



Ministerstvo dopravy



Příloha 1

Plnění strategických cílů, plnění
dílčích cílů

OBSAH

1 PLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ	3
1.1 Dálnice a silnice I. třídy	3
1.2 Silnice II. a III. třídy	4
1.3 Místní komunikace	10
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
2.4 Síť místních komunikací - celkem	77
2.5 Hlavní město Praha (bez dálnic, rychlostních a účelových komunikací)	81

1 PLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ

Zhodnocení dle úrovní odpovědnosti

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 - 57,4 %¹. Souhrnně na dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. tříd v roce 2010 připadlo 11,7 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokilometrů a 31 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokilometrů.

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	562	478	349	311	319	297	272	140
těžce zraněno	1 656	1 345	962	824	838	755	837	577

Tab. 1: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy

Dálnice

Dálnice přenášejí 15,8 % z celkového dopravního výkonu. V roce 2010 na nich připadlo 3,4 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokilometrů a 6,4 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokilometrů.

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	51	38	24	25	21	20	19	10
těžce zraněno	120	130	70	47	82	59	61	42

Tab. 2: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na dálnicích

¹ Údaje o dopravních výkonech jsou převzaty z „Celostátního sčítání dopravy 2010“

Silnice I. třídy (vč. rychlostních komunikací)

Silnice I. třídy (vč. rychlostních komunikací) přenášejí 41,6 % z celkového dopravního výkonu. V roce 2010 na nich připadlo 14,8 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokilometrů a 40,2 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokilometrů.

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	511	440	325	286	298	277	253	130
těžce zraněno	1 536	1 215	892	777	756	696	776	535

Tab. 3: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací)

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 nesou 42,7 % dopravního výkonu. Souhrnně na nich v roce 2010 připadlo 15,7 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokilometrů a 58 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokilometrů.

Silnice II. a III. třídy - celkem

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	511	440	349	309	275	273	272	140
těžce zraněno	2 261	1 882	1 601	1 143	1 367	1 306	1 393	961

Tab. 4: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Jihočeský kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	59	49	33	30	33	31	26	13
těžce zraněno	208	134	126	100	133	124	110	76

Tab. 5: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Jihomoravský kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	58	54	33	33	38	21	26	13
těžce zraněno	196	149	127	103	141	152	110	76

Tab. 6: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Karlovarský kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	13	12	12	11	8	5	9	5
těžce zraněno	52	53	59	41	43	43	51	35

Tab. 7: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Kraj Vysočina

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	45	33	16	33	19	20	12	6
těžce zraněno	211	123	106	61	108	102	92	64

Tab. 8: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Královéhradecký kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	34	19	20	18	10	21	16	8
těžce zraněno	139	140	104	77	102	69	90	62

Tab. 9: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Liberecký kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 Předpoklad
usmrceno do 24 h	20	17	12	5	10	14	9	5
těžce zraněno	91	90	63	67	57	56	55	38

Tab. 10: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Moravskoslezský kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 Předpoklad
usmrceno do 24 h	27	33	26	13	19	17	20	10
těžce zraněno	135	137	108	84	113	115	94	65

Tab. 11: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Olomoucký kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	47	28	20	28	16	20	16	8
těžce zraněno	194	155	137	104	87	92	119	82

Tab. 12: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Pro základní porovnání úrovně nehodovosti jednotlivých krajů dosažené v roce 2012 bylo použito kombinace ukazatelů vztahujících počet usmrcených na jejich základní demograficko-hospodářské údaje, které zohledňují jejich specifické odlišnosti, a to na:

