem, zatímco u srážek s chodcem zůstal stejný jako v roce 2014.

Olomoucký kraj II. třídy v extravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	5	62,5	1	25,0	5	41,7
	těžce zraněno	19	48,7	13	50,0	14	58,3
	ukazatel závažnosti nehod	39	54,9	17	40,5	34	47,2
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	50,0	5	41,7
	těžce zraněno	7	17,9	6	23,1	5	20,8
	ukazatel závažnosti nehod	7	9,9	14	33,3	25	34,7
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	25,0	1	25,0	1	8,3
	těžce zraněno	5	12,8	2	7,7	1	4,2
	ukazatel závažnosti nehod	13	18,3	6	14,3	5	6,9
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	1	4,2
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	1,4
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	1	8,3
	těžce zraněno	7	17,9	5	19,2	2	8,3
	ukazatel závažnosti nehod	11	15,5	5	11,9	6	8,3
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	2,6	0	0,0	1	4,2
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,4	0	0,0	1	1,4
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**8**	**100**	**4**	**100**	**12**	100,0
	těžce zraněno	**39**	**100**	**26**	**100**	**24**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**71**	**100**	**42**	**100**	**72**	100,0

Tabulka 20c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Olomouckém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově došlo na silnicích II. třídy v extravilánu v Olomouckém kraji k opačnému stavu než na komunikacích v intravilánu. V roce 2015 se počet usmrcených zvýšil na trojnásobek a počet těžce zraněných neznatelně poklesl. Ukazatel závažnosti nehod se propadl na úroveň roku 2009.

Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem a srážek s pevnou překážkou je o něco nižší než průměr všech krajů. Přitom v obou případech jsou počty vyšší než v roce předchozím. Podíl následků srážek s chodci je mírně horší než průměr všech krajů, přitom podíl následků klesl na polovinu.

Olomoucký kraj III. třídy v intravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	2	40,0	0	0,0	1	20,0
	těžce zraněno	9	32,1	1	9,1	3	42,9
	ukazatel závažnosti nehod	17	35,4	1	6,7	7	25,9
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	3,6	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,1	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	100,0	2	40,0
	těžce zraněno	6	21,4	1	9,1	1	14,3
	ukazatel závažnosti nehod	6	12,5	5	33,3	9	33,3
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	1	20,0
	těžce zraněno	3	10,7	3	27,3	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	7	14,6	3	20,0	4	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	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	1	20,0
	těžce zraněno	8	28,6	5	45,5	2	28,6
	ukazatel závažnosti nehod	12	25,0	5	33,3	6	22,2

jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	3,6	1	9,1	1	14,3
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,1	1	6,7	1	3,7
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**5**	**100**	**1**	**100**	**5**	100,0
	těžce zraněno	**28**	**100**	**11**	**100**	**7**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**48**	**100**	**15**	**100**	**27**	100,0

Tabulka 20d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Olomouckém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově v roce 2015 vzrostl počet následků na silnicích III. třídy v intravilánu v Olomouckém kraji oproti roku 2014, díky nárůstu počtu usmrcených, téměř na dvojnásobek. Celkově bylo zaznamenáno snížení oproti roku 2009 o 43,8 %. Dominantní je podíl následků srážek s pevnou překážkou, za ním následují srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem a havárie.

Olomoucký kraj III. třídy v extravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		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	13	31,7	3	15,0	2	20,0
	ukazatel závažnosti nehod	13	20,0	3	9,4	2	6,7
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	0	0,0	5	100,0
	těžce zraněno	17	41,5	5	25,0	5	50,0
	ukazatel závažnosti nehod	33	50,8	5	15,6	25	83,3
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	16,7	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	14,6	2	10,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	10	15,4	2	6,3	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	0	0,0	0	0,0	0	0,0

	závažnosti nehod						
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	33,3	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	10,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	4	12,5	1	3,3
havárie	usmrceno do 24 h	1	16,7	1	33,3	0	0,0
	těžce zraněno	5	12,2	10	50,0	2	20,0
	ukazatel závažnosti nehod	9	13,8	14	43,8	2	6,7
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	33,3	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	4	12,5	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**6**	**100**	**3**	**100**	**5**	100,0
	těžce zraněno	**41**	**100**	**20**	**100**	**10**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**65**	**100**	**32**	**100**	**30**	100,0

Tabulka 20e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Olomouckém kraji

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově na silnicích III. třídy v extravilánu v Olomouckém kraji ke změně oproti předchozímu roku, ve srovnání s rokem 2009 je však pokles velmi výrazný (54 %). Naprosto dominantní podíl následků tvoří srážky s pevnou překážkou (83 %). U srážek s chodcem nedošlo k závažnému následku.

Pardubický kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	18	22	14	18	14	16	23	11	7
těžce zraněno	91	62	72	68	71	65	72	69	55
ukazatel závažnosti nehod	163	150	128	140	127	129	164	113	83

Tabulka 21a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

V roce 2015 ve srovnání s rokem 2014 se zvýšil počet usmrcených, počet těžce zraněných a současně se zvýšil ukazatel závažnosti nehod o 27,1 % (celostátní průměr přinesl snížení o 1,9 %).

V roce 2015 ve srovnání s rokem **2009** se zvýšil počet usmrcených, **snížil** počet těžce zraněných a **ukazatel závažnosti nehod zůstal prakticky nezměněn.**
Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Pardubickém kraji k horšímu vývoji oproti celostátnímu.
V Pardubickém kraji se nepodařilo naplnit předpoklad ani u jednoho ze sledovaných ukazatelů.

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 21b – 21e.

Pardubický kraj II. třídy v intravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	2	100,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	11	52,4	11	55,0	9	47,4
	ukazatel závažnosti nehod	19	65,5	11	39,3	9	33,3
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	4,8	2	10,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,4	2	7,1	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	19,0	3	15,0	3	15,8
	ukazatel závažnosti nehod	4	13,8	3	10,7	3	11,1
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	50,0	2	100,0
	těžce zraněno	4	19,0	3	15,0	5	26,3
	ukazatel závažnosti nehod	4	13,8	7	25,0	13	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	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	1	5,0	2	10,5

	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	3,6	2	7,4
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	4,8	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,4	4	14,3	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**2**	100,0	**2**	100,0	**2**	100,0
	těžce zraněno	**21**	100,0	**20**	100,0	**19**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**29**	100,0	**28**	100,0	**27**	100,0

Tabulka 21b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Pardubickém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově se sledované ukazatele nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Pardubickém kraji od roku 2009 příliš nezměnily.

Nejvyšší podíl následků vykazují v roce 2015 srážky s chodcem (48 %). Varujícím faktem je, že jejich počet i podíl na celkových následcích od roku 2009 stále roste. Podíl srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem, s pevnou překážkou a havárií je nižší než průměr všech krajů. Jejich počet však zůstal na úrovni roku 2009 s výjimkou srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem, který poklesl cca na polovinu.

Pardubický kraj II. třídy v extravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	2	33,3	2	33,3	4	40,0
	těžce zraněno	9	34,6	8	34,8	6	27,3
	ukazatel závažnosti nehod	17	34,0	16	34,0	22	35,5
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	4	66,7	3	50,0	3	30,0
	těžce zraněno	11	42,3	7	30,4	8	36,4
	ukazatel závažnosti nehod	27	54,0	19	40,4	20	32,3
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	10,0
	těžce zraněno	1	3,8	2	8,7	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,0	2	4,3	4	6,5
srážka s lesní zvěří	usmrceno	0	0,0	0	0,0	1	10,0

	do 24 h						
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	4	6,5
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	16,7	1	10,0
	těžce zraněno	5	19,2	6	26,1	7	31,8
	ukazatel závažnosti nehod	5	10,0	10	21,3	11	17,7
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	4,5
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	1,6
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**6**	**100**	**6**	**100**	**10**	100,0
	těžce zraněno	**26**	**100**	**23**	**100**	**22**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**50**	**100**	**47**	**100**	**62**	100,0

Tabulka 21c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Pardubickém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově závažné následky na silnicích II. třídy v extravilánu v Pardubickém kraji v takovém rozsahu, že kromě zhoršení úrovně oproti roku 2015, přesáhly i úroveň roku 2009.

Toto zvýšení souvisí zejména s nárůstem následků u srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem. Jejich podíl je ale nižší než průměr všech krajů. Podíl srážek s pevnou překážkou a srážek s chodcem je na průměrné úrovni krajů. Oproti roku 2009 však narostl však velmi výrazně počet havárií i jejich podíl na celkových následcích.

Pardubický kraj III. třídy v intravilánu		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	16,7	4	66,7	0	0,0
	těžce zraněno	10	52,6	3	33,3	7	38,9
	ukazatel závažnosti nehod	14	32,6	19	57,6	7	26,9
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	1	16,7	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,3	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	11,6	0	0,0	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	16,7	0	0,0
	těžce zraněno	2	10,5	5	55,6	4	22,2
	ukazatel závažnosti nehod	2	4,7	9	27,3	4	15,4
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	16,7	1	16,7	1	50,0
	těžce zraněno	5	26,3	1	11,1	4	22,2
	ukazatel závažnosti nehod	9	20,9	5	15,2	8	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	1	16,7	0	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	1	50,0
	těžce zraněno	1	5,3	0	0,0	2	11,1
	ukazatel závažnosti nehod	9	20,9	0	0,0	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	1	5,6
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	3,8
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**6**	**100**	**6**	**100**	**2**	100,0
	těžce zraněno	**19**	**100**	**9**	**100**	**18**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**43**	**100**	**33**	**100**	**26**	100,0

Tabulka 21d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Pardubickém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově závažné následky na silnicích III. třídy v intravilánu v Pardubickém kraji na rozdíl od celostátního vývoje postupně klesají a dosáhly 60% úrovně roku 2009.

Dominantní je podíl následků srážek s chodcem, který je o 10 % vyšší než průměr všech krajů. Až za ním následují srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem, jejichž počet v roce 2015 radikálně poklesl, obdobně jako u srážek s pevnou překážkou. Naopak v roce 2015 došlo k výraznému zvýšení počtu následků havárií.

Pardubický kraj III. třídy v extravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	25,0	1	50,0	4	44,4
	těžce zraněno	9	36,0	4	30,8	4	30,8
	ukazatel závažnosti nehod	13	31,7	8	38,1	20	40,8
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	1	25,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	10	40,0	1	7,7	4	30,8
	ukazatel závažnosti nehod	14	34,1	1	4,8	4	8,2
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	4,0	2	15,4	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	2,4	2	9,5	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	2	50,0	0	0,0	3	33,3
	těžce zraněno	1	4,0	1	7,7	1	7,7
	ukazatel závažnosti nehod	9	22,0	1	4,8	13	26,5
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	50,0	2	22,2
	těžce zraněno	4	16,0	5	38,5	4	30,8
	ukazatel závažnosti nehod	4	9,8	9	42,9	12	24,5
jiný druh nehody	usmrceno	0	0,0	0	0,0	0	0,0

	do 24 h						
	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**	**2**	**100**	**9**	100,0
	těžce zraněno	**25**	**100**	**13**	**100**	**13**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**41**	**100**	**21**	**100**	**49**	**100**

Tabulka 21e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Pardubickém kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Přesně opačný stav oproti intravilánu byl zaznamenán u závažných následků nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Pardubickém kraji, který stoupl oproti předchozímu roku na dvojnásobek a převýšil i úroveň roku 2009.

Dominantní podíl tvoří následky srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem, kde narostl počet usmrcených. Další významný podíl mají havárie a následky srážek s vlakem. Pozitivní je, že u srážek s chodcem nebyl zaznamenán žádný vážný následek.

Plzeňský kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	33	27	21	17	18	17	15	20	13
těžce zraněno	75	51	55	66	41	34	34	57	45
ukazatel závažnosti nehod	207	159	139	134	113	102	94	137	97

Tabulka 22a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

V roce 2015 ve srovnání s rokem **2014** se o 2 osoby snížil počet usmrcených, počet těžce zraněných zůstal na stejné úrovni a **ukazatel závažnosti nehod se snížil o 7,8 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 1,9 %). V roce 2014 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o mimořádných 54,6 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 24,5 %).

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 2015 a s výjimkou počtu usmrcených i cílového roku 2020. Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 22b – 22e.

Plzeňský kraj II. třídy v intravilánu		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	3	60,0	0	0,0	1	33,3
	těžce zraněno	3	33,3	5	55,6	5	62,5
	ukazatel závažnosti nehod	15	51,7	5	38,5	9	45,0
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	11,1	1	12,5
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	7,7	1	5,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	1	33,3
	těžce zraněno	1	11,1	1	11,1	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	17,2	1	7,7	4	20,0
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	44,4	2	22,2	2	25,0
	ukazatel závažnosti nehod	8	27,6	2	15,4	2	10,0
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	1	100,0	1	33,3
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	4	30,8	4	20,0
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	11,1	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	3,4	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**5**	**100**	**1**	**100**	**3**	100,0
	těžce zraněno	**9**	**100**	**9**	**100**	**8**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**29**	**100**	**13**	**100**	**20**	100,0

Tabulka 22b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Plzeňském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Celkově došlo v roce 2015 na silnicích II. třídy v intravilánu v Plzeňském kraji k nárůstu následků spojených se třemi usmrcenými osobami při srážce s jedoucím nekolejovým vozidlem, srážce s pevnou překážkou a havárií.

Plzeňský kraj II. třídy v extravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	8	47,1	2	20,0	6	54,5
	těžce zraněno	17	39,5	9	64,3	8	50,0
	ukazatel závažnosti nehod	49	44,1	17	31,5	32	53,3
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	7	41,2	6	60,0	4	36,4
	těžce zraněno	20	46,5	4	28,6	7	43,8
	ukazatel závažnosti nehod	48	43,2	28	51,9	23	38,3
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	2	20,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	8	14,8	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	1	6,3
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	1,7
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	0	0,0	1	9,1
	těžce zraněno	2	4,7	1	7,1	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	6	5,4	1	1,9	4	6,7
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**	**11**	100,0

	těžce zraněno	**43**	**100**	**14**	**100**	**16**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**111**	**100**	**54**	**100**	**60**	100,0

Tabulka 22c: 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

Celkově došlo v roce 2015 na silnicích II. třídy v extravilánu v Plzeňském kraji k mírnému nárůstu následků. Celkově jsou následky trojnásobně vyšší než na komunikacích v intravilánu.

Na rozdíl od komunikací v intravilánu jsou v extravilánu nejčastěji zastoupeny srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem, jejichž nárůst ovlivnil celkový výsledek v této kategorii. Druhým nejvyšším podílem jsou zastoupeny srážky s pevnou překážkou. Srážky s chodcem se nevyskytují.

Plzeňský kraj III. třídy v intravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	50,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	40,0	0	0,0	1	33,3
	ukazatel závažnosti nehod	6	46,2	0	0,0	1	33,3
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	2	100,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	20,0	1	100,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	38,5	9	100,0	0	0,0
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	20,0	0	0,0	1	33,3
	ukazatel závažnosti nehod	1	7,7	0	0,0	1	33,3
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	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	20,0	0	0,0	1	33,3
	ukazatel závažnosti nehod	1	7,7	0	0,0	1	33,3
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**	**2**	**100**	**0**	0,0
	těžce zraněno	**5**	**100**	**1**	**100**	**3**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**13**	**100**	**9**	**100**	**3**	100,0

Tabulka 22d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Plzeňském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Celkově došlo v roce 2015 na silnicích III. třídy v intravilánu v Plzeňském kraji k výraznému poklesu následků. Vyskytla se pouze 3 těžká zranění – při srážce s jedoucím nekolejovým vozidlem, chodcem a havárii.

Plzeňský kraj III. třídy v extravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	2	22,2	1	25,0	0	0,0
	těžce zraněno	5	27,8	4	40,0	3	42,9
	ukazatel závažnosti nehod	13	24,1	8	30,8	3	27,3
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	2	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	10	55,6	3	30,0	1	14,3
	ukazatel závažnosti nehod	22	40,7	11	42,3	1	9,1
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	11,1	0	0,0	1	100,0
	těžce zraněno	1	5,6	1	10,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	9,3	1	3,8	4	36,4
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	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0

zvířetem	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	1	25,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	5,6	2	20,0	3	42,9
	ukazatel závažnosti nehod	9	16,7	6	23,1	3	27,3
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**	**1**	100,0
	těžce zraněno	**18**	**100**	**10**	**100**	**7**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**54**	**100**	**26**	**100**	**11**	100,0

Tabulka 22e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Plzeňském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Celkově došlo v roce 2015 na silnicích III. třídy v extravilánu, podobně jako v intravilánu, v Plzeňském kraji k výraznému poklesu následků. Úroveň následků poklesla na jednu pětinu stavu v roce 2009. Došlo k usmrcení chodce a k 3 těžkým zraněním přispěly srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem a havárie.

Středočeský kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	67	49	54	53	47	61	45	41	27
těžce zraněno	331	231	258	236	211	235	190	251	199
ukazatel závažnosti nehod	599	427	474	448	399	479	370	415	307

Tabulka 23a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

V roce 2015 ve srovnání s rokem **2014** se výrazně snížil počet usmrcených i počet těžce zraněných a současně se **snížil i ukazatel závažnosti nehod o 22,8 %** (celostátní průměr přinesl zvýšení o 1,9 %).

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 38,2 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 24,5 %).

