



Ministerstvo dopravy



# Příloha 1

Plnění strategických cílů,  
plnění dílčích cílů  
2015

# OBSAH

1 PLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ .....	3
1.1 Dálnice a silnice I. třídy .....	3
1.2 Silnice II. a III. třídy .....	5
1.3 Místní komunikace .....	11
1.4 Síť komunikací hl. m. Prahy (bez dálnic, rychlostních a účelových komunikací).....	12
2 PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ .....	13
2.1 Síť mezinárodních a státních silnic.....	13
2.2 Silnice I. třídy, vč. rychlostních komunikací .....	17
2.3 Síť silnic v odpovědnosti krajů - silnice II. a III. třídy .....	21
2.5 Hlavní město Praha (bez dálnic, rychlostních a účelových komunikací) .....	82
3. Síť místních komunikací - celkem .....	88

# 1 PLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ

## Zhodnocení dle úrovně odpovědnosti

Vzhledem k různorodosti sítě pozemních komunikací a jejich provozních i stavebních parametrů, které výrazně ovlivňují vznik nehod a závažnost jejich následků, je účelné je provázat 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.

### 1.1 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 a s rozdělením na dvě kategorie (dálnice, silnice I. tříd.)

#### Dálnice a silnice I. tříd celkem

Je důležité podtrhnout, že tyto komunikace přenášejí více než polovinu dopravního výkonu - 57,8 %<sup>1</sup>. 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. Aktualizované údaje za rok 2015 budou k dispozici až po provedení celostátního sčítání v roce 2016.

Podrobné informace o druhu nehod a jejich příčin je v dokumentu „Informace o plnění za rok 2015“.

<sup>1</sup> Údaje o dopravních výkonech jsou převzaty z publikace *Silnice a dálnice v ČR (ŘSD 2013)*.

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 <sup>2</sup>	2 358	2 068	2 114	1 943	1 748	1 743	1875	1576	1 137

Tab. 1: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy

## Dálnice

Dálnice přenášejí 16,4 % z celkového dopravního výkonu.

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

Tab. 2: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na dálnicích

## Silnice I. třídy (vč. rychlostních komunikací)

Silnice I. třídy (vč. rychlostních komunikací) přenášejí 41,4 % z celkového dopravního výkonu.

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	1703	1463	1 055

Tab. 3: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací)

<sup>2</sup> 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.

## 1.2 Silnice II. a III. třídy

Základní údaje o vývoji počtu usmrcených a těžce zraněných na silnicích II. a III. tříd s rozdělením na jednotlivé kraje dokumentují následující tabulky. Tyto komunikace přenášejí 42,2 % z celkového dopravního výkonu.

### Silnice II. a III. třídy - celkem

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	1008	1212	961
ukazatel závažnosti nehod	2 997	2 379	2 467	2 398	2 034	2 279	2076	2060	1 521

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

### 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	100	133	124	82	112	87	95	76
ukazatel závažnosti nehod	258	220	265	248	202	216	195	175	128

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

### Jihomoravský kraj

rok	2009	2010	2011	2011	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

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

**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

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

**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

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

**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

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

**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

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

**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

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

**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

Tab. 12: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**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

Tab. 13: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**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

Tab. 14: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**Středočeský kraj**

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

Tab. 15: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**Ústecký kraj**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 Předpoklad
usmrceno do 24 h	<b>49</b>	54	53	47	14	23	17	23	<b>15</b>
těžce zraněno	<b>231</b>	258	236	211	97	96	97	110	<b>88</b>
ukazatel závažnosti nehod	<b>427</b>	474	448	399	153	188	165	202	<b>148</b>

Tab. 16: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**Zlínský kraj**

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

Tab. 17: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

Pro základní porovnání úrovně nehodovosti jednotlivých krajů dosažené v roce 2014 bylo použito, tak jako v předcházejících letech, kombinace ukazatelů vztahujících počet usmrcených na jejich základní demograficko-ekonomické údaje, které zohledňují jejich specifické odlišnosti, a to na:

- 1 mil. obyvatel,
- 1 000 km silnic,
- 1 mil. osobních vozidel,
- 1 000 km<sup>2</sup> území,
- 1 mld. vozokm.



## KOMENTÁŘ

Shrnutí vývoje na silnicích 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 relativně nejnebezpečnější částí silniční sítě, ale přesto 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 byl 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.

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 změnilly 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.

### 1.3 Místní komunikace

Síť místních komunikací je o téměř 20 tis. km delší, než síť komunikací vyšších tříd (dálnic, I., II. a III. tříd), tj. asi 75 tis. km. Jejich dopravní zatížení motorovou dopravou je podstatně nižší, ale k jejímu přesnějšmu stanovení nejsou dostupné podklady. Hrají však klíčovou roli pro dopravu místního významu, která je tvořena významným podílem nemotorové dopravy. Místní komunikace jsou v odpovědnosti obcí s rozšířenou působností a obcí a vzhledem k nedostupnosti podrobnějších údajů charakterizujících jejich stavební uspořádání a provozní podmínky jsou posuzovány v celkovém souhrnu jako jedna kategorie.

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	1153	981	738

Tab. 19: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na místních komunikacích

#### KOMENTÁŘ

Z hlediska závažných následků nehod 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 nehodovosti oproti celostátnímu.

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

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

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

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

Tab. 20: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na komunikacích hl. m. Prahy (bez dálnic, rychlostních a účelových komunikací)

#### KOMENTÁŘ

Z hlediska závažných následků nehod 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 %).

## 2 PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ

### 2.1 Síť mezinárodních a státních silnic

#### Dálnice

##### Děti

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	0	0	1	0	1	0	0
těžce zraněno	1	0	1	2	1	2	3	1	1
ukazatel závažnosti nehod	1	0	1	2	5	2	7	1	1

Tab. 21: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na dálnicích

#### KOMENTÁŘ

Především je třeba zdůraznit, že u počtu usmrcených dětí se jedná o problém malých čísel. Avšak v roce 2015 byl zaznamenán nárůst u počtu usmrcených i počtu těžce zraněných dětí.

#### Chodci

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	4	5	4	2	5	7	3	3
těžce zraněno	6	1	3	5	3	1	4	5	4
ukazatel závažnosti nehod	26	17	23	21	11	21	32	17	16

Tab. 22: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na dálnicích

#### KOMENTÁŘ

Usmrcení chodci jsou problémem na dálnicích. Nárůst oproti příznivému vývoji v roce 2013 se jeví jako alarmující a vyžadující prohloubení kroků zaměřených na prevenci rizikového chování chodců na dálnicích, kde se chodec, v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, nesmí pohybovat. Stav těžce zraněných chodců rovněž zaznamenal nárůst.

## Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	1	0	0	0	0	1	0	0
těžce zraněno	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ukazatel závažnosti nehod	0	4	0	0	0	0	4	0	0

Tab. 23: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na dálnicích

### KOMENTÁŘ

Cyklisté na dálnicích jsou skupinou, která dlouhodobě plní očekávání ve vývoji nehodovosti, avšak v porovnání s lety předchozími nebyl předpoklad roku 2015 naplněn. Dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, se cyklisté na dálnicích nesmí pohybovat.

## Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	3	0	0	1	0	1	1	1
těžce zraněno	10	2	6	3	2	5	3	8	7
ukazatel závažnosti nehod	18	14	6	3	6	5	7	12	11

Tab. 24: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na dálnicích

### KOMENTÁŘ

Na dálnicích došlo k jednomu úmrtí motocyklisty. Byl naplněn předpoklad pro rok 2015 a dokonce i pro rok 2020.

Počet těžce zraněných motorkářů byl nižší o 2 osoby v porovnání s rokem 2014.

## 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	4	3	2	2	3	0	3	3	2
těžce zraněno	10	15	14	4	9	13	6	9	8
ukazatel závažnosti nehod	26	27	22	12	21	13	18	21	16

Tab. 25: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na dálnicích

## KOMENTÁŘ

Počet usmrcených mladých řidičů přesně odpovídá očekávanému počtu pro tento rok, avšak oproti roku 2014 zaznamenal nárůst. V případě počtu těžce zraněných došlo ke snížení a naplnění předpokladu.

Ukazatel závažnosti nehod se oproti roku 2014 zvýšil.

### Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	5	4	1	1	1	0	0	0
těžce zraněno	2	4	4	4	2	6	4	2	2
ukazatel závažnosti nehod	2	24	20	8	6	10	4	2	2

Tab. 26: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na dálnicích

## KOMENTÁŘ

Počet úmrtí u osob nad 65 let věku zaznamenal pokles.

Počet těžce zraněných zaznamenal mírný pokles v porovnání s rokem 2014 o 2 osoby.

### Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	0	0	2	0	0	0	0
těžce zraněno	2	4	2	0	0	0	1	2	1
ukazatel závažnosti nehod	2	4	2	0	8	0	1	2	1

Tab. 27: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na dálnicích

## KOMENTÁŘ

Jízda pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek je v souladu s vytýčenými cíli pro rok 2015.

V kategorii těžce zraněných byl zaznamenán mírně nepříznivý výsledek oproti roku 2014, avšak předpoklad pro rok 2015 a 2020 byl naplněn.

## Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	10	11	8	7	9	9	8	8	6
těžce zraněno	22	16	28	21	24	31	13	19	16
ukazatel závažnosti nehod	62	60	60	49	60	67	45	51	40

Tab. 28: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na dálnicích

### KOMENTÁŘ

Nepřiměřená rychlost je stabilním problémem řidičů odrážející i počty úmrtí a těžce zraněných. V počtu úmrtí došlo k poklesu o 1 osobu oproti roku 2014 a je v souladu s předpokladem pro rok 2015.

Počet těžce zraněných zaznamenal výrazný pokles oproti roku 2014 – o 18 osob, ale i proti předpokladu o 6 osob.

Snížil se i ukazatel závažnosti nehod oproti roku 2014.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	1	0	0	1	3	2	1	1
těžce zraněno	4	6	5	2	4	10	5	4	4
ukazatel závažnosti nehod	8	10	5	2	8	22	13	8	8

Tab. 29: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou na dálnicích

### KOMENTÁŘ

Agresivní jízda je problémem na dálnicích. Počet usmrcených je vyšší oproti předpokládanému počtu pro rok 2015. Počet těžce zraněných zaznamenal meziroční pokles, avšak je vyšší oproti předpokládanému počtu pro rok 2015.



## 2.2 Silnice I. třídy, vč. rychlostních komunikací

### Děti

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	<b>7</b>	11	4	2	1	2	7	5	<b>4</b>
těžce zraněno	<b>27</b>	35	21	17	32	27	19	21	<b>17</b>
ukazatel závažnosti nehod	<b>55</b>	79	37	25	36	35	47	41	<b>33</b>

Tab. 30: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy a rychlostních komunikacích

### KOMENTÁŘ

Počet úmrtí dětí na silnicích I. třídy a rychlostních komunikacích je alarmující. Oproti roku 2014 zaznamenal výrazný nárůst a je výrazně vyšší i oproti předpokladu pro rok 2015. Naopak počet těžce zraněných zaznamenal oproti roku 2014 mírný pokles a je v souladu s předpokladem pro rok 2015.

### Chodci

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	<b>58</b>	57	64	55	45	30	45	40	<b>30</b>
těžce zraněno	<b>123</b>	114	83	81	109	92	99	97	<b>80</b>
ukazatel závažnosti nehod	<b>355</b>	342	339	301	289	212	279	257	<b>200</b>

Tab. 31: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy a rychlostních komunikacích

### KOMENTÁŘ

Počet usmrcených chodců zaznamenal oproti roku 2014 dramatický nárůst a výrazně zaostává oproti předpokladu pro rok 2015. Počet těžce zraněných představuje mírné zvýšení oproti roku 2014.

## Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	19	13	10	13	11	14	11	13	10
těžce zraněno	62	58	61	58	53	51	34	49	40
ukazatel závažnosti nehod	138	110	101	110	97	107	78	101	80

Tab. 32: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy a rychlostních komunikacích

### KOMENTÁŘ

Usmrcení a těžce zranění cyklisté na silnicích I. třídy a rychlostních komunikacích dosáhli ve všech ukazatelích výrazně pozitivnějšího vývoje oproti očekávanému předpokladu pro rok 2015.

## Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	32	34	29	34	20	31	35	22	16
těžce zraněno	147	129	126	121	111	127	135	122	105
ukazatel závažnosti nehod	275	265	242	257	191	251	275	210	169

Tab. 33: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy a rychlostních komunikacích

### KOMENTÁŘ

Motocyklisté na silnicích I. třídy a rychlostních komunikacích v počtu usmrcených překročili předpoklad o 13 úmrtí a v porovnání s rokem 2013 se počet zvýšil o 15 úmrtí.

Počet těžce zraněných osob je vyšší než předpoklad pro rok 2015 a převyšuje i sledovaný rok 2015.

Ukazatel závažnosti nehod je na úrovni roku 2009 a výrazně převyšuje předpoklad pro rok 2015.

**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	43	36	47	41	36	34	41	31	23
těžce zraněno	156	130	122	117	116	116	125	138	124
ukazatel závažnosti nehod	328	274	310	281	260	252	289	262	216

Tab. 34: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy a rychlostních komunikacích

**KOMENTÁŘ**

Vývoj dopravních nehod mladých řidičů na silnicích I. třídy a rychlostních komunikacích v počtu usmrcených nedosáhal předpokladu o 10 osob. V porovnání s rokem 2014 počet usmrcených výrazně vzrostl. Počet těžce zraněných se oproti roku 2014 zvýšil a oproti předpokladu roku 2015 vykazuje mírně nižší hodnoty.

**Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	59	52	48	55	46	39	48	53	49
těžce zraněno	104	97	76	90	92	103	91	98	94
ukazatel závažnosti nehod	340	305	268	310	276	259	283	310	290

Tab. 35: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy a rychlostních komunikacích

**KOMENTÁŘ**

Na silnicích I. třídy a rychlostních komunikacích se situace v počtu usmrcených osob nad 65 let věku zhoršila oproti roku 2014 a oproti předpokladu pro rok 2015 vykazuje pozitivní trend.

Ke zlepšení došlo u počtu těžce zraněných v porovnání s rokem 2014. Oproti předpokladu je to o 7 osob méně.

## Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	34	41	34	9	22	9	18	27	23
těžce zraněno	57	81	85	51	39	48	34	43	34
ukazatel závažnosti nehod	193	245	221	87	127	84	106	151	126

Tab. 36: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy a rychlostních komunikacích

### KOMENTÁŘ

Na silnicích I. třídy a rychlostních komunikacích se situace ve vývoji smrtelných následků z dopravních nehod způsobených jízdou pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, oproti roku 2014 výrazně zhoršila. Oproti předpokladu pro rok 2015 se jeví jako příznivá. Stejně tak se snížil i počet těžce zraněných osob.

## Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	126	91	112	91	70	80	90	97	78
těžce zraněno	260	227	218	173	199	188	187	219	190
ukazatel závažnosti nehod	764	591	666	537	479	508	547	607	502

Tab. 37: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy a rychlostních komunikacích

### KOMENTÁŘ

Nepřiměřená rychlost je problémem i na silnicích I. třídy a rychlostních komunikacích. Počet úmrtí je oproti roku 2014 vyšší o 10. Počet těžce zraněných je pod předpokladem pro rok 2015, avšak ukazatel závažnosti nehod se meziročně zvýšil.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	132	136	122	133	105	94	111	114	101
těžce zraněno	420	372	362	368	339	358	360	403	390
ukazatel závažnosti nehod	948	916	850	900	759	734	804	859	794

Tab. 38: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy a rychlostních komunikacích

### **KOMENTÁŘ**

Počet úmrtí v této kategorii je vyšší oproti roku 2014 o 17 osob. U těžce zraněných se jedná o nárůst oproti roku 2014, avšak předpoklad roku 2015 byl výrazně vyšší.

Ukazatel závažnosti nehod byl výrazně nižší, než byl určen pro rok 2015, ale meziročně zaznamenal značný nárůst.

## 2.3 Síť silnic v odpovědnosti krajů - silnice II. a III. třídy

### Celkem

#### Děti

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	2	4	7	3	5	5	2	2
těžce zraněno	78	43	56	64	58	49	47	61	49
ukazatel závažnosti nehod	90	51	72	92	70	69	67	69	57

Tab. 39: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

#### KOMENTÁŘ

Počet usmrcených dětí vykazuje, stejně jako v roce 2014, nepříznivý trend, který byl vyšší než v roce 2013. Zvýšil se o 2 děti a předpoklad byl jen 2 usmrcené děti.

Počet těžce zraněných dětí byl nižší než v roce 2013 a také nižší oproti předpokladu.

#### Chodci

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	41	37	37	41	38	39	35	28	21
těžce zraněno	217	152	181	189	159	152	135	172	141
ukazatel závažnosti nehod	381	300	329	353	311	308	275	284	225

Tab. 40: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

#### KOMENTÁŘ

Počet úmrtí chodců na silnicích II. a III. třídy je stále vysoký a byl o 4 vyšší než v roce 2014 a je také vyšší, než předpoklad pro rok 2015 o 7 osob.

U těžce zraněných došlo ke snížení počtu o 17 těžce zraněných oproti roku 2014 a je významně nižší než předpoklad pro rok 2015 (37 osob).

## Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	<b>39</b>	38	25	34	33	29	37	27	<b>20</b>
těžce zraněno	<b>194</b>	187	216	197	213	191	174	154	<b>126</b>
ukazatel závažnosti nehod	<b>350</b>	339	316	333	345	307	322	262	<b>206</b>

Tab. 41: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Cyklisté na silnicích II. a III. třídy nenaplnili předpoklad v počtu úmrtí o 10 osob.

U těžce zraněných osob jsou oproti předpokladu o 20 těžce zraněných hodnoty vyšší, přestože došlo k jejich poklesu oproti roku 2014.

Také u ukazatele závažnosti nehod je hodnota o 60 vyšší, než byl předpoklad.

## Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	<b>38</b>	49	40	44	30	47	49	26	<b>19</b>
těžce zraněno	<b>313</b>	235	289	255	231	252	221	260	<b>223</b>
ukazatel závažnosti nehod	<b>465</b>	431	449	431	351	440	417	364	<b>299</b>

Tab. 42: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Počet usmrcených motocyklistů byl vyšší o 2 osoby v porovnání s rokem 2014 a téměř dvojnásobný oproti předpokladu. U těžce zraněných došlo k poklesu počtu o 31 osob, jejich počet je nižší než předpoklad.

## 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	<b>83</b>	82	78	64	43	66	63	59	<b>45</b>
těžce zraněno	<b>409</b>	245	299	262	236	241	211	362	<b>326</b>
ukazatel závažnosti nehod	<b>741</b>	573	611	518	408	505	463	598	<b>506</b>

Tab. 43: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

## KOMENTÁŘ

U mladých řidičů se snížil počet úmrtí o 3 osoby, avšak v porovnání s rokem 2013 je to nárůst o 20 osob. Také u těžce zraněných osob došlo k poklesu o 30 osob.

### Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	52	56	36	42	49	55	47	47	43
těžce zraněno	181	160	190	180	168	139	145	171	163
ukazatel závažnosti nehod	389	384	334	348	364	359	333	359	335

Tab. 44: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

## KOMENTÁŘ

U osob nad 65 let věku se snížil počet smrtelných následků o 8 osob, ale zvýšil se počet osob s těžkým zraněním.

### Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	68	47	48	36	33	38	39	55	46
těžce zraněno	218	158	205	181	142	154	136	165	131
ukazatel závažnosti nehod	490	346	397	325	274	306	292	385	315

Tab. 45: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

## KOMENTÁŘ

Na silnicích II. i III. třídy a rychlostních komunikacích se situace ve vývoji následků dopravních nehod zapříčiněných jízdou pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek ve srovnání s rokem 2014 u počtu usmrcených mírně zhoršila a u těžce zraněných mírně zlepšila. Oproti předpokladu se vývoj jeví jako velmi příznivý.



## Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	195	148	142	137	103	137	122	151	121
těžce zraněno	680	463	551	510	407	455	370	573	497
ukazatel závažnosti nehod	1 460	1 055	1 119	1 058	819	1 003	858	1177	981

Tab. 46: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Jízda nepřiměřenou rychlostí na silnicích II. a III. třídy a její následky jsou nižší oproti roku 2014. U úmrtí je to o 15 osob, ale oproti předpokladu stále ještě o 29 osob nižší.

V počtu těžce zraněných se situace zlepšila o 85 osob oproti roku 2014.

Ukazatel závažnosti nehod je tak lepší než předpoklad pro rok 2015.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	76	93	84	72	74	96	85	66	58
těžce zraněno	537	421	485	486	403	422	394	516	499
ukazatel závažnosti nehod	841	793	821	774	699	806	734	780	731

Tab. 47: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Následky agresivní jízdy jsou v počtu úmrtí o 19 osob vyšší, než byl předpoklad. Proti roku 2013 jsou o 11 osob vyšší. Počet těžce zraněných zaznamenal pokles a příznivý je i vývoj oproti předpokladu v roce 2015.

**Jihočeský kraj****Děti**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	1	1	0	0
těžce zraněno	4	1	4	5	2	1	3	3	3
ukazatel závažnosti nehod	4	1	4	5	2	5	7	3	3

Tab. 48: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

U smrtelných následků nehod došlo v roce 2014 k přerušení nulové řady, tento nepříznivý trend pokračoval i v roce 2015. Počet těžce zraněných se zvýšil na 3 osoby a ukazatel závažnosti nehod více než dvojnásobně převyšuje předpokládaný stav.

**Chodci**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	3	3	3	4	2	2	1	1
těžce zraněno	11	8	16	16	10	16	9	9	7
ukazatel závažnosti nehod	19	20	28	28	26	24	17	13	11

Tab. 49: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Jihočeském kraji chodci dosáhli snížení v počtu úmrtí oproti roku 2013 o 2 osoby, ale nedosáhli předpokladu.

Počet těžce zraněných zaznamenal pokles oproti roku 2014 o 7 osob a je v souladu s předpokladem pro rok 2015.

Ukazatel závažnosti nehod oproti roku 2014 zaznamenal pokles, ale nedosáhl předpokladu.

**Cyklisté**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	2	2	0	5	2	3	1	1
těžce zraněno	12	15	12	15	16	15	14	9	8
ukazatel závažnosti nehod	16	23	20	15	36	23	26	13	12

Tab. 50: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Počet smrtelných zranění vzrostl v porovnání s rokem 2014 o 1 osobu. U těžce zraněných došlo k nepatrnému snížení o 1 osobu. Stále však výrazně zaostávají za stanoveným předpokladem.

**Motocyklisté**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	6	3	6	7	4	8	3	2
těžce zraněno	24	24	29	24	12	25	19	20	17
ukazatel závažnosti nehod	40	48	41	48	40	41	51	32	25

Tab. 51: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V počtu úmrtí došlo k dvojnásobnému nárůstu oproti roku 2014, tento počet téměř trojnásobně převyšuje stanovený předpoklad. U těžkých zranění došlo k nepatrnému snížení a odpovídá stanovenému předpokladu.

**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	8	11	12	5	8	6	2	6	4
těžce zraněno	39	20	28	15	15	23	17	34	31
ukazatel závažnosti nehod	71	64	76	35	47	47	25	58	47

Tab. 52: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Počet úmrtí zaznamenal výrazný pokles oproti roku 2014, oproti stanovenému předpokladu vykazuje třetinové hodnoty. I počet těžce zraněných zaznamenal pokles a oproti stanovenému předpokladu vykazuje poloviční hodnoty.

**Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	4	2	2	6	5	3	16	2
těžce zraněno	15	9	16	18	8	12	16	14	14
ukazatel závažnosti nehod	27	25	24	26	32	32	28	26	22

Tab. 53: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Počet úmrtí u osob nad 65 let věku zaznamenal oproti letům 2013 a 2014 pokles. U počtu těžce zraněných došlo k nárůstu o 4 osoby. Ukazatel závažnosti nehod mírně převyšuje stanovený předpoklad pro rok 2015.