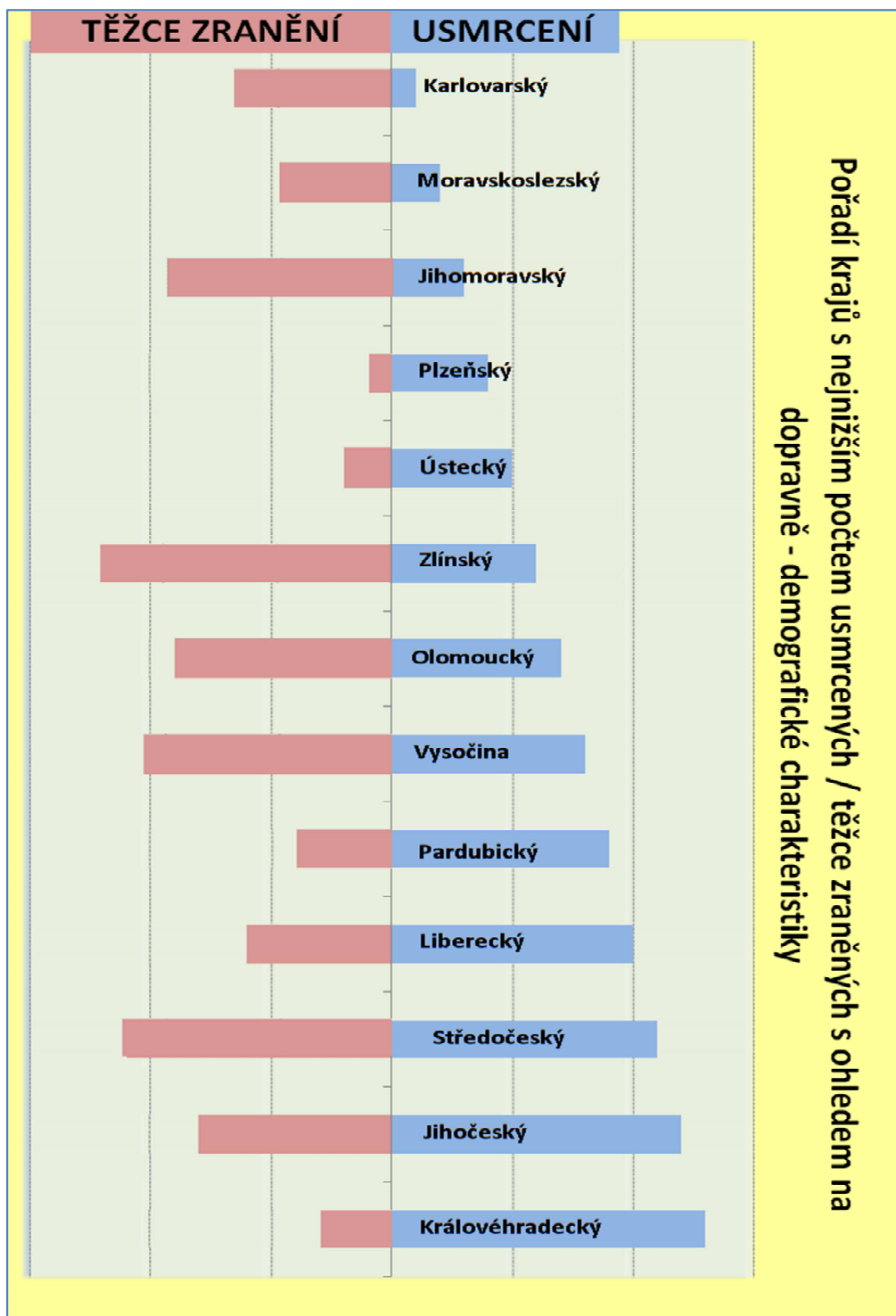
- 1 mil. obyvatel,
- 1 000 km silnic,
- 1 mil. osobních vozidel,
- 1 000 km² území,
- 1mld. vozokm.

Pro každý z uvedených ukazatelů bylo sestaveno pořadí krajů a součet jejich pořadí určil pořadí celkové (viz Tab. 13), tj. které kraje se při zohlednění uvedených specifík jeví jako nejbezpečnější.

KRAJ:	POŘADÍ						Σ	CELKOVÉ POŘADÍ
	usmrcení/ 1 000 km silnic	usmrcení/ rozloha	usmrcení/ obyvatel	usmrcení/ počet os. automobilů	usmrcení/ mld. vozokm			
Karlovarský	1	1	2	2	1	7	1	
Moravskoslezský	5	6	1	1	2	15	2	
Jihomoravský	4	3	3	3	3	16	3	
Pízeňský	2	2	6	5	6	21	4	
Ústecký	6	9	4	4	8	31	5	
Zlínský	13	7	5	6	5	36	6	
Olomoucký	11	8	7	9	4	39	7	
Vysočina	3	4	11	12	12	42	8	
Pardubický	7	10	9	8	9	43	9	
Liberecký	12	12	8	7	10	49	10	
Středočeský	9	13	12	11	7	52	11	
Jihočeský	8	5	13	13	13	52	12	
Královéhradecký	10	11	10	10	11	52	13	

Tab. 13: Souhrnné porovnání relativního počtu usmrcených vztažených k demograficko-dopravním charakteristikám

Obdobně bylo sestaveno i pořadí krajů zohledňující počty těžce zraněných. Oba ukazatele jsou uvedeny ve společném grafu na Obr. 1.



Obr. 1: Pořadí krajů s nejnižším počtem usmrcených / těžce zraněných s ohledem na dopravně – demografické charakteristiky (2012) Zdroj: CDV

KOMENTÁŘ

Toto krajské porovnání bylo zavedeno do systému hodnocení jako nový prvek, který dává dobrý obraz o dosažené úrovni bezpečnosti (tj. jak bezpečný je provoz na silnicích kraje) v porovnání s ostatními kraji v daném roce. V dalších letech pak bude možné s využitím tohoto zobrazení i porovnat vývoj v posledních letech (tj. jaké úsilí věnují kompetentní orgány zlepšení situace).

Již teď se do určité míry potvrzuje předchozí zjištění o úrovni nehodovosti v jednotlivých krajích posuzované z hlediska vývoje počtu usmrcených a těžce zraněných osob.

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

1.3 Místní komunikace

Síť místních komunikací se svou délkou prakticky rovná délce komunikací extravilánových. Jejich dopravní zatížení motorovou dopravou je podstatně nižší, ale k jeho přesnějšímu 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. Vzhledem k nedostupnosti podrobnějších údajů charakterizujících jejich stavební uspořádání a provozní podmínky jsou posuzovány v celkovém souhrnu jako jedna kategorie.