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

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

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 23b – 23e

Středočeský kraj II. třídy v intravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	4	36,4	3	60,0	2	25,0
	těžce zraněno	56	61,5	24	47,1	13	44,8
	ukazatel závažnosti nehod	72	53,3	36	50,7	21	34,4
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	3	3,3	2	3,9	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	3	2,2	2	2,8	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	4	36,4	0	0,0	1	12,5
	těžce zraněno	7	7,7	5	9,8	7	24,1
	ukazatel závažnosti nehod	23	17,0	5	7,0	11	18,0
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	18,2	1	20,0	4	50,0
	těžce zraněno	18	19,8	14	27,5	8	27,6
	ukazatel závažnosti nehod	26	19,3	18	25,4	24	39,3
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	1	20,0	1	12,5
	těžce zraněno	1	1,1	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,7	4	5,6	4	6,6
havárie	usmrceno do 24 h	1	9,1	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	4,4	6	11,8	1	3,4
	ukazatel závažnosti nehod	8	5,9	6	8,5	1	1,6
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	2,2	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	1,5	0	0,0	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**11**	**100**	**5**	**100**	**8**	100,0
	těžce zraněno	**91**	**100**	**51**	**100**	**29**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**135**	**100**	**71**	**100**	**61**	100,0

Tabulka 23b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Středočeském kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově došlo v roce 2015 na silnicích II. třídy v intravilánu ve Středočeském kraji k poklesu následků. Úroveň následků poklesla na méně než polovinu stavu v roce 2009.

Signifikantním je vysoký podíl následků, ke kterým došlo při srážce s chodcem, které tvoří téměř 40 % všech následků a polovinu všech usmrcených.

Středočeský kraj II. třídy v extravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	11	40,7	11	40,7	8	53,3
	těžce zraněno	44	46,3	34	45,9	31	51,7
	ukazatel závažnosti nehod	88	43,3	78	42,9	63	52,5
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	3,7	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	4	2,2	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	14	51,9	9	33,3	4	26,7
	těžce zraněno	32	33,7	25	33,8	19	31,7
	ukazatel závažnosti nehod	88	43,3	61	33,5	35	29,2
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	7,4	5	18,5	2	13,3

	těžce zraněno	6	6,3	3	4,1	3	5,0
	ukazatel závažnosti nehod	14	6,9	23	12,6	11	9,2
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	1,1	1	1,4	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,5	1	0,5	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	3,7	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	4	2,2	0	0,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	6,7
	těžce zraněno	12	12,6	10	13,5	7	11,7
	ukazatel závažnosti nehod	12	5,9	10	5,5	11	9,2
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	1,4	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	0,5	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**27**	**100**	**27**	**100**	**15**	100,0
	těžce zraněno	**95**	**100**	**74**	**100**	**60**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**203**	**100**	**182**	**100**	**120**	100,0

Tabulka 23c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Středočeském kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově došlo v roce 2015 na silnicích II. třídy v extravilánu v Středočeském kraji k poklesu následků. Úroveň následků poklesla na 60 % stavu v roce 2009.

Následky srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem se podílí polovinou na všech následcích a odpovídají 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 došlo k poklesu jejich počtu i jejich podílu na celkových následcích.

Středočeský kraj III. třídy v intravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	12,5	1	16,7	2	40,0
	těžce zraněno	19	37,3	9	29,0	14	34,1

	ukazatel závažnosti nehod	23	27,7	13	23,6	22	36,1
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	1	2,4
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,2	0	0,0	1	1,6
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	3	37,5	1	16,7	1	20,0
	těžce zraněno	10	19,6	10	32,3	12	29,3
	ukazatel závažnosti nehod	22	26,5	14	25,5	16	26,2
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	25,0	3	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	13	25,5	6	19,4	7	17,1
	ukazatel	21	25,3	18	32,7	7	11,5
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	1	2,4
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	1,6
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	2	25,0	1	16,7	2	40,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	3,2	1	2,4
	ukazatel závažnosti nehod	8	9,6	5	9,1	9	14,8
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	8	15,7	5	16,1	4	9,8
	ukazatel závažnosti nehod	8	9,6	5	9,1	4	6,6
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	1,6
CELKEM	**usmrceno**	**8**	**100**	**6**	**100**	**5**	100,0
	těžce zraněno	**51**	**100**	**31**	**100**	**41**	100,0
	ukazatel	**83**	**100**	**55**	**100**	**61**	100,0

Tabulka 23d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Středočeském kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově došlo v roce 2015 na silnicích III. třídy v intravilánu v Středočeském kraji k mírnému nárůstu následků. Úroveň následků poklesla o čtvrtinu stavu v roce 2009.

Podíly jednotlivých druhů nehod jsou velmi podobné průměru krajů.

Středočeský kraj III. třídy v extravilánu		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	3	14,3	9	39,1	3	17,6
	těžce zraněno	30	31,9	24	30,4	15	25,0
	ukazatel závažnosti nehod	42	23,6	60	35,1	27	21,1
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	2	2,5	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	2	1,2	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	10	47,6	11	47,8	9	52,9
	těžce zraněno	40	42,6	36	45,6	22	36,7
	ukazatel závažnosti nehod	80	44,9	80	46,8	58	45,3
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	9,5	1	4,3	0	0,0
	těžce zraněno	1	1,1	3	3,8	5	8,3
	ukazatel závažnosti nehod	9	5,1	7	4,1	5	3,9
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	2	3,3
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	2	1,6
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	4,3	1	5,9
	těžce zraněno	2	2,1	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	6	3,4	4	2,3	4	3,1
havárie	usmrceno do 24 h	4	19,0	1	4,3	4	23,5
	těžce zraněno	19	20,2	13	16,5	16	26,7
	ukazatel závažnosti nehod	35	19,7	17	9,9	32	25,0
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	1	4,8	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	1,1	1	1,3	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	5	2,8	1	0,6	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**21**	**100**	**23**	**100**	**17**	**100**
	těžce zraněno	**94**	**100**	**79**	**100**	**60**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**178**	**100**	**171**	**100**	**128**	**100**

Tabulka 23e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Středočeském kraji Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Celkově došlo v roce 2015 na silnicích III. třídy v extravilánu v Středočeském kraji k výraznému poklesu následků. Úroveň následků poklesla o čtvrtinu stavu v roce 2009.

Dominantní, stejně jako v předchozím roce, jsou srážky s pevnou překážkou, které tvoří téměř polovinu všech následků, i když jejich počet ve sledovaném období poklesl. Extrémně vysoký je nárůst počtu havárií v roce 2015 a s tím související i nárůst jejich podílu na celkových následcích. Srážky s chodcem se podílí zanedbatelně na celkových následcích.

Ústecký kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	38	26	21	21	14	23	17	23	15
těžce zraněno	146	89	110	80	97	96	97	110	88
ukazatel závažnosti nehod	298	193	194	164	153	188	165	202	148

Tabulka 24a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

V roce 2015 ve srovnání s rokem **2014** se snížil počet usmrcených a nepatrně vzrostl počet těžce zraněných a současně se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 12,3 %** (celostátní průměr přinesl zvýšení o 1,9 %).

V roce 2015 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 44,6 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 24,5 %).

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

Ústecký kraj dosáhl ve všech ukazatelích naplnění předpokládaných cílů pro rok 2015.

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v následných tabulkách 24b – 24e.

Ústecký kraj II. třídy v intravilánu		2009		2014		2015	
		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	17	41,5	16	59,3	7	33,3
	ukazatel závažnosti nehod	21	36,8	16	51,6	7	28,0
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	1	100,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	14,6	4	14,8	5	23,8
	ukazatel závažnosti nehod	10	17,5	8	25,8	5	20,0
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	50,0	0	0,0	1	100,0
	těžce zraněno	10	24,4	7	25,9	7	19,0
	ukazatel závažnosti nehod	18	31,6	7	22,6	8	32,0
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	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	2	9,5
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	2	8,0
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	9,8	0	0,0	3	14,3
	ukazatel závažnosti nehod	4	7,0	0	0,0	3	12,0
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**	**1**	**100**	**1**	100,0
	těžce zraněno	**41**	**100**	**27**	**100**	**21**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**57**	**100**	**31**	**100**	**25**	100,0

Tabulka 24b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Ústeckém kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Celkově došlo v roce 2015 na silnicích II. třídy v intravilánu v Ústeckém kraji k mírnému poklesu následků. Úroveň následků poklesla na méně než polovinu stavu v roce 2009.

Podíl následků jednotlivých druhů nehod koresponduje s průměrem krajů.

Z pohledu změn došlo k výraznému poklesu srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem. Naopak u srážek s chodcem došlo k mírnému zhoršení. 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		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	7	53,8	1	16,7	4	44,4
	těžce zraněno	20	44,4	20	69,0	15	48,4
	ukazatel závažnosti nehod	48	49,5	24	45,3	31	46,3
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	30,8	3	50,0	4	44,4
	těžce zraněno	10	22,2	7	24,1	9	29,0
	ukazatel závažnosti nehod	26	26,8	19	35,8	25	37,3
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	3,2
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	1,5
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	1	11,1
	těžce zraněno	2	4,4	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	2,1	0	0,0	4	6,0
havárie	usmrceno do 24 h	2	15,4	2	33,3	0	0,0
	těžce zraněno	13	28,9	2	6,9	6	19,4

	ukazatel závažnosti nehod	21	21,6	10	18,9	6	9,0
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**	**13**	100,0	**6**	100,0	**9**	100,0
	těžce zraněno	**45**	100,0	**29**	100,0	**31**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**97**	100,0	**53**	100,0	**67**	100,0

Tabulka 24c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Ústeckém kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Celkově došlo v roce 2015 na silnicích II. třídy v extravilánu v Ústeckém kraji k mírnému nárůstu následků. Úroveň následků poklesla cca o třetinu stavu v roce 2009.

Podíly jednotlivých druhů nehod jsou velmi podobné průměru krajů**.** Podíl následků srážek s pevnou překážkou je vyšší než průměr všech krajů, jejich počet je zhruba na úrovni roku 2009. Při s**rážkách s chodcem došlo pouze k 1 těžkému zranění**. Počet havárií i jejich podíl poklesl na polovinu.

Ústecký kraj III. třídy v intravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	11,1	0	0,0	1	100,0
	těžce zraněno	8	30,8	4	28,6	20	66,7
	ukazatel závažnosti nehod	12	19,4	4	18,2	24	70,6
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	7,7	1	7,1	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	3,2	1	4,5	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	4	44,4	2	100,0	0	0,0
	těžce zraněno	8	30,8	3	21,4	1	3,3
	ukazatel závažnosti nehod	24	38,7	11	50,0	1	2,9
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	3	33,3	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	8	30,8	6	42,9	7	23,3
	ukazatel závažnosti nehod	20	32,3	6	27,3	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	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	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	2	6,7
	ukazatel závažnosti nehod	4	6,5	0	0,0	2	5,9
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**	**9**	**100**	**2**	**100**	**1**	100,0
	těžce zraněno	**26**	**100**	**14**	**100**	**30**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**62**	**100**	**22**	**100**	**34**	**100**

Tabulka 24d: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu v Ústeckém kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Celkově došlo v roce 2015 na silnicích III. třídy v intravilánu v Ústeckém kraji k nárůstu následků o polovinu. Úroveň následků však díky úspěšným předchozím letům poklesla o 45 % stavu v roce 2009.

Naprosto dominantní jsou srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem, které se podílejí 70 % na celkových následcích. Druhým výrazným podílem jsou srážky s chodcem, které tvoří další pětinu následků.

Ústecký kraj III. třídy v extravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	8,3	3	21,4	1	16,7
	těžce zraněno	12	35,3	6	23,1	5	33,3
	ukazatel závažnosti nehod	16	19,5	18	22,0	9	23,1
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	11	78,6	3	50,0
	těžce zraněno	14	41,2	17	65,4	8	53,3
	ukazatel závažnosti nehod	58	70,7	61	74,4	20	51,3

srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	16,7
	těžce zraněno	2	5,9	1	3,8	1	6,7
	ukazatel závažnosti nehod	2	2,4	1	1,2	5	12,8
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	0	0,0	0	0,0	1	16,7
	těžce zraněno	5	14,7	2	7,7	1	6,7
	ukazatel závažnosti nehod	5	6,1	2	2,4	5	12,8
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**	**12**	**100**	**14**	**100**	**6**	**100**
	těžce zraněno	**34**	**100**	**26**	**100**	**15**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**82**	**100**	**82**	**100**	**39**	**100**

Tabulka 24e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Ústeckém kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Celkově došlo v roce 2015 na silnicích III. třídy v extravilánu v Ústeckém kraji k radikálnímu poklesu následků. Úroveň následků poklesla na méně než polovinu stavu v roce 2009.

Na tomto druhu komunikací jsou dominantní srážky s pevnou překážkou, které tvoří polovinu všech následků, přestože jejich počet výrazně poklesl. Podíl následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem pak tvoří 22 % a jejich počet rovněž ve sledovaném období klesl. Srážky s chodcem se podílí oproti průměru krajů více na celkových následcích.

Zlínský kraj

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	21	14	12	15	21	17	20	13	8
těžce zraněno	128	73	88	103	90	84	85	97	77
ukazatel závažnosti nehod	212	129	136	163	174	152	165	149	109

Tabulka 25a: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

V roce 2015 ve srovnání s rokem **2014** se zvýšil počet usmrcených i počet těžce zraněných a současně se **zvýšil i ukazatel závažnosti nehod o 8,5 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 1,9 %).

V roce 2014 ve srovnání s rokem **2009** se **snížil ukazatel závažnosti nehod o 22,2 %** (celostátní průměr přinesl snížení o 24,5 %).

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

Ve Zlínském kraji se podařilo naplnit předpoklad 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 25b – 25e.

Zlínský kraj II. třídy v intravilánu		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	2	66,7	1	16,7	0	0,0
	těžce zraněno	7	26,9	14	58,3	13	46,4
	ukazatel závažnosti nehod	15	39,5	18	37,5	13	32,5
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	1	16,7	0	0,0
	těžce zrněno	4	15,4	1	4,2	1	3,6
	ukazatel závažnosti nehod	4	10,5	5	10,4	1	2,5
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	33,3	4	66,7	3	100,0

	těžce zraněno	12	46,2	6	25,0	10	35,7
	ukazatel závažnosti nehod	16	42,1	22	45,8	22	55,0
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	3	11,5	2	8,3	4	14,3
	ukazatel závažnosti nehod	3	7,9	2	4,2	4	10,0
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	4,2	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	2,1	0	0,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**3**	100,0	**6**	100,0	**3**	100,0
	těžce zraněno	**26**	100,0	**24**	100,0	**28**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**38**	100,0	**48**	100,0	**40**	100,0

Tabulka 25b: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu v Zlínském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Celkově došlo v roce 2015 na silnicích II. třídy v intravilánu v Zlínském kraji k poklesu následků, ale jejich počet je vyšší než v roce 2009.

Dominantním druhem nehody jsou, stejně jako v předchozím roce, srážky s chodcem (55 %), 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 (32,5 %). Jen desetinu nehod pak tvoří havárie.

Zlínský kraj II. třídy v extravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	7	50,0	3	60,0	4	50,0
	těžce zraněno	17	50,0	13	52,0	10	71,4
	ukazatel	45	50,0	25	55,6	26	56,5

	závažnosti nehod						
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	1	20,0	1	12,5
	těžce zraněno	10	29,4	8	32,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	30	33,3	12	26,7	4	8,7
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	2	14,3	1	20,0	3	37,5
	těžce zraněno	0	0,0	1	4,0	1	7,1
	ukazatel závažnosti nehod	8	8,9	5	11,1	13	28,3
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	12,0	3	21,4
	ukazatel závažnosti nehod	6	6,7	3	6,7	3	6,5
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**	**14**	**100**	**5**	**100**	**8**	100,0
	těžce zraněno	**34**	**100**	**25**	**100**	**14**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**90**	**100**	**45**	**100**	**46**	100,0

Tabulka 25c: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu v Zlínském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Celkově nedošlo v roce 2015 na silnicích II. třídy v extravilánu v Zlínském kraji ke změnám oproti roku 2014, ale jejich počet je poloviční než v roce 2009.

Dominantní jsou opět srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem (56 %), jejich počet zůstal stejný jako v roce 2014. Narostl vak velmi výrazně počet a podíl srážek s chodcem.

Zlínský kraj III. třídy v intravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		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	15	39,5	5	29,4	9	42,9
	ukazatel závažnosti nehod	15	35,7	5	20,0	13	35,1
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	25,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	5,9	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	4,0	4	10,8
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	100,0	1	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	15,8	4	23,5	3	14,3
	ukazatel závažnosti nehod	10	23,8	8	32,0	3	8,1
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	50,0	1	25,0
	těžce zraněno	10	26,3	1	5,9	7	33,3
	ukazatel závažnosti nehod	10	23,8	5	20,0	11	29,7
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	1	5,9	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	4,0	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	25,0
	těžce zraněno	5	13,2	5	29,4	1	4,8
	ukazatel závažnosti nehod	5	11,9	5	20,0	5	13,5
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	5,3	0	0,0	1	4,8
	ukazatel závažnosti nehod	2	4,8	0	0,0	1	2,7

CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**1**	**100**	**2**	**100**	**4**	100,0
	těžce zraněno	**38**	**100**	**17**	**100**	**21**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**42**	**100**	**25**	**100**	**37**	100,0

Tabulka 25d: 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*

Celkově došlo v roce 2015 na silnicích III. třídy v intravilánu v Zlínském kraji k nárůstu následků zhruba o polovinu oproti roku 2014, ale jejich počet je ještě nižší než v roce 2009.

Nejčastěji se vyskytly srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem (35 %) a s chodcem (30 %), jejich počet se v roce 2015 zvýšil na dvojnásobek. Pozitivní je pokles s pevnou překážkou. U havárií se jejich počet nezměnil.

