



Ministerstvo dopravy



Příloha 3

Plnění strategických a dílčích cílů
podle úrovní odpovědnosti

MÍSTNÍ KOMUNIKACE

2016

ÚVOD

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,
- kraje - silnice II. a III. třídy,
- obce - místní komunikace.
- Hl. město Praha

Příloha 3 podrobněji dokumentuje plnění strategických a dílčích cílů na místních komunikacích, které jsou ve vlastnictví obcí.

Celková délka sítě místních komunikací není k 1. 1. 2016 přesně známa. Podle odborného odhadu je o téměř 20 tis. km delší, než síť komunikací vyšších tříd (dálnic, I., II. a III. třídy), tj. asi 75 tis. km. Dopravní zatížení motorovou dopravou je podstatně nižší, ale k jejímu přesnějšímu stanovení nejsou dostupné podklady. Hrají však klíčovou roli pro dopravu místního významu, která je tvořena význačným podílem nemotorové dopravy. Místní komunikace jsou v odpovědnosti obcí s rozšířenou působností a obcí, ev. i soukromých osob, a vzhledem k nedostupnosti podrobnějších údajů charakterizujících jejich stavební uspořádání a provozní podmínky jsou posuzovány v celkovém souhrnu jako jedna kategorie.

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.¹

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

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.

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

PLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ

MK – celkem

Souhrnný pohled na vývoj hodnocených ukazatelů demonstruje Tab. 3-1.

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	121	106	99	96	99	89	0,90	68	1,31	48
těžce zraněno	910	894	871	818	757	805	1,06	657	1,23	546
ekvivalent závažnosti nehod	349	330	317	301	288	290	1,01	232	1,25	185

Tab. 3-1: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na místních komunikacích

Hodnocení:

	lepší než stanovený cíl
	splněno (s tolerancí ±3 %)
	horší než stanovený cíl

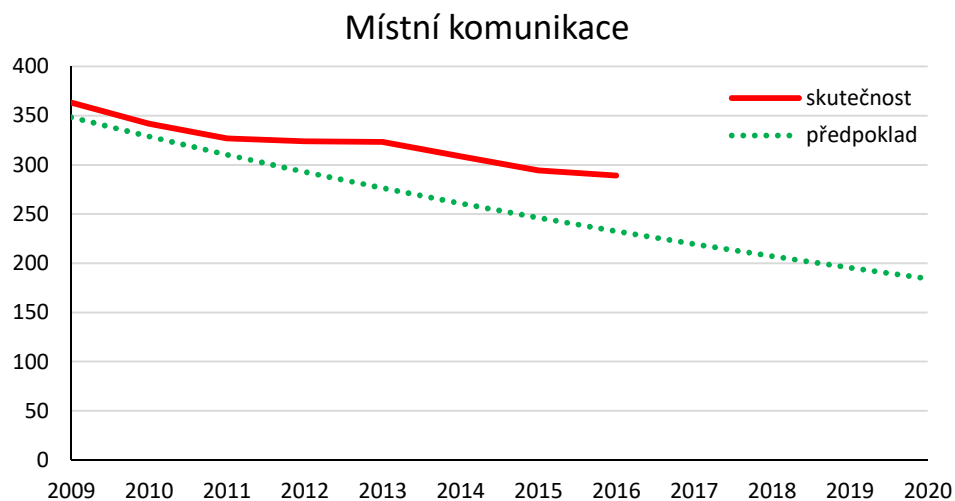
Na místních komunikacích v roce 2016 došlo k poklesu počtu usmrcených o 10 osob oproti roku 2015. Oproti roku 2009 jejich počet poklesl o 26,5 % (celostátně došlo k poklesu o 34,5 %). Ačkoliv se jedná o nejnižší počet usmrcených za sledované období, tak stanoveného předpokladu pro rok 2016 nebylo dosaženo.