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	209	187	121	129	108	106	94	48
těžce zraněno	1 447	1 054	910	825	842	894	792	546

Tab. 14: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na místních komunikacích

Pardubický kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	32	19	18	22	14	18	14	7
těžce zraněno	139	115	91	62	72	68	79	55

Tab. 15: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II a III. třídy

Plzeňský kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	26	23	33	27	21	17	26	13
těžce zraněno	147	75	75	51	55	66	65	45

Tab. 16: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích I. a III. třídy

Středočeský kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	92	93	67	49	54	53	52	27
těžce zraněno	459	418	331	231	258	236	288	199

Tab. 17: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Ústecký kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	34	35	38	26	21	21	30	15
těžce zraněno	190	170	146	89	110	80	127	88

Tab. 18: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Zlínský kraj

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	33	25	21	14	12	15	16	8
těžce zraněno	142	116	128	73	88	103	111	77

Tab. 19: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

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 (s výjimkou dálnic, rychlostních a účelových komunikací) a je vzata jako jedna kategorie.

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	82	61	38	28	39	25	30	15
těžce zraněno	477	393	340	269	267	230	296	204

Tab. 20: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2002-2020 na komunikacích hl. m. Prahy (bez dálnic, rychlostních a účelových komunikací)

2 PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ

2.1 Síť mezinárodních a státních silnic

Dálnice

Děti

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	2	0	0	0	0	0	4
těžce zraněno	7	4	1	0	1	5	1	18

Tab. 21: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002-2020 na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy

KOMENTÁŘ

Je potěšitelné, že počet usmrcených dětí zůstává v posledních letech na nulové hodnotě. Naproti tomu je velmi znepokojující nárůst těžce zraněných.

Chodci

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	10	7	5	4	5	4	4	3
těžce zraněno	5	6	6	1	3	5	5	4

Tab. 22: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených chodců mírně poklesl vzhledem k roku 2009 i 2011. Počet těžce zraněných poklesl vzhledem k roku 2009, ale vzrostl vůči k roku 2011.

Cyklisté

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	0	1	0	0	0	0
těžce zraněno	0	0	0	0	0	0	0	0

Tab. 23: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002-2020 na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy

KOMENTÁŘ

Je potěšitelné, že počet usmrcených cyklistů zůstává v posledních letech (až na výjimku) na nulové hodnotě. Stejně tak je nulový i počet těžce zraněných.

Motocyklisté

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	1	3	3	0	0	2	1
těžce zraněno	2	2	9	2	6	3	8	6

Tab. 24: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002-2020 na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených poklesl vzhledem k roku 2009 a zůstal na nulové hodnotě stejně jako v roce 2011. Počet těžce zraněných rovněž výrazně poklesl vzhledem k roku 2009 i 2011.

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

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	9	4	3	2	2	3	2
těžce zraněno	15	16	10	16	15	4	9	8

Tab. 25: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2002-2020 na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených poklesl vzhledem k roku 2009 a zůstal na stejné hodnotě jako v roce 2011. Počet těžce zraněných rovněž výrazně poklesl vzhledem k roku 2009 i 2011.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	2	0	5	4	1	0	0
těžce zraněno	7	12	2	4	4	4	2	2

Tab. 26: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002-2020 na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených poklesl vzhledem k roku 2011, ale nepatrně vzrostl vzhledem k roku 2009. Počet těžce zraněných vzrostl vzhledem k roku 2009 a zůstal na stejné hodnotě jako v roce 2011.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	0	0	0	0	0	0	0
těžce zraněno	3	1	2	4	2	0	2	1

Tab. 27: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2002-2020 na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy

KOMENTÁŘ

Je potěšitelné, že pod vlivem alkoholu nedošlo v posledních letech na dálnicích k žádnému usmrcení, navíc v roce 2012 ani k žádnému těžkému zranění (oproti předchozím rokům).

Nepřiměřená rychlost

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	25	14	10	11	8	7	9	6
těžce zraněno	39	50	22	16	28	21	20	16

Tab. 28: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2002-2020 na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených vinou nepřiměřené rychlosti vzhledem k roku 2011 se v roce 2012 mírně snížil, počet těžce zraněných se snížil výrazněji v porovnání s oběma roky.

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

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	6	1	1	0	0	1	1
těžce zraněno	28	14	4	6	5	2	4	4

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

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených vinou agresivního způsobu jízdy se v roce 2012 snížil až na nulovou úroveň, snížil se i počet těžce zraněných.

Souhrnný komentář

Na síti dálnic bylo dosaženo

- velmi pozitivních výsledků u nehod s účastí motocyklistů, u nehod zaviněných mladými řidiči motorových vozidel, způsobených pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek a agresivním způsobem jízdy,
- očekávaných předpokladů u nehod s účastí chodců, cyklistů a u nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí,
- závažného zvýšení počtu těžkých zranění u nehod s účastí dětí a seniorů.

2.2 Silnice I. třídy, vč. rychlostních komunikací

Děti

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	18	12	7	11	4	2	6	4
těžce zraněno	71	54	27	35	21	14	24	17

Tab. 30: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002-2020 na dálnicích

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených dětí výrazně poklesl vzhledem k roku 2009 i 2011. Počet těžce zraněných rovněž výrazně poklesl vůči oběma rokům.

