



Ministerstvo dopravy



## Příloha 2I

Plnění strategických a dílčích cílů  
podle úrovně odpovědnosti

Silnice II. a III. třídy

**KRAJ VYSOČINA**

2016

# 1 PLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ

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

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

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

Příloha 2 je strukturována do:




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

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

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

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

<sup>2</sup> Hodnocení vývoje následků nehodovosti

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

## Zdroje dat

V celém dokumentu jsou použity následující zdroje dat:

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

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

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	16	20	16	26	25	10	0,40	9	1,11	6
těžce zraněno	106	102	85	87	66	63	0,95	77	0,82	64
ekvivalent závažnosti nehod	43	46	37	48	42	26	0,62	28	0,91	22

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

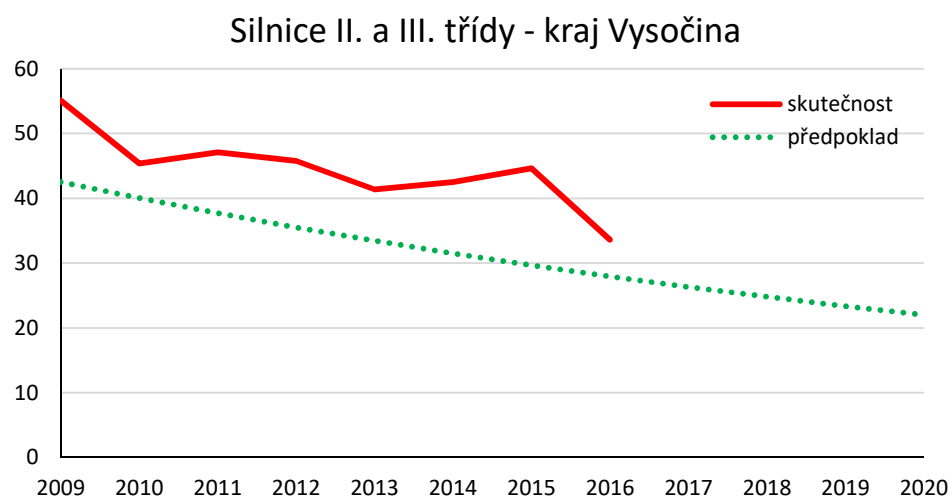
V kraji Vysočina došlo v roce 2016 k velmi významnému poklesu v počtu usmrcených (o 60 %) a k mírnému poklesu v počtu těžce zraněných. Počet těžce zraněných překonal stanovený předpoklad o 14 osob. Zejména díky výraznému snížení v první kategorii poklesl významně i **ekvivalent závažnosti nehod** (38 %), čímž bylo **dosaženo lepšího výsledku, než je předpokládaná hodnota**.

V porovnání s rokem 2009 v kraji Vysočina:

- klesl počet usmrcených o 37,5 % (celostátně celá síť o 34,5 %),
- klesl počet těžce zraněných o 40,6 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 39,5 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

Na silnicích II. třídy a III. třídy v kraji Vysočina tak došlo k **poměrně dobrému vývoji**, nicméně je třeba přihlédnout k tomu, že **rok 2016 je prvním rokem**, kdy počet usmrcených v kraji Vysočina **klesl pod výchozí hodnotu** z roku 2009. Tento vývoj je třeba udržet, aby se prokázalo, že se nejedná o ojedinělý výkyv. Z hlediska celostátního srovnání je **vývoj nadprůměrný**.

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



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

KRAJ VYSOČINA II. TŘÍDA INTRAVILÁN		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	100,0	1	25,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	7	50,0	9	47,4	4	40,0	0,44
	ekvivalent závažnosti	3	61,1	3	37,1	1	28,6	0,31
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	3	75,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	7,1	5	26,3	4	40,0	0,80
	ekvivalent závažnosti	0	5,6	4	48,6	1	28,6	0,24
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	100,0	xxx
	těžce zraněno	4	28,6	4	21,1	1	10,0	0,25
	ekvivalent závažnosti	1	22,2	1	11,4	1	35,7	1,25
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	2	14,3	1	5,3	1	10,0	1,00
	ekvivalent závažnosti	1	11,1	0	2,9	0	7,1	1,00
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
<b>CELKEM</b>	usmrceno do 24 h	1	100	4	100	1	100	0,25
	těžce zraněno	14	100	19	100	10	100	0,53
	ekvivalent závažnosti	5	100	9	100	4	100	0,40