Počet těžce zraněných naopak narostl o 48, což odpovídá 6,34 % (celostátně došlo k nárůstu o 1,6 %). Při porovnání s výchozím rokem 2009 poklesl o 11,5 %, což je výrazně horší než celostátní pokles (- 27 %).

Tento vývoj se přirozeně odráží i v ukazateli závažnosti nehod, který se meziročně drobně zvýšil a ve srovnání s rokem 2009 poklesl o 16,9 % a je tedy horší než celostátní průměr (30,7 %).

Souhrnně došlo na místních komunikacích k horšímu vývoji oproti celostátnímu. Na místních komunikacích se nepodařilo naplnit vytýčený předpoklad pro rok 2016 ani v jednom ze sledovaných ukazatelů. Lze tedy konstatovat, že **úroveň nehodovosti na síti MK není příznivá.**

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



Obrázek 3-1: Vývoj skutečných a předpokládaných hodnot ekvivalentu závažnosti nehod na místních komunikacích

MK – dle druhu nehody

MÍSTNÍ KOMUNIKACE		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	33	27,3	16	16,2	22	24,7	1,38
	těžce zraněno	297	32,7	244	32,2	259	32,2	1,06
	ekvivalent závažnosti	107	30,8	77	26,7	87	29,9	1,13
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	2	2,0	1	1,1	0,50
	těžce zraněno	21	2,3	20	2,6	16	2,0	0,80
	ekvivalent závažnosti	5	1,5	7	2,4	5	1,7	0,71
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	23	19,0	24	24,2	10	11,2	0,42
	těžce zraněno	102	11,2	65	8,6	72	8,9	1,11
	ekvivalent závažnosti	49	13,9	40	14,0	28	9,6	0,70
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	43	35,5	40	40,4	35	39,3	0,88
	těžce zraněno	355	39,1	296	39,1	307	38,1	1,04
	ekvivalent závažnosti	132	37,8	114	39,5	112	38,5	0,98
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	3	0,4	xxx
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	1	0,3	xxx
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	2	0,2	5	0,7	5	0,6	1,00
	ekvivalent závažnosti	1	0,1	1	0,4	1	0,4	1,00
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	8	6,6	6	6,1	10	11,2	1,67
	těžce zraněno	7	0,8	4	0,5	7	0,9	1,75
	ekvivalent závažnosti	10	2,8	7	2,4	12	4,0	1,68
srážka s tramvají	usmrceno do 24 h	2	1,7	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	8	0,9	7	0,9	6	0,7	0,86
	ekvivalent závažnosti	4	1,1	2	0,6	2	0,5	0,86
havárie	usmrceno do 24 h	12	9,9	9	9,1	8	9,0	0,89
	těžce zraněno	70	7,7	87	11,5	94	11,7	1,08
	ekvivalent závažnosti	30	8,5	31	10,7	32	10,9	1,02
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	2	2,0	3	3,4	1,50
	těžce zraněno	47	5,2	29	3,8	36	4,5	1,24
	ekvivalent závažnosti	12	3,4	9	3,2	12	4,1	1,30
CELKEM	usmrceno do 24 h	121	100	99	100	89	100	0,90
	těžce zraněno	909	100	757	100	805	100	1,06
	ekvivalent závažnosti	348	100	288	100	290	100	1,01

Tab. 3-2: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 a jejich podíl dle druhu nehod na místních komunikacích

Výsledky rozboru ukazují na velmi podobné charakteristiky nehod na místních komunikacích jako v předchozím roce. Jednoznačně dominantním druhem nehody je srážka s chodcem (cca 40 %) a za ní následuje srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (cca 30 %). Zatímco u srážek s chodcem došlo k drobnému poklesu ekvivalentu závažnosti nehod, tak u srážky s jedoucím jednokolejovým vozidlem došlo naopak k nárůstu. Desetinový podíl na závažných

následcích mají havárie, kde došlo také k meziročnímu nárůstu ekvivalentu závažnosti nehod.