Chodci

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	106	71	58	57	64	55	48	30
těžce zraněno	236	190	123	114	83	81	109	80

Tab. 31: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na dálnicích

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených chodců mírně poklesl vzhledem k roku 2009 i 2011. Počet těžce zraněných rovněž výrazně poklesl k roku 2009, nepatrně i k roku 2011.

Cyklisté

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	46	29	19	13	10	13	16	10
těžce zraněno	117	87	62	58	61	58	55	40

Tab. 32: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002-2020 na dálnicích

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených cyklistů výrazně poklesl vzhledem k roku 2009, ale vzrostl vzhledem k roku 2011. Počet těžce zraněných velmi mírně poklesl k roku 2009 i 2011.

Motocyklisté

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	36	33	31	34	29	34	26	15
těžce zraněno	122	166	148	129	126	121	135	106

Tab. 33: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002-2020 na dálnicích

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených motocyklistů vzrostl vzhledem k roku 2009 i 2011. Počet těžce zraněných naopak poklesl k oběma rokům.

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

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	71	66	43	36	47	41	36	23
těžce zraněno	278	219	156	129	121	117	147	124

Tab. 34: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2002-2020 na dálnicích

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených vinou mladých řidičů poklesl vzhledem k roku 2009, ale vzrostl vzhledem k roku 2011. Počet těžce zraněných poklesl k roku 2009 i 2011.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	54	52	60	52	48	55	57	50
těžce zraněno	148	121	116	97	76	90	113	105

Tab. 35: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002-2020 na dálnicích

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených seniorů poklesl vzhledem k roku 2009, ale vzrostl vzhledem k roku 2011. Počet těžce zraněných poklesl rovněž v porovnání s rokem 2009, ale vzrostl vzhledem k roku 2011.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	40	17	34	41	34	9	31	23
těžce zraněno	163	74	57	81	85	51	50	34

Tab. 36: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2002-2020 na dálnicích

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených s účastí alkoholu poklesl velmi výrazně oproti roku 2009 i 2011, rovněž výrazně zejména oproti roku 2011 poklesl i počet těžce zraněných.

Nepřiměřená rychlost

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	210	177	126	91	112	91	111	78
těžce zraněno	486	435	260	227	218	173	239	190

Tab. 37: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2002-2020 na dálnicích

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených vinou nepřiměřené rychlosti oproti roku 2009 i 2011 výrazně poklesl, stejně tak i počet těžce zraněných oproti oběma rokům.

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

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	186	187	132	136	122	133	123	101
těžce zraněno	746	549	420	372	362	368	412	390

Tab. 38: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2002-2020 na dálnicích

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených vinou agresivního způsobu jízdy se oproti roku 2011 zvýšil a dostal se až na úroveň roku 2009. Počet těžce zraněných nepatrně stoupl, avšak je stále výrazně nižší než v roce 2009.

SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ

Na síti silnic I. třídy bylo dosaženo:

- velmi pozitivních výsledků u nehod s účastí dětí, nehod a způsobených pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek a nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí,
- očekávaných předpokladů u nehod s účastí chodců, cyklistů a seniorů, zaviněných mladými řidiči motorových vozidel a agresivním způsobem jízdy,
- **nepříjemného celkového zvýšení závažných následků nehod s účastí motocyklistů, které v počtu usmrcených přesáhlo dokonce následky v roce 2009.**

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

Celkem

Děti

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	14	21	3	2	4	7	2	2
těžce zraněno	145	97	78	43	56	64	69	49

Tab. 39: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených dětí na silnicích II. a III. třídy výrazně vzrostl jak oproti roku 2011, tak i 2009. Stoupl i počet těžce zraněných, avšak je stále nižší než v roce 2009.

Chodci

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	71	77	41	37	37	41	34	21
těžce zraněno	311	229	217	152	181	189	193	141

Tab. 40: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených chodců vzrostl oproti roku 2011 a je nyní na stejné úrovni s rokem 2009. Počet těžce zraněných mírně vzrostl, avšak je stále nižší než v roce 2009.

Cyklisté

Rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	59	35	39	38	25	34	33	20
těžce zraněno	285	147	194	187	216	197	173	126

Tab. 41: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených cyklistů výrazně vzrostl oproti roku 2011, avšak je stále nižší než v roce 2009. Počet těžce zraněných poklesl a je nyní na přibližně stejné úrovni s rokem 2009.

Motocyklisté

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	57	60	38	49	40	44	31	19
těžce zraněno	305	299	313	235	289	255	285	223

Tab. 42: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených motocyklistů vzrostl oproti roku 2011 i 2009. Na druhé straně počet těžce zraněných oproti roku 2011 i 2009 výrazněji poklesl.