Zlínský kraj III. třídy v extravilánu		**2009**		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	33,3	2	50,0	3	60,0
	těžce zraněno	13	43,3	7	38,9	7	31,8
	ukazatel závažnosti nehod	17	40,5	15	44,1	19	45,2
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	5,6	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	2,9	0	0,0
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	33,3	1	25,0	1	20,0
	těžce zraněno	5	16,7	3	16,7	8	36,4
	ukazatel závažnosti nehod	9	21,4	7	20,6	12	28,6
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	25,0	1	20,0
	těžce zraněno	2	6,7	3	16,7	2	9,1
	ukazatel závažnosti nehod	2	4,8	7	20,6	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	1	4,5
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	1	2,4
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	33,3	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	10	33,3	4	22,2	4	18,2
	ukazatel závažnosti nehod	14	33,3	4	11,8	4	9,5
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**	**4**	**100**	**5**	100,0
	těžce zraněno	**30**	**100**	**18**	**100**	**22**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**42**	**100**	**34**	**100**	**42**	**100**

Tabulka 25e: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu v Zlínském kraji *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Celkově došlo v roce 2015 na silnicích III. třídy v extravilánu v Zlínském kraji k nárůstu následků oproti roku 2014 a jejich počet se vrátil na úroveň v roce 2009.

Obdobně, jako na silnicích intravilánu, nejčastěji došlo ke srážkám s jedoucím nekolejovým vozidlem. Jejich podíl byl (46 %), pak následovaly v podílu 29 % srážky s pevnou překážkou, kde došlo k výraznému nárůstu a s chodcem (14 %).

KOMENTÁŘ

Souhrnně na silnicích II. a III. tříd došlo k mírnému zlepšení situace v roce 2015 oproti roku 2014 u všech závažných následků nehod. Počet usmrcených klesl o 18 osob, tj. o 6,3 %, počet těžce zraněných o 131 osob, tj. o 11,5 %. Z toho vyplývá i zlepšení ukazatele závažnosti nehod o 9,0 %.

Při porovnání s celostátním průměrem jsou na těchto komunikacích výsledky pozitivní u smrtelných následků nehod, u těžce zraněných i u ukazatele závažnosti nehod.

Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených o 23,5 %, počet těžce zraněných o 37,0 % a ukazatel závažnosti nehod o 30,8 %. Opět všechny ukazatele jsou lepší než celostátní průměr.

Dosažený ukazatel závažnosti nehod odpovídá vytýčenému předpokladu pro rok 2015, počet usmrcených je však vyšší, naopak počet těžce zraněných výrazně nižší.

Jednotlivé kraje se však výrazně liší. Byl proveden podrobnější rozbor strukturovaný na silnice II. třídy a silnic III. třídy a s odlišením 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 došlo v intravilánu i v extravilánu zhruba ke stejnému snížení závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2015 cca o 30 %, což je lepší výsledek než celostátní průměr (24,5 %).

Na silnicích III. tříd byl vývoj rovněž celkově shodný. V intravilánu došlo k většímu snížení smrtelných následků nehod mezi roky 2009 a 2015, naopak na silnicích v extravilánu byl vyšší pokles počtu těžce zraněných. I na těchto komunikacích byl pokles rovněž lepší než celostátní průměr.

Lepšího poklesu usmrcených oproti předpokladu **dosáhly kraje Karlovarský, Královéhradecký, Moravskoslezský, Plzeňský a Ústecký.**

Naopak **žádoucího poklesu nedosáhly kraje Jihočeský, Jihomoravský, Karlovarský, Vysočina, Liberecký, Olomoucký, Pardubický, Středočeský a Zlínský**.

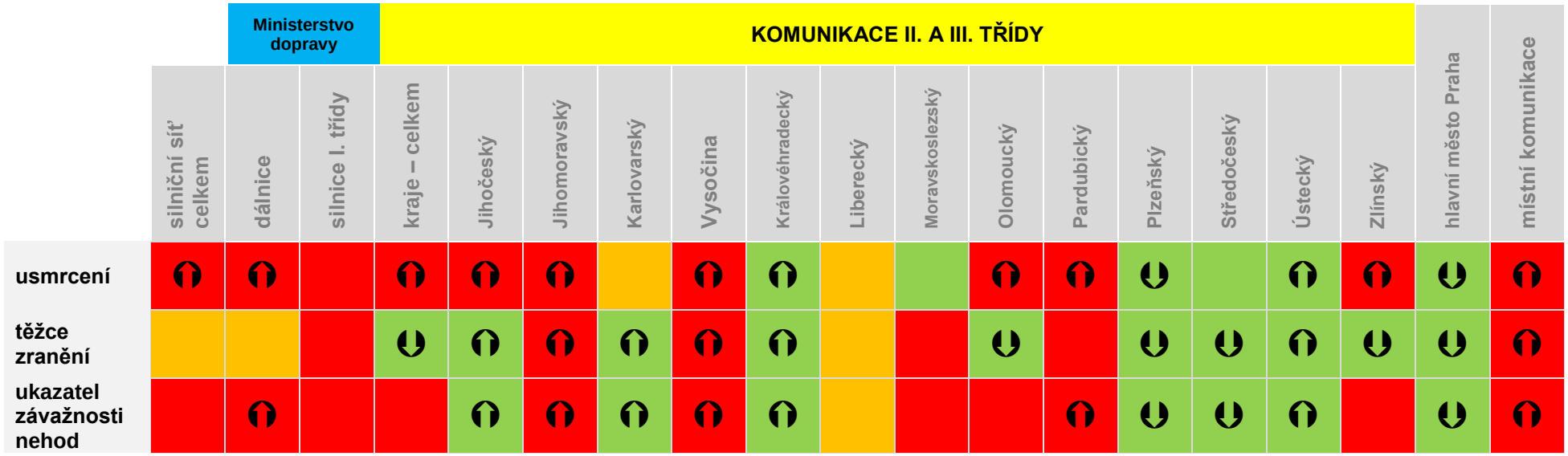
Lepšího poklesu počtu těžce zraněných osob bylo dosaženo v kraji Jihočeském, Vysočina, Karlovarském, Královéhradeckém, Libereckém, Moravskoslezském, Olomouckém, Karlovarském, Plzeňském, Středočeském a Ústeckém.

Naopak předpokládaný pokles nebyl dosažen v kraji Jihomoravském, Moravskoslezském, Pardubickém a Zlínském.

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, Královéhradeckém, Plzeňském, Středočeském a Ústeckém.

Naopak v kraji Jihočeském, Jihomoravském, Vysočina, Libereckém, Moravskoslezském, Olomouckém, Pardubickém, Středočeském a Zlínském.



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)

1.4.2 Místní komunikace

Místní komunikace jsou v odpovědnosti obcí s rozšířenou působností a obcí. Jejich délka je asi 75 tis. km, je tedy o téměř 20 tis. km delší než síť komunikací vyšších tříd (dálnic, I., II. a III. tříd). 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	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	121	129	108	106	99	96	99	73	48
těžce zraněno	910	825	842	894	871	818	757	689	546
ukazatel závažnosti nehod	1 394	1 341	1 274	1 318	1 267	1 202	1 153	981	738

Tabulka 27: 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 27) došlo na místních komunikacích v roce 2015 k mírnému zvýšení počtu usmrcených o 3 osoby oproti roku 2014 a návrat k úrovni roku 2013. Znamená to nárůst o 3,1 %, což je srovnatelné s celostátním výsledkem, který zaznamenal vzestup o 4,9 %. Oproti roku 2009 jejich počet poklesl o 18,2 %, což je však ve srovnání s celostátním průměrem (20,7 %) negativní výsledek.

Počet těžce zraněných zaznamenal pokles o 61 osob, tj. **o** 7,5 % oproti roku 2014, (celostátně o 8,0 %). Při porovnání s výchozím rokem 2009 poklesl o 16,8 %, což je výrazně horší než celostátní průměr (28,2 %).

Tento vývoj se přirozeně odráží i v ukazateli závažnosti nehod, který ve srovnání s rokem 2009 poklesl o 17,3 % a je tedy horší než celostátní průměr (24,5 %).

Souhrnně tedy došlo na místních komunikacích k horšímu vývoji oproti celostátnímu.

Na místních komunikacích se nepodařilo naplnit vytýčený předpoklad pro rok 2015 ani v jednom ze sledovaných ukazatelů.

Výskyt závažných následků nehod byl podrobněji analyzován dle druhu nehod (Tabulka 28).

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	33	27,3	19	19,8	16	16,2
	těžce zraněno	297	32,7	254	31,1	244	32,2
	ukazatel závažnosti nehod	429	30,8	330	27,5	308	26,7
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	4	4,2	2	2,0
	těžce zraněno	21	2,3	19	2,3	20	2,6
	ukazatel závažnosti nehod	21	1,5	35	2,9	28	2,4
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	23	19,0	17	17,7	24	24,2
	těžce zraněno	102	11,2	71	8,7	65	8,6
	ukazatel závažnosti nehod	194	13,9	139	11,6	161	14,0
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	43	35,5	36	37,5	40	40,4
	těžce zraněno	355	39,1	330	40,3	296	39,1
	ukazatel závažnosti nehod	527	37,8	474	39,4	456	39,5
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	0,1	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	0,1	0	0,0
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	0,2	5	0,6	5	0,7
	ukazatel závažnosti nehod	2	0,1	5	0,4	5	0,4
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	8	6,6	8	8,3	6	6,1
	těžce zraněno	7	0,8	9	1,1	4	0,5
	ukazatel závažnosti nehod	39	2,8	41	3,4	28	2,4
srážka s tramvají	usmrceno do 24 h	2	1,7	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	8	0,9	7	0,9	7	0,9
	ukazatel závažnosti nehod	16	1,1	7	0,6	7	0,6
havárie	usmrceno do 24 h	12	9,9	9	9,4	9	9,1
	těžce zraněno	70	7,7	94	11,5	87	11,5

	ukazatel závažnosti nehod	118	8,5	130	10,8	123	10,7
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	3	3,1	2	2,0
	těžce zraněno	47	5,2	28	3,4	29	3,8
	ukazatel závažnosti nehod	47	3,4	40	3,3	37	3,2
CELKEM	usmrceno do 24 h	**121**	**100**	**96**	**100**	**99**	100,0
	těžce zraněno	**909**	**100**	**818**	**100**	**757**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**1 393**	**100**	**1202**	**100**	**1153**	100,0

Tabulka 28: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na místních komunikacích

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Výsledky rozboru ukazují na velmi podobné charakteristiky nehod na místních komunikacích jako v předchozím roce. Jednoznačně dominantním druhem nehody je srážka s chodcem (cca 40 %) a za ní následuje srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (32 %). Výskyt obou druhů však v roce 2015 oproti roku 2014 mírně poklesl. Výrazně však narostl počet usmrcených při srážkách s pevnou překážkou. Zhruba desetinu nehod pak tvoří havárie.

Podrobnější rozbor srážek s chodcem dle lokalizace nehody uvádí Tabulka 29.

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	30	69,8	25	69,4	33	82,5
	těžce zraněno	235	66,2	230	69,7	214	72,3
	ukazatel závažnosti nehod	355	67,4	330	69,6	346	75,9
na křižovatce	usmrceno do 24 h	13	30,2	11	30,6	7	17,5
	těžce zraněno	120	33,8	100	30,3	82	27,7
	ukazatel závažnosti nehod	172	32,6	144	30,4	110	24,1
Celkem	usmrceno do 24 h	43	100	36	100	**40**	100,0
	těžce zraněno	355	100	330	100	**296**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	527	100	474	100	**456**	100,0

Tabulka 29: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 při srážkách s chodcem a jejich podíl dle lokalizace nehod na místních komunikacích

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Rozbor srážek s chodcem dle lokalizace nehody dokumentuje, že k nim dochází především mimo křižovatky (76 %) a že tento podíl od roku 2009 narůstá.

Rozbor srážek s chodcem dle chování chodce uvádí Tabulka 30.

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
správné, přiměřené	usmrceno do 24 h	16	37,2	10	27,8	16	40,0
	těžce zraněno	162	45,6	172	52,1	167	56,4
	ukazatel závažnosti nehod	226	42,9	212	44,7	231	50,7
špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla	usmrceno do 24 h	3	7,0	4	11,1	1	2,5
	těžce zraněno	19	5,4	14	4,2	13	4,4
	ukazatel závažnosti nehod	31	5,9	30	6,3	17	3,7
náhlé vstoupení do vozovky z chodníku, krajnice	usmrceno do 24 h	6	14,0	4	11,1	5	12,5
	těžce zraněno	55	15,5	58	17,6	39	13,2
	ukazatel závažnosti nehod	79	15,0	74	15,6	59	12,9
náhlé vstoupení do vozovky z nástupního nebo dělícího ostrůvku	usmrceno do 24 h	2	4,7	2	5,6	2	5,0
	těžce zraněno	14	3,9	12	3,6	7	2,4
	ukazatel závažnosti nehod	22	4,2	20	4,2	15	3,3
zmatené, zbrklé, nerozhodné jednání	usmrceno do 24 h	2	4,7	3	8,3	1	2,5
	těžce zraněno	16	4,5	12	3,6	6	2,0
	ukazatel závažnosti nehod	24	4,6	24	5,1	10	2,2
náhlá změna směru chůze	usmrceno do 24 h	3	7,0	0	0,0	1	2,5
	těžce zraněno	5	1,4	1	0,3	3	1,0
	ukazatel závažnosti nehod	17	3,2	1	0,2	7	1,5
náraz do vozidla z boku	usmrceno do 24 h	2	4,7	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	12	3,4	14	4,2	9	3,0
	ukazatel závažnosti nehod	20	3,8	14	3,0	9	2,0
hra dětí na vozovce	usmrceno do 24 h	1	2,3	2	5,6	0	0,0
	těžce zraněno	1	0,3	0	0,0	2	0,7
	ukazatel závažnosti nehod	5	0,9	8	1,7	2	0,4
žádné z uvedených	usmrceno do 24 h	8	18,6	11	30,6	14	35,0
	těžce zraněno	71	20,0	47	14,2	50	16,9
	ukazatel závažnosti nehod	103	19,5	91	19,2	106	23,2
CELKEM	usmrceno do 24 h	43	100	36	100	**40**	100,0
	těžce zraněno	355	100	330	100	**296**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	527	100	474	100	**456**	100,0

Tabulka 30: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle chování chodce na místních komunikacích

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Z hlediska chování chodce bylo policií zjištěno, že v polovině případů bylo chování chodce správné a přiměřené. Z toho vyplývá, že podíl řidičů vozidel na zapříčinění nehody je významný. Jistě by se dalo předejít ohleduplnější jízdou řidičů ke snížení následků nehod zapříčiněných náhlým vstoupením do vozovky z chodníku, krajnice.
U cca 9 % nehod bylo zjištěno ovlivnění alkoholem.

Podrobnější rozbor srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem dle lokalizace nehody uvádí Tabulka 31.

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	19	57,6	10	52,6	11	68,8
	těžce zraněno	134	45,1	113	44,5	103	42,2
	ukazatel závažnosti nehod	210	49,0	153	46,4	147	47,7
na křižovatce	usmrceno do 24 h	14	42,4	9	47,4	5	31,3
	těžce zraněno	163	54,9	141	55,5	141	57,8
	ukazatel závažnosti nehod	219	51,0	177	53,6	161	52,3
CELKEM	usmrceno do 24 h	33	100	19	100	**16**	100,0
	těžce zraněno	297	100	254	100	**244**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	429	100	330	100	**308**	100,0

Tabulka 31: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem a jejich podíl dle lokalizace nehod na místních komunikacích
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Smrtelné následky srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem jsou lokalizovány převážně na mezikřižovatkových místních komunikacích, naopak srážky s těžkým zraněním do prostoru křižovatek.

Rozbor závažnosti následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem dle zavinění nehody uvádí Tabulka 32.

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
nezaviněná řidičem	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
nepřiměřená	usmrceno do 24 h	7	21,2	2	10,5	2	12,5

rychlost jízdy	těžce zraněno	44	14,8	29	11,4	33	13,5
	ukazatel závažnosti nehod	72	16,8	37	11,2	41	13,3
nesprávné předjíždění	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	5,3	0	0,0
	těžce zraněno	15	5,1	13	5,1	9	3,7
	ukazatel závažnosti nehod	15	3,5	17	5,2	9	2,9
nedání přednosti v jízdě	usmrceno do 24 h	14	42,4	5	26,3	3	18,8
	těžce zraněno	160	53,9	138	54,3	127	52,0
	ukazatel závažnosti nehod	216	50,3	158	47,9	139	45,1
nesprávný způsob jízdy	usmrceno do 24 h	12	36,4	11	57,9	10	62,5
	těžce zraněno	77	25,9	74	29,1	74	30,3
	ukazatel závažnosti nehod	125	29,1	118	35,8	114	37,0
technická závada vozidla	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	6,3
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	0	0,0	4	1,3
CELKEM	usmrceno do 24 h	33	100	19	100	**16**	100,0
	těžce zraněno	297	100	254	100	**244**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	429	100	330	100	**308**	100,0

Tabulka 32: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle jejich příčiny

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Z hlediska smrtelných následků jsou nejnebezpečnější nehody, jejichž hlavní příčinou je nesprávný způsob jízdy (62,5 %). U těžkých zranění je nejzávažnější příčinou nedání přednosti v jízdě (52 %), tedy neohleduplné a nepozorné jednání vůči ostatním účastníkům silničního provozu.