MK – dle lokalizace srážky s chodcem

MÍSTNÍ KOMUNIKACE		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	30	69,8	33	82,5	28	80,0	0,85
	těžce zraněno	235	66,2	214	72,3	216	70,4	1,01
	ekvivalent závažnosti	89	67,4	87	75,9	82	73,4	0,95
na křižovatce	usmrceno do 24 h	13	30,2	7	17,5	7	20,0	1,00
	těžce zraněno	120	33,8	82	27,7	91	29,6	1,11
	ekvivalent závažnosti	43	32,6	28	24,1	30	26,6	1,08
celkem	usmrceno do 24 h	43	100	40	100	35	100	0,88
	těžce zraněno	355	100	296	100	307	100	1,04
	ekvivalent závažnosti	132	100	114	100	112	100	0,98

Tab. 3-3: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 při srážkách s chodcem a jejich podíl dle lokalizace nehod na místních komunikacích

Rozbor srážek s chodcem dle lokalizace nehody dokumentuje, že k nim dochází především mimo křižovatky (73 %). Tento podíl od výchozího roku 2009 narůstá, nicméně meziročně se drobně snížil na úkor závažných následků způsobených na křižovatce.

MK – dle chování chodce

MÍSTNÍ KOMUNIKACE		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
správné, přiměřené	usmrceno do 24 h	16	37,2	16	40,0	12	34,3	0,75
	těžce zraněno	162	45,6	167	56,4	156	50,8	0,93
	ekvivalent závažnosti	57	42,9	58	50,7	51	45,6	0,88
špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla	usmrceno do 24 h	3	7,0	1	2,5	7	20,0	7,00
	těžce zraněno	19	5,4	13	4,4	12	3,9	0,92
	ekvivalent závažnosti	8	5,9	4	3,7	10	8,9	2,35
náhlé vstoupení do vozovky z chodníku, krajnice	usmrceno do 24 h	6	14,0	5	12,5	5	14,3	1,00
	těžce zraněno	55	15,5	39	13,2	45	14,7	1,15
	ekvivalent závažnosti	20	15,0	15	12,9	16	14,5	1,10
náhlé vstoupení do vozovky z nástupního nebo dělicího ostrůvku	usmrceno do 24 h	2	4,7	2	5,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	14	3,9	7	2,4	8	2,6	1,14
	ekvivalent závažnosti	6	4,2	4	3,3	2	1,8	0,53
zmatené, zbrklé, nerozhodné jednání	usmrceno do 24 h	2	4,7	1	2,5	1	2,9	1,00
	těžce zraněno	16	4,5	6	2,0	9	2,9	1,50
	ekvivalent závažnosti	6	4,6	3	2,2	3	2,9	1,30
náhlá změna směru chůze	usmrceno do 24 h	3	7,0	1	2,5	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	5	1,4	3	1,0	5	1,6	1,67
	ekvivalent závažnosti	4	3,2	2	1,5	1	1,1	0,71
náraz do vozidla z boku	usmrceno do 24 h	2	4,7	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	12	3,4	9	3,0	9	2,9	1,00
	ekvivalent závažnosti	5	3,8	2	2,0	2	2,0	1,00
hra dětí na vozovce	usmrceno do 24 h	1	2,3	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	0,3	2	0,7	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	1	0,9	1	0,4	0	0,0	0,00
žádné z uvedených	usmrceno do 24 h	8	18,6	14	35,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	71	20,0	50	16,9	10	3,3	0,20
	ekvivalent závažnosti	26	19,5	27	23,2	3	2,2	0,09
CELKEM	usmrceno do 24 h	43	100	40	100	35	100	0,88
	těžce zraněno	355	100	296	100	307	100	1,04
	ekvivalent závažnosti	132	100	114	100	112	100	0,98

Tab. 3-4: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 a jejich podíl dle chování chodce na místních komunikacích

Z hlediska chování chodce na místních komunikacích bylo policií zjištěno, že v takřka polovině případů bylo chování chodce správné a přiměřené. Z toho vyplývá, že podíl řidičů vozidel na zapříčinění nehody je významný. K nárůstu závažných následků došlo u náhlého vstoupení do vozovky z chodníku, krajnice. K nárůstu došlo i u špatného odhadu rychlosti a vzdálenosti vozidla.