**Alkohol a jiné návykové látky při řízení**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	3	9	2	2	1	1	4	3
těžce zraněno	24	12	18	12	14	12	10	18	14
ukazatel závažnosti nehod	44	24	54	20	22	16	14	34	26

Tab. 54: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Jihočeském kraji je počet úmrtí oproti roku 2014 na stejné úrovni, počet těžce zraněných je nepatrně nižší. Ukazatel závažnosti nehod oproti stanovenému předpokladu vykazuje příznivé hodnoty.

## Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	15	14	15	19	13	13	17	12	9
těžce zraněno	62	49	52	53	30	46	33	52	45
ukazatel závažnosti nehod	122	105	112	129	82	98	101	100	81

Tab. 55: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

V Jihočeském kraji počet úmrtí zaviněných nepřiměřenou rychlostí zaznamenal oproti roku 2014 značný nárůst a nenaplnil tak předpoklad pro rok 2015.

Počet těžce zraněných je nižší než předpoklad a o 13 osob nižší než v roce 2014.

**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	9	9	14	7	9	8	3	8	7
těžce zraněno	30	32	46	50	24	41	34	29	28
ukazatel závažnosti nehod	66	68	102	78	60	73	46	61	56

Tab. 56: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

V Jihočeském kraji agresivní způsob jízdy splnil předpoklad v kategorii úmrtí, naopak u těžce zraněných sice zaznamenal pokles, ale nenaplnil předpoklad o 5 osob.

## Jihomoravský kraj

### Děti

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	1	0	0	0	0	0	0
těžce zraněno	6	3	2	5	4	6	6	5	4
ukazatel závažnosti nehod	6	3	6	5	4	6	6	5	4

Tab. 57: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

U dětí si Jihomoravský kraj drží nulové úmrtí již pátým rokem.

Počet těžce zraněných dětí vykazuje stejné hodnoty jako v roce 2014, ukazatel závažnosti nehod rovněž nevykazuje změnu a mírně zaostává oproti stanovenému předpokladu.

### Chodci

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	6	6	7	4	6	5	3	3
těžce zraněno	21	18	23	19	11	21	18	17	14
ukazatel závažnosti nehod	41	42	47	47	27	45	38	29	26

Tab. 58: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

V Jihomoravském kraji se počet úmrtí chodců snížil o 1, oproti roku 2013 však zaznamenal nárůst.

Stejně tak byl překročen stanovený předpoklad v počtu těžce zraněných osob o 1 a oproti roku 2013 o 7 osob.

Ukazatel závažnosti nehod zaznamenal mírný pokles oproti roku 2014, ale celkově je nad úrovní stanoveného předpokladu pro rok 2015.

**Cyklisté**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	3	2	3	4	1	4	1	1
těžce zraněno	11	17	27	20	17	18	12	9	7
ukazatel závažnosti nehod	19	29	35	32	33	22	28	13	11

Tab. 59: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Jihomoravském kraji se zvýšil počet úmrtí cyklistů se srovnáním s rokem 2014 o 3 osoby a nedosáhl tak stanoveného předpokladu pro rok 2015.

Ovšem pokles počtu těžce zraněných proti roku 2014 o 30 % je dobrým ukazatelem pro plnění cíle roku 2020.

**Motocyklisté**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	3	3	3	2	8	5	3	2
těžce zraněno	25	24	29	31	25	31	35	21	18
ukazatel závažnosti nehod	45	36	41	43	33	63	55	33	26

Tab. 60: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Počet úmrtí u motocyklistů je nad stanoveným předpokladem pro rok 2015, ale je nižší v porovnání s rokem 2014 o 3 osoby.

Počet těžce zraněných motocyklistů byl o 4 vyšší než v roce 2014 a překročil počet předpokládaných těžce zraněných osob o 14.

Veškeré ukazatele překročily úroveň výchozího roku 2009.

### 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	8	12	14	4	8	6	13	6	4
těžce zraněno	27	18	33	36	22	31	24	24	22
ukazatel závažnosti nehod	59	66	89	52	54	55	76	48	38

Tab. 61: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

#### KOMENTÁŘ

U mladých řidičů se zvýšil počet úmrtí oproti roku 2014 více než o 100%, je výrazně nad úroveň stanoveného předpokladu pro rok 2015.

Snížil se počet těžce zraněných osob o 7 a odpovídá předpokladu pro rok 2015.

### Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	6	9	1	6	4	7	6	5	5
těžce zraněno	20	18	25	16	12	18	19	19	18
ukazatel závažnosti nehod	44	54	29	40	28	46	43	39	38

Tab. 62: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

#### KOMENTÁŘ

Počet úmrtí stárnoucí populace má od roku 2014 nepříznivý vývoj a je nad úroveň stanoveného předpokladu pro rok 2015.

Zvýšil se také počet těžce zraněných osob na 19. Je v souladu se stanoveným předpokladem, ale byl v porovnání s rokem 2013 vyšší o 7 osob.

### Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	7	2	4	1	4	3	3	6	5
těžce zraněno	19	6	19	35	12	18	16	14	11
ukazatel závažnosti nehod	47	14	35	39	28	30	28	38	31

Tab. 63: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy



## KOMENTÁŘ

V Jihomoravském kraji je vývoj v počtu úmrtí příznivý a odpovídá stanovenému předpokladu.

Totéž nelze říct v kategorii těžce zraněných, kde je sice pokles o 2 osoby proti roku 2014, ale oproti předpokladu pro rok 2015 je vyšší o 2 osoby.

Ukazatel závažnosti nehod mírně poklesl.

## Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	23	14	20	9	11	12	15	18	14
těžce zraněno	60	36	54	52	41	53	31	51	44
ukazatel závažnosti nehod	152	92	134	88	85	101	91	123	100

Tab. 64: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Počet úmrtí zaviněných nepřiměřenou rychlostí byl vyšší než v roce 2014, ale i tak zůstal pod hranicí předpokladu pro rok 2015.

Počet těžce zraněných osob zaznamenal oproti roku 2014 výrazný pokles a dosahuje předpokladu pro rok 2015.

Ukazatel závažnosti nehod je rovněž pod úrovní stanoveného předpokladu a současně odpovídá i předpokladu pro rok 2020.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	13	7	7	6	17	11	4	4
těžce zraněno	42	51	62	63	37	38	48	40	39
ukazatel závažnosti nehod	62	103	90	91	61	106	92	56	55

Tab. 65: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

V Jihomoravském kraji zaznamenal počet úmrtí oproti roku 2014 pokles, ale výrazně převyšuje stanovený předpoklad pro rok 2015. Proti předpokladu pro rok 2015 je to o 7 osob více.

V počtu těžkých zranění je situace oproti roku 2014 nepříznivá. Nárůst je o 10 těžce zraněných osob.

Ukazatel závažnosti nehod sice zaznamenal pokles, ale výrazně překračuje stanovený předpoklad pro rok 2015.

**Karlovarský kraj****Děti**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0
těžce zraněno	1	1	1	3	1	0	1	1	1
ukazatel závažnosti nehod	1	1	1	3	1	0	1	1	1

Tab. 66: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Karlovarském kraji nedošlo k žádnému úmrtí, pouze k těžkému zranění dětí a zůstal tak zachován pozitivní trend, který odpovídá stanovenému předpokladu.

**Chodci**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	1	1	2	0	0	1	0	0
těžce zraněno	11	5	2	10	4	4	3	9	7
ukazatel závažnosti nehod	11	9	6	18	4	4	7	9	7

Tab. 67: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Karlovarském kraji došlo k úmrtí jednoho chodce. U těžce zraněných došlo k mírnému poklesu a odpovídá stanovenému předpokladu.

**Cyklisté**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	1	1	2	1	0	1	1	1
těžce zraněno	3	5	8	3	3	9	2	2	2
ukazatel závažnosti nehod	7	9	12	11	7	9	6	6	6

Tab. 68: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Karlovarském kraji byl počet usmrcených cyklistů vyšší, kdy došlo k jednomu úmrtí. Počet těžce zraněných zaznamenal příznivý trend a odpovídá stanovenému předpokladu.

**Motocyklisté**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	2	1	0	0	1	2	2	1
těžce zraněno	9	11	14	2	13	5	3	7	6
ukazatel závažnosti nehod	21	19	18	2	13	9	11	15	10

Tab. 69: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Karlovarském kraji došlo ke zvýšení počtu usmrcených motocyklistů oproti roku 2014 o 1 osobu. V případě počtu těžce zraněných však došlo ke snížení o 2 osoby. Realita roku 2015 je příznivější než předpoklad. Ukazatel závažnosti nehod je téměř o 27 % nižší než předpoklad.

**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	0	3	2	0	0	0	3	0	0
těžce zraněno	9	11	10	13	10	5	5	8	7
ukazatel závažnosti nehod	9	23	18	13	10	5	17	8	7

Tab. 70: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Karlovarském kraji nebyl zachován příznivý trend nulového počtu úmrtí při nehodách způsobených mladými řidiči, naopak zaznamenal výrazný nárůst. Počet těžce zraněných odpovídá roku 2014 a je pod úrovní stanoveného předpokladu. Ukazatel závažnosti nehod zaznamenal výrazný nárůst.

**Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	3	1	1	0	1	1	0	0
těžce zraněno	9	6	2	10	2	3	5	9	8
ukazatel závažnosti nehod	9	18	6	14	2	7	9	9	8

Tab. 71: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Karlovarském kraji došlo ke zvýšení počtu těžce zraněných o 2 osoby oproti roku 2014. Počet usmrcených vykazuje stejné hodnoty jako rok 2014 a odpovídá stanovenému předpokladu. Ukazatel závažnosti nehod je na úrovni předpokladu.

## Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	0	0	0	0	0	2	2	1
těžce zraněno	4	5	6	4	2	3	5	3	2
ukazatel závažnosti nehod	12	5	6	4	2	3	13	11	6

Tab. 72: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

## KOMENTÁŘ

V Karlovarském kraji došlo v důsledku vlivu alkoholu a jiných návykových látek k navýšení počtu těžce zraněných, které převyšuje stanovený předpoklad. Nulový počet usmrcených z předchozích let zaznamenal nárůst o 2 osoby. Ukazatel závažnosti nehod se tak výrazně zvýšil.

## Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	6	3	0	2	1	3	3	2
těžce zraněno	20	17	18	20	21	9	8	17	15
ukazatel závažnosti nehod	36	41	30	20	29	13	20	29	23

Tab. 73: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

## KOMENTÁŘ

V Karlovarském kraji došlo ke zvýšení počtu usmrcených. Ve srovnání s předchozími roky je počet těžce zraněných nižší o 1 osobu. Počty usmrcených a ukazatel závažnosti nehod dosáhly proti roku 2014 nepříznivých hodnot.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	2	2	1	0	3	3	2	2
těžce zraněno	18	13	11	17	7	10	12	17	17
ukazatel závažnosti nehod	26	21	19	21	7	22	24	25	25

Tab. 74: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2000-2020 na silnicích II. a III. třídy

#### KOMENTÁŘ

V Karlovarském kraji došlo vlivem agresivního způsobu jízdy ke stejnému počtu usmrcených jako v roce 2015 a k nárůstu počtu těžce zraněných o 2 osoby. I přes navýšení je ukazatel závažnosti nehod celkově mírně nižší než předpoklad.

Kraj Vysočina**Děti**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	1	0	1	0	0	1	0	0
těžce zraněno	2	4	8	10	5	3	3	2	1
ukazatel závažnosti nehod	2	8	8	14	5	3	7	2	1

Tab. 75: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Kraji Vysočina došlo k úmrtí jednoho dítěte a byl přerušen pozitivní trend od roku 2013. Počet těžce zraněných setrvává v jistém stavu a byly překročeny předpoklady pro rok 2015. Ukazatel závažnosti nehod je výrazně vyšší oproti předpokladu.