Rozbor závažnosti následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem dle povětrnostních podmínek v době nehody uvádí Tabulka 33.

		2009		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
neztížené	usmrceno do 24 h	27	81,8	19	100,0	15	93,8
	těžce zraněno	267	89,9	232	91,3	225	92,2
	ukazatel závažnosti nehod	375	87,4	308	93,3	285	92,5
mlha	usmrceno do 24 h	1	3,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	1,3	2	0,8	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	8	1,9	2	0,6	0	0,0
na počátku	usmrceno do 24 h	3	9,1	0	0,0	1	6,3

deště, slabý déšť	těžce zraněno	10	3,4	7	2,8	9	3,7
	ukazatel závažnosti nehod	22	5,1	7	2,1	13	4,2
déšť	usmrceno do 24 h	2	6,1	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	13	4,4	11	4,3	9	3,7
	ukazatel závažnosti nehod	21	4,9	11	3,3	9	2,9
sněžení	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	3	1,0	2	0,8	1	0,4
	ukazatel závažnosti nehod	3	0,7	2	0,6	1	0,3
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	33	100	19	100	**16**	100,0
	těžce zraněno	297	100	254	100	**244**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	429	100	330	100	**308**	100,0

Tabulka 33: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle povětrnostních podmínek

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

K naprosté většině (92,5 %) závažných následků dochází při nehodách za neztížených povětrnostních podmínek. Pouze 7, 1 % je registrováno během deště a pouze k 1 těžkému zranění došlo během sněžení.

Rozbor závažnosti následků srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem dle rozhledových podmínek v době nehody uvádí Tabulka 34.

		2009		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
dobré	usmrceno do 24 h	33	100,0	19	100,0	15	93,8
	těžce zraněno	270	90,9	240	94,5	224	91,8
	ukazatel závažnosti nehod	402	93,7	316	95,8	284	92,2

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	5	2,0	5	2,0
	ukazatel závažnosti nehod	11	2,6	5	1,5	5	1,6
špatné vlivem profilu komunikace (nepřehledný vrchol stoupání, zářez komunikace, apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	6,3
	těžce zraněno	6	2,0	4	1,6	5	2,0
	ukazatel závažnosti nehod	6	1,4	4	1,2	9	2,9
špatné vlivem trvalé vegetace (stromy, keře apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	1,3	2	0,8	4	1,6
	ukazatel závažnosti nehod	4	0,9	2	0,6	4	1,3
špatné vlivem přechodné vegetace (tráva, obilí)	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
výhled zakryt stojícím vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	1,3	2	0,8	4	1,6
	ukazatel závažnosti nehod	4	0,9	2	0,6	4	1,3
jiné špatné	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	0,3	0	0,0	2	0,8
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,2	0	0,0	2	0,6
CELKEM	usmrceno do 24 h	33	100	19	100	**16**	100,0
	těžce zraněno	297	100	254	100	**244**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	429	100	330	100	**308**	100,0

Tabulka 34: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle rozhledových podmínek

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

K naprosté většině (92,2 %) závažných následků dochází při nehodách za neztížených rozhledových podmínek. Jediné výraznější omezení rozhledu (2,9 %) je dáno do souvislosti s vlivem profilu komunikace (nepřehledný vrchol stoupání, zářez komunikace, apod.).

Rozbor závažnosti následků srážek s při srážkách s pevnou překážkou dle druhu pevné překážky uvádí Tabulka 35.

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	Podíl
strom	usmrceno do 24 h	5	21,7	7	41,2	10	41,7
	těžce zraněno	23	22,5	14	19,7	20	30,8
	ukazatel závažnosti nehod	43	22,2	42	30,2	60	37,3
sloup – telefonní, veřejného osvětlení, elektrické vedení, apod.	usmrceno do 24 h	6	26,1	3	17,6	8	33,3
	těžce zraněno	25	24,5	20	28,2	12	18,5
	ukazatel závažnosti nehod	49	25,3	32	23,0	44	27,3
odrazník, patník, sloupek, dopr. značky, apod.	usmrceno do 24 h	2	8,7	1	5,9	1	4,2
	těžce zraněno	10	9,8	9	12,7	6	9,2
	ukazatel závažnosti nehod	18	9,3	13	9,4	10	6,2
svodidlo	usmrceno do 24 h	3	13,0	3	17,6	0	0,0
	těžce zraněno	8	7,8	2	2,8	4	6,2
	ukazatel závažnosti nehod	20	10,3	14	10,1	4	2,5
překážka vzniklá provozem jiného vozidla	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	1,0	1	1,4	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	0,5	1	0,7	0	0,0
zeď, pevná část mostů, podjezdů, tunelů apod.	usmrceno do 24 h	5	21,7	2	11,8	1	4,2
	těžce zraněno	12	11,8	12	16,9	13	20,0
	ukazatel závažnosti nehod	32	16,5	20	14,4	17	10,6
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	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	4	3,9	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	4	2,1	0	0,0	0	0,0
jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	usmrceno do 24 h	2	8,7	1	5,9	4	16,7
	těžce zraněno	19	18,6	13	18,3	10	15,4
	ukazatel závažnosti nehod	27	13,9	17	12,2	26	16,1
CELKEM	usmrceno do 24 h	23	100	17	100	**24**	100,0
	těžce zraněno	102	100	71	100	**65**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	194	100	139	100	**161**	100,0

Tabulka 35: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl při srážkách s pevnou překážkou dle druhu pevné překážky

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Rozbor nehod, u kterých dochází ke srážce s pevnou překážkou, má podobné charakteristiky jako v předchozím roce. Zejména na smrtelných následcích se výrazně podílejí stromy (41,7 %) a sloupy telefonního, veřejného osvětlení, elektrického vedení, apod. (33,3 %).

KOMENTÁŘ

Souhrnně je vývoj závažných následků nehod na místních komunikacích nedostatečný a jeho výsledky i v roce 2015 silně zaostávají za vytýčenými předpoklady ve všech sledovaných ukazatelích. 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 27 %). Výskyt obou druhů však v roce 2015 oproti roku 2014 poklesl. Podrobnější rozbor srážek s chodcem ukazuje, že k nim dochází především mimo křižovatky a že 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 (45 %). 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 sloupů telefonního, veřejného osvětlení, elektrického vedení.

1.4.3 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), které jsou souhrnně hodnoceny jako jedna kategorie.

Podrobnější údaje jsou uvedeny v Příloze 1, kapitola 1.4.

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	39	28	39	25	29	18	24	24	16
těžce zraněno	345	278	273	234	223	198	174	261	207
ukazatel závažnosti nehod	501	390	429	334	339	270	270	357	271

Tabulka 36: 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 36) došlo na komunikacích hl. m. Prahy v roce 2015 ke zvýšení počtu usmrcených o 6 osob oproti roku 2014. Znamená to nárůst o 33 %, což je nesrovnatelně horší než celostátní výsledek, který zaznamenal vzestup o 4,9 %. Oproti roku 2009 jejich počet poklesl o 38,5 %, což se je však podstatně lepší výsledek než celostátní průměr (20,7 %).

Počet těžce zraněných osob zaznamenal opět pokles o dalších 24 osob, tj. o 12,1 % oproti roku 2014, což je lepší než celostátní výsledek – 8,0 %. Při porovnání s výchozím rokem 2009 poklesl počet těžce zraněných osob o 49,6 %, což je již lepší výsledek než 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 37).

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	14	35,9	3	16,7	4	16,7
	těžce zraněno	109	32,0	66	33,3	59	33,9
	ukazatel závažnosti nehod	165	33,2	78	28,9	75	27,8
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	3	0,9	7	3,5	2	1,1
	ukazatel závažnosti nehod	3	0,6	7	2,6	2	0,7
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	12	30,8	4	22,2	4	16,7
	těžce zraněno	40	11,7	15	7,6	16	9,2
	ukazatel závažnosti nehod	88	17,7	31	11,5	32	11,9
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	12	30,8	10	55,6	14	58,3

	těžce zraněno	146	42,8	90	45,5	76	43,7
	ukazatel závažnosti nehod	194	39,0	130	48,1	132	48,9
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	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	0,5	1	0,5
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	0,4	1	0,4
srážka s tramvají	usmrceno do 24 h	1	2,6	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	1,8	5	2,5	6	3,4
	ukazatel závažnosti nehod	10	2,0	5	1,9	6	2,2
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	5,6	2	8,3
	těžce zraněno	13	3,8	5	2,5	3	1,7
	ukazatel závažnosti nehod	13	2,6	9	3,3	11	4,1
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	24	7,0	9	4,5	11	6,3
	ukazatel závažnosti nehod	24	4,8	9	3,3	11	4,1
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**39**	**100**	**18**	**100**	**24**	100,0
	těžce zraněno	**341**	**100**	**198**	**100**	**174**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**497**	**100**	**270**	**100**	**270**	100,0

Tabulka 37: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle druhu nehod na komunikacích hl. m. Prahy

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Výsledky jsou prakticky totožné s rokem 2014. Jednoznačně dominantním druhem nehody je srážka s chodcem a za ní následuje srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem. Tyto dva druhy nehod tvoří více než tři čtvrtiny všech podílů na závažných následcích nehod. Pouze něco více než desetinu nehod pak tvoří srážky s pevnou překážkou.

Rozbor závažnosti následků srážek s chodcem dle jejich lokalizace uvádí Tabulka 38.

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	8	66,7	8	80,0	12	85,7
	těžce zraněno	89	61,0	59	65,6	51	67,1
	ukazatel závažnosti nehod	121	62,4	91	70,0	99	75,0
na křižovatce	usmrceno do 24 h	4	33,3	2	20,0	2	14,3
	těžce zraněno	57	39,0	31	34,4	25	32,9
	ukazatel závažnosti nehod	73	37,6	39	30,0	33	25,0
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	12	100,0	10	100,0	14	100,0
	těžce zraněno	146	100,0	90	100,0	76	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	194	100,0	130	100,0	132	100,0

Tabulka 38: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 při srážkách s chodcem a jejich podíl dle lokalizace nehod na komunikacích hl. m. Prahy

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Podrobnější rozbor srážek s chodcem ukazuje, že k nim, obdobně jako na ostatních místních komunikací, dochází především na mezikřižovatkových úsecích a ve větší míře u smrtelných následků. Z hlediska dlouhodobého se navíc tento podíl zvyšuje.

Rozbor závažnosti následků srážek s chodcem dle chování chodce uvádí Tabulka 39.

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
správné, přiměřené	usmrceno do 24 h	3	25,0	2	20,0	2	14,3
	těžce zraněno	66	45,2	39	43,3	37	48,7
	ukazatel závažnosti nehod	78	40,2	47	36,2	45	34,1
špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla	usmrceno do 24 h	2	16,7	0	0,0	1	7,1
	těžce zraněno	12	8,2	5	5,6	5	6,6
	ukazatel závažnosti nehod	20	10,3	5	3,8	9	6,8
náhlé vstoupení do vozovky z chodníku, krajnice	usmrceno do 24 h	2	16,7	0	0,0	2	14,3
	těžce zraněno	25	17,1	15	16,7	11	14,5
	ukazatel závažnosti nehod	33	17,0	15	11,5	19	14,4

náhlé vstoupení do vozovky z nástupního nebo dělícího ostrůvku	usmrceno do 24 h	1	8,3	2	20,0	0	0,0
	těžce zraněno	9	6,2	8	8,9	5	6,6
	ukazatel závažnosti nehod	13	6,7	16	12,3	5	3,8
zmatené, zbrklé, nerozhodné jednání	usmrceno do 24 h	1	8,3	1	10,0	1	7,1
	těžce zraněno	5	3,4	4	4,4	1	1,3
	ukazatel závažnosti nehod	9	4,6	8	6,2	5	3,8
náhlá změna směru chůze	usmrceno do 24 h	2	16,7	0	0,0	1	7,1
	těžce zraněno	1	0,7	0	0,0	1	1,3
	ukazatel závažnosti nehod	9	4,6	0	0,0	5	3,8
náraz do vozidla z boku	usmrceno do 24 h	1	8,3	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	5	3,4	5	5,6	2	2,6
	ukazatel závažnosti nehod	9	4,6	5	3,8	2	1,5
hra dětí na vozovce	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	10,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	1	1,3
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	4	3,1	1	0,8
žádné z uvedených	usmrceno do 24 h	0	0,0	4	40,0	7	50,0
	těžce zraněno	23	15,8	14	15,6	13	17,1
	ukazatel závažnosti nehod	23	11,9	30	23,1	41	31,1
CELKEM	usmrceno do 24 h	12	100	10	100	**14**	100,0
	těžce zraněno	146	100	90	100	**76**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	194	100	130	100	**132**	100,0

Tabulka 39: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl dle chování chodce 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, zejména u smrtelných následků. U ostatních příčin jsou naopak jejich podíly mírně vyšší. Nepatrně nižší jsou případy ovlivnění chodcem alkoholem – 7,5 %.

Rozbor závažnosti následků při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle lokalizace srážek uvádí Tabulka 40.

		2009		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	8	57,1	1	33,3	3	75,0
	těžce zraněno	52	47,7	25	37,9	21	35,6
	ukazatel závažnosti nehod	84	50,9	29	37,2	33	44,0

na křižovatce	usmrceno do 24 h	6	42,9	2	66,7	1	25,0
	těžce zraněno	57	52,3	41	62,1	38	64,4
	ukazatel závažnosti nehod	81	49,1	49	62,8	42	56,0
CELKEM	usmrceno do 24 h	14	100	3	100	**4**	100,0
	těžce zraněno	109	100	66	100	**59**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	165	100	78	100	**75**	100,0

Tabulka 40: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem a jejich podíl dle lokalizace nehod na komunikacích hl. m. Prahy
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem, obdobně jako srážky s chodcem, jsou lokalizovány mnohem častěji na mezikřižovatkových úsecích, opět se to více týká smrtelných následků. Z hlediska porovnání s rokem 2014 lze zaznamenat zásadní změnu ve vzájemné relaci těchto podílů.

Rozbor závažnosti následků při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle jejich příčiny uvádí Tabulka 41.

		2009		**2014**		**2015**	
		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	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	21	19,3	8	12,1	5	8,5
	ukazatel závažnosti nehod	25	15,2	8	10,3	5	6,7
nesprávné předjíždění	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	7	6,4	3	4,5	2	3,4
	ukazatel závažnosti nehod	7	4,2	3	3,8	2	2,7
nedání přednosti v jízdě	usmrceno do 24 h	5	35,7	0	0,0	2	50,0
	těžce zraněno	55	50,5	40	60,6	43	72,9
	ukazatel závažnosti nehod	75	45,5	40	51,3	51	68,0
nesprávný způsob jízdy	usmrceno do 24 h	8	57,1	3	100,0	2	50,0
	těžce zraněno	26	23,9	15	22,7	8	13,6
	ukazatel závažnosti nehod	58	35,2	27	34,6	16	21,3
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**	**3**	**100**	**4**	100,0

	těžce zraněno	**109**	**100**	**66**	**100**	**59**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	**165**	**100**	**78**	**100**	**75**	100,0

Tabulka 41: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle jejich příčiny na komunikacích hl. m. Prahy
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Na komunikacích hl. m. Prahy jsou ještě výrazněji než na ostatních místních komunikacích zastoupeny nehody zapříčiněné nedáním přednosti v jízdě. Jejich podíl v průběhu uplynulých let stále narůstá a v roce 2015 již tvořily více než dvě třetiny nehod. Druhou nejčastější příčinou jsou nehody kvalifikované mnohoznačným nesprávným způsobem jízdy.
Rozbor závažnosti následků při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle povětrnostních podmínek uvádí Tabulka 42.

		2009		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
neztížené	usmrceno do 24 h	13	92,9	3	100,0	4	100,0
	těžce zraněno	98	89,9	61	92,4	53	89,8
	ukazatel závažnosti nehod	150	90,9	73	93,6	69	92,0
mlha	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	0	0,0	1	1,5	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	0	0,0	1	1,3	0	0,0
na počátku deště, slabý déšť	usmrceno do 24 h	1	7,1	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	3	2,8	2	3,0	3	5,1
	ukazatel závažnosti nehod	7	4,2	2	2,6	3	4,0
déšť	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	5,5	1	1,5	3	5,1
	ukazatel závažnosti nehod	6	3,6	1	1,3	3	4,0
sněžení	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	2	1,8	1	1,5	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	2	1,2	1	1,3	0	0,0
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**	**3**	**100**	**4**	**100**
	těžce zraněno	**109**	**100**	**66**	**100**	**59**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**165**	**100**	**78**	**100**	**75**	**100**

Tabulka 42: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle povětrnostních podmínek na komunikacích hl. m. Prahy

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Na komunikacích hl. m. Prahy jsou stejně výrazně jako na místních komunikacích zastoupeny neztížené povětrnostní podmínky.

Rozbor závažnosti následků při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle rozhledových poměrů uvádí Tabulka 43.

		2009		**2014**		**2015**	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
dobré	usmrceno do 24 h	14	100,0	3	100,0	4	100,0
	těžce zraněno	107	98,2	66	100,0	59	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	163	98,8	78	100,0	75	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,	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**	**3**	**100**	**4**	**100**
	těžce zraněno	**109**	**100**	**66**	**100**	**59**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**165**	**100**	**78**	**100**	**75**	**100**

Tabulka 43: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle rozhledových podmínek na komunikacích hl. m. Prahy

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Z policejní statistiky vyplývá, že omezené rozhledové poměry nemají na komunikacích hl. m. Prahy vliv na vznik nehod se závažnými následky.

Rozbor závažnosti následků při srážkách s pevnou překážkou uvádí Tabulka 43.