MK – dle lokalizace srážek s jedoucím vozidlem

MÍSTNÍ KOMUNIKACE		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	19	57,6	11	68,8	12	54,5	1,09
	těžce zraněno	134	45,1	103	42,2	101	39,0	0,98
	ekvivalent závažnosti	53	49,0	37	47,7	37	42,9	1,01
na křižovatce	usmrceno do 24 h	14	42,4	5	31,3	10	45,5	2,00
	těžce zraněno	163	54,9	141	57,8	158	61,0	1,12
	ekvivalent závažnosti	55	51,0	40	52,3	50	57,1	1,23
celkem	usmrceno do 24 h	33	100	16	100	22	100	1,38
	těžce zraněno	297	100	244	100	259	100	1,06
	ekvivalent závažnosti	107	100	77	100	87	100	1,13

Tab. 3-5: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem a jejich podíl dle lokalizace nehod na místních komunikacích

Závažné následky srážek s jedoucím nekolejovým vozidlem jsou stejně jako ve výchozím roce a předchozím roce dle ekvivalentu závažnosti nehod přibližně rovnoměrně rozděleny na křižovatku a mimo křižovatku. Rozdíl se ovšem prohlubuje a více závažných následků se při srážce s jedoucím nekolejovým vozidlem přihodí na křižovatce. Smrtelné následky se ovšem ve větším podílu stávají mimo křižovatku a u těžkých zranění je tomu naopak.

MK – dle příčin srážek s jedoucím vozidlem

MÍSTNÍ KOMUNIKACE		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
nezaviněná řidičem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	4,5	xxx
	těžce zraněno	1	0,3	1	0,4	1	0,4	1,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,2	0	0,3	1	1,4	5,00
nepřiměřená rychlost jízdy	usmrceno do 24 h	7	21,2	2	12,5	1	4,5	0,50
	těžce zraněno	44	14,8	33	13,5	22	8,5	0,67
	ekvivalent závažnosti	18	16,8	10	13,3	7	7,5	0,63
nesprávné předjíždění	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	2	9,1	xxx
	těžce zraněno	15	5,1	9	3,7	9	3,5	1,00
	ekvivalent závažnosti	4	3,5	2	2,9	4	4,9	1,89
nedání přednosti v jízdě	usmrceno do 24 h	14	42,4	3	18,8	12	54,5	4,00
	těžce zraněno	160	53,9	127	52,0	163	62,9	1,28
	ekvivalent závažnosti	54	50,3	35	45,1	53	60,8	1,52
nesprávný způsob jízdy	usmrceno do 24 h	12	36,4	10	62,5	6	27,3	0,60
	těžce zraněno	77	25,9	74	30,3	64	24,7	0,86
	ekvivalent závažnosti	31	29,1	29	37,0	22	25,4	0,77
technická závada vozidla	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	6,3	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	1	1,3	0	0,0	0,00
CELKEM	usmrceno do 24 h	33	100	16	100	22	100	1,38
	těžce zraněno	297	100	244	100	259	100	1,06
	ekvivalent závažnosti	107	100	77	100	87	100	1,13

Tab. 3-6: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle jejich příčiny na místních komunikacích

Z hlediska příčiny srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem na místní komunikaci se nejvíce na závažných následcích podílí nedání přednosti v jízdě (60 %) kde následky dramaticky narostly (usmrcení o 9 osob a těžce zranění o 36 osob). Dále je to nesprávný způsob jízdy, kde naopak došlo k meziročnímu poklesu závažných následků. Technická závada vozidla nezpůsobila žádné závažné následky. Z tohoto vývoje vyplývá, že neohleduplné lidské chování v silničním provozu je nejčastější příčinou nehod.