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

Celkově došlo v roce 2016 na silnicích **II. třídy v intravilánu** v kraji Vysočina k výraznému poklesu závažných následků. Počet usmrcených se snížil o 3 osoby a počet těžce zraněných se snížil o 9 osob. Největší podíl na závažných následcích mají srážky s chodcem, dále srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem a srážky s pevnou překážkou. V těchto kategoriích došlo k poklesu ekvivalentu závažnosti nehod, kromě kategorie srážek s chodcem, kde došlo k jeho nárůstu.

KRAJ VYSOČINA II. TŘÍDA EXTRAVILÁN		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	4	44,4	4	40,0	2	40,0	0,50
	těžce zraněno	20	42,6	12	44,4	23	63,9	1,92
	ekvivalent závažnosti	9	43,4	7	41,8	8	55,4	1,11
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	2	22,2	5	50,0	2	40,0	0,40
	těžce zraněno	12	25,5	12	44,4	9	25,0	0,75
	ekvivalent závažnosti	5	24,1	8	47,8	4	30,4	0,53
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	11,1	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	2	4,3	1	3,7	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	2	7,2	0	1,5	0	0,0	0,00
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	1	3,7	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	1	1,5	0	0,0	0,00
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
havárie	usmrceno do 24 h	2	22,2	1	10,0	1	20,0	1,00
	těžce zraněno	13	27,7	1	3,7	4	11,1	4,00
	ekvivalent závažnosti	5	25,3	1	7,5	2	14,3	1,60
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
CELKEM	usmrceno do 24 h	9	100	10	100	5	100	0,50
	těžce zraněno	47	100	27	100	36	100	1,33
	ekvivalent závažnosti	21	100	17	100	14	100	0,84

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

Celkově došlo v roce 2016 na silnicích **II. třídy v extravilánu** v kraji Vysočina k poklesu závažných následků. Počet usmrcených se snížil o 5 osob a počet těžce zraněných se zvýšil o 9 osob. Dominantní podíl na závažných následcích mají srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem a srážky s pevnou překážkou. U srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem došlo k nárůstu závažných následků, u srážek s pevnou překážkou naopak k jejich poklesu.

KRAJ VYSOČINA III. TŘÍDA INTRAVILÁN		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	100	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	6	60,0	2	50,0	1	33,3	0,50
	ekvivalent závažnosti	3	71,4	1	12,5	0	14,3	0,50
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	0	0,0	3	100	1	100,0	0,33
	těžce zraněno	0	0,0	2	50,0	1	33,3	0,50
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	4	87,5	1	71,4	0,36
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	2	20,0	0	0,0	1	33,3	xxx
	ekvivalent závažnosti	1	14,3	0	0,0	0	14,3	xxx
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	2	20,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	1	14,3	0	0,0	0	0,0	0,00
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
CELKEM	usmrceno do 24 h	1	100	3	100	1	100	0,33
	těžce zraněno	10	100	4	100	3	100	0,75
	ekvivalent závažnosti	4	100	4	100	2	100	0,44

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

Celkově došlo v roce 2016 na silnicích **III. třídy v intravilánu** v kraji Vysočina k mírnému poklesu závažných následků. Počet usmrcených se snížil o 2 osoby a počet těžce zraněných se snížil o 1 osobu. K závažným následkům došlo v kategoriích srážky s pevnou překážkou (dominantní podíl), srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem a srážky s chodcem. U všech kategorií se jedná o následky v řádech jednotek.