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
strom	usmrceno do 24 h	1	8,3	1	25,0	2	50,0
	těžce zraněno	4	10,0	2	12,5	1	6,3
	ukazatel závažnosti nehod	8	9,1	6	18,8	9	28,1
sloup – telefonní, veřejné osvětlení, elektrického vedení, apod.	usmrceno do 24 h	4	33,3	0	0,0	2	50,0
	těžce zraněno	13	32,5	7	43,8	5	31,3
	ukazatel závažnosti nehod	29	33,0	7	21,9	13	40,6
odrazník, patník, sloupek, dopr. značky, apod.	usmrceno do 24 h	2	16,7	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	15,0	2	12,5	3	18,8
	ukazatel závažnosti nehod	14	15,9	2	6,3	3	9,4
svodidlo	usmrceno do 24 h	2	16,7	1	25,0	0	0,0
	těžce zraněno	6	15,0	2	12,5	3	18,8
	ukazatel závažnosti nehod	14	15,9	6	18,8	3	9,4
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	2	50,0	0	0,0
	těžce zraněno	5	12,5	1	6,3	2	12,5
	ukazatel závažnosti nehod	13	14,8	9	28,1	2	6,3
závory železničního	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0

přejezdu	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	0	0,0	0	0,0
	těžce zraněno	1	2,5	0	0,0	0	0,0
	ukazatel závažnosti nehod	1	1,1	0	0,0	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	2	12,5	2	12,5
	ukazatel závažnosti nehod	9	10,2	2	6,3	2	6,3
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	12	100	4	100	4	100
	těžce zraněno	40	100	16	100	16	100
	ukazatel závažnosti nehod	88	100	32	100	32	100

Tabulka 44: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 a jejich podíl při srážkách s pevnou překážkou dle druhu pevné překážky na komunikacích hl. m. Prahy
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Nehody, u kterých dochází ke srážce s pevnou překážkou, jsou charakterizovány městským charakterem bezprostředního okolí komunikace. Rozbor tohoto typu nehod ukazuje na několik změn v roce 2015 – nárůst u srážek se stromy (28,1 %), se sloupy telefonního, veřejného osvětlení, elektrického vedení, apod. (40,6 %) a srážek s odrazníkem, patníkem, sloupkem dopr. značky, apod. (9,4 %). Naopak k poklesu došlo u srážek se svodidly (9,4 %) a zdmi, pevnými části mostů, podjezdů, tunelů apod. (6,3 %).

KOMENTÁŘ

Z hlediska závažných následků nehod nebylo v loňském roce dosaženo na komunikacích hl. m. Prahy pokračování mimořádně kvalitního výsledku. Pokazil jej nárůst počtu usmrcených o 6 osob. Dosáhl však předpokladu roku 2015.

Počet těžce zraněných osob opět pokračoval v mírném poklesu, ale díky výsledkům předchozích let již překročil cílový stav roku 2020 – pokles o 49,6 %,

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 (24,5 %).

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

Dominantním druhem nehody zůstává srážka s chodcem (cca 49 %), za kterou následuje srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (cca 28 %). Výskyt obou druhů v roce 2015 zůstal zhruba na úrovni roku 2014. Podrobnější rozbor srážek s chodcem ukazuje, že k nim dochází častěji v prostoru mimo křižovatky (cca 75 %). Z hlediska chování chodce bylo policií zjištěno, že chování chodce jako správné a přiměřené zhruba ve třetině případů. Časté jsou případy náhlého vstoupení do vozovky z nástupního nebo dělícího ostrůvku.

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

Srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem jsou lokalizovány mnohem častěji na mezikřižovatkových úsecích, opět se to více týká smrtelných následků. Z hlediska porovnání s rokem 2014 lze zaznamenat zásadní změnu ve vzájemné relaci těchto podílů.

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 sloupy telefonního, veřejného osvětlení, elektrického vedení, apod. (40,6 %).

1.4 Souhrnný komentář k plnění strategických cílů v roce 2015

Stanoveného cíle snížení počtu usmrcených osob pro rok 2015 nebylo dosaženo. Oproti roku 2014 se zvýšil počet usmrcených do 24 h o 31 osob, do 30 dnů o 46 osob. Oproti odvozenému předpokladu pro rok 2015 zemřelo do 24 h o 155 osob více, do 30 dnů o 187 osob více. Pokračuje zaostávání v dosažení předpokládaného stavu do roku 2020, které se dále prohlubuje.

Relativně je příznivý výsledek při snížení počtu těžce zraněných osob. Oproti roku 2014 se snížil počet těžce zraněných osob o 222 osob. Oproti vytýčenému předpokladu je počet těžce zraněných nižší o 136 osob.

Díky výraznému poklesu počtu těžce zraněných osob došlo v roce 2015 k poklesu ukazatele závažných následků nehod, který se oproti roku 2014 snížil o 1,9 % a jeho hodnota je oproti předpokládané úrovni o 10,3 % 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. Potvrzuje se ohrožení naplnění strategických cílů stanovených pro rok 2020. Tato situace si již urgentně vyžaduje otevřenou a objektivní analýzu příčin, ze kterých musí být odvozena adekvátní opatření.

OPROTI STANOVENÝM PŘEDPOKLADŮM REALIZACE NSBSP NA NAŠICH SILNICÍCH V LETECH 2012–2015 ZEMŘELO O 255 OSOB VÍCE.

Z hlediska mezinárodního porovnání se úroveň nehodovosti v České republice od roku 2001 stále zhoršuje. 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 2015 se propadla až na 21. pozici, na hranici poslední čtvrtiny žebříčku států EU s nejnižší úrovní bezpečnosti silničního provozu. V roce

2015 ČR zaostávala již o 36 % za průměrem členských států EU. Bude-li vývoj pokračovat jako v posledních letech stane se Česká republika ve střednědobém horizontu nejnebezpečnějším státem EU.

Při souhrnném zhodnocení dle krajů nejlepšího výsledku dosáhlo hl. m. Praha, za ním následuje kraj Královéhradecký, Ústecký a Karlovarský. Velmi neuspokojivý vývoj vykazují kraj Jihomoravský, ´Pardubický a Vysočina, které také nejvíce zaostávají za vytýčeným předpokladem redukce závažných následků nehod.

Při porovnání celkové úrovně bezpečnosti jednotlivých krajů dosažené v roce 2015 na celé síti silničních komunikací na území příslušného kraje vychází jako nejbezpečnější kraje v ČR kraj Plzeňský, Královéhradecký a Vysočina. Naopak nejnebezpečnější jsou kraje Jihomoravský, Zlínský a Pardubický.
Dle zhodnocení ekonomických dopadů patří do skupiny s nejvyšším dopadem na 1 obyvatele přesahující částku 6 tis. Kč kraj Středočeský, Ústecký, Jihočeský, Pardubický a hl. m. Praha. Naopak nejnižší dopady s částkou pod 5 tis. Kč vykazují kraj Moravskoslezský, Plzeňský a Jihomoravský.

Z hlediska zhodnocení dle úrovní odpovědnosti ve srovnání s uvedeným celostátním vývojem se vývoj a výsledky roku 2015, obdobně jako v předchozích letech, na jednotlivých druzích komunikací výrazně liší.

DÁLNICE
U dálnic 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.

SILNICE I. TŘÍDY

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.

SILNICE II. A III. TŘÍDY

Souhrnně na silnicích II. a III. tříd došlo k mírnému zlepšení situace v roce 2015 oproti roku 2014 u všech závažných následků nehod. Počet usmrcených klesl o 18 osob, tj. o 6,3 %, počet těžce zraněných o 131 osob, tj. o 11,5 %. Z toho vyplývá i zlepšení ukazatele závažnosti nehod o 9,0 %. Při porovnání s celostátním průměrem jsou na těchto komunikacích výsledky pozitivní.

Dosažený ukazatel závažnosti nehod odpovídá vytýčenému předpokladu pro rok 2015, počet usmrcených je však vyšší, naopak počet těžce zraněných výrazně nižší.

Na silnicích II. tříd došlo v intravilánu i v extravilánu zhruba ke stejnému snížení závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2015 cca o 30 %, což je lepší výsledek než celostátní průměr (24,5 %).

Na silnicích III. tříd byl vývoj rovněž celkově shodný. V intravilánu došlo k většímu snížení smrtelných následků nehod mezi roky 2009 a 2015, naopak

na silnicích v extravilánu byl vyšší pokles počtu těžce zraněných. I na těchto komunikacích byl pokles rovněž lepší než celostátní průměr.

Podle ukazatele závažnosti následků nehod byl nejlepší celkový vývoj zaznamenán v kraji Karlovarském, Královéhradeckém, Plzeňském, Středočeském a Ústeckém.

Naopak v kraji Jihočeském, Jihomoravském, Vysočina, Libereckém, Moravskoslezském, Olomouckém, Pardubickém, Středočeském a Zlínském.

MÍSTNÍ KOMUNIKACE

Stav závažných následků nehodovosti na místních komunikacích je ve všech sledovaných parametrech horší než předpokládaný stav a pokračuje v nepříznivém trendu započatém v roce 2012. Došlo k mírnému zvýšení počtu usmrcených o 3 osoby oproti roku 2014 a návrat k úrovni roku 2013. Znamená to nárůst o 3,1 %, což je srovnatelné s celostátním výsledkem. Oproti roku 2009 jejich počet poklesl o 18,2 %, což je však ve srovnání s celostátním průměrem (20,7 %) negativní výsledek.

Počet těžce zraněných zaznamenal pokles o 61 osob, tj. o 7,5 % oproti roku 2014, při porovnání s výchozím rokem 2009 poklesl o 16,8 %, což je výrazně horší než celostátní průměr (28,2 %).

Ukazatel závažnosti nehod ve srovnání s rokem 2009 poklesl o 17,3 % a je horší než celostátní průměr (24,5 %).

Souhrnně tedy došlo na místních komunikacích k horšímu vývoji oproti celostátnímu.

Dominantním druhem nehody je srážka s chodcem (cca 40 %), za kterou následuje srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (cca 27%). Výskyt obou druhů nehod však v roce 2015 oproti roku 2014 mírně poklesl. Podrobnější rozbor srážek s chodcem ukazuje, že k nim dochází především mimo křižovatky a že 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 sloupů telefonního, veřejného osvětlení, elektrického vedení.

KOMUNIKACE NA ÚZEMÍ HL. M. PRAHY

Na komunikacích hl. m. Prahy nebylo v roce 2015 dosaženo pokračování obdobné radikální redukce závažných následků nehod jako v roce 2014. Narostl počet usmrcených o 6 osob, přitom ale dosáhl předpokladu roku 2015.

Počet těžce zraněných osob opět pokračoval v mírném poklesu, ale díky výsledkům předchozích let již překročil cílový stav roku 2020 – pokles o 49,6 %.

Obdobně i ukazatel závažnosti nehod ve srovnání s rokem 2009 poklesl o 46,1 % a je téměř dvojnásobně lepší než celostátní průměr (24,5 %).

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

ZÁSADNÍ SKUTEČNOSTÍ JE, ŽE V ROCE 2015 V PODSTATĚ POKRAČOVAL NEÚSPĚŠNÝ VÝVOJ OPROTI SLIBNÉMU VÝSLEDKU ROKU 2013. JE TŘEBA NA TO OPERATIVNĚ ZAREAGOVAT.

KE ZJIŠTĚNÝM FAKTŮM JE TŘEBA NALÉZT ODPOVÍDAJÍCÍ REAKCI V REVIZI DOSAVADNÍCH NÁPRAVNÝCH OPATŘENÍ A VE VYTVOŘENÍ PODMÍNEK PRO DŮSLEDNÉ 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 revize opatření specifikovaných v Akčním programu NSBSP.

2 PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ

Pro podporu naplnění stanovených strategických cílů vytýčila NSBSP 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 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:

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	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	14	17	12	14	8	14	18	10	7
těžce zraněno	190	165	152	169	162	148	125	148	120
ukazatel závažnosti nehod	246	233	200	225	194	204	197	188	148

Tab. 45: 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 2015 oproti roku 2014 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 2015 je vyšší než ve výchozím roce 2009 a že tento počet vysoce překračuje očekávaný předpoklad (80 %).**

Naopak je pozitivní, že poklesl počet těžce zraněných dětí do té míry, že je nižší než předpokládaná výše. Tomu odpovídá i porovnání s celkovým vývojem v ČR, kdy počet těžce zraněných osob v roce 2015 poklesl o 28,2 % oproti roku 2009, ale počet těžce zraněných dětí o 34,2 %.

Nárůst počtu usmrcených dětí se projevil i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod, který poklesl oproti roku 2009 o 19,1 %, zatímco celostátně poklesl o 24,5 %.

Tento ukazatel je o 4,7 % vyšší než předpokládaná hodnota.

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

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 přineslo očekávané zlepšení.

Chodci

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	157	151	156	146	134	112	131	109	80
těžce zraněno	729	629	629	663	640	596	554	577	475
ukazatel závažnosti nehod	1 357	1 233	1 253	1 247	1 176	1 044	1 078	1 013	795

Tab. 46: 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 2015 oproti roku 2014, obdobně jako u dětí, k výraznému zvýšení – o 19 osob. Oproti roku 2009 však poklesl počet usmrcených chodců o 16,6 % oproti celkovému celostátnímu poklesu o 20,7 %.

Počet těžce zraněných chodců se v roce 2015 oproti roku 2014 snížil o 42 osob. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných chodců o 24,0 %, celostátní pokles byl o 28,2 %.

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod chodců, který poklesl oproti roku 2009 o 20,6 %, což je horší výsledek než celostátní pokles.

Podíl usmrcených chodců na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 18,9 %, nepatrně vzrostl v roce 2015 na 19,8 %.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod chodců zaznamenal v roce 2015 mírné zhoršení a to i oproti celkovému vývoji v ČR. Jeho průběh má však u usmrcených chodců značně kolísavý charakter a proto je třeba přistupovat k pozitivním výsledkům dosaženým v redukci těžce zraněných chodců s dlouhodobějším nadhledem.

Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	72	70	50	64	58	57	68	50	37
těžce zraněno	430	393	443	466	462	433	394	340	280
ukazatel závažnosti nehod	718	673	643	722	694	661	666	540	428

Tab. 47: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009–2020
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

KOMENTÁŘ

Změny v závažných následcích nehod cyklistů v roce 2015 oproti roku 2014 mají naprosto stejný charakter jako u chodců.

U počtu usmrcených cyklistů došlo v roce 2015 ke zvýšení o 11 osob a vymezený předpoklad nebyl vůbec dosažen. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených cyklistů o pouhých 5,6 % oproti celkovému celostátnímu poklesu o 20,7 %.

Již od roku 2013 se daří snižovat počet těžce zraněných cyklistů. Nicméně v roce 2015 nedosáhl ani zdaleka předpokládaného poklesu. Ve srovnání s rokem 2009 stoupl počet těžce zraněných cyklistů o pouhých 8,4 %, což je naprostá odlišnost od celkového vývoje v ČR.

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod cyklistů, který poklesl oproti roku 2009 o pouhých 7,2 %, zatímco celostátní pokles byl o 24,5 %.

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 2015 stoupl na 10,3 %.**

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 se seniory jednou z mála cílových skupin, kde se nedaří dosáhnout potřebného snížení ani v jednom ze sledovaných ukazatelů.

Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	88	96	78	90	66	89	90	60	43
těžce zraněno	627	506	583	491	496	534	484	521	447
ukazatel závažnosti nehod	979	890	895	851	760	890	844	761	619

Tab. 48: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009–2020
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

KOMENTÁŘ

Rok 2015 byl pro motocyklisty na rozdíl od roku 2014 příznivější.

Počet usmrcených motocyklistů se v roce 2015 oproti roku 2014 zvýšil jen o 1 usmrcenou osobu, ale jako v jediné skupině dílčích cílů je počet stále vyšší než ve výchozím roce 2009!

Počet těžce zraněných motocyklistů se snížil 50 osob oproti předchozímu roku, oproti roku 2009 klesl 22,8 %, což je horší výsledek než celostátní pokles.

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod motocyklistů, který poklesl oproti roku 2009 o pouhých 14,8 %, zatímco celostátní pokles byl o 24,5 %.

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 2015 stoupl na 13,6 %.**

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod motocyklistů se v roce 2015 oproti roku 2014 nepatrně zlepšil.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	153	143	151	128	97	112	120	110	83
těžce zraněno	741	512	569	490	461	454	472	655	591
ukazatel závažnosti nehod	1 353	1 084	1 173	1 002	849	902	952	1 095	923

Tab. 49: 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 2015 pokračoval nepříznivý trend vývoje smrtelných následků nehod zaviněných mladými řidiči motorových vozidel, který se dále zhoršil ve všech sledovaných ukazatelích.

U počtu usmrcených došlo v roce 2015 k dalšímu zvýšení oproti předchozímu roku o 8 osob a již byl vyšší než vytýčený předpoklad. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel o 21,6 %, což odpovídá zhruba celkovému celostátnímu poklesu o 20,7 %.

Počet těžce zraněných osob stoupl 18 osob, tj. o 3,9 %, což je výrazně horší, než v celostátním měřítku (–4,9 %). Dosažený počet je však pod vytýčeným předpokladem. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných osob o 36,3 %, celostátní pokles byl o 28,2 %.