**Chodci**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	4	2	0	0	1	0	1	1
těžce zraněno	9	4	13	7	13	5	7	7	6
ukazatel závažnosti nehod	13	20	21	7	13	9	7	11	10

Tab. 76: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Kraji Vysočina došlo k mírnému zvýšení těžce zraněných chodců o 2 osoby. K úmrtí nebylo došlo. Ukazatel závažnosti nehod vykazuje velmi příznivé hodnoty proti stanovenému předpokladu.



## cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	4	3	5	1	2	2	1	1
těžce zraněno	15	9	11	14	15	15	4	12	10
ukazatel závažnosti nehod	23	25	23	34	19	23	12	16	14

Tab. 77: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II.

## KOMENTÁŘ

V Kraji Vysočina i přes zachování stejného počtu usmrcených osob nebyl splněn stanovený předpoklad. Naopak počet těžce zraněných zaznamenal výrazný pokles. Ukazatel závažnosti nehod je na nejnižší úrovni ve sledovaném období.

## Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	2	2	4	2	4	5	1	1
těžce zraněno	15	13	20	19	17	18	10	12	11
ukazatel závažnosti nehod	23	21	28	35	25	34	30	16	15

Tab. 78: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

## KOMENTÁŘ

V Kraji Vysočina došlo ke zvýšení počtu usmrcených motocyklistů o 1 osobu oproti roku 2014 a je výrazně překročen stanovený předpoklad. Naopak ke snížení došlo v počtu těžce zraněných o 8 osob.

Ukazatel závažnosti nehod je vyšší o cca 100 % oproti předpokladu.

### 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	1	12	5	2	2	8	7	1	1
těžce zraněno	32	15	27	19	23	24	25	28	26
ukazatel závažnosti nehod	36	63	47	27	31	56	53	32	30

Tab. 79: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

#### KOMENTÁŘ

V Kraji Vysočina došlo k mírnému snížení usmrcených při nehodách mladých řidičů, a to o 1 osobu oproti roku 2014. V případě počtu těžce zraněných došlo k mírnému nárůstu o 1 osobu. Ukazatel závažnosti nehod je oproti předpokladu výrazně vyšší.

### Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	4	4	3	3	2	2	4	3
těžce zraněno	8	6	17	12	14	12	7	8	7
ukazatel závažnosti nehod	24	22	33	24	26	20	15	24	19

Tab. 80: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

#### KOMENTÁŘ

Počet usmrcených u nehod starších řidičů v Kraji Vysočina je v porovnání s rokem 2014 na stejné úrovni. V případě počtu těžce zraněných byl zaznamenán pokles, a to o 5 osob a bylo dosaženo stanoveného předpokladu.

### Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	5	7	0	1	1	3	2	2
těžce zraněno	24	12	23	15	13	9	11	18	14
ukazatel závažnosti nehod	36	32	51	15	17	13	23	26	22

Tab. 81: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

#### KOMENTÁŘ

V Kraji Vysočina došlo u nehod způsobených pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek k nárůstu počtu těžce zraněných o 2 osoby oproti roku 2014. U počtu usmrčených rovněž došlo k nárůstu o 2 osoby. Ukazatel závažnosti nehod je mírně příznivější než předpoklad.

### Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	8	11	10	7	2	12	14	6	5
těžce zraněno	50	28	48	41	31	42	32	42	37
ukazatel závažnosti nehod	82	72	88	69	39	90	88	66	57

Tab. 82: Vývoj celkového počtu usmrčených a těžce zraněných u nehod osob zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

V Kraji Vysočina došlo k alarmujícímu zvýšení počtu usmrčených v důsledku nepřiměřené rychlosti oproti roku 2013 o 12 osob. U těžce zraněných došlo k poklesu o 10 osob. Na rozdíl od počtu usmrčených, u kterého byl počet osob překročen o 8, nebyl v případě těžce zraněných překročen předpoklad. Celkový ukazatel bezpečnosti je vyšší o cca 30 % oproti předpokladu.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	10	6	8	10	11	8	3	2
těžce zraněno	28	21	30	36	27	31	23	27	26
ukazatel závažnosti nehod	40	61	54	68	67	75	55	39	34

Tab. 83: Vývoj celkového počtu usmrčených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

V Kraji Vysočina došlo vlivem agresivního způsobu jízdy ve srovnání s rokem 2014 u úmrtí k poklesu o 3 osoby, u těžce zraněných se snížil počet osob o 8. Především v počtu úmrtí byl překročen předpoklad. Ukazatel závažnosti byl překročen o 40 %.

**Královéhradecký kraj****Děti**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	0	0	3	1	0	0	0
těžce zraněno	6	2	3	4	3	5	0	5	4
ukazatel závažnosti nehod	6	2	3	4	15	9	0	5	4

Tab. 84: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Královéhradeckém kraji došlo ke snížení počtu usmrcených dětí o 1 oproti roku 2014 a stejně jako u těžce zraněných osob se jedná o mimořádně příznivý stav.

**Chodci**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	3	2	3	5	0	0	2	2
těžce zraněno	7	9	9	11	8	5	5	6	5
ukazatel závažnosti nehod	19	21	17	23	28	5	5	14	13

Tab. 85: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Královéhradeckém kraji došlo od roku 2014 k významnému snížení počtu usmrcených chodců, kdy nedošlo k žádnému úmrtí. U počtu těžce zraněných odpovídá počet osob roku 2014 a vykazuje příznivější stav oproti stanovenému předpokladu. Ukazatel závažnosti nehod je výrazně nižší než předpoklad.

**Cyklisté**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	<b>1</b>	2	0	5	3	2	4	1	<b>1</b>
těžce zraněno	<b>10</b>	16	21	16	11	14	11	8	<b>7</b>
ukazatel závažnosti nehod	<b>14</b>	24	21	36	23	22	27	12	<b>11</b>

Tab. 86: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Královéhradeckém kraji došlo ke zvýšení počtu usmrcených cyklistů o 2 osoby. Naopak v případě těžce zraněných se počet snížil oproti roku 2014 o 3 osoby. Nebyl tak splněn předpoklad. Ukazatel závažnosti nehod je výrazně vyšší než předpoklad.

**Motocyklisté**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	<b>1</b>	5	0	2	1	2	0	1	<b>0</b>
těžce zraněno	<b>20</b>	17	22	19	13	13	10	17	<b>14</b>
ukazatel závažnosti nehod	<b>24</b>	37	22	27	17	21	10	21	<b>14</b>

Tab. 87: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Královéhradeckém kraji došlo ke snížení počtu usmrcených motocyklistů o 2 osoby oproti roku 2014, čímž byl naplněn předpoklad. Počet těžce zraněných zaznamenal pokles o 3 osoby. Ukazatel závažnosti nehod se výrazně snížil a byl naplněn předpoklad.

### 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	6	2	2	7	2	3	1	4	3
těžce zraněno	32	15	19	20	10	18	10	28	26
ukazatel závažnosti nehod	56	23	27	48	18	30	14	44	38

Tab. 88: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

#### KOMENTÁŘ

V Královéhradeckém kraji došlo při nehodách mladých řidičů ke snížení počtu usmrcených o 2 osoby oproti roku 2014. V případě počtu těžce zraněných došlo k výraznému poklesu o 8 osob. Ukazatel závažnosti nehod je výrazně nižší oproti předpokladu.

### Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	5	1	4	1	4	3	1	1
těžce zraněno	12	11	13	13	11	10	5	11	11
ukazatel závažnosti nehod	16	31	17	29	15	26	17	15	15

Tab. 89: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

#### KOMENTÁŘ

V Královéhradeckém kraji došlo při nehodách starších řidičů ke snížení počtu usmrcených o 1 osobu, i přesto došlo k překročení předpokladu. V případě těžce zraněných naopak došlo k poklesu o 5 osob. Ukazatel závažnosti nehod je oproti předpokladu mírně vyšší.

### Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	6	6	0	5	0	1	2	5	4
těžce zraněno	11	10	18	9	6	9	6	8	7
ukazatel závažnosti nehod	35	34	18	29	6	13	14	28	23

Tab. 90: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

#### KOMENTÁŘ

V Královéhradeckém kraji došlo u nehod pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek k navýšení úmrtí o 1 osobu oproti roku 2014. Ke snížení počtu došlo naopak u těžce zraněných, a to o 3 osoby. Předpokládané hodnoty však nebyly překročeny. Ukazatel závažnosti nehod zůstal nižší o 50 %.

### Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	16	12	5	12	5	8	1	12	10
těžce zraněno	55	34	32	21	19	25	12	46	40
ukazatel závažnosti nehod	119	82	52	69	39	57	16	94	80

Tab. 91: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

#### KOMENTÁŘ

V Královéhradeckém kraji došlo ve srovnání s rokem 2014 k výraznému poklesu počtu usmrcených vlivem rychlosti, a to o 7 osob. V případě těžce zraněných byl pokles o 13 osob. S ohledem na předpoklad byly tyto počty výrazně nižší.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	4	3	5	2	7	2	2	2
těžce zraněno	30	26	40	29	17	25	18	29	28
ukazatel závažnosti nehod	38	42	52	49	25	53	26	37	36

Tab. 92: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Královéhradeckém kraji došlo v důsledku agresivní jízdy k výraznému snížení počtu usmrcených o 5 osob oproti roku 2014. Tento počet je zároveň v souladu s předpokladem pro rok 2015 a 2020. Podobně došlo ke snížení počtu těžce zraněných o 7 osob a i v tomto případě nebyl překročen předpokládaný počet. Ukazatel závažnosti nehod byl nižší o cca 30 %.



Liberecký kraj**Děti**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0
těžce zraněno	4	5	4	1	1	1	2	3	3
ukazatel závažnosti nehod	4	5	4	1	1	1	2	3	3

Tab. 93: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Libereckém kraji nedošlo k žádnému úmrtí dětí a zůstal tak zachován velmi pozitivní trend. U počtu těžce zraněných došlo k mírnému zvýšení. Ukazatel závažnosti nehod je nižší než předpoklad.

**Chodci**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	0	2	2	0	3	1	1	1
těžce zraněno	12	12	8	4	6	8	5	10	8
ukazatel závažnosti nehod	20	12	16	12	6	20	9	14	12

Tab. 94: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Libereckém kraji došlo ve srovnání s rokem 2014 k poklesu počtu usmrcených chodců o 2 osoby, čímž došlo k naplnění předpokladu. Ke snížení došlo také v případě počtu těžce zraněných, a to o 3 osoby. Ukazatel závažnosti nehod nebyl překročen.

**Cyklisté**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	1	1	1	2	0	1	3	2
těžce zraněno	11	12	10	9	10	10	6	9	7
ukazatel závažnosti nehod	27	16	14	13	18	20	10	21	15

Tab. 95: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Libereckém kraji došlo k jednomu úmrtí cyklisty. Počet těžce zraněných zaznamenal pokles a byl o cca 30% nižší oproti stanovenému předpokladu. Ukazatel závažnosti nehod je o cca 50% nižší než předpoklad.

**Motocyklisté**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	1	1	2	0	2	2	0	0
těžce zraněno	15	19	16	19	13	12	14	12	11
ukazatel závažnosti nehod	15	23	20	27	13	20	22	12	11

Tab. 96: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Libereckém kraji došlo ve srovnání s rokem 2014 ke stejnému počtu usmrcených motocyklistů, tj. 2 osoby, čímž byl překročen předpoklad. V případě počtu těžce zraněných došlo k mírnému nárůstu. Ukazatel závažnosti nehod je vyšší o téměř 85 % oproti předpokladu.

**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	5	0	0	2	0	1	0	4	3
těžce zraněno	16	14	14	9	3	9	14	14	13
ukazatel závažnosti nehod	36	14	14	17	3	13	14	30	25

Tab. 97: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Libereckém kraji došlo k navýšení počtu těžce zraněných při nehodách mladých řidičů o 5 osob oproti roku 2014, zároveň nedošlo k překročení předpokladu. Ukazatel závažnosti nehod je téměř o 55 % nižší než předpoklad.

**Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	1	2	1	1	2	1	2	2
těžce zraněno	10	10	8	7	8	6	8	9	9
ukazatel závažnosti nehod	18	14	16	11	12	14	12	17	17

Tab. 98: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Libereckém kraji došlo ve srovnání s rokem 2014 ke snížení počtu usmrcených při nehodách starších řidičů o 1 osobu. V případě počtu těžce zraněných došlo ke zvýšení o 2 osoby. Ukazatel závažnosti nehod zůstal o cca 30 % nižší než předpoklad.

**Alkohol a jiné návykové látky při řízení**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	1	2	8	2	3	2	2	2
těžce zraněno	7	14	8	8	8	8	4	5	4
ukazatel závažnosti nehod	19	18	16	40	16	20	12	13	12

Tab. 99: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Libereckém kraji byl u počtu usmrcených zaznamenán pokles o 1 osobu oproti roku 2014, čímž byl naplněn stanovený předpoklad. Počet těžce zraněných byl nižší o 4 osoby a nedošlo k překročení předpokladu. Ukazatel závažnosti nehod je mírně nižší než předpoklad.

**Nepřiměřená rychlost**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	6	1	4	9	4	5	4	5	4
těžce zraněno	25	27	24	25	16	20	18	21	18
ukazatel závažnosti nehod	49	31	40	61	32	40	34	41	34

Tab. 100: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Libereckém kraji došlo v důsledku nepřiměřené rychlosti ve srovnání s rokem 2014 k mírnému snížení počtu usmrcených o 1 osobu. V případě těžce zraněných byl zaznamenán pokles o 2 osoby. V žádném případě nebyly překročeny předpokládané hodnoty. Ukazatel závažnosti nehod je nižší než předpoklad.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	4	4	2	0	6	1	1	1
těžce zraněno	22	21	17	13	19	12	17	21	20
ukazatel závažnosti nehod	26	37	33	21	19	36	21	25	24

Tab. 101: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V Libereckém kraji došlo k výraznému snížení počtu usmrcených vlivem agresivního způsobu jízdy, a to o 5 osob ve srovnání s rokem 2014. Naopak v případě těžce zraněných došlo k nárůstu o 5 osob. V důsledku snížení počtu usmrcených nebyl překročen předpokládaný ukazatel závažnosti nehod.

**Moravskoslezský kraj****Děti**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	0	1	0	1	0	4	0
těžce zraněno	9	5	4	6	6	9	4	7	6
ukazatel závažnosti nehod	9	5	4	10	6	13	4	7	6

Tab. 102: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Počet úmrtí dětí vykazuje nulové hodnoty a znamená splnění předpokladu pro rok 2015. U počtu těžkých zranění byl zaznamenán pokles o 5 osob. Také zde se jedná o naplnění předpokladu pro rok 2015.

**Chodci**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	2	7	5	4	3	3	3	2
těžce zraněno	25	14	29	14	19	21	15	20	16
ukazatel závažnosti nehod	41	22	57	34	35	33	27	32	24

Tab. 103: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Počet úmrtí chodců odpovídá předpokladu pro rok 2015.

Počet těžkých zranění je pod úrovní předpokladu pro rok 2015 a zároveň je o 6 osob nižší než v roce 2014.

Ve všech kategoriích dosažené počty odpovídají vytýčenému předpokladu.

**Cyklisté**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	1	2	2	1	5	1	3	2
těžce zraněno	17	16	17	28	18	20	25	13	11
ukazatel závažnosti nehod	33	20	25	36	22	40	29	25	19

Tab. 104: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Počet úmrtí cyklistů se výrazně snížil a odpovídá stanovenému předpokladu.

Počet těžce zraněných se zvýšil oproti roku 2014 o 5 osob a výrazně převyšuje stanovený předpoklad.

**Motocyklisté**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	5	4	0	3	4	4	1	1
těžce zraněno	19	13	29	20	19	15	17	16	14
ukazatel závažnosti nehod	27	33	45	20	31	31	33	20	18

Tab. 105: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Motocyklisté nenaplnili stejně jako v roce 2014 předpoklad o 3 osoby, zároveň se zvýšil počet těžce zraněných o 2 osoby.

Ukazatel závažnosti nehod výrazně překračuje stanovený předpoklad.

### 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	10	4	6	5	1	3	2	7	5
těžce zraněno	23	17	23	18	20	16	14	20	18
ukazatel závažnosti nehod	63	33	47	38	24	28	22	48	38

Tab. 106: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

#### KOMENTÁŘ

Počet úmrtí mladých řidičů se snížil oproti roku 2014 o 1 osobu a je podstatně nižší než předpoklad pro rok 2015.

Počet těžce zraněných klesl o 2 osoby.

Ukazatel závažnosti nehod zůstal o více jak 50 % nižší než předpoklad.

### Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	1	5	3	6	4	1	5	4
těžce zraněno	15	10	15	17	13	10	14	14	14
ukazatel závažnosti nehod	35	14	35	29	37	26	18	34	30

Tab. 107: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

#### KOMENTÁŘ

Počet úmrtí osob nad 65 let věku se snížil v porovnání s rokem 2014 o 3 osoby. Zvýšil se počet těžce zraněných osob o 4.

Ve všech kategoriích byla dosažená realita lepší nebo stejná než předpoklad pro rok 2015.

**Alkohol a jiné návykové látky při řízení**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	7	2	4	1	4	3	2	6	5
těžce zraněno	12	11	20	12	12	10	17	9	7
ukazatel závažnosti nehod	40	19	36	16	28	22	25	33	27

Tab. 108: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Vývoj dopravních nehod zaviněných jízdou pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek dosáhl snížení o 1 osobu. U těžce zraněných osob je počet vyšší než v roce 2014 o 7 osob, zde nebylo dosaženo předpokladu pro rok 2015.

**Nepřiměřená rychlost**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	17	9	10	7	8	10	4	13	11
těžce zraněno	37	29	42	37	41	22	20	31	27
ukazatel závažnosti nehod	105	65	82	65	73	62	36	83	71

Tab. 109: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Pokles počtu usmrcených na 4 osoby je nejlepším výsledkem ve sledovaném období. Stejný trend je u počtu těžce zraněných, kdy se počet osob se mírně snížil na 20, což je nejméně od roku 2009.

Také ukazatel závažnosti nehod je nižší, než byl předpoklad.



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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	2	6	7	6	2	8	4	4
těžce zraněno	49	36	44	51	33	41	53	47	46
ukazatel závažnosti nehod	69	44	68	79	57	49	85	63	62

Tab. 110: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných agresivní jízdou v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Agresivní způsob jízdy si vyžádal 8 lidských životů, což je o 6 více, než v roce 2014 a dvojnásobně více než předpoklad pro rok 2015.

Počet těžce zraněných stoupl v porovnání s rokem 2014 o 12 osob a převyšuje stanovený předpoklad pro rok 2015.

## Olomoucký kraj

### Děti

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	1	0	0	0	1	0	0
těžce zraněno	5	10	4	7	3	4	2	4	3
ukazatel závažnosti nehod	5	10	8	7	3	4	6	4	3

Tab. 111: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Oproti předchozím třem rokům, došlo k jednomu úmrtí dítěte.

Snížil se počet těžce zraněných dětí v porovnání s rokem 2014 – o 2 děti.

### Chodci

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	1	2	5	2	2	3	4	2
těžce zraněno	21	22	11	15	16	12	4	17	14
ukazatel závažnosti nehod	37	26	19	35	24	20	16	29	22

Tab. 112: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Počet úmrtí chodců se oproti roku 2014 mírně zvýšil – o 1 osobu.

Počet těžce zraněných chodců zaznamenal výrazný pokles, snížil se o 8 osob a dostal se tak na nejnižší úroveň od roku 2009.

### Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	6	5	3	4	3	6	3	2
těžce zraněno	29	23	21	22	24	14	12	23	19
ukazatel závažnosti nehod	45	47	41	34	40	26	36	35	27

Tab. 113: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Počet usmrcených cyklistů oproti roku 2014 vzrostl dvojnásobně.

Počet těžce zraněných cyklistů oproti roku 2014 mírně poklesl o 2 osoby a je nejnižší ve sledovaném období.

### Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	6	2	1	1	1	4	1	1
těžce zraněno	23	20	16	14	19	9	10	19	16
ukazatel závažnosti nehod	31	44	24	18	23	13	26	23	20

Tab. 114: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

U motocyklistů v Olomouckém kraji se zvýšil počet usmrcených oproti roku 2014 o 3 osoby a výrazně převyšuje stanovený předpoklad pro rok 2015.

V počtu těžkých zranění došlo k mírnému zvýšení o 1 osobu, což je druhý nejnižší výsledek od roku 2009.

### 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	4	5	5	2	1	2	5	3	2
těžce zraněno	32	13	19	15	15	19	11	28	26
ukazatel závažnosti nehod	48	33	39	23	19	27	31	40	34

Tab. 115: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Počet úmrtí mladých řidičů byl o 3 osoby vyšší než v roce 2014 a stanovený předpoklad nebyl naplněn.

Počet těžce zraněných mladých řidičů byl nižší než v roce 2014 o 8 osob.

Ukazatel závažnosti nehod je výrazně nižší, než byl předpoklad pro rok 2015.

**Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	6	5	2	6	4	7	5	5	5
těžce zraněno	19	13	10	16	25	10	6	18	17
ukazatel závažnosti nehod	43	33	18	40	41	38	26	38	37

Tab. 116: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Počet úmrtí byl nižší o 2 osoby, než byl v roce 2014. Stanovený předpoklad byl naplněn. Počet těžce zraněných osob byl o 4 nižší než v roce 2014.

Počet těžce zraněných a ukazatel závažnosti nehod byl nižší než předpoklad.

**Alkohol a jiné návykové látky při řízení**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	3	0	2	2	3	6	3	3
těžce zraněno	15	10	20	14	10	13	4	11	9
ukazatel závažnosti nehod	31	22	20	22	18	25	28	23	21

Tab. 117: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Jízda pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v kategorii úmrtí výrazně převýšila předpoklad a počet úmrtí byl o 3 vyšší než v roce 2014.

Počet těžce zraněných byl nižší oproti roku 2014 o 9 osob a splnil předpoklad pro rok 2015.

**Nepřiměřená rychlost**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	10	15	9	4	8	3	15	8	6
těžce zraněno	47	31	31	27	21	23	19	40	34
ukazatel závažnosti nehod	87	91	67	43	53	35	79	72	58

Tab. 118: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Úmrtí zaviněné nepřiměřenou rychlostí výrazně vzrostlo vůči roku 2014 o 12 osob a vykazuje velmi nepříznivé hodnoty oproti stanovenému předpokladu pro rok 2015. Počet těžce zraněných osob byl mírně nižší oproti roku 2014, ale podstatně nižší vůči předpokladu pro rok 2015 – o 21 osob.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	6	8	4	5	3	5	7	5	5
těžce zraněno	38	36	30	27	37	28	11	37	35
ukazatel závažnosti nehod	62	68	46	47	49	48	39	57	55

Tab. 119: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných agresivní jízdou v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Počet úmrtí následkem agresivní jízdy se v porovnání s rokem 2014 zvýšil o 2 osoby. Předpoklad nebyl naplněn.

Počet těžce zraněných osob byl v porovnání s rokem 2014 nižší o 17 osob a nižší než předpoklad.

Ukazatel závažnosti nehod je pod hranicí stanoveného předpokladu.

## Pardubický kraj

### Děti

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	1	0	0	0
těžce zraněno	4	1	1	2	4	4	4	3	3
ukazatel závažnosti nehod	4	1	1	2	4	8	4	3	3

Tab. 120: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Nulový počet úmrtí, který byl v roce 2014 přerušen, opět plní stanovený předpoklad. Počet těžce zraněných zůstal na úrovni roku 2014 a převýšil tak předpoklad o 1 těžce zraněné dítě.