MK – dle povětrnostních podmínek při srážkách s jedoucím vozidlem

MÍSTNÍ KOMUNIKACE		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
neztížené	usmrceno do 24 h	27	81,8	15	93,8	20	90,9	1,33
	těžce zraněno	267	89,9	225	92,2	235	90,7	1,04
	ekvivalent závažnosti	94	87,4	71	92,5	79	90,8	1,11
mlha	usmrceno do 24 h	1	3,0	0	0,0	1	4,5	xxx
	těžce zraněno	4	1,3	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	2	1,9	0	0,0	1	1,2	xxx
na počátku deště, slabý déšť	usmrceno do 24 h	3	9,1	1	6,3	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	10	3,4	9	3,7	12	4,6	1,33
	ekvivalent závažnosti	6	5,1	3	4,2	3	3,5	0,92
déšť	usmrceno do 24 h	2	6,1	0	0,0	1	4,5	xxx
	těžce zraněno	13	4,4	9	3,7	10	3,9	1,11
	ekvivalent závažnosti	5	4,9	2	2,9	4	4,0	1,56
sněžení	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	3	1,0	1	0,4	2	0,8	2,00
	ekvivalent závažnosti	1	0,7	0	0,3	1	0,6	2,00
tvoří se námraza, náledí	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
nárazový vítr (boční, vichřice apod.)	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
jiné ztížené	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	33	100	16	100	22	100	1,38
	těžce zraněno	297	100	244	100	259	100	1,06
	ekvivalent závažnosti	107	100	77	100	87	100	1,13

Tab. 3-7: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle povětrnostních podmínek na místních komunikacích

K naprosté většině (cca 90 %) závažných následků dochází při nehodách za neztížených povětrnostních podmínek. Déšť, slabý déšť, mlha a sněžení se u závažných následků způsobených srážkou s jedoucím nekolejovým vozidlem vyskytují jen marginálně.

MK – dle rozhledových podmínek při srážkách s jedoucím vozidlem

MÍSTNÍ KOMUNIKACE		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
dobré	usmrceno do 24 h	33	100	15	93,8	22	100,0	1,47
	těžce zraněno	270	90,9	224	91,8	247	95,4	1,10
	ekvivalent závažnosti	101	93,7	71	92,2	84	96,5	1,18
špatné vlivem okolní zástavby (budovy, plně zbradřilí, lešení apod.)	usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	11	3,7	5	2	4	1,5	0,80
	ekvivalent závažnosti	3	2,6	1	1,6	1	1,2	0,80
špatné vlivem profilu komunikace (nepřehledný vrchol stoupání, zářez komunikace, apod.)	usmrceno do 24 h	0	0	1	6,3	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	6	2	5	2	2	0,8	0,40
	ekvivalent závažnosti	2	1,4	2	2,9	1	0,6	0,22
špatné vlivem trvalé vegetace (stromy, keře apod.)	usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	4	1,3	4	1,6	2	0,8	0,50
	ekvivalent závažnosti	1	0,9	1	1,3	1	0,6	0,50
špatné vlivem přechodné vegetace (tráva, obilí)	usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	0,3	0	0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,2	0	0,0	0	0,0	0,00
výhled zakryt stojícím vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	4	1,3	4	1,6	3	1,2	0,75
	ekvivalent závažnosti	1	0,9	1	1,3	1	0,9	0,75
jiné špatné	usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	0,3	2	0,8	1	0,4	0,50
	ekvivalent závažnosti	0	0,2	1	0,6	0	0,3	0,50
CELKEM	usmrceno do 24 h	33	100	16	100	22	100	1,38
	těžce zraněno	297	100	244	100	259	100	1,06
	ekvivalent závažnosti	107	100	77	100	87	100	1,13

Tab. 3-8: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle rozhledových podmínek na místních komunikacích

K naprosté většině (cca 96 %) závažných následků dochází při nehodách za neztížených rozhledových podmínek.