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod zaviněných mladými řidiči motorových vozidel, který poklesl oproti roku 2009 o 29,6 %, 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 2015 v podstatě nezměnil a mírně poklesl na 18,2 %.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel, byl v roce 2015 méně příznivý, ve srovnání s celkovým vývojem v ČR.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	141	153	122	142	118	115	140	127	117
těžce zraněno	473	430	482	498	485	447	454	447	427
ukazatel závažnosti nehod	1 037	1 042	970	1 066	957	907	1014	955	895

Tab. 50: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009–2020 *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

KOMENTÁŘ

Rok 2015 byl tragickým krokem ve vývoji závažných následků nehod za účastí starší populace.

Počet usmrcených osob starších 65 let se v roce 2015 oproti roku 2014 zvýšil o 25 osoby, tj. o 21,7 %. Oproti roku 2009 je počet usmrcených seniorů v silničním provozu již jen o 1 osobu nižší než ve výchozím roce 2009.

Počet těžce zraněných stoupl oproti roku 2014 o 7 osob. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných seniorů o 4,1 %, celostátní pokles byl o 28,2 %

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod seniorů, který poklesl oproti roku 2009 o 8,2 %, zatímco celostátní pokles byl 23,1 %.

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		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
řidiči	usmrcení do 24 h	39	27,7	42	36,5	49	35,0
	těžce zranění	97	20,5	100	22,4	100	22,0
	ukazatel závažnosti nehod	253	24,4	268	29,5	296	29,2
spolujezdci	usmrcení do 24 h	26	18,4	13	11,3	10	7,1
	těžce zranění	92	19,5	57	12,8	73	16,1
	ukazatel závažnosti nehod	196	18,9	109	12,0	113	11,1
cyklisté	usmrcení do 24 h	23	16,3	22	19,1	30	21,4

	těžce zranění	83	17,5	103	23,0	88	19,4
	ukazatel závažnosti nehod	175	16,9	191	21,1	208	20,5
chodci	usmrcení do 24 h	53	37,6	38	33,0	51	36,4
	těžce zranění	201	42,5	187	41,8	193	42,5
	ukazatel závažnosti nehod	413	39,8	339	37,4	397	39,2
CELKEM	usmrcení do 24 h	141	100	115	100	140	100
	těžce zranění	473	100	447	100	454	100
	ukazatel závažnosti nehod	1037	100	907	100	1014	100

Tab. 51: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku dle kategorií účastníků *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Podíl seniorů se z pohledu účastnických skupin silničního provozu ve sledovaném období příliš nezměnil.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	123	116	97	48	62	67	74	99	83
těžce zraněno	376	337	398	326	253	296	260	285	226
ukazatel závažnosti nehod	868	801	786	518	501	564	556	681	558

Tab. 52: 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 nepříznivý trend ve vývoji závažných následků nehod s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v roce 2015 pokračoval.

Počet usmrcených byl v roce 2015 vyšší o 7 osob oproti předchozímu roku. Na druhé straně je stále počet těchto nejzávažnějších následků stále nižší než předpokládaná výše. Současně je třeba konstatovat, že proti roku 2009 poklesl jejich počet o 39,3 %, tedy podstatně více, než bylo dosaženo na celostátní úrovni – 20,7 %.

Počet těžce zraněných ve srovnání s předchozím rokem klesl o 36 osob a je nižší než ve vytýčeném předpokladu. Oproti roku 2009 poklesl o 30,8 %, což prakticky odpovídá celostátnímu průměru (o 28,2 %).

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 36,0 %, zatímco celostátně poklesl o 24,5 %.

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 2015 poklesl na 11,2 %.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že ve vývoji vážných následků způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v roce 2015 pokračoval varovný trend, došlo ke zhoršení oproti předchozímu roku, ale dosažené hodnoty jsou stále nižší než stanovený předpoklad.

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	370	285	285	257	211	250	236	286	230
těžce zraněno	1 151	851	936	852	798	831	698	970	841
ukazatel závažnosti nehod	2 631	1 991	2 076	1 880	1 642	1 831	1 642	2 114	1 761

Tab. 53: 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 2015 projevil velmi příznivý výsledek a všechny ukazatele vykázaly pokles. Jde o přesně opačný výsledek ve srovnání s rokem 2014, který potvrzuje nezbytnost posuzovat vývoj nehodovosti v delším časovém období než jeden rok, pokud chceme přijímat koncepční rozhodnutí.

Počet usmrcených byl v roce 2015 nižší o 14 osob oproti předchozímu roku a současně i nižší než předpokládaná výše. Stejně tak je třeba konstatovat,

že proti roku 2009 poklesl jejich počet o 36,2 %, tedy jednoznačně lepší než bylo dosaženo na celostátní úrovni – 20, 7 %.
Počet těžce zraněných poklesl ještě významněji ve srovnání s předchozím rokem, a to o 133 osob. Oproti roku 2009 poklesl o 39,4 %, což je nesrovnatelně lepší výsledek než celostátní průměr (o 24,5 %).

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí, který poklesl oproti roku 2009 o výrazných 37,6 %, zatímco celostátně poklesl o 24,5 %.

Podíl usmrcených u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 45,5 %, v roce 2015 poklesl na 35,8 %.

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

- v obci
- mimo obec.

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
v obci	usmrcení do 24 h	102	27,6	60	24,0	37	15,7
	těžce zranění	384	33,4	266	32,0	231	33,1
	ukazatel závažnosti nehod	792	30,1	506	27,6	379	23,1
mimo obec	usmrcení do 24 h	268	72,4	190	76,0	199	84,3
	těžce zranění	767	66,6	565	68,0	467	66,9
	ukazatel závažnosti nehod	1 839	69,9	1325	72,4	1263	76,9
CELKEM	usmrcení do 24 h	370	100	250	100	**236**	100,0
	těžce zranění	1 151	100	831	100	**698**	100,0
	ukazatel závažnosti nehod	2 631	100	1 831	100	**1 642**	100,0

Tab. 54: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí dle lokalizace *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Z tabulky 54 vyplývá, že výraznějšího poklesu bylo dosaženo na komunikacích v intravilánu (o 52 %) než v extravilánu (o 31 %). Tato změn 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 2015 poklesl na 16 %.

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. 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	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	256	273	248	244	216	225	231	221	196
těžce zraněno	1 411	1 210	1 279	1 280	1 158	1 171	1 135	1 355	1 311
ukazatel závažnosti nehod	2 435	2 302	2 271	2 256	2 022	2 071	2 059	2 239	2 095

Tab. 55: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2009–2020 *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Počet usmrcených osob se v roce 2015 oproti roku 2014 zvýšil o 6 usmrcených osob. Současně je třeba konstatovat, že proti roku 2009 poklesl jejich počet o 9,8 %, tedy podstatně méně, než bylo dosaženo na celostátní úrovni o -20,7 %.

Počet těžce zraněných osob se snížil 36 osob oproti předchozímu roku, oproti roku 2009 klesl 19,6 %, což je horší výsledek než celostátní pokles.

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod motocyklistů, který poklesl oproti roku 2009 o pouhých 15,5 %, zatímco celostátní pokles byl o 24,5 %.

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
nesprávné předjíždění celkem	usmrceno do 24 h	31	12,7	33	15,3	21	9,7
	těžce zraněno	170	13,0	108	10,0	95	9,2
	ukazatel závažnosti nehod	294	12,9	240	12,4	179	9,4
nedání přednosti v jízdě celkem	usmrceno do 24 h	113	46,1	88	40,7	101	46,8
	těžce zraněno	856	65,5	705	65,5	687	66,4
	ukazatel závažnosti nehod	1308	57,2	1057	54,5	1091	57,5
jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru	usmrceno do 24 h	94	38,4	89	41,2	88	40,7
	těžce zraněno	215	16,4	203	18,8	208	20,1
	ukazatel závažnosti nehod	591	25,8	559	28,8	560	29,5
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	usmrceno do 24 h	5	2,0	3	1,4	2	0,9
	těžce zraněno	53	4,1	54	5,0	36	3,5
	ukazatel závažnosti nehod	73	3,2	66	3,4	44	2,3
bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda	usmrceno do 24 h	2	0,8	3	1,4	4	1,9
	těžce zraněno	13	1,0	7	0,6	9	0,9
	ukazatel závažnosti nehod	21	0,9	19	1,0	25	1,3
CELKEM	**usmrceno do 24 h**	**245**	**100**	**216**	**100**	**216**	**100**
	těžce zraněno	**1307**	**100**	**1077**	**100**	**1035**	**100**
	ukazatel závažnosti nehod	**2287**	**100**	**1941**	**100**	**1899**	**100**

Tab. 56: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou dle jejich druhů *Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

Z tabulky 56 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. U obou těchto příčin došlo k mírnému zvýšení jejich výskytu. Jako třetí významná okolnost je zaznamenáno nesprávné předjíždění. Zde byl naopak zaznamenán pokles.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že ve vývoji vážných následků způsobených agresivním způsobem jízdy došlo v roce 2015 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 2015

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 2015 je vyšší jako ve výchozím roce 2009 a že tento počet vysoce překračuje očekávaný předpoklad.
Počet těžkých zranění vykázal naopak pokles o 23 dětí a dosáhl nižší úrovně než předpokládané výše.
Podíl usmrcených dětí na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 1,7 %, v roce 2015 ale vzrostl na 2,7 %.

Chodci

Vývoj vážných následků nehod chodců zaznamenal v roce 2015 mírné zhoršení a to i oproti celkovému vývoji v ČR. Jeho průběh má však u usmrcených chodců značně kolísavý charakter a proto je třeba přistupovat k pozitivním výsledkům dosaženým v redukci těžce zraněných chodců s dlouhodobějším nadhledem.

Podíl usmrcených chodců na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 18,9 %, vzrostl v roce 2015 na 19,8 %.

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 2015 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 2015 stoupl na 10,3 %.

Motocyklisté

Motocyklisté jsou podobně jako cyklisté v roce 2015 tragickou skupinou účastníků silničního provozu.

Počet usmrcených motocyklistů se v roce 2015 zvýšil oproti předchozímu roku o 1 osobu a 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 2015 vzrostl na 13,6 %.

Vývoj vážných následků nehod motocyklistů se v roce 2015 oproti roku 2014 zhoršil.

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

V roce 2015 pokračoval nepříznivý trend vývoje smrtelných následků nehod zaviněných mladými řidiči motorových vozidel, který se dále zhoršil ve všech sledovaných ukazatelích.

U počtu usmrcených došlo v roce 2015 k dalšímu zvýšení oproti předchozímu roku o 8 osob. Počet těžce zraněných osob stoupl 18 osob, tj. o 3,9 %, což je výrazně horší než v celostátním měřítku (-4,9 %). Dosažené počty jsou však pod vytýčeným předpokladem. Ukazatel závažnosti nehod zaviněných mladými řidiči motorových vozidel poklesl oproti roku 2009 o 29,6 %, zatímco celostátní pokles byl pouze 24,5 %.

Podíl usmrcených při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 18,4 %, se v roce 2015 v podstatě nezměnil, jen mírně poklesl na 18,2 %.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel, byl v roce 2015 méně příznivý ve srovnání s celkovým vývojem v ČR.

Stárnoucí populace – senioři (osoby nad 65 let věku)

Rok 2015 byl tragickým rokem ve vývoji závažných následků nehod za účastí starší populace.

Počet usmrcených osob starších 65 let se v roce 2015 oproti roku 2014 zvýšil o 25 osob a oproti roku 2009 je počet usmrcených seniorů v silničním provozu již jen o 1 osobu nižší, než ve výchozím roce 2009.

Počet těžce zraněných stoupl oproti roku 2014 o 7 osob. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných seniorů o 4,1 %, celostátní pokles byl o 28,2 %

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod seniorů, který poklesl oproti roku 2009 o 8,2 %, zatímco celostátní pokles byl 24,5.

Podíl usmrcených osob starších 65 let činil v roce 2009 16,9 %, v roce 2015 však již vzrostl na 21,2 %. Potvrzuje to očekávaný nárůst podílu starších osob při nehodách v souvislosti s celospolečenským problémem stárnoucí populace.

Je třeba si uvědomit, že 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, ale přesto je třeba jej mnohem intenzivněji řešit.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

Celkově je třeba konstatovat smutný fakt, že nepříznivý trend ve vývoji závažných následků nehod s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v roce 2015 pokračoval.

Počet usmrcených byl v roce 2015 vyšší o 7 osob oproti předchozímu roku. Na druhé straně je stále počet těchto nejzávažnějších následků nižší než předpokládaný počet. Počet těžce zraněných ve srovnání s předchozím rokem klesl o 36 osob a je rovněž nižší než ve vytýčeném předpokladu. Ukazatel závažnosti nehod způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek poklesl oproti roku 2009 o výrazných 36,0 %, zatímco celostátně poklesl o 24,5 %.

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 2015 poklesl na 11,2 %.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že ve vývoji vážných následků způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v roce 2015 pokračoval varovný trend, došlo ke zhoršení oproti předchozímu roku, ale dosažené hodnoty jsou stále nižší než stanovený předpoklad.

Ve vývoji vážných následků způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek se v roce 2015 objevil varovný trend a došlo ke zhoršení oproti předchozímu roku.

Nepřiměřená rychlost

V roce 2015 se projevil velmi příznivý výsledek a všechny ukazatele vykázaly pokles i nižší hodnoty oproti stanoveným předpokladům. Jde o přesně opačný výsledek ve srovnání s rokem 2014, který potvrzuje nezbytnost posuzovat vývoj nehodovosti v delším časovém období než jeden rok, pokud chceme přijímat koncepční rozhodnutí.

Počet usmrcených byl v roce 2015 nižší o 14 osob oproti předchozímu roku,

počet těžce zraněných poklesl ještě významněji o 133 osob. Celkové hodnocení ukazatele závažnosti nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí pokleslo oproti roku 2009 o výrazných 37,6 %, zatímco celostátně poklesl o 24,5 %.

Podíl usmrcených u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 44,4 %, v roce 2015 poklesl na 35,8 %. Výraznějšího poklesu bylo dosaženo na komunikacích v intravilánu než v extravilánu. Zatímco v roce 2009 činil podíl smrtelných následků v intravilánu 28 % všech smrtelných následků, v roce 2014 poklesl na 16 %.

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

Počet usmrcených osob se v roce 2015 oproti roku 2014 zvýšil o 6 osob, počet těžce zraněných osob se naopak snížil o 36 osob oproti předchozímu roku. Celkové hodnocení ukazatelem závažnosti nehod ukazuje, že poklesl oproti roku 2009 o pouhých 15,5 %, zatímco celostátní pokles byl o 24,5 %.

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. U obou těchto příčin došlo k mírnému zvýšení jejich výskytu. Jako třetí významná okolnost je zaznamenáno nesprávné předjíždění. Zde byl naopak zaznamenán pokles.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že ve vývoji vážných následků způsobených agresivním způsobem jízdy došlo v roce 2015 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.

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 BY 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.[21]

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

[21] 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 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. 2: Nepřímé ukazatele pro monitoring implementace NSBSP 2011–2020[22]

Zdroj: CDV

[22] Viz Tab. 22a NSBSP.

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[23].

[23] 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 obnoven Centrem dopravního výzkumu 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.

V roce 2015 byl Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. doplněn sběr dat nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu (NUB). Sbíranými NUB byly:

- rychlost vozidel
- míra nedodržování bezpečnostních odstupů vozidel
- ochranné systémy – zádržné systémy, cyklistické přilby, přilby u motocyklistů
- svícení ve dne
- užívání mobilních zařízení řidiči za jízdy.

Tyto NUB byly vybrány s ohledem na možnosti vyhodnocení NSBSP. Z výše uvedených sledovaných parametrů bylo provedeno vyhodnocení a následně zpracovaná Metodika pro vyhodnocení souvislostí přímých a nepřímých ukazatelů a aktivit Národní strategie. Kromě této metodiky byla vytvořena softwarová aplikace s mapovým rozhraním, kde je možné nejen zobrazit naměřené hodnoty ze všech referenčních bodů v jednotlivých krajích ČR, ale také přidávat nová měření, která se zobrazí v mapovém pokladu a je tak možné srovnávat aktivity jednotlivých krajů i v dalších letech. Také vznikl program PROGNE, který je možné využít pro zjištění očekávané změny v počtu usmrcených a těžce zraněných osob vycházejících z NUB. Program vychází ze vztahů mezi NUB a PUB. Pro výpočet jsou používány tyto PUB:

- počty nehod s těžce zraněnými a usmrcenými, oboje s rozdělením na extravilánu a intravilánu,
- počty usmrcených, kde příčinou dopravní nehody je dle Policejních statistik zařazeno do kategorie „řidič se plně nevěnoval řízení vozidla“.

Vše je volně dostupné na http://dato.cdv.cz.

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 ODPOVĚDNÝMI SUBJEKTY

Plnění Akčního programu NSBSP, 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

STÁTNÍ PŘÍSPĚVKOVÉ ORGANIZACE

Ředitelství silnic a dálnic

NESTÁTNÍ NEZISKOVÉ ORGANIZACE

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

PODROBNÉJŠÍ 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

***[24]MINISTERSTVO DOPRAVY**

K1.2

***MINISTERSTVO DOPRAVY**

KRAJE
OBCE

K1.3

MINISTERSTVO VNITRA

K1.4

***MINISTERSTVO DOPRAVY**

KRAJE

OBCE

FIRMY

[24] **Plnění aktivit je v kompetenci Ředitelství silnic a dálnic, jež je státní příspěvkovou organizací Ministerstva dopravy.*

KOMENTÁŘ K1

Na základě požadavku MD byl zadán Technologickou agenturou ČR projekt č. TB0200MD052 – „Analýza dopadů aplikace Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury na pozemních komunikacích v ČR mimo síť TEN-T“.