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

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	119	117	83	82	78	64	70	45
těžce zraněno	638	502	409	245	299	262	385	326

Tab. 43: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet smrtelných obětí vinou mladých řidičů výrazněji poklesl oproti roku 2011 i 2009, stejně tak i počet těžce zraněných.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	79	57	55	56	36	42	52	46
těžce zraněno	189	175	192	160	190	180	187	173

Tab. 44: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených seniorů vzrostl oproti roku 2011, avšak je stále výrazně nižší než v roce 2009. Počet těžce zraněných poklesl oproti roku 2011 i 2009.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	72	31	68	47	48	36	61	46
těžce zraněno	416	207	218	158	205	181	190	131

Tab. 45: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených s účastí alkoholu velmi výrazně poklesl oproti roku 2011 i 2009, výrazně poklesl i počet těžce zraněných.

Nepřiměřená rychlost

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	250	231	195	148	142	137	171	121
těžce zraněno	963	844	680	463	551	510	624	497

Tab. 46: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených vinou nepřiměřené rychlosti velmi výrazně poklesl oproti roku 2011 i 2009, výrazně poklesl i počet těžce zraněných.

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

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	159	101	76	93	84	72	71	58
těžce zraněno	774	588	537	421	485	486	526	499

Tab. 47: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených vinou agresivního způsobu jízdy poklesl oproti roku 2011 i 2009, poklesl i počet těžce zraněných oproti roku 2009 a zůstal na stejné úrovni s rokem 2011.

Souhrnný komentář

Na silnicích II. a III. třídy bylo dosaženo:

Velmi pozitivních výsledků v redukci závažných následků nehod:

- s účastí seniorů,
- zaviněných mladými řidiči motorových vozidel, způsobených pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek
- a nepřiměřenou rychlostí,

Očekávaných předpokladů u nehod s účastí cyklistů a nehod způsobených agresivním způsobem jízdy.

- Závažné zvýšení počtu usmrcených u nehod s účastí chodců a motocyklistů,
- **nepřijatelného celkového zvýšení závažných následků nehod s účastí dětí.**

Jihočeský kraj**Děti**

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0
těžce zraněno	4	1	4	5	4	3

Tab. 48: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Je velmi pozitivní, že v posledních letech nedošlo k žádnému smrtelnému zranění dítěte v silničním provozu. Počet těžce zraněných dětí nedoznal výraznější změny.

Chodci

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	3	3	3	2	1
těžce zraněno	11	8	16	16	10	7

Tab. 49: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Mírné zvýšení počtu usmrcených chodců je třeba vzít v kontextu s velmi výrazným zvýšením počtu těžkých zranění. Alarmující je vyšší počet závažných zranění chodců v roce 2012 ve srovnání s rokem 2009.

Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	2	2	0	1	1
těžce zraněno	12	15	12	15	11	8

Tab. 50: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

I když nedošlo k žádnému smrtelnému následku u cyklistů, výrazně narostl počet těžkých zranění a v souhrnu vážných následků došlo, obdobně jako u chodců, k vyššímu počtu v roce 2012 ve srovnání s rokem 2009.

Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	6	3	6	3	2
těžce zraněno	24	24	29	24	22	17

Tab. 51: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Smrtelné i těžké následky nehod jsou v roce 2012 vyšší oproti předpokladu a současně i v souhrnu vyšší oproti roku 2009 stejně jako u předchozích skupin zranitelných účastníků provozu.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	8	11	12	5	7	4
těžce zraněno	39	20	28	15	37	31

Tab. 52: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Ještě výrazněji než na celostátní úrovni došlo ke snížení počtu usmrcených a zejména počtu těžkých zranění.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	4	2	2	3	2
těžce zraněno	15	9	16	18	15	14

Tab. 53: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Na rozdíl od celostátního trendu došlo v souhrnu vážných následků nejen k nedosažení očekávaných předpokladů, ale i k vyššímu počtu v roce 2012 ve srovnání s rokem 2009.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	3	9	2	4	3
těžce zraněno	24	12	18	12	21	14

Tab. 54: 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

Dosažené výsledky snížení vážných následků nehod jsou velmi pozitivní a jsou v roce 2012 výrazně nižší, než byl vytčený předpoklad. Ve srovnání s celostátním vývojem je třeba podtrhnout výrazné snížení těžkých zranění.

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	15	14	15	19	13	9
těžce zraněno	62	49	52	53	57	45

Tab. 55: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Závažné je zvýšení počtu smrtelných zranění, které má přesně opačný trend oproti celostátnímu vývoji. Rovněž snížení počtu těžkých zranění není tak výrazné jako v celkovém trendu.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	9	9	14	7	8	7
těžce zraněno	30	32	46	50	29	28

Tab. 56: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2002-2020 na silnicích I. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Jde o obdobně rozdílné výsledky jako v předchozí oblasti oproti celostátnímu trendu s tím, že zde došlo k alarmujícímu zvýšení počtu těžkých následků u tohoto typu nehod.

SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ

Jihočeský kraj dosáhl:

- velmi pozitivních výsledků v redukci závažných následků nehod zaviněných mladými řidiči motorových vozidel a způsobených pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek,
- očekávaných předpokladů u nehod s účastí dětí a seniorů,
- závažného zvýšení počtu usmrcených u nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí,
- závažného zvýšení počtu těžkých zranění u nehod způsobených agresivním způsobem jízdy,
- **nepříjemného celkového zvýšení závažných následků nehod zranitelných účastníků silničního provozu (chodci, cyklisté a motocyklisté), které přesáhlo dokonce následky v roce 2009.**

Jihomoravský kraj**Děti**

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	1	0	0	0
těžce zraněno	6	3	2	5	5	4

Tab. 57: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Je pozitivní, že v posledních letech došlo pouze k jedinému smrtelnému zranění dítěte v silničním provozu. Počet těžce zraněných dětí se výrazně zvýšil oproti roku 2011, i když se zároveň snížil oproti roku 2009.

Chodci

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	6	6	7	4	3
těžce zraněno	21	18	23	19	19	14

Tab. 58: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených chodců je vyšší ve srovnání s rokem 2009 i 2011. Počet těžce zraněných chodců je naopak mírně pod úrovní roku 2009 i 2011.

Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	3	2	3	2	1
těžce zraněno	11	17	27	20	10	7

Tab. 59: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených cyklistů se zvýšil o 1 oběť vzhledem k roku 2009 i 2011. Počet těžkých zranění výrazně vzrostl oproti roku 2009, ale je zároveň nižší ve srovnání s rokem 2011.

Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	3	3	3	4	2
těžce zraněno	25	24	29	31	23	18

Tab. 60: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených motocyklistů se snížil oproti roku 2009 a zůstal zároveň na stejné úrovni s rokem 2011. Počet těžce zraněných se však zvýšil ve srovnání s rokem 2009 i 2011.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	8	12	14	4	7	4
těžce zraněno	27	18	33	36	25	22

Tab. 61: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených při nehodách vinou mladých řidičů se výrazně snížil ve srovnání s rokem 2009 i 2011. Počet těžce zraněných se však naopak ve srovnání s rokem 2009 i 2011 zvýšil.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	6	9	1	6	6	5
těžce zraněno	20	18	25	16	19	18

Tab. 62: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených seniorů zůstal na stejné úrovni s rokem 2009, ale je výrazně vyšší než v roce 2011. Počet těžce zraněných se naopak ve srovnání s rokem 2009 i 2011 snížil.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	7	2	4	1	6	5
těžce zraněno	19	6	19	35	17	11

Tab. 63: 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

Počet usmrcených při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu se významně snížil oproti roku 2009 i 2011. Počet těžce zraněných se naopak prudce zvýšil ve srovnání s rokem 2009 i 2011.

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	23	14	20	9	20	14
těžce zraněno	60	36	54	52	55	44

Tab. 64: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených vinou nepřiměřené rychlosti se významně snížil ve srovnání s rokem 2009 i 2011. Počet těžce zraněných se ve srovnání s těmito roky mírně snížil.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	13	7	7	5	4
těžce zraněno	42	51	62	63	41	39

Tab. 65: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených vinou agresivního způsobu jízdy zůstal na stejné výši s rokem 2009 a zároveň je vyšší oproti roku 2009. Počet těžce zraněných je rovněž přibližně na výši roku 2011 a zároveň je výrazně vyšší oproti roku 2009.

SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ

Jihomoravský kraj dosáhl:

- pozitivních výsledků u závažných následků nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí,
- očekávaných předpokladů u nehod s účastí dětí a seniorů,
- závažného zvýšení počtu těžkých zranění u nehod mladých řidičů, způsobených agresivním způsobem jízdy a pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek,
- **nepříjemného celkového zvýšení závažných následků nehod zranitelných účastníků silničního provozu (chodci, cyklisté a motocyklisté), které přesáhlo dokonce následky v roce 2009.**

Karlovarský kraj**Děti**

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0
těžce zraněno	1	1	1	3	1	1

Tab. 66: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Je velmi pozitivní, že v posledních letech nedošlo k žádnému smrtelnému zranění dítěte v silničním provozu. Počet těžce zraněných dětí ovšem vzrostl oproti roku 2009 i 2011.

Chodci

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	1	1	2	0	0
těžce zraněno	11	5	2	10	10	7

Tab. 67: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených chodců vzrostl oproti roku 2009 i 2011. Počet těžce zraněných velmi výrazně vzrostl ve srovnání s rokem 2011 a dostal se téměř na úroveň roku 2009.

Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	1	1	2	1	1
těžce zraněno	3	5	8	3	3	2

Tab. 68: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených cyklistů vzrostl oproti roku 2009 i 2011. Počet těžce zraněných zůstal na stejné úrovni s rokem 2009, ale je nižší oproti roku 2011.

Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	2	1	0	2	1
těžce zraněno	9	11	14	2	8	6

Tab. 69: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Je velmi pozitivní, že v roce 2012 nedošlo k žádnému smrtelnému zranění motocyklisty (na rozdíl předchozích roků). Navíc v témže roce velmi výrazně klesl i počet těžce zraněných oproti roku 2009 i 2011.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	3	2	0	0	0
těžce zraněno	9	11	10	13	8	7

Tab. 70: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

U nehod mladých řidičů nedošlo v roce 2012 k žádnému smrtelnému zranění (na rozdíl od předchozího roku). Počet těžce zraněných však významně vzrostl ve srovnání s rokem 2009 i 2011.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	3	1	1	0	0
těžce zraněno	9	6	2	10	9	8

Tab. 71: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

U stárnoucí populace došlo v roce 2012 k 1 smrtelnému zranění (stejně jako v předchozím roce). Počet těžkých zranění se prudce zvýšil oproti roku 2011 a přesáhl i stav v roce 2009.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	0	0	0	2	1
těžce zraněno	4	5	6	4	3	2

Tab. 72: 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

U nehod s účastí alkoholu nedošlo v posledních letech k žádnému smrtelnému zranění, počet těžkých zranění se snížil oproti roku 2011 a zároveň se dostal na úroveň s roku 2009.