MK – dle druhu pevné překážky při srážkách s pevnou překážkou

MÍSTNÍ KOMUNIKACE		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
strom	usmrceno do 24 h	5	21,7	10	41,7	5	50,0	0,50
	těžce zraněno	23	22,5	20	30,8	23	31,9	1,15
	ekvivalent závažnosti	11	22,2	15	37,3	11	38,4	0,72
sloup – telefonní, veřejného osvětlení, elektrické vedení apod.	usmrceno do 24 h	6	26,1	8	33,3	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	25	24,5	12	18,5	3	4,2	0,25
	ekvivalent závažnosti	12	25,3	11	27,3	1	2,7	0,07
odrazník, patník, sloupek, dopravní značky apod.	usmrceno do 24 h	2	8,7	1	4,2	1	10,0	1,00
	těžce zraněno	10	9,8	6	9,2	6	8,3	1,00
	ekvivalent závažnosti	5	9,3	3	6,2	3	8,9	1,00
svodidlo	usmrceno do 24 h	3	13	0	0	1	10,0	xxx
	těžce zraněno	8	7,8	4	6,2	8	11,1	2,00
	ekvivalent závažnosti	5	10,3	1	2,5	3	10,7	3,00
překážka vzniklá provozem jiného vozidla	usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	1	0	0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,5	0	0,0	0	0,0	0,00
zeď, pevná část mostů, podjezdů, tunelů apod.	usmrceno do 24 h	5	21,7	1	4,2	1	10,0	1,00
	těžce zraněno	12	11,8	13	20	9	12,5	0,69
	ekvivalent závažnosti	8	16,5	4	10,6	3	11,6	0,76
závory železničního přejezdu	usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0	0	0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
překážka vzniklá stavební činností (přenosné dopravní značky, hromada šterku, písku apod.)	usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	4	3,9	0	0	2	2,8	xxx
	ekvivalent závažnosti	1	2,1	0	0,0	1	1,8	xxx
jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	usmrceno do 24 h	2	8,7	4	16,7	2	20,0	0,50
	těžce zraněno	19	18,6	10	15,4	21	29,2	2,10
	ekvivalent závažnosti	7	13,9	7	16,1	7	25,9	1,12
CELKEM	usmrceno do 24 h	23	100	24	100	10	100	0,42
	těžce zraněno	102	100	65	100	72	100	1,11
	ekvivalent závažnosti	49	100	40	100	28	100	0,70

Tab. 3-9: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 a jejich podíl při srážkách s pevnou překážkou dle druhu pevné překážky na místních komunikacích

Rozbor nehod, u kterých dochází ke srážce s pevnou překážkou, ukazuje, že stejně jako předchozí rok je nejčastěji pevnou překážkou na místních komunikacích strom. Závažné následky způsobené srážkou se sloupem meziročně velmi výrazně poklesly a v roce 2016 se podílí na celkových závažných následcích marginálně. Čtvrtinově se na celkových závažných následcích podílí jiná překážka (zábradlí, ostrůvek apod.).

PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ

Děti

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	4	3	7	4	2	0,50	3	0,67	2
těžce zraněno	77	60	71	68	52	54	1,04	58	0,93	49
ekvivalent závažnosti nehod	23	19	21	24	17	16	0,91	18	0,89	14

Tab. 3-10: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na místních komunikacích

KOMENTÁŘ

U dětí došlo v roce 2016 na místních komunikacích celkově k drobnému poklesu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 2 osoby a počet těžce zraněných se zvýšil o 2 osoby. Ve všech kategoriích došlo k naplnění stanoveného předpokladu pro rok 2016, v kategorii usmrcených 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	48	45	47	37	40	36	0,90	31	1,16	24
těžce zraněno	364	378	353	337	303	314	1,04	277	1,13	237
ekvivalent závažnosti nehod	139	140	135	121	116	115	0,99	100	1,14	83

Tab. 3-11: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na místních komunikacích

KOMENTÁŘ

U chodců došlo v roce 2016 na místních komunikacích celkově k drobnému poklesu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 4 osoby, počet těžce zraněných se ale zvýšil o 11 osob. Stanovený předpoklad pro rok 2016 nebyl naplněn v žádné kategorii. Přestože od výchozího roku 2009 dochází ke stabilnímu poklesu, nelze ho hodnotit jako dostatečný.