KRAJ VYSOČINA III. TŘÍDA EXTRAVILÁN		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	3	37,5	1	33,3	0,33
	těžce zraněno	11	31,4	4	25,0	5	35,7	1,25
	ekvivalent závažnosti	3	20,0	4	33,3	2	34,6	0,56
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	4	80,0	5	62,5	1	33,3	0,20
	těžce zraněno	15	42,9	7	43,8	5	35,7	0,71
	ekvivalent závažnosti	8	56,4	7	56,3	2	34,6	0,33
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	2,9	1	6,3	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	1,8	0	2,1	0	0,0	0,00
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
havárie	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	1	33,3	xxx
	těžce zraněno	7	20,0	4	25,0	4	28,6	1,00
	ekvivalent závažnosti	3	20,0	1	8,3	2	30,8	2,00
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	2,9	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	1,8	0	0,0	0	0,0	0,00
<b>CELKEM</b>	usmrceno do 24 h	5	100	8	100	3	100	0,38
	těžce zraněno	35	100	16	100	14	100	0,88
	ekvivalent závažnosti	14	100	12	100	7	100	0,54

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

Celkově došlo v roce 2016 na silnicích **III. třídy v extravilánu** v kraji Vysočina k poklesu závažných následků. Počet usmrcených se snížil o 5 osob a počet těžce zraněných se snížil o 2 osoby. Dominantní podíl na závažných následcích mají srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem a srážky s pevnou překážkou. Dále to jsou havárie.



## 2 PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ

### Děti

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	1	0	0	1	0	0,00	0	0,00	0
těžce zraněno	2	10	5	3	3	1	0,33	1	1,00	1
ekvivalent závažnosti nehod	1	4	1	1	2	0	0,14	0	1,00	0

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

U dětí došlo v roce 2016 v kraji Vysočina k poklesu v závažných následcích. Počet usmrcených se snížil na nulu a počet těžce zraněných klesl o 2 děti. Všechny kategorie splňují předpoklad nejen pro rok 2016, ale i pro rok 2020.

### Chodci

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	0	0	1	0	1	xxx	1	1,00	1
těžce zraněno	9	7	13	5	7	2	0,29	7	0,29	6
ekvivalent závažnosti nehod	3	2	3	2	2	2	0,86	3	0,55	3

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

U chodců došlo v roce 2016 v kraji Vysočina ke srovnatelným závažným následkům. Počet usmrcených se zvýšil z nuly na 1 osobu a počet těžce zraněných klesl o 5 osob. Všechny kategorie splňují předpoklad nejen pro rok 2016, ale i pro rok 2020..

### Cyklisté

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	5	1	2	2	0	0,00	1	0,00	1
těžce zraněno	15	14	15	15	4	4	1,00	11	0,36	10
ekvivalent závažnosti nehod	6	9	5	6	3	1	0,33	4	0,27	4

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

U cyklistů došlo v roce 2016 v kraji Vysočina k poklesu v závažných následcích. Počet usmrčených se snížil na nulu o 2 osoby a počet těžce zraněných zůstal stejný. Všechny kategorie splňují předpoklad nejen pro rok 2016, ale i pro rok 2020.

### Motocyklisté

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrčeno do 24 h	2	4	2	4	5	0	0,00	1	0,00	1
těžce zraněno	15	19	17	18	10	12	1,20	12	1,00	11
ekvivalent závažnosti nehod	6	9	6	9	8	3	0,40	4	0,75	4

Tab. 21-9: Vývoj celkového počtu usmrčených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy kraje Vysočina

U motocyklistů došlo v roce 2016 v kraji Vysočina k poklesu v závažných následcích. Počet usmrčených se snížil na nulu o 5 osobu a počet těžce zraněných se zvýšil o 2 osoby. Všechny kategorie splňují předpoklad pro rok 2016, kromě kategorie usmrčených i pro rok 2020.

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

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrčeno do 24 h	1	2	2	8	7	3	0,43	1	3,00	1
těžce zraněno	32	19	23	24	25	15	0,60	28	0,54	26
ekvivalent závažnosti nehod	9	7	8	14	13	7	0,51	8	0,84	8

Tab. 21-10: Vývoj celkového počtu usmrčených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy kraje Vysočina

U mladých řidičů došlo v roce 2016 v kraji Vysočina k poklesu v závažných následcích. Počet usmrčených se snížil o 4 osoby a počet těžce zraněných se snížil o 10 osob. Kromě kategorie usmrčených je splněn předpoklad nejen pro rok 2016, ale i pro rok 2020.