### Chodci

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	1	0	1	2	2	4	1	1
těžce zraněno	11	4	7	8	9	7	9	9	7
ukazatel závažnosti nehod	15	8	7	12	17	15	25	13	11

Tab. 121: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Počet úmrtí chodců se zvýšil o 2 osoby a výrazně převyšuje stanovený předpoklad pro rok 2015. Počet těžce zraněných osob byl sice v porovnání s rokem 2014 vyšší o 2 osoby, ale je v souladu se stanoveným předpokladem.

### Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	4	3	4	2	4	2	3	2
těžce zraněno	18	12	16	15	18	17	20	14	12
ukazatel závažnosti nehod	34	28	28	31	26	33	28	26	20

Tab. 122: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

## KOMENTÁŘ

Počet úmrtí cyklistů se snížil na úroveň roku 2013. Počet těžkých zranění je mírně vyšší nižší než v roce 2014 a je výrazně vyšší, než byl předpoklad pro rok 2015 o 6 těžce zraněných osob.

## Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	2	0	5	4	0	5	0	0
těžce zraněno	14	14	7	11	16	13	9	12	10
ukazatel závažnosti nehod	14	22	7	31	32	13	29	12	10

Tab. 123: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

## KOMENTÁŘ

Počet úmrtí motocyklistů zaznamenal výrazný nárůst o 5 osob.

Počet těžce zraněných se oproti roku 2014 snížil o 4 osoby a je nižší, než byl předpoklad pro rok 2015.

## 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	3	7	6	6	2	1	7	2	2
těžce zraněno	18	14	14	13	18	14	11	16	14
ukazatel závažnosti nehod	30	42	38	37	26	18	39	24	22

Tab. 124: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

## KOMENTÁŘ

Počet smrtelných následků dopravních nehod mladých řidičů zaznamenal výrazný nárůst a je nad úrovní stanoveného předpokladu pro rok 2015. Počet těžce zraněných zaznamenal pokles a vykazuje nejlepší hodnoty ve sledovaném období.

Ukazatel závažnosti nehod zaznamenal značný nárůst oproti roku 2014.

### Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	4	2	2	3	3	7	4	3
těžce zraněno	10	9	14	5	13	9	9	9	9
ukazatel závažnosti nehod	26	25	22	13	25	21	37	25	21

Tab. 125: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020) na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Počet úmrtí se výrazně zvýšil, počet těžce zraněných osob vykazuje stejné hodnoty jako v roce 2014. Ukazatel závažnosti nehod významně vzrostl oproti předpokladu.

### Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	5	4	6	2	4	5	4	3
těžce zraněno	17	18	12	17	12	12	14	13	10
ukazatel závažnosti nehod	37	38	28	41	20	28	34	29	22

Tab. 126: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020) na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

U této kategorie počet úmrtí i těžce zraněných vzrostl a je mírně nad stanoveným předpokladem pro rok 2015. Stejný vývoj vykazuje i ukazatel závažnosti nehod.

### Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	11	9	12	5	9	9	4	3
těžce zraněno	42	18	31	37	25	34	29	35	31
ukazatel závažnosti nehod	62	62	67	85	45	70	65	51	43

Tab. 127: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020) na silnicích II. a III. třídy



## KOMENTÁŘ

Nepřiměřená rychlost zaznamenala u počtu usmrcených stejné hodnoty jako v roce 2014. Počet těžce zraněných se oproti roku 2014 snížil o 5 osob. Ukazatel závažnosti nehod vykazuje sice nižší hodnoty, ale stále je nad úrovní stanoveného předpokladu.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	9	8	4	4	2	4	9	8	7
těžce zraněno	27	25	22	17	23	21	28	26	25
ukazatel závažnosti nehod	63	57	38	33	31	37	64	58	53

Tab. 128: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných agresivní jízdou v letech 2009-2020) na silnicích II. a III. třídy

## KOMENTÁŘ

Počet úmrtí se výrazně zvýšil oproti roku 2014 o 5 osob a je vyšší oproti předpokladu o 1 úmrtí. Počet těžce zraněných je vyšší než v roce předcházejícím o 7 osob a také než předpoklad.

## Plzeňský kraj

### Děti

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	0	1	0	0	0	0	1	1
těžce zraněno	7	1	4	4	3	0	1	5	4
ukazatel závažnosti nehod	11	1	8	4	3	0	1	9	8

Tab. 129: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020) na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

U dětí je velmi potěšující statistika s nulovým úmrtím. U počtu těžkých zranění došlo k jednomu případu zranění. Celkově hodnoty odpovídají stanovenému předpokladu.

### Chodci

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	2	3	2	2	2	1	1	1
těžce zraněno	6	8	3	13	2	3	3	5	4
ukazatel závažnosti nehod	14	16	15	21	10	11	7	9	8

Tab. 130: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020) na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Počet smrtelných následků dopravních nehod chodců se oproti předcházejícím letům snížil o 1 osobu. Počet těžce zraněných osob je na stejné úrovni roku 2014. Ukazatel závažnosti nehod je pod úrovní stanoveného předpokladu.

### Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	3	0	2	1	1	1	2	2
těžce zraněno	3	7	3	5	7	3	2	2	2
ukazatel závažnosti nehod	15	19	3	13	11	7	6	10	10

Tab. 131: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020) na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Počet úmrtí cyklistů zůstal na úrovni roku 2014.

Počet těžce zraněných cyklistů se snížil o 1 osobu a dosáhl stanoveného předpokladu.

**Motocyklisté**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	2	3	3	0	3	4	3	2
těžce zraněno	12	13	8	6	11	11	9	10	9
ukazatel závažnosti nehod	32	21	20	18	11	23	25	22	17

Tab. 132: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020) na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

U motocyklistů je nárůst o 1 usmrcenou osobu oproti roku 2014 a současně je i o tuto hodnotu vyšší než byl stanovený předpoklad pro rok 2015. U počtu těžce zraněných byl zaznamenán mírný pokles.

Celkově je úroveň mírně nepříznivá než vytýčený předpoklad.

**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	6	4	6	5	3	5	1	4	3
těžce zraněno	26	21	15	17	8	6	8	23	21
ukazatel závažnosti nehod	50	37	39	37	20	26	12	39	33

Tab. 133: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020) na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

U počtu usmrcených osob došlo k výraznému poklesu oproti roku 2014, naopak počet těžce zraněných zaznamenal nárůst o 2 osoby. To se odráží i v celkové úrovni, která je výrazně lepší než vytýčený předpoklad.

**Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	3	1	4	7	1	0	5	4
těžce zraněno	3	6	6	11	7	2	4	3	3
ukazatel závažnosti nehod	23	18	10	27	35	6	4	23	19

Tab. 134: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020) na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Počet usmrcených v kategorii 65 let a výše dosáhl nulové hodnoty. Je to snížení v porovnání s rokem 2014. U počtu těžce zraněných došlo k navýšení o 2 osoby, předpoklad byl 3 osoby. Ukazatel závažnosti nehod vykazuje příznivé hodnoty.

**Alkohol a jiné návykové látky při řízení**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	7	6	0	3	4	5	4	3
těžce zraněno	12	7	7	8	6	9	10	9	7
ukazatel závažnosti nehod	32	35	31	8	18	25	30	25	19

Tab. 135: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020) na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Počet úmrtí jízdu pod vlivem alkoholu a jiné návykové látky se zvýšil oproti roku 2014, je nad úroveň předpokládané hodnoty. Počet těžce zraněných je vyšší oproti roku 2014 a mírně překračuje stanovený předpoklad. Ukazatel závažnosti nehod vykazuje nepříznivé hodnoty oproti stanovenému předpokladu.

**Nepřiměřená rychlost**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	17	14	12	12	10	11	2	13	11
těžce zraněno	25	28	28	34	14	17	19	21	18
ukazatel závažnosti nehod	93	84	76	82	54	61	27	73	62

Tab. 136: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020) na silnicích II. a III. třídy

## KOMENTÁŘ

Úmrtí vlivem nepřiměřené rychlosti dosáhla mimořádného poklesu, počet se snížil o 9 osob a dosahuje nejlepších hodnot ve sledovaném období.

Počet těžce zraněných osob sice mírně vzrostl, avšak je v souladu se stanoveným předpokladem. Ukazatel závažnosti nehod vykazuje velmi pozitivní trend.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	10	8	7	2	3	5	8	9	8
těžce zraněno	33	9	16	17	18	14	9	32	31
ukazatel závažnosti nehod	73	41	44	25	30	34	41	68	63

Tab. 137: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2009-2020) na silnicích II. a III. třídy

## KOMENTÁŘ

Počet úmrtí následkem agresivní jízdy je vyšší v porovnání s předcházejícími třemi roky. Předpoklad byl ale ještě vyšší.

U počtu těžce zraněných došlo ke snížení i oproti předpokladu.

**Středočeský kraj****Děti**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	0	1	2	0	0	0	1	1
těžce zraněno	15	7	12	11	14	9	10	12	9
ukazatel závažnosti nehod	23	7	16	19	14	9	10	16	13

Tab. 138: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020) na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Počet usmrcených dětí je 0 a drží tak trend z roku 2014.

U počtu těžce zraněných došlo sice k mírnému zvýšení, ale odpovídá stanovenému předpokladu.

**Chodci**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	9	8	4	7	4	11	6	6	5
těžce zraněno	39	30	24	39	24	26	24	31	25
ukazatel závažnosti nehod	75	62	40	67	40	70	48	55	45

Tab. 139: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020) na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Počet usmrcených chodců zaznamenal pokles o 5 osob a je v souladu s předpokladem pro rok 2015.

Počet těžce zraněných je sice pod úrovní předpokladu, ale je mírně nižší než v roce 2014.

**Cyklisté**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	7	4	2	3	4	7	7	5	4
těžce zraněno	29	24	36	26	32	33	28	23	19
ukazatel závažnosti nehod	57	40	44	38	48	61	56	43	35

Tab. 140: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020) na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Počet usmrcených cyklistů je na stejné úrovni jako v roce 2014. Je vyšší, než byl stanovený předpoklad.

Počet těžce zraněných cyklistů je sice nižší než v roce 2014, ale je vyšší než stanovený předpoklad.

Ukazatel závažnosti nehod je vyšší než stanovený předpoklad.

### Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	<b>7</b>	11	11	11	6	8	5	5	<b>3</b>
těžce zraněno	<b>86</b>	42	64	40	40	60	48	72	<b>61</b>
ukazatel závažnosti nehod	<b>114</b>	86	108	84	64	92	68	92	<b>73</b>

Tab. 141: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Motocyklisté vykazují pokles v počtu usmrcených osob o 3 a jsou v souladu s předpokladem. Počet osob těžce zraněných je nižší o 12, v porovnání s rokem 2014. Ukazatel závažnosti nehod je pod úrovní stanoveného předpokladu.

### 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	<b>18</b>	11	14	17	10	20	10	13	<b>10</b>
těžce zraněno	<b>92</b>	44	61	45	53	39	28	81	<b>73</b>
ukazatel závažnosti nehod	<b>164</b>	88	117	113	93	119	68	133	<b>113</b>

Tab. 142: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

V kategorii mladých řidičů je 100% pokles usmrcených osob. Počty těžce zraněných mají sestupnou tendenci. Celkově však zůstává úroveň lepší než předpoklad.

## Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	12	11	9	5	6	12	11	11	10
těžce zraněno	32	35	30	25	30	23	19	30	29
ukazatel závažnosti nehod	80	79	66	45	54	71	63	74	69

Tab. 143: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

## KOMENTÁŘ

Mírný pokles počtu usmrcených je v souladu se stanoveným předpokladem.

Snížení počtu těžce zraněných je uspokojující.

## Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	9	6	6	7	7	6	2	7	6
těžce zraněno	31	25	31	22	23	32	14	23	19
ukazatel závažnosti nehod	67	49	55	50	51	56	22	51	43

Tab. 144: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

## KOMENTÁŘ

Jízda pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek má lepší výsledek – o 4 osoby méně, než v roce 2014.

Výrazný pokles je i u těžce zraněných osob a to o 18. Je zde i rozdíl proti předpokladu o 9 osob.

Ukazatel závažnosti nehod dosahuje předpokladu.

## Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	36	23	28	30	17	25	16	28	22
těžce zraněno	146	95	112	98	84	98	83	123	107
ukazatel závažnosti nehod	290	187	224	218	152	198	147	235	195

Tab. 145: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy



**KOMENTÁŘ**

Pokles počtu usmrcených následkem nepřiměřené rychlosti je o 9 osob nižší v porovnání s rokem 2014.

Počet těžce zraněných je nižší oproti roku 2014 a to o 15 osob.

Ve všech sledovaných kategoriích však bylo dosaženo lepších výsledků než stanovený předpoklad.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	14	15	16	16	21	24	15	12	11
těžce zraněno	129	93	90	92	87	87	65	124	120
ukazatel závažnosti nehod	185	153	154	156	171	183	125	172	164

Tab. 146: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných agresivní jízdou v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Byl zaznamenán pokles počtu usmrcených osob a to ve srovnání s rokem 2014. Oproti stanovenému předpokladu byl počet usmrcených vyšší o 3 osoby.

Počet těžce zraněných osob se oproti roku 2014 snížil o 22 osob a nedosáhl ani na hranici předpokladu (o 59 osob méně).

Celková úroveň dosáhla vytýčeného předpokladu.

## Ústecký kraj

### Děti

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	1	0	0	0	0	0	0	0
těžce zraněno	8	2	6	5	5	5	7	6	5
ukazatel závažnosti nehod	8	6	6	5	5	5	7	6	5

Tab. 147: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

V počtu usmrcených dětí si Ústecký kraj zachovává stále hodnotu 0 a to od roku 2011. Počet těžce zraněných zaznamenal nárůst o 2 osoby. Předpoklad a skutečnost se liší jen velmi mírně – o 1.

### Chodci

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	3	1	3	5	1	2	3	3
těžce zraněno	19	12	19	11	14	14	13	15	12
ukazatel závažnosti nehod	39	24	23	23	34	18	21	27	24

Tab. 148: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Počet usmrcených chodců se v roce 2015 sice zvýšil, ale dosahuje nižších hodnot než je stanovený předpoklad.

Počet těžce zraněných se mírně snížil a dosahuje předpokládané hodnoty.

Ukazatel závažnosti nehod dosáhl lepšího výsledku, než je očekáváno v roce 2020.

### Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	5	1	2	1	1	1	1	1
těžce zraněno	17	11	18	10	21	3	19	13	11
ukazatel závažnosti nehod	25	31	22	18	25	7	23	17	15

Tab. 149: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Úmrtí cyklistů zůstává na stejné úrovni jako v roce 2014. Rapidně se zvýšil počet těžce zraněných o 16 osob!

### Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	2	8	3	3	6	3	3	2
těžce zraněno	22	14	19	23	24	16	21	18	16
ukazatel závažnosti nehod	38	22	51	35	36	40	33	30	24

Tab. 150: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Počet úmrtí zaznamenal pokles o 3 osoby a je v souladu se stanoveným předpokladem. Počet těžce zraněných zaznamenal oproti roku 2014 nárůst o 5 osob. Ukazatel závažnosti nehod mírně překračuje stanovený předpoklad.

### 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	9	6	3	4	3	9	7	6	5
těžce zraněno	42	21	21	16	14	22	29	37	34
ukazatel závažnosti nehod	78	45	33	32	26	58	57	61	54

Tab. 151: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

V této kategorii byl v roce 2014 alarmující nárůst usmrcených osob a to jak oproti roku 2013, tak i předpokladu. V roce 2015 byl sice zaznamenán oproti roku 2014 mírný pokles, ale o 1 osobu je překračován stanovený předpoklad. Nárůst je i u těžce zraněných osob. Ukazatel závažnosti nehod je pod úrovní stanoveného předpokladu.

### Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	3	2	4	5	2	2	4	3
těžce zraněno	18	15	15	14	14	12	16	17	16
ukazatel závažnosti nehod	34	27	23	30	34	20	24	33	28

Tab. 152: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Počet usmrcených dosáhl nízké úrovně z roku 2011 a 2014 – 2 osoby.

Počet těžce zraněných sice zaznamenal nárůst, ale dosažené hodnoty jsou pod úrovní předpokladu pro rok 2015.

Ve všech kategoriích bylo dosaženo příznivého výsledku oproti stanovenému předpokladu.

### Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	8	6	5	2	5	6	1	6	5
těžce zraněno	15	12	14	8	10	7	17	11	9
ukazatel závažnosti nehod	47	36	34	16	30	31	21	35	29

Tab. 153: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

### KOMENTÁŘ

Alkohol a jiné návykové látky vykazují výrazný pokles u počtu usmrcených oproti roku 2014 a je o 5 osob nižší než stanovený předpoklad.

Počet těžce zraněných je výrazně vyšší oproti roku 2014 a převyšuje předpokládané hodnoty. Ukazatel závažnosti nehod je pod úrovní stanoveného předpokladu.

### Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	28	12	11	8	8	18	9	22	17
těžce zraněno	69	44	43	25	36	38	39	58	50
ukazatel závažnosti nehod	181	92	87	57	68	110	75	146	118

Tab. 154: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

#### KOMENTÁŘ

Velmi pozitivní je oproti roku 2014 pokles počtu usmrcených – o 9 osob.

Počet těžce zraněných osob je sice vyšší oproti roku 2014 o 1 osobu, ale je nižší než předpokládané hodnoty.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	7	7	3	4	1	6	3	3
těžce zraněno	48	33	45	32	39	39	36	46	45
ukazatel závažnosti nehod	64	61	73	44	55	43	60	58	57

Tab. 155: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

#### KOMENTÁŘ

Počet úmrtí následkem agresivní jízdy zaznamenal výrazný nárůst oproti roku 2014 a o 3 osoby překračuje stanovený předpoklad

Počet těžce zraněných zaznamenal mírný pokles a je o 10 osob nižší než stanovený předpoklad.

**Zlínský kraj****Děti**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	0	1	0	1	2	0	0
těžce zraněno	7	1	3	3	7	2	4	5	4
ukazatel závažnosti nehod	7	1	3	7	7	6	12	5	4

Tab. 156: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

V roce 2015 se počet úmrtí dětí zvýšil na 2, byl tak přerušen příznivý trend z předchozích let a nebyl tak splněn předpoklad.

Obdobně se navýšil i počet těžce zraněných, který je však nižší než předpoklad.

Ukazatel závažnosti nehod je o více než 100 % vyšší než předpoklad roku 2015.

**Chodci**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	3	4	1	6	8	7	2	2
těžce zraněno	25	6	17	22	23	11	20	20	16
ukazatel závažnosti nehod	37	18	33	26	47	43	48	28	24

Tab. 157: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Po nárůstu počtu usmrcených chodců v přechozích letech byl stejně nepříznivý i rok 2015, předpoklad byl překročen o 5 osob.

Počet těžce zraněných se po příznivém výsledku z minulého roku opět přiblížil k dřívějším počtům, výsledný počet koresponduje s předpokladem.

Celkově je ukazatel závažnosti téměř 2x horší než stanovený předpoklad.

**Cyklisté**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	<b>4</b>	2	3	2	3	1	4	3	<b>2</b>
těžce zraněno	<b>19</b>	20	16	14	21	20	19	15	<b>12</b>
ukazatel závažnosti nehod	<b>35</b>	28	28	22	33	24	35	27	<b>20</b>

Tab. 158: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Po příznivém vývoji v počtu usmrcených došlo v roce 2015 k nárůstu v počtu usmrcených cyklistů, nebyl tak splněn předpoklad.

Počet těžce zraněných po nárůstu v předchozích letech nepatrně poklesl - pouze o 1 osobu, nebyl tak splněn předpoklad.

Celkově byl předpokládaný ukazatel závažnosti překročen.

**Motocyklisté**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	<b>3</b>	2	2	4	1	4	2	2	<b>1</b>
těžce zraněno	<b>26</b>	11	16	27	9	24	16	22	<b>19</b>
ukazatel závažnosti nehod	<b>38</b>	19	24	43	13	40	24	30	<b>23</b>

Tab. 159: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Ve srovnání s předchozím rokem došlo k poklesu počtu usmrcených motocyklistů, počet usmrcených tak koresponduje s předpokladem.

Obdobně pozitivní výsledek představuje i nižší počet těžce zraněných, který je o 6 nižší než předpoklad.

Příznivý výsledek tak vykazuje také ukazatel závažnosti.

### 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	5	5	3	5	3	2	5	4	3
těžce zraněno	21	22	15	26	25	15	15	19	17
ukazatel závažnosti nehod	41	42	27	46	37	23	35	35	29

Tab. 160: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

#### KOMENTÁŘ

V roce 2015 došlo opět k nárůstu počtu úmrtí a byl tak překročen předpoklad.

Naopak zůstal zachován stejný počet těžce zraněných, jako v předchozím roce, který je nižší než předpoklad.

Vzhledem k příznivému stavu v počtu zraněných koresponduje ukazatel závažnosti s předpokladem.

### Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	3	4	1	3	5	2	3	2
těžce zraněno	21	12	19	16	10	12	12	20	19
ukazatel závažnosti nehod	33	24	35	20	22	32	20	32	27

Tab. 161: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

#### KOMENTÁŘ

Po nepříznivém výsledku v předchozím roce došlo v roce 2015 pouze ke dvěma úmrtím a nebyl tak naplněn ani předpoklad.

V roce 2015 byl zachován pozitivní vývoj počtu těžce zraněných z předchozích let a rovněž i zde nebyl naplněn předpoklad.

Hodnota ukazatele závažnosti nehod je o třetinu nižší oproti předpokladu.



**Alkohol a jiné návykové látky při řízení**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2014 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	1	1	2	1	3	5	3	3
těžce zraněno	27	16	9	17	14	12	8	20	16
ukazatel závažnosti nehod	43	20	13	25	18	24	28	32	28

Tab. 162: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2002–2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Po příznivých výsledcích v předchozích letech došlo v roce 2015 k výraznému nárůstu počtu usmrcených při nehodách pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, předpoklad tak byl výrazně překročen.

Naproti tomu v případě počtu těžce zraněných byl tento počet nejnižší za posledních sedm let a je tak nižší než předpoklad.

Vzhledem k příznivému stavu v počtu zraněných je ukazatel závažnosti nižší než předpoklad.

**Nepřiměřená rychlost**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	10	6	6	8	10	10	13	8	6
těžce zraněno	42	27	36	40	28	28	27	35	31
ukazatel závažnosti nehod	82	51	60	72	68	68	79	67	55

Tab. 163: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

**KOMENTÁŘ**

Ve srovnání s předchozími roky je v posledních letech patrný nárůst počtu usmrcených, přičemž v roce 2015 byl počet nejvyšší, výrazně tak byl překročen předpoklad.

Oproti tomu počet těžce zraněných zůstává na relativně příznivém počtu zraněných, a je tak nižší než předpoklad.

Hodnota ukazatele závažnosti nehod překročila předpoklad.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	6	3	4	5	8	3	4	5	5
těžce zraněno	43	25	32	42	35	35	40	41	40
ukazatel závažnosti nehod	67	37	48	62	67	47	56	61	60

Tab. 164: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

#### KOMENTÁŘ

V roce 2015 byl zachován příznivý počet usmrcených, podobně jako v předchozím roce a nedošlo tak k překročení předpokladu.

V případě počtu těžce zraněných naopak došlo k nárůstu počtu zraněných, i přesto byl nižší než předpoklad.

Ukazatel závažnosti nehod je nižší, než byl předpoklad.

## 2.5 Hlavní město Praha (bez dálnic, rychlostních a účelových komunikací)

### Děti

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	0	0	1	1	2	0	1	1
těžce zraněno	26	20	19	20	15	10	9	20	16
ukazatel závažnosti nehod	30	20	19	24	19	18	9	24	20

Tab. 174: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

#### KOMENTÁŘ

V počtu usmrcených dětí došlo v roce 2015 k zachování velmi pozitivního trendu, přičemž nedošlo k žádnému úmrtí dítěte a nebyl tak naplněn ani předpoklad.