Cyklisté

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	12	13	13	14	17	11	0,65	8	1,38	6
těžce zraněno	156	185	183	181	177	188	1,06	119	1,58	102
ekvivalent závažnosti nehod	51	59	59	59	61	58	0,95	38	1,54	32

Tab. 3-12: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na místních komunikacích

KOMENTÁŘ

U cyklistů došlo v roce 2016 na místních komunikacích celkově k poklesu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 6 osob a počet těžce zraněných se zvýšil o 11 osob. Stanovený předpoklad pro rok 2016 však nebyl naplněn v žádné kategorii. Nicméně u tohoto dílčího cíle je na místních komunikacích dosahováno dlouhodobě horších výsledků, než které byly ve výchozím roce 2009!

Motocyklisté

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	8	6	12	10	4	12	3,00	5	2,40	4
těžce zraněno	81	74	149	142	116	120	1,03	65	1,85	58
ekvivalent závažnosti nehod	28	25	49	46	33	42	1,27	21	1,98	19

Tab. 3-13: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na místních komunikacích

KOMENTÁŘ

U motocyklistů došlo v roce 2016 na místních komunikacích k nárůstu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se zvýšil o 8 osob a počet těžce zraněných se zvýšil o 4 osoby. Stanovený předpoklad pro rok 2016 nebyl naplněn v žádné kategorii. I u tohoto dílčího cíle je na místních komunikacích dosahováno dlouhodobě horších výsledků, než které byly ve výchozím roce 2009!

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

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	6	13	5	6	6	8	1,33	4	2,00	3
těžce zraněno	100	67	70	67	62	63	1,02	87	0,72	80
ekvivalent závažnosti nehod	31	30	23	23	22	24	1,10	26	0,92	23

Tab. 3-14: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na místních komunikacích

KOMENTÁŘ

U mladých řidičů došlo v roce 2016 na místních komunikacích k nárůstu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se zvýšil o 2 osoby a počet těžce zraněných se zvýšil o 1 osobu. Stanovený předpoklad pro rok 2016 nebyl naplněn v kategorii usmrcených. V kategorii těžce zraněných je naplněn i pro rok 2020. Z dlouhodobého pohledu vykazují ekvivalent závažnosti nehod v posledních letech stagnující charakter.

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	15	23	13	14	21	28	1,33	13	2,15	12
těžce zraněno	111	151	134	140	151	209	1,38	104	2,01	100
ekvivalent závažnosti nehod	43	61	47	49	59	80	1,37	39	2,06	37

Tab. 3-15: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na místních komunikacích

KOMENTÁŘ

U stárnoucí populace došlo v roce 2016 na místních komunikacích k výraznému nárůstu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se zvýšil o 7 osob a počet těžce zraněných se zvýšil o 58 osob. Stanovený předpoklad pro rok 2016 nebyl naplněn v žádné kategorii a skutečné počty dosahují dvojnásobku stanoveného předpokladu. U tohoto dílčího cíle je na místních komunikacích dosahováno dlouhodobě horších výsledků, než které byly ve výchozím roce 2009!

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	12	2	5	19	12	14	1,17	9	1,56	8
těžce zraněno	66	78	69	90	86	81	0,94	48	1,69	40
ekvivalent závažnosti nehod	29	22	22	42	34	34	1,02	21	1,63	18

Tab. 3-16: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných věku v letech 2009-2020 na místních komunikacích

KOMENTÁŘ

Alkohol a jiné návykové látky celkově působily v roce 2016 na místních komunikacích srovnatelně závažných následků jako předchozí rok. Počet usmrcených se zvýšil o 2 osoby a počet těžce zraněných se snížil o 5 osob. Stanovený předpoklad pro rok 2016 nebyl naplněn v žádné kategorii. U tohoto dílčího cíle je na místních komunikacích od roku 2014 dosahováno horších výsledků, než které byly ve výchozím roce 2009!