Ministerstvo dopravy v roce 2015 odborně vyškolilo 35 auditorů bezpečnosti pozemních komunikací, z toho zkoušku na MD složilo 11 auditorů.

Ministerstvo vnitra v roce 2015 nechalo odborně vyškolit 15 pracovníků k provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací.

Program identifikace, údržby a oprav nehodových úseků kooperuje s daty o nehodách uložených v databázi programu pro hospodaření s vozovkou, kde se mohou spojit s naměřenými protismykovými vlastnostmi a program automaticky vygeneruje nehodové úseky.

Bylo odborně prohlédnuto 604 rizikových míst, kde došlo ke smrtelné dopravní nehodě. Byly podány podněty k řešení rizikových míst na silnicích TEN-T a na silnicích I. třídy, II. třídy, III. třídy a MK.

Ředitelství silnic a dálnic ČR aktivně přistupuje k provádění BI a to jak na silnicích zařazených do sítě TEN-T tak i na silnicích I. třídy. Je vytvořena webová aplikace pro sledování odstraňování deficitů zjištěných při BI.

Nově odborně vyškolené pracovníky „auditor bezpečnosti pozemních komunikací“ kraje neuvedly.

Nejaktivněji nástroje bezpečné infrastruktury z krajů ČR využívá Kraj Vysočina.

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

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.

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 území 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

Ministerstvo dopravy, odbor pozemních komunikací naplnilo aktivitu v roce 2012 novelizací na základě § 31 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a některých dalších zákonů, kdy zřízení a provozování reklamního zařízení podléhá povolovacímu řízení.
V roce 2016 budou zahájeny práce na revizi Technických podmínek 99 - Vysazování a ošetřování silniční vegetace, které budou mj. vycházet z navrhovaného arboristického standardu Agentury ochrany přírody a krajiny ČR SPPK A 02 010:2015 Péče o dřeviny kolem veřejné dopravní infrastruktury (pozn. v přípravě).

Podle § 8 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně krajiny a přírody, ve znění pozdějších předpisů, je zapotřebí nalézt dohodu silničního správního úřadu s příslušným orgánem ochrany přírody, kterým je obecní úřad. V praxi se tato dohoda obtížně naplňuje. Zákon patří do gesce Ministerstva životního prostředí.

Bezpečnostní standardy jsou ze zákona přijaty především na silniční síť TEN-T. Na ostatní síť, tzn. komunikace II. a III. tříd jsou pouze doporučením.
Od 31. 12. 2015 lze nově využít institut vyvlastnění „po stavbě“ dle § 17, odst. 2, zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Legislativní nástroje k odstraňování nelegálních reklamních ploch jsou uspokojivě využívány 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 dopravních nehod jsou nárazy do pevné překážky, kterou v některých případech může tvořit reklamní zařízení.

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

***MINISTERSTVO DOPRAVY**
KRAJE

KOMENTÁŘ K3

*ŘSD uvádí postupnou výstavbu obchvatů měst a obcí ve všech kategoriích, tzn. nejen u měst nad 100 tisíc obyvatel ale i obcí a měst s nižším počtem obyvatel. Stejně tak je tento trend příznivý i na krajské úrovni. Výstavba obchvatů měst a obcí se v ČR rozvíjí a mnoho projektů je ve stádiu přípravy.

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.

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 poměrně nízkonákladové opatření, které přináší obyvatelům měst a obcí zvýšení bezpečnosti provozu, především na obslužných komunikacích.
K aplikaci „Zóny 30“ se z krajů vyjádřilo Hl. m. Praha.
Vjezdové ostrůvky do měst jsou realizovány jak na nových stavbách tak i na stávajících. Je to jedno z opatření, jak efektivně snížit vjezdovou rychlost do intravilánových oblastí měst a obcí.

ŘSD, byť není odpovědno za plnění aktivity, vystavělo celkem 13 vjezdových ostrůvků. Realizovalo celkem 132 zásadnějších úprav dopravního prostoru.

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

***MINISTERSTVO DOPRAVY**

FIRMY

KRAJE

KOMENTÁŘ K5

Ministerstvo dopravy neprovádí bezpečnostní inspekce pouze v místě křižovatky, ale se v celém úseku dané pozemní komunikace. V rámci tohoto bodu se připravují ke schválení Technické podmínky 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích a Technické podmínky 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení.

Revize křižovatek se provádí průběžně a připravuje se nový software na optimalizaci rozhledových poměrů vzhledem k intenzitě dopravy.

V roce 2016 proběhne revize Technických podmínek 135.

Ministerstvo vnitra provedlo 2 023 revizí rozhledových trojúhelníků křižovatek na všech typech PK.

Ministerstvo obrany vykonává ve vojenských prostorech kontrolu viditelnosti DZ, výměnu poškozených DZ a vyřezávání dřevin v rámci údržby.
ŘSD průběžně měří retroreflexní vlastnosti DZ, staré a poškozené značky se vyměňují automaticky. Pravidelná BI ŘSD byla provedena na síti TEN-T a některých silnicích I. tř. v roce 2015, v celkové délce 2 075 km obousměrně, tj. celkem 4 150 km.

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

Politika jakosti pozemních komunikací je průběžně novelizována a prezentována na stránkách http://pjpk.cz/.

Pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích byly novelizovány Technické podmínky 66 - Zásady pro označování pracovních míst na PK.

ŘSD silnic a dálnic odstranilo pevné překážky z ochranného pásma v počtu 2 837 a ochránilo pevné překážky na 181 místech.

Provádělo revizi vybavení komunikací z hlediska bezpečnosti.

Měření proměnných parametrů na silnicích (délka změřených pruhů): únosnost 531 km, vyjeté koleje v 5 247 km, hloubka vody v 5 236 km, poruchy v 5 373 km, podélná nerovnost IRI – 5 319 km, makrotextuta – 5 345, protismykové vlastnosti – 1 701 km.

Dálnice délka změřených pruhů v km: únosnost – 0 km, vyjeté koleje – 325 km, hloubka vody – 325 km, poruchy – 325 km, podélná nerovnost IRI – 325 km, makrotextuta – 325 km, protismykové vlastnosti – 0 km.

Kraje ČR provádějí revizi komunikací z hlediska bezpečnosti ve velmi nevyrovnaném rozsahu. Nejaktivnější jsou Jihočeský kraj a 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

Ministerstvem dopravy – odborem drah, železniční a kombinované dopravy, byla vyvinuta metodika pro zlepšování technického zabezpečení železničních přejezdů moderními systémy pro monitorování a detekci dopravně bezpečnostních deliktů, a to včetně konkrétních viníků.
Stavební správa západ SŽDC s. o. v současnosti zpracovává studii „Analýza zvýšení bezpečnosti přejezdů na tranzitních železničních koridorech“. Tato studie se zabývá skupinou 100 vybraných železničních přejezdů, kde se prověřují tři úrovně zvýšení bezpečnosti, avšak ve svém předmětu díla neobsahuje otázku legislativních dopadů v jednotlivých úrovních.
Ministerstvo vnitra provedlo v součinnosti se SŽDC BI na 188 přejezdech. Bylo podáno 41 podnětů k odstranění nedostatků.
ŘSD provádí údržbu rozhledových polí na silnicích ve správě ŘSD.
Zabezpečení přejezdů nejmodernějšími systémy:
Královéhradecký kraj,
Kraj Vysočina
a Moravskoslezský kraj.

Kraje České republiky vykázaly činnost k opatření K7 jen ve velmi omezené míře - je v gesci SŽDC.

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

Nejdůležitějším úkolem pro zavedení systému eCall 112 je v současnosti příprava center tísňového volání 112 na příjem a odbavení tísňových hovorů eCall 112 a vypracování postupů pro tzv. proces posuzování shody. Plánuje se, že oba úkoly budou dokončeny v průběhu roku 2017.

Z rozhodnutí EP a Rady č. 585/2014/EU vyplývá povinnost České republice zavést na svém území nezbytnou infrastrukturu center tísňového volání nejpozději do 1. 10. 2017.

Vytvoření napojení na JSDI bude součástí veřejné zakázky na úpravu technologií systému telefonních center tísňového volání 112, které budou realizované v roce 2016.

Ministerstvo vnitra vytipovalo úseky silniční sítě vhodné pro umístění PDZ na síti ostatních silnic, tj. mimo dálnic a rychlostních silnic.
Z krajů aplikují moderní systémy pro záznam jízdy „na červenou pouze v hlavním městě Praha a stejně tak systémy pro sběr dat o dopravním provozu a povětrnostních podmínkách jsou v největším počtu v hl. městě Praha, Olomouckém kraji, Středočeském kraji, Libereckém kraji, Plzeňském kraji.

Systémy pro vážení vozidel za jízdy disponují kraje:
Hlavní město Praha, Olomoucký kraj a Zlínský kraj.

ŘSD postupně zavádí systémy informačních a řídicích systémů na nově budovaných úsecích dálnic a rychlostních silnic. Stejně tak postupně modernizuje vybavení dálniční sítě a sít rychlostních silnic systémy varování před nehodou nebo nebezpečím, které usnadní komunikaci vozidla s ostatními vozidly nebo s inteligentní dopravní infrastrukturou. Zařízení pro sběr dat o dopravním provozu a povětrnostních podmínkách na dálnicích umisťuje na dálnicích a silnicích I. třídy.

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

Zásady a principy metodiky jsou zveřejněny na stránkách http://www.audit-bezpecnosti.cz.

Metodika byla v prosinci 2012 schválena Ministerstvem dopravy pod číslem jednacím 139/2012-520-TPV/1.

Postupnou přestavbu silniční sítě na principech samovysvětlující a odpouštějící silnice a aplikaci metodiky při projektování nových a rekonstrukci stávajících silnic má zavedenou 6 krajů a částečně zavedenou 3 kraje.

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 2015 8 projektů „Bezpečná cesta do školy“. Podpora celostátního programu „Bezpečná cesta do školy“ formou webové aplikace je k dispozici na http://www.nadacepartnerstvi.cz/bcs?gclid=CNDCjcyOuMsCFekp0wodbFIKJg.

Projekt Bezpečná cesta do školy je v krajích realizován jen v omezené míře.

Za NNO neodpověděl žádný subjekt.
Kraje v opravách přechodů vykazují činnost v řádech od několika desítek a po několik stovek opravených přechodů (Jihomoravský a Ústecký kraj).

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. Je nezbytné využívat bezpečnostní audit jako jeden z nástrojů pro realizaci bezpečné infrastruktury.

Odborně vyškolené pracovníky „auditor bezpečnosti pozemních komunikací“ nemají kraje v roce 2015 žádné. 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.

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.

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.

Ministerstvem dopravy byla vyvinuta metodika pro zlepšování technického zabezpečení železničních přejezdů moderními systémy pro monitorování a detekci dopravně bezpečnostních deliktů, a to včetně konkrétních viníků.

Ministerstvo vnitra provedlo v součinnosti se SŽDC BI na 188 přejezdech. Bylo podáno 41 podnětů k odstranění nedostatků.

ŘSD provádí údržbu rozhledových polí na silnicích ve správě ŘSD.

Postupnou přestavbu silniční sítě na principech samovysvětlující a odpouštějící silnice a aplikaci metodiky při projektování nových a rekonstrukci stávajících silnic má zavedenu 5 krajů.

Nejdůležitějším úkolem pro zavedení systému eCall 112 je v současnosti příprava center tísňového volání 112 na příjem a odbavení tísňových hovorů eCall 112 a vypracování postupů pro tzv. proces posuzování shody. Plánuje se, že oba úkoly budou dokončeny v průběhu roku 2017.

Z rozhodnutí EP a Rady č. 585/2014/EU vyplývá povinnost České republice zavést na svém území nezbytnou infrastrukturu center tísňového volání nejpozději do 1. 10. 2017.

Vytvoření napojení na JSDI bude součástí veřejné zakázky na úpravu technologií systému telefonních center tísňového volání 112, které budou realizované v roce 2016.

Ministerstvo vnitra vytipovalo úseky silniční sítě vhodné pro umístění PDZ na síti ostatních silnic, tj. mimo dálnic a rychlostních silnic.

Z krajů aplikují moderní systémy pro záznam jízdy „na červenou pouze v hlavním městě Praha a stejně tak systémy pro sběr dat o dopravním provozu a povětrnostních podmínkách jsou v největším počtu v hl. městě Praha, Olomouckém kraji, Středočeském kraji, Libereckém kraji, Plzeňském kraji.

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

KOMENTÁŘ V1

Ministerstvo vnitra dle zákona č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některých dalších zákonů, provádí technické kontroly stavu vozidel. Do STK bylo odesláno 58 vozidel a technicky nezpůsobilými bezprostředně po STK bylo shledáno 38 vozidel.

Ministerstvo dopravy vykonávalo kontroly u řidičů vozidel přepravujících osoby. Bylo provedeno 3 342 kontrol. U těchto kontrol bylo zjištěno 804 nedostatků.

Dále bylo provedeno 60 470 kontrol řidičů vozidel nákladní dopravy, kde bylo zjištěno 9 557 nedostatků.

Dle dohody ADR bylo provedeno 1 913 kontrol, u kterých bylo zjištěno 151 nedostatků. Údaje jsou uvedeny souhrnně za Policii ČR, Celní správu a dopravní úřady, dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Výše uvedené hodnoty jsou pak součtem kontrol provedených v provozovnách a silničních kontrol.

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

KRAJE

OBCE

KOMENTÁŘ V2

Ministerstvo dopravy vytvořilo informace o nových bezpečnostních systémech ve vozidlech. Byly prezentovány na sociálních sítích.

Kraje ČR poskytují informace řidičům prostřednictvím všech dostupných médií přes tiskoviny až po sociální sítě.

Shrnutí plnění aktivit V – VOZIDLO

Technický stav vozidel je nutné průběžně kontrolovat dle zákona č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některých dalších zákonů. Zvlášť klást důraz na vozidla staršího výrobního data a prostředky hromadné dopravy.

Informace pro řidiče o nových technologiích ve vozidlech je zapotřebí stále aktualizovat a seznamovat řidiče s jejich přínosy pro zvýšení bezpečnosti.

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

Ministerstvo dopravy poskytlo podporu pro výuku dopravní výchovy na základních školách pro 1. - 9. ročník základních škol – učebnice a další vzdělávací materiály.
Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy podalo informaci k revizi rámcových vzdělávacích programů, které se neprovádějí každý rok. Jsou naplánovány podle systému revizí, který je prováděn na nejméně šestileté období.

Ministerstvo zdravotnictví sbírá data o dětských úrazech prostřednictvím Národního registru dětských úrazů (NRDÚ), dále Ústavem zdravotnických informací a statistiky (ÚZIS) a Českým statistickým úřadem (ČSÚ).
Data jsou dále k dispozici na interních webových stránkách KHS OLK a od r. 2016 jsou dostupné veřejné webové stránky KHS Olomouc. Ve Středočeském kraji jsou data dostupná od roku 2015 na webu KHS Středočeského kraje.
Kraje se snaží podporovat zapojení dopravní výchovy a všechny věkové skupiny dle svých finančních možností.

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

KOMENTÁŘ Ú2

Ministerstvo dopravy prostřednictvím realizovaných aktivit zapojilo všechny věkové skupiny do výchovně vzdělávacího systému BESIP (seznam realizovaných aktivit viz Příloha 2).

SŽDC realizovalo kampaně zaměřené na rizikové chování řidičů a chodců na přejezdech. AŽD zpracovalo pro řidiče instruktážní video k projetí uzavřené závory.

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. Byly zaměřené na všechny skupiny NSBSP. Byla prezentována problematika návykových látek při řízení. Je stále velmi aktuální a je zapotřebí se prevenci a následkům užívání návykových látek věnovat a to nejen u řidičů, ale také u chodců a cyklistů.

Kraje ČR realizovaly preventivní kampaně i s využitím moderních komunikačních kanálů - facebook.

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

V roce 2015 byl zpracován věcný návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, k přehodnocení právní úpravy provádění povinných lékařských prohlídek řidičů a žadatelů o řidičské oprávnění.

K 20. 2. 2016 je účinná novelizace zákona č. 247/2000 Sb., při které došlo, na základě poslaneckého návrhu, ke zpřísnění podmínek provozování autoškol a dále k novému způsobu provádění druhé části zkoušky na motocyklu, zcela samostatnou jízdou žadatele, přičemž komisař dává pokyny prostřednictvím komunikačního zařízení z doprovodného vozidla. Původně byla obsahem ve věcném záměru. Od této změny se očekává zkvalitnění přípravy motocyklistů a snížení nehodovosti.

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

Opatření v gesci MV a PČR vyplývající z Národní strategie jsou rozpracována v Resortním akčním plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (RAP), který schvaluje ministr vnitra. RAP je vyhodnocován každý rok dle sledovaných ukazatelů. Vyhodnocení schvaluje ministr vnitra, poté je zveřejněno na webu MV. Součástí vyhodnocení jsou i priority pro další období.

Ministerstvo obrany má zpracovanou Rezortní strategii, která byla schválena v r. 2013. Rozpracovává úkoly NSBSP a další opatření ke zvýšení bezpečnosti provozu vozidel v rezortu MO. Stanovené úkoly jsou vyhodnocovány Vojenskou policií v součinnosti s Generálním štábem Armády ČR 1 krát ročně.

Z krajů ČR má vlastní krajskou strategii bezpečnosti silničního provozu, která je kompatibilní s NSBSP zpracovanou pouze:

Zlínský kraj, Jihočeský kraj a Liberecký kraj.

Jihomoravský kraj opatření průběžně monitoruje na úrovni plnění území JMK a je prezentována v rámci komise BESIP.