Obdobně kladný výsledek byl zaznamenán také v případě počtu těžce zraněných dětí, který je nejnižší za posledních sedm let.

V důsledku pozitivních výsledků je výrazně nižší také ukazatel závažnosti, než byl předpoklad.

**Chodci**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	14	16	17	14	18	10	13	10	7
těžce zraněno	151	127	119	127	117	96	80	120	98
ukazatel závažnosti nehod	207	191	187	183	189	136	132	160	126

Tab. 175: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

**KOMENTÁŘ**

Ve srovnání s rokem 2014 došlo k mírnému navýšení počtu usmrcených. I přesto, že se jedná o druhý nejnižší počet usmrcených, byl překročen předpoklad.

Počet těžce zraněných chodců vykazuje snížení oproti roku 2014 i předpokladu – o 40 osob, což představuje velmi pozitivní výsledek.

Hlavní město Praha**Cyklisté**

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	<b>1</b>	0	2	0	4	0	0	1	<b>1</b>
těžce zraněno	<b>26</b>	14	15	11	20	15	16	21	<b>17</b>
ukazatel závažnosti nehod	<b>30</b>	14	23	11	36	15	16	25	<b>21</b>

Tab. 176: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

**KOMENTÁŘ**

Bezpečnost cyklistů je na velmi dobré úrovni. Stejně jako v roce 2014 nedošlo k žádnému úmrtí cyklisty. V případě těžce zraněných došlo k navýšení pouze o jednoho zraněného. Ve všech ukazatelích tak byly hodnoty nižší než předpoklad a to dokonce i ve srovnání s předpokladem pro cílový rok 2020.

**Motocyklisté**

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	<b>6</b>	3	3	3	4	3	2	4	<b>3</b>
těžce zraněno	<b>59</b>	49	54	36	40	39	33	49	<b>42</b>
ukazatel závažnosti nehod	<b>83</b>	61	66	48	56	51	41	65	<b>54</b>

Tab. 177: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

**KOMENTÁŘ**

Počet usmrcených motocyklistů i počet těžce zraněných jsou v obou případech nejnižší za posledních sedm let.

Následky nehod motocyklistů tak vykazují ve všech ukazatelích nižší hodnoty, než byl předpoklad, a to i pro rok 2020. V případě ukazatele závažnosti činí rozdíl oproti předpokladu 24 osob.

**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	3	0	5	0	5	3	2	2	2
těžce zraněno	6	10	7	4	19	15	19	5	5
ukazatel závažnosti nehod	18	10	27	4	39	27	27	13	13

Tab. 178: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

**KOMENTÁŘ**

Podobně jako v roce 2014 došlo k mírnému snížení počtu usmrcených, který odpovídá očekávanému počtu. Naopak v případě těžce zraněných došlo k alarmujícímu nárůstu, kdy byl zaznamenán vysoký počet zraněných, stejně jako v roce 2013. Téměř 4x tak byl překročen předpoklad.

Ukazatel závažnosti nehod je o více než 100 % vyšší než předpoklad roku 2015.

**Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	7	10	10	13	8	2	8	6	6
těžce zraněno	66	47	69	51	53	40	37	57	60
ukazatel závažnosti nehod	94	87	109	103	85	48	69	81	84

Tab. 179: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

**KOMENTÁŘ**

Po předchozím příznivém výsledku došlo v roce 2015 k nárůstu počtu usmrcených na hodnotu obdobnou, jako v předchozích letech, byl tak překročen předpoklad.

V případě počtu těžce zraněných byl počet zraněných nejnižší za posledních sedm let, která je o 20 osob nižší než předpoklad.

V důsledku toho vykazuje pozitivní výsledek i ukazatel závažnosti nehod.

**Alkohol a jiné návykové látky při řízení**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	7	3	6	1	1	3	5	6	5
těžce zraněno	27	19	33	9	14	22	13	20	16
ukazatel závažnosti nehod	55	31	57	13	18	34	33	44	36

Tab. 180: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

**KOMENTÁŘ**

Po příznivých výsledcích v posledních třech letech došlo k nárůstu počtu usmrcených, i přesto je tento počet nižší než předpoklad.

Velmi pozitivní je pokles počtu těžce zraněných oproti loňskému roku a přiblížení k příznivým hodnotám z předchozích let.

Celkově se tyto výsledky projevují ve výrazně nižším ukazateli závažnosti nehod – o 11 osob méně oproti předpokladu.

**Nepřiměřená rychlost**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	13	8	5	2	5	4	1	10	8
těžce zraněno	56	30	34	21	28	30	20	47	41
ukazatel závažnosti nehod	108	62	54	29	48	46	24	87	73

Tab. 181: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných u nehod nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

**KOMENTÁŘ**

V roce 2015 byl zaznamenán nejnižší počet usmrcených v důsledku nepřiměřené rychlosti, pouze jedno úmrtí.

Nejnižší hodnota byla zaznamenána rovněž v počtu těžce zraněných, pouze 20 zraněných osob.

Souhrnně se tyto velice pozitivní výsledky projevují ve výrazně nižším ukazateli závažnosti nehod, který je téměř 4x nižší než předpoklad.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	15	9	14	12	11	1	5	13	11
těžce zraněno	174	146	144	118	113	92	91	167	162
ukazatel závažnosti nehod	234	182	200	166	157	96	111	219	206

Tab. 182: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných u nehod agresivní jízdou v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

### KOMENTÁŘ

Počet usmrcených v důsledku agresivní jízdy vykazuje mírný nárůst, přesto je tento počet druhý nejnižší a výrazně nižší než předpoklad.

V případě počtu těžce zraněných byla zachována obdobně příznivá hodnota, jako v loňském roce, která je opět nižší než předpoklad.

Ukazatel závažnosti nehod je cca 2x nižší než předpoklad roku 2015, a to i ve srovnání s předpokladem pro cílový rok 2020.

### 3. Síť místních komunikací - celkem

Síť místních komunikací je v odpovědnosti **obcí s rozšířenou působností** a obcí a je vzata jako jedna kategorie.

#### Děti

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	4	4	4	3	7	4	3	2
těžce zraněno	77	57	49	60	71	68	52	60	49
ukazatel závažnosti nehod	93	73	65	76	83	96	68	72	57

Tab. 165: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na místních komunikacích

#### KOMENTÁŘ

Počet úmrtí dětí po nárůstu v roce 2014 klesl na hodnotu, která byla v předchozích letech, došlo tak alespoň k přiblížení k předpokladu.

Velmi pozitivní je pokles těžce zraněných, který je nejnižší za poslední čtyři roky a nižší než předpoklad.

#### Chodci

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	48	56	52	45	47	37	40	33	24
těžce zraněno	364	351	364	378	353	337	303	288	237
ukazatel závažnosti nehod	556	575	572	558	541	485	463	420	333

Tab. 166: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na místních komunikacích

#### KOMENTÁŘ

V počtu usmrcených byl zachován pozitivní trend poklesu usmrcených, přesto však nebyl naplněn předpoklad. Významně pozitivní je počet těžce zraněných, který je nejnižší za posledních pět let, došlo tak k přiblížení k předpokládanému počtu. Stejně tak je nejnižší také ukazatel závažnosti nehod.



## Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	12	16	12	13	13	14	17	8	6
těžce zraněno	156	128	140	185	156	181	177	123	102
ukazatel závažnosti nehod	204	192	188	237	208	237	245	155	126

Tab. 167: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na místních komunikacích

### KOMENTÁŘ

V roce 2015 se bohužel potvrdilo, že cyklisté patří mezi nejohroženější účastníky silničního provozu, v důsledku nehod bylo usmrceno 17 cyklistů, což je nejvíce za poslední čtyři roky a výrazně tak nebyl naplněn předpoklad. Částečně pozitivní je alespoň pokles těžce zraněných oproti předchozímu roku, i když nebylo dosaženo nižších hodnot jako v letech 2010 a 2011 a nebyl tak naplněn předpoklad.

## Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	8	4	4	6	12	10	4	5	4
těžce zraněno	81	78	90	74	149	142	116	67	58
ukazatel závažnosti nehod	113	94	106	98	197	182	132	87	74

Tab. 168: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na místních komunikacích

### KOMENTÁŘ

Počet usmrcených motocyklistů po třech letech velmi významně poklesl. Množství usmrcených na místních komunikacích je dokonce nižší než předpoklad.

Podobně pozitivní je pokles těžce zraněných, přesto však v daném případě nebyl naplněn předpoklad.

**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	6	15	9	13	5	6	6	4	3
těžce zraněno	100	75	83	67	70	67	62	88	80
ukazatel závažnosti nehod	124	135	119	119	90	91	86	104	92

Tab. 169: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na místních komunikacích

**KOMENTÁŘ**

Hodnota počtu usmrcených odpovídá předchozím rokům, byl tak zachován pozitivní trend a téměř byl naplněn předpoklad. Obdobně pozitivní je počet těžce zraněných, který je významně nižší než předpoklad. Souhrmně se tyto výsledky projevují ve výrazně nižším ukazateli závažnosti nehod.

**Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)**

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	15	22	17	23	13	14	21	14	12
těžce zraněno	111	103	134	151	134	140	151	105	100
ukazatel závažnosti nehod	171	191	202	243	186	196	235	161	148

Tab. 170: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na místních komunikacích

**KOMENTÁŘ**

Po příznivých dvou letech došlo v roce 2015 k navýšení počtu usmrcených osob nad 65 let věku a výrazně tak nebyl naplněn předpoklad.

Vyšší počet je také u těžce zraněných, kde bylo dosaženo stejné hodnoty, jako v roce 2012, která je nejvyšší za posledních pět let. Stejně jako v případě počtu usmrcených tak nebylo dosaženo předpokladu.

## Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	12	24	8	2	5	19	12	10	8
těžce zraněno	66	72	68	78	69	90	86	50	40
ukazatel závažnosti nehod	114	168	100	86	89	166	134	90	72

Tab. 171: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných věku v letech 2009-2020 na místních komunikacích

### KOMENTÁŘ

Alkohol a jiné návykové látky jsou na síti místních komunikací velkým problémem. Po nárůstu počtu usmrcených v roce 2014 došlo v loňském roce ke snížení a tím alespoň k přiblížení předpokládané hodnotě.

Po nárůstu těžce zraněných v roce 2014 došlo v loňském roce jen k mírnému poklesu, a proto byl výrazně překročen předpoklad (o 36 osob).

V důsledku toho je výrazně překročen i ukazatel závažnosti nehod.

### Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	22	27	16	24	26	24	13	17	14
těžce zraněno	114	112	90	116	157	148	121	96	83
ukazatel závažnosti nehod	202	220	154	212	261	244	173	164	139

Tab. 172: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2002–2020 na místních komunikacích

### KOMENTÁŘ

Počet usmrcených v důsledku nepřiměřené rychlosti na místních komunikacích byl v roce 2015 nejnižší za posledních sedm let, což představuje velice pozitivní výsledek i oproti předpokladu. Obdobně pozitivní je také nižší počet těžce zraněných, jejich počet je však i přesto vyšší než předpoklad.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	27	33	27	26	33	29	32	23	21
těžce zraněno	254	251	267	296	397	370	362	244	236
ukazatel závažnosti nehod	362	383	375	400	529	486	490	336	320

Tab. 173: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2009-2020 na místních komunikacích

**KOMENTÁŘ**

Agresivní způsob jízdy představuje závažný problém. Po mírném poklesu počtu usmrcených v důsledku agresivního způsobu jízdy v loňském roce došlo opět k nárůstu počtu usmrcených, došlo tak k výraznému překročení předpokladu. Obdobně i přes mírný pokles počtu těžce zraněných byl výrazně překročen předpoklad. Souhrnně se tyto výsledky projevují v alarmujícím rozdílu mezi ukazatelem závažnosti a předpokladem.

## 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
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
VP	vojenská policie
ZŠ	základní škola
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](http://notes3.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/krajo/13-2101-04-2004-zkratky_kraju_a_okresu)