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	22	24	26	24	13	13	1,00	16	0,81	14
těžce zraněno	114	116	157	148	121	129	1,07	93	1,39	83
ekvivalent závažnosti nehod	51	53	65	61	43	45	1,05	39	1,15	35

Tab. 3-17: 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

Nepřiměřená rychlost způsobila v roce 2016 na místních komunikacích více závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se nezměnil a počet těžce zraněných se zvýšil o 8 osob. Stanovený předpoklad pro rok 2016 byl naplněn pouze v kategorii usmrcených. Počet těžce zraněných je vyšší než ve výchozím roce 2009, což výrazně ovlivňuje celkový ekvivalent závažnosti nehod.

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	27	26	33	29	32	43	1,34	23	1,87	21
těžce zraněno	254	296	397	370	362	401	1,11	242	1,66	236
ekvivalent závažnosti nehod	91	100	132	122	123	143	1,17	84	1,72	80

Tab. 3-18: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2009-2020 na místních komunikacích

KOMENTÁŘ

Agresivní způsob jízdy způsobil v roce 2016 na místních komunikacích více závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se zvýšil o 11 osob a počet těžce zraněných se zvýšil o 39 osob. Stanovený předpoklad pro rok 2016 nebyl naplněn v žádné kategorii. Rok 2016 byl pro tento dílčí cíl na místních komunikacích mimořádně tragický, jelikož dosahuje nejhorších výsledků za sledované období. Ekvivalent závažnosti nehod je o 52 bodů vyšší, než byl v roce 2009. Z dlouhodobého pohledu může rok 2016 znamenat jednorázové odchýlení od trendu, což ovšem nesnižuje uvedené tragické výsledky.

SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ

Při hodnocení strategických cílů byl vývoj závažných následků na místních komunikacích i přes pozitivní pokles počtu usmrcených o 10 osob opět nepříznivý. Již dlouhodobě se nedaří prolomit stagnující stav závažných následků nehod. Vývoj silně zaostává za celostátním průměrem. Nepodařilo se naplnit vytyčený předpoklad pro rok 2016 ani v jednom ze sledovaných ukazatelů.

Dominantním druhem nehody na místních komunikacích je srážka s chodcem, dlouhodobě je její podíl téměř 40 %. Podrobnější rozbor srážek s chodcem ukazuje, že k nim dochází především mimo křižovatky a že v polovině případů bylo chování chodce správné a přiměřené. Druhou nejčastější nehodu je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem. Jsou lokalizovány zhruba rovnoměrně na křižovatkách i mimo ně (nicméně podíl srážek na křižovatce roste) a jejich hlavní příčinou je nedání přednosti v jízdě. K naprosté většině z nich dochází za neztížených povětrnostních podmínek a s neomezenými rozhledovými poměry. Rozbor nehod, u kterých dochází ke srážce s pevnou překážkou, ukazují velmi výrazný podíl srážek se stromy.

Z hlediska ekvivalentu závažnosti nehod a naplnění stanovených předpokladů pro rok 2016 bylo u dílčích cílů dosaženo pozitivních výsledků pouze u dětí. Naopak negativní výsledky jsou zaznamenány u chodců, cyklistů, motocyklistů, mladých řidičů, stárnoucí populace, alkoholu a jiných návykových látek, nepřiměřené rychlosti a u agresivního způsobu jízdy. Oproti předchozímu roku byla sice zaznamenaná menší změna u chodců, cyklistů a alkoholu a jiných návykových látek, ale ani ta nepomohla k dosažení předpokladu pro rok 2016.