Karlovarský kraj vyhodnocuje porovnáním nehodovosti s předchozím rokem.

Moravskoslezský kraj – realizuje na krajské úrovni Národní strategii BESIP.

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 je prováděno pravidelně. Zveřejněno je:
http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicske_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm.
Novela zákona č. 379/2005 Sb., zavádějící za důkazní prostředek na zjištění přítomnosti návykových látek technické prostředky, byla v roce 2015 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

Novela zákona č. 361/2000 Sb., upravující vymahatelnost sankčního práva v oblasti silniční dopravy, byla v roce 2015 v přípravě

Odbor legislativy Ministerstva dopravy uvedl, že legislativa v oblasti přeshraničního vymáhání sankcí za spáchání dopravních deliktů byla zpracována a přijata.

Na základě vyhodnocování účinnosti bodového systému byly navrženy příslušné legislativní úpravy:

Změna rozsahu bodového hodnocení.

Vyjmutí některých přestupků a zavedení nových do bodového hodnocení.

Navýšení skutkových podstat přestupků.

Zpracováno v roce 2015. Legislativní proces proběhne v roce 2016.

Ministerstvem vnitra byly vypracovány nástroje na motivaci účastníků silničního provozu k dobrovolné akceptaci společností požadovaného chování.

Ministerstvem financí byla provedena legislativní úprava zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů – úprava ustanovení § 43 odst. 4 tak, že celní úřad může od 31. 12. 2015 projednat v blokovém řízení správní delikty nikoliv pouze podle § 42a, odst. 3 písm. b), ale podle celého odstavce. Dle údajů z databáze evidence porušení předpisů je již v úvodu roku 2016 patrný nárůst projednání správních deliktů dle § 42a, odst. 3 v blokovém řízení.

Byla provedena operativní opatření ke zkrácení doby od zjištění doby přestupku až do vymožení sankce.
Krajské úřady podnikly kroky ke zkrácení doby vymáhání a to jak v metodické oblasti, tak i v personálním zabezpečení.

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“ byla přeložena Poslanecké sněmovně ČR a zapracována do legislativy. Účinnost částečné úpravy je od 1. 1. 2016. Chybí kamerový dohled nad dodržováním rychlostního chování mezi vozidly na dálnicích a rychlostních komunikacích. Zbývá dokončit legislativní proces.

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

Připravují se podklady pro komplexní novelizaci zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v pozdějším znění a zákonů souvisejících. Předpokládaný termín předložení návrhu je konec roku 2016. Její součástí bude efektivní sankčně motivační systém obsahující rehabilitační kurzy, alternativní tresty pro řidiče.

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, je v přípravě v rámci legislativní pracovní skupiny. Předpokládaný začátek legislativního procesu je 5/2016.

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 v roce 2015 zákonem č. 48/2016 Sb., s účinností od 20. 2. 2016

Shrnutí plnění aktivit Ú – ÚČASTNÍK

Snižování rizikových faktorů v chování účastníků silničního provozu pomocí preventivně informačních aktivit bylo povinnými subjekty naplněno. Ministerstvo dopravy, samostatné oddělení BESIP realizovalo cíleně zaměřené kampaně (úplný seznam je k dispozici v Příloze 2).
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.

Věcný záměr novely 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 nebyl zpracován.

V roce 2015 byl zpracován věcný návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, k přehodnocení právní úpravy provádění povinných lékařských prohlídek řidičů a žadatelů o řidičské oprávnění.

K 20. 2. 2016 je účinná novelizace zákona č. 247/2000 Sb., při které došlo, na základě poslaneckého návrhu, ke zpřísnění podmínek provozování autoškol a dále k novému způsobu provádění druhé části zkoušky na motocyklu, zcela samostatnou jízdou žadatele, přičemž komisař dává pokyny prostřednictvím komunikačního zařízení z doprovodného vozidla. Původně byla obsahem ve věcném záměru. Od této změny se očekává zkvalitnění přípravy motocyklistů a snížení nehodovosti.

Krajské strategie bezpečnosti silničního provozu nemají vypracovanou všechny kraje ČR mimo kraj Zlínský, Liberecký Jihočeský. Další kraje ČR se s problematikou bsp vyrovnávají především statistikou dopravních nehod a kontrolou plnění NSBSP.
Bez vypracování krajských strategií a jejich pravidelného vyhodnocování se bude jen velmi těžce dosahovat postupných dílčích cílů k naplnění NSBSP.

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 2015 podalo informaci o plnění Akčního programu NSBSP 131 obcí. Je to sice méně, než v roce 2013, ale podané informace byly úplnější.

Zde je podán souhrn aktivit realizovaných ORP v roce 2015:

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 se početně oproti předcházejícímu roku mírně zvýšila. 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 problematice vjezdových ostrůvků věnovat zvýšenou pozornost.

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 dopravních nehod na silnicích III. třídy a na MK je jedním z motivujících činitelů pro zvýšení aktivity v oblasti BI. Mnoho křižovatek v intravilánu je pro řidiče velmi nesrozumitelných a je nezbytné je podrobit BI.

Výstavba okružních křižovatek je realizována v minimu obcí.

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. Oprava povrchu vozovky je hlášena z mnoha ORP – např. ORP Středočeského kraje, Ústeckého kraje a Zlínského kraje.

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.

Podle poskytnutých informací se věnuje zvýšená pozornost úpravám železničních přejezdů v součinnosti se SŽDC, alespoň v některých ORP – Liberecký kraj, Zlínský kraj.

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 je pozornost je věnována opravám přechodů na MK. Jako příklad jsou ORP ve Zlínském kraji.

V obcích je vidět, že nárůst cyklodopravy si vynucuje úpravy bezpečného prostoru pro pohyb cyklistů a to jak v intravilánu, tak i v extravilánu.

Podpora projektu Bezpečná cesta do školy je věnována z řady ORP.

V aktivitě V2.1 bylo zcela nenaplněno očekávání aktivity středisek bezpečné jízdy, která měla tuto činnost zastřešovat, především na úrovni ORP, ve kterém působí.

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.

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.

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 2014, i když počet respondentů se snížil.

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, odvozené pro rok 2015 **byly splněny jen částečně.**

V roce 2015 nebylo dosaženo stanoveného cíle u nejdůležitějšího ukazatele - snížení počtu usmrcených osob. Oproti roku 2014 se, místo plánovaného snížení, zvýšil počet usmrcených do 24 h o 31 osob. Pokračuje tak zaostávání v dosažení předpokládaného stavu do roku 2020, které se dále prohlubuje. Oproti odvozenému předpokladu pro rok 2015 zemřelo v tomto roce do 24 h o 155 osob více.

Příznivý je však výsledek při snížení počtu těžce zraněných osob. Oproti roku 2014 se snížil počet těžce zraněných osob o 222 osob. Oproti vytýčenému předpokladu je počet těžce zraněných dokonce nižší o 136 osob.

Díky tomuto poklesu počtu těžce zraněných osob došlo v roce 2015 k mírnému poklesu ukazatele závažných následků nehod, který se oproti roku 2014 snížil o 1,9 %. Toto celkové snížení však nevyvažuje nárůst počtu usmrcených osob. Celkově je dosažená úroveň závažných následků nehod oproti předpokládané úrovni o 10,3 % vyšší.

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. Průměrný pokles do roku 2015 oproti výchozímu roku byl u usmrcených osob pouhých 3,5 %. Jednoznačně tím dochází k ohrožení naplnění tohoto stěžejního cíle stanoveného pro rok 2020.

Z hlediska mezinárodního porovnání se úroveň nehodovosti v České republice od roku 2001 stále zhoršuje[25]**. Ještě v roce 2001 se ČR řadila mezi**

[25] *Celosvětově přijatým standardem pro základní porovnání úrovně nehodovosti na mezinárodní úrovni se provádí ukazatelem počtu usmrcených do 30 dnů vztažených na 1 milion obyvatel. V roce 2015 stoupl počet usmrcených do 30 dnů na 734 osob, tj. o 46 osob více než v roce 2014.*

státy současné EU na 17. místo a svou úrovní bezpečnosti byla na pomyslné hranici mezi starými a novými členskými státy EU. V roce 2009 se nacházela na 18. místě a zaostávala o 23 % za průměrem členských států. Proto byl vytýčen cíl NSBSP dosáhnout alespoň průměru států EU. Dosavadní realizace NSBSP však tomuto záměru neodpovídá. Přesně naopak. V roce 2015 se propadla ČR až na 21. pozici, na hranici poslední čtvrtiny žebříčku států EU s nejnižší úrovní bezpečnosti silničního provozu. V roce 2015 ČR zaostávala již o 36 % za průměrem členských států EU. Bude-li vývoj pokračovat jako v posledních letech, stane se Česká republika v horizontu deseti let nejnebezpečnějším státem EU.

OPROTI STANOVENÝM PŘEDPOKLADŮM REALIZACE NSBSP ZEMŘELO NA NAŠICH SILNICÍCH V LETECH 2012–2015 O 255 OSOB VÍCE.

Tato situace si vyžaduje otevřenou a objektivní analýzu příčin, ze kterých musí být odvozena adekvátní opatření a postupy jejich důsledného uplatnění.

Shrnutý republikový vývoj a jeho mezinárodní porovnání doplňuje hodnocení naplňování strategických cílů v jednotlivých krajích ČR. Nejlepšího výsledku dosáhlo hl. m. Praha, za ním následuji kraj Královéhradecký, Ústecký a Karlovarský. Jejich výsledky potvrzují reálnost stanovených strategických cílů a také schopnost jejich naplnění. Naopak velmi neuspokojivý vývoj vykazují kraje Jihomoravský, ´Pardubický a Vysočina, které také nejvíce zaostávají za vytýčeným předpokladem redukce závažných následků nehod.

Při porovnání celkové úrovně bezpečnosti jednotlivých krajů dosažené v roce 2015 na celé síti silničních komunikací na území příslušného kraje vychází jako nejbezpečnější kraje v ČR kraj Plzeňský, Královéhradecký a Vysočina. Naopak nejnebezpečnější jsou kraje Jihomoravský, Zlínský a Pardubický.

Dle zhodnocení ekonomických dopadů způsobených nehodovostí patří do skupiny s nejvyšším dopadem na 1 obyvatele přesahující částku 6 tis. Kč kraj Středočeský, Ústecký, Jihočeský, Pardubický a hl. m. Praha. Naopak

nejnižší dopady s částkou pod 5 tis. Kč vykazují kraj Moravskoslezský, Plzeňský a Jihomoravský.

Z hlediska zhodnocení dle úrovní odpovědnosti ve srovnání s uvedeným celostátním vývojem se vývoj a výsledky roku 2015, obdobně jako v předchozích letech, na jednotlivých druzích komunikací výrazně liší.

Na dálnicích 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.

Vývoj závažných následků nehod na silnicích I. třídy vč. rychlostních komunikací je pozitivní na jejich úsecích v intravilánu, kde došlo k poklesu více než o polovinu. Naopak negativní vývoj byl zjištěn na části 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. Kromě nesprávného způsobu jízdy, který je hlavní příčinou nehod, je druhou nejčastěji se vyskytující nehodou srážka s pevnou překážkou. Počet smrtelných následků byl dokonce v roce 2015 stejný jako v roce 2009. 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. Vážným druhem nehody srážka s chodcem, zejména za zhoršené viditelnosti.

Souhrnně na silnicích II. a III. tříd došlo k mírnému zlepšení situace v roce 2015 oproti roku 2014 u všech závažných následků nehod. Při porovnání s celostátním průměrem jsou na těchto komunikacích výsledky pozitivní.

Dosažený ukazatel závažnosti nehod odpovídá vytýčenému předpokladu pro rok 2015, počet usmrcených je však vyšší, naopak počet těžce zraněných výrazně nižší.

Na silnicích II. tříd došlo v intravilánu i v extravilánu zhruba ke stejnému snížení závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2015 cca o 30 % (v průměru 5 % ročně).

Na silnicích III. tříd byl vývoj rovněž celkově shodný. V intravilánu došlo k většímu snížení smrtelných následků nehod mezi roky 2009 a 2015, naopak na silnicích v extravilánu byl vyšší pokles počtu těžce zraněných.

Podle ukazatele závažnosti následků nehod byl nejlepší celkový vývoj zaznamenán v kraji Karlovarském, Královéhradeckém, Plzeňském, Středočeském a Ústeckém.

Naopak v kraji Jihočeském, Jihomoravském, Vysočina, Libereckém, Moravskoslezském, Olomouckém, Pardubickém, Středočeském a Zlínském.

Stav nehodovosti na místních komunikacích je ve všech sledovaných parametrech horší, než předpokládaný stav a pokračuje v nepříznivém trendu roku od roku 2012. Snižování závažných následků nehod na místních komunikacích je pod celostátním průměrem. Dominantním druhem nehody je srážka s chodcem (cca 40 %), ke kterým dochází především mimo křižovatky.

Na komunikacích hl. m. Prahy nebylo v roce 2015 dosaženo pokračování obdobné radikální redukce závažných následků nehod jako v roce 2014. Narostl počet usmrcených o 6 osob, přitom ale dosáhl předpokladu roku 2015. Počet těžce zraněných osob opět pokračoval v mírném poklesu a dosáhl již nižší úrovně než je předpoklad cílového roku 2020. Souhrnně je stále vývoj závažných následků nehod na komunikacích hl. m. Prahy ukázkovým příkladem řešení nehodovosti v naší republice.

Při hodnocení plnění dílčích cílů je třeba upozornit na jednotlivé závěry:

- **Vývoj vážných následků nehod dětí byl velmi nepříznivý u smrtelných následků nehod, jejichž počet přesáhl stav výchozího roku 2009. Rovněž v porovnání s ukazatelem závažnosti nehod nedosáhl předpokládaných hodnot.**
- **Vývoj vážných následků nehod chodců zaznamenal v roce 2015 mírné zhoršení a to i oproti celkovému vývoji v ČR. Jeho průběh má však u usmrcených chodců značně kolísavý charakter a proto je třeba přistupovat k pozitivním výsledkům dosaženým v redukci těžce**

zraněných chodců s dlouhodobějším nadhledem. Celkově redukce vážných následků nehod nedosáhla stanoveného předpokladu.

- **Vývoj vážných následků nehod cyklistů je výrazně nepříznivější než celkový vývoj v ČR. Cyklisté jsou nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu a jsou spolu se seniory jednou z mála cílových skupin, kde se nedaří dosáhnout potřebného snížení.**
- **Vývoj vážných následků nehod motocyklistů se v roce 2015 oproti roku 2014 nepatrně zlepšil. Alarmující skutečností však je, že v posledních dvou letech je počet smrtelných následků vyšší než ve výchozím roce 2009!**
- **Vývoj vážných následků při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel byl v roce 2015 méně příznivý, ve srovnání s celkovým vývojem v ČR.**

Potvrzuje se očekávaný nárůst podílu starších osob při nehodách v souvislosti s celospolečenským problémem stárnoucí populace. Počty vážných následků jsou jen nepatrně nižší než ve výchozím roce 2009 a jejich zdaleka nedosahuje stanovených předpokladů. Starší občané již tvoří více než pětinu obětí dopravních nehod v silničním provozu!!!

- **V příznivém vývoji vážných následků způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek se v roce 2014 objevil varovný obrat a došlo ke zhoršení oproti předchozímu roku. Obdobný trend se projevil i v roce 2015.**
- **V roce 2015 se projevil u závažných následků nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí velmi příznivý výsledek a všechny ukazatele vykázaly pokles i nižší hodnoty oproti stanoveným předpokladům. Jde o přesně opačný výsledek ve srovnání s rokem 2014. Tato realita potvrzuje nezbytnost posuzovat vývoj nehodovosti v delším časovém období než jeden rok, pokud chceme přijímat koncepční rozhodnutí.**
- **Ve vývoji vážných následků způsobených agresivním způsobem jízdy došlo v roce 2015 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 posunuje tento problém mezi nejvážnější problémy nehodovosti v ČR. Speciální pozornost je třeba soustředit na nedání přednosti v jízdě.**

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 131 obcí, tj. 64 % 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 Evropské směrnice „Bezpečná infrastruktura“ byla často zdůrazňována. Tyto nástroje, mimo obligatorní aplikaci na síti TEN-T, jsou minimálně využívány a nemohou tak účinně přispět k vytváření bezpečnější komunikace.

Na systémových doporučeních specifikovaných pro zlepšení realizace NSBSP již v předchozích hodnoceních se téměř nic nezměnilo (ale také na ně nebylo reagováno) a zůstávají v platnosti i jako závěry vyplývající z hodnocení za rok 2015:

- **prosadit zlepšení ochrany životů a zdraví občanů v silničním provozu a návazně tento postoj iniciovat i u 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 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 2015 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[26] došlo v roce 2015 v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích k celospolečenským ztrátám v celkové výši

cca 58,1 mld. Kč

(o cca 2,8 mld. Kč více než v roce 2014). Z toho zhruba polovina této sumy měla přímý dopad na výdajovou a příjmovou stránku státního rozpočtu.

[26] *Přesná data o celospolečenských ztrátách za rok 2015 budou k dispozici až ve 4. čtvrtletí roku 2016.*

PŘÍLOHA 1

Podrobné plnění strategických cílů a dílčích cílů v roce 2015.

PŘÍLOHA 2

Podrobné údaje týkající se vyhodnocení plnění aktivit odpovědnými subjekty v roce 2015 uvedených v Akčních programu NSBSP.

PŘÍLOHA 3

Podrobné údaje týkající se vyhodnocení plnění aktivit uvedených v akčních programu NSBSP za obce v roce 2015.