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

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	3	3	2	2	2	1,00	4	0,50	3
těžce zraněno	8	12	14	12	7	10	1,43	7	1,43	7
ekvivalent závažnosti nehod	6	6	7	5	4	5	1,20	6	0,78	5

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

U stárnoucí populace došlo v roce 2016 v kraji Vysočina k nárůstu v závažných následcích. Počet usmrcených se nezměnil a počet těžce zraněných se zvýšil o 3 osoby. Kromě kategorie těžce zraněných byl naplněn předpoklad, a to i pro rok 2020.

### Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	0	1	1	3	1	0,33	2	0,50	2
těžce zraněno	24	15	13	9	11	11	1,00	17	0,65	14
ekvivalent závažnosti nehod	9	4	4	3	6	4	0,65	6	0,60	6

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

Alkohol a jiné návykové látky způsobily v roce 2016 v kraji Vysočina méně závažných následků. Počet usmrcených se snížil o 2 osoby a počet těžce zraněných zůstal beze změny. Ve všech kategoriích byl naplněn předpoklad nejen pro rok 2016, ale i pro rok 2020.

### Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	8	7	2	12	14	3	0,21	6	0,50	5
těžce zraněno	50	41	31	42	32	28	0,88	41	0,68	37
ekvivalent závažnosti nehod	21	17	10	23	22	10	0,45	16	0,62	14

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

Nepřiměřená rychlost způsobila v roce 2016 v kraji Vysočina výrazně méně závažných následků. Počet usmrcených se snížil o 11 osob a počet těžce zraněných se snížil o 4 osoby. Ve všech kategoriích byl naplněn předpoklad nejen pro rok 2016, ale i pro rok 2020.

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

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	8	10	11	8	3	0,38	3	1,00	2
těžce zraněno	28	36	27	31	23	23	1,00	27	0,85	26
ekvivalent závažnosti nehod	10	17	17	19	14	9	0,64	10	0,90	9

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

Agresivní způsob jízdy způsobil v roce 2016 v kraji Vysočina méně závažných následků. Počet usmrcených se snížil o 5 osob a počet těžce zraněných zůstal beze změny. Ve všech kategoriích byl naplněn předpoklad pro rok 2016, kromě kategorie usmrcených i pro rok 2020.

## SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ

Při hodnocení strategických cílů byl vývoj závažných následků na silnicích II. třídy a III. třídy v kraji Vysočina mimořádně úspěšný a lepší než celostátním průměr. Rok 2016 byl však prvním rokem, kdy počet usmrcených klesl pod výchozí hodnotu z roku 2009. Počet těžce zraněných i ekvivalent závažnosti nehod byl nižší než stanovený předpoklad pro rok 2016.

Celkově došlo v roce 2016 ve srovnání s rokem 2015 na silnicích II. třídy v intravilánu i v extravilánu v kraji Vysočina k poklesu závažných následků nehod. Na silnicích II. třídy v Kraji Vysočina je v intravilánu dominantní příčinou závažných následků srážka s chodcem (přibližně třetina závažných následků), dále s jedoucím nekolejovým vozidlem a s pevnou překážkou. V extravilánu je dominantní příčinou srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem a s pevnou překážkou. Srážky s chodci se nepodílí na závažných následcích vůbec.

Celkově došlo v roce 2016 ve srovnání s rokem 2015 na silnicích III. třídy v intravilánu i v extravilánu v kraji Vysočina k poklesu závažných následků nehod. Na silnicích III. třídy v Kraji Vysočina je v intravilánu dominantní příčinou závažných následků srážka s pevnou překážkou, dále srážka s chodcem a jedoucím nekolejovým vozidlem. V extravilánu je

dominantní příčina srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem a s pevnou překážkou. U srážek s chodci jsou zde nulové závažné následky.

Z hlediska ekvivalentu závažnosti nehod a naplnění stanovených předpokladů bylo s výjimkou stárnoucí populace u všech dílčích cílů dosaženo výrazně pozitivních výsledků. U většiny dílčích cílů hodnota ekvivalentu závažnosti nehod odpovídá stanovenému cíli nejen pro rok 2016, ale dokonce i pro cílový rok 2020.