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	6	3	0	4	2
těžce zraněno	20	17	18	20	18	15

Tab. 73: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Velmi pozitivní vývoj nastal u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí - bez usmrcené oběti v roce 2012. Počet těžce zraněných však zůstal na úrovni roku 2009 a zároveň se mírně zvýšil i oproti roku 2011.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	2	2	1	2	2
těžce zraněno	18	13	11	17	18	17

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

Vinou agresivního způsobu jízdy došlo v roce 2012 k malému poklesu počtu usmrcených oproti roku 2009 i 2011. Počet těžce zraněných se nepatrně snížil ve srovnání s rokem 2009, ale zároveň výrazně zvýšil ve srovnání s rokem 2011.

SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ

Karlovarský kraj dosáhl:

- velmi pozitivních výsledků v redukci závažných následků nehod s účastí motocyklistů a nehod způsobených pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, nepřiměřenou rychlostí a agresivním způsobem jízdy,
- očekávaných předpokladů u nehod s účastí cyklistů a seniorů,
- závažného zvýšení počtu usmrcených u nehod s účastí dětí a zaviněných mladými řidiči motorových vozidel,
- **nepříjatelného celkového zvýšení závažných následků nehod zranitelných účastníků silničního provozu (chodci), které přesáhlo dokonce následky v roce 2009.**

Kraj Vysočina**Děti**

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	1	0	1	0	0
těžce zraněno	2	4	8	10	2	1

Tab. 75: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených dětí zůstává v posledních letech na nízké úrovni - 1 oběť v roce 2012, i když v roce 2009 a 2011 usmrcené děti nebyly. Velmi výrazně však vzrostl počet těžce zraněných dětí oproti roku 2009 i 2011.

Chodci

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	4	2	0	1	1
těžce zraněno	9	4	13	7	8	6

Tab. 76: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

U chodců došlo k poklesu na nulový počet usmrcených, mírně klesl i počet těžce zraněných oproti roku 2009 i 2011.

Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	4	3	5	2	1
těžce zraněno	15	9	11	14	13	10

Tab. 77: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Výrazně narostl počet usmrcených cyklistů oproti roku 2009 i 2011. Počet těžce zraněných naopak výrazně vzrostl oproti roku 2011, ačkoliv zároveň velmi mírně klesl oproti roku 2009.

Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	2	2	4	2	1
těžce zraněno	15	13	20	19	14	11

Tab. 78: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Významně narostl počet usmrcených motocyklistů oproti roku 2009 i 2011. Počet těžce zraněných výrazně vzrostl oproti roku 2009, ale byl nižší než v roce 2011.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	12	5	2	0	1
těžce zraněno	32	15	27	19	30	26

Tab. 79: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených vinou mladých řidičů se zvýšil oproti roku 2009, ale zároveň výrazně snížil oproti roku 2011. Počet těžce zraněných výrazně poklesl oproti roku 2009 i 2011.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	4	4	3	4	3
těžce zraněno	8	6	17	12	8	7

Tab. 80: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených seniorů mírně poklesl oproti roku 2009 i 2011. Počet těžce zraněných však výrazně vzrostl oproti roku 2009, i když pokles oproti roku 2011.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	5	7	0	3	2
těžce zraněno	24	12	23	15	21	14

Tab. 81: 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

Počet usmrcených s účastí alkoholu v posledních letech výrazně poklesl až na nulovou hodnotu. Počet těžce zraněných výrazně poklesl oproti roku 2009 i 2011.

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	8	11	10	7	7	5
těžce zraněno	50	28	48	41	46	37

Tab. 82: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných u nehod osob zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených vinou nepřiměřené rychlosti velmi mírně poklesl oproti roku 2009 i 2011. Významněji poklesl i počet těžce zraněných oproti těmto rokům.

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

rok	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	10	6	8	3	2
těžce zraněno	28	21	30	36	27	26

Tab. 83: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených vinou agresivního způsobu jízdy velmi výrazně stoupl ve srovnání s roky 2009 i 2011, podobně stoupl i počet těžce zraněných.

SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ

Kraj Vysočina dosáhl:

- velmi pozitivních výsledků v redukci závažných následků nehod způsobených pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek,
- očekávaných předpokladů u nehod s účastí chodců a seniorů a nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí a agresivním způsobem jízdy,
- závažného zvýšení počtu těžkých zranění u nehod s účastí seniorů,
- **nepříjatelného celkového zvýšení závažných následků nehod s účastí dětí a zranitelných účastníků silničního provozu (cyklisté a motocyklisté) a nehod zaviněných mladými řidiči motorových vozidel, které přesáhlo v některých kategoriích i následky v roce 2009.**

Královéhradecký kraj

Děti

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0
těžce zraněno	6	2	3	4	5	4

Tab. 84: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Je velmi pozitivní, že v posledních letech nedošlo k žádnému smrtelnému zranění dítěte v silničním provozu. Počet těžce zraněných dětí nedoznal významnější změny.

Chodci

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	3	2	3	2	2
těžce zraněno	7	9	9	11	6	5

Tab. 85: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Zvýšení počtu usmrcených chodců je třeba vzít v kontextu s velmi výrazným zvýšením počtu těžkých zranění. Alarmující je vyšší počet závažných zranění chodců v roce 2012 ve srovnání s rokem 2009.

Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	2	0	5	1	1
těžce zraněno	10	16	21	16	9	7

Tab. 86: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

U počtu usmrcených cyklistů došlo v roce 2012 k výraznému zvýšení ve srovnání s rokem 2011. Vysoký je počet těžce zraněných cyklistů, i když v roce 2012 ve srovnání s rokem 2011 poklesl.

Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	5	0	2	1	0
těžce zraněno	20	17	22	19	18	14

Tab. 87: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Smrtelné následky nehod jsou v roce 2012 vyšší oproti předpokladu a současně i vyšší oproti roku 2011. Počet nehod motocyklistů s těžkým zraněním zůstal zhruba na stejné úrovni.

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

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	6	2	2	7	5	3
těžce zraněno	32	15	19	20	30	26

Tab. 88: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

V roce 2012 došlo k nárůstu počtu usmrcených u nehod způsobených mladými řidiči motorových vozidel oproti roku 2011. K významnému snížení došlo oproti předpokladu u počtu těžce zraněných.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	5	1	4	1	1
těžce zraněno	12	11	13	13	12	11

Tab. 89: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Smrtelné následky nehod jsou v roce 2012 výrazně vyšší oproti předpokladu a současně i vyšší oproti roku 2011. Naopak počet těžce zraněných mírně převyšuje předpoklad pro rok 2012, ale i stav roku 2009.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	6	6	0	5	5	4
těžce zraněno	11	10	18	9	10	7

Tab. 90: 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

Dosažené výsledky snížení vážných následků nehod odpovídají předpokladu.

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	16	12	5	12	14	10
těžce zraněno	55	34	32	21	50	40

Tab. 91: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Smrtelné následky nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí jsou v roce 2012 vyšší oproti roku 2011, avšak oproti předpokladu pro rok 2012 je zaznamenán pokles. Počet těžce zraněných byl výrazně nižší než předpokládaná výše.

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

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	4	3	5	2	2
těžce zraněno	30	26	40	29	29	28

Tab. 92: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených při agresivním způsobu jízdy zaznamenal oproti roku 2011 výrazný nárůst, s ohledem k předpokladu za rok 2012 je alarmující. Počet těžce zraněných v roce 2012 zaznamenal výrazný pokles a je v souladu s předpokladem roku 2012.

SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ

Královéhradecký kraj:

- dosahuje dlouhodobě velmi pozitivních výsledků u počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v silničním provozu.
- Naopak závažným problémem je výrazné zvýšení počtu usmrcených cyklistů
- a usmrcených mladých řidičů motorových vozidel.

Alarmující je i nárůst počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných jízdou pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek.

Liberecký kraj**Děti**

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0
těžce zraněno	4	5	4	1	4	3

Tab. 93: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Je velmi pozitivní, že v posledních letech nedošlo k žádnému smrtelnému zranění dítěte v silničním provozu. Počet těžce zraněných zaznamenal v roce 2012 oproti roku 2011 pokles a je výrazně nižší než předpoklad pro rok 2012.

Chodci

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	0	2	2	2	1
těžce zraněno	12	12	8	4	11	8

Tab. 94: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených chodců v roce 2012 koresponduje s počtem v roce 2011 včetně předpokladu pro rok 2012. Počet těžce zraněných zaznamenal v roce 2012 oproti roku 2011 i proti předpokladu výrazný pokles.

Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	1	1	1	3	2
těžce zraněno	11	12	10	9	10	7

Tab. 95: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet cyklistů usmrcených v roce 2012 koresponduje s předchozími lety a je nižší oproti předpokladu. Mírný pokles byl v roce 2012 zaznamenán u těžce zraněných cyklistů.

Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	1	1	2	0	0
těžce zraněno	15	19	16	19	14	11

Tab. 96: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Smrtelné i těžké následky nehod jsou v roce 2012 vyšší oproti předpokladu a současně i v souhrnu vyšší oproti roku 2011.

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

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	0	0	2	4	3
těžce zraněno	16	14	14	9	15	13

Tab. 97: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených při nehodách zapříčiněných mladými řidiči zaznamenal v roce 2012 oproti rokům 2010 a 2011 nárůst, ale je nižší oproti předpokladu. Počet těžce zraněných v roce 2012 poklesl a je výrazně nižší než předpoklad roku 2012 i oproti roku 2011.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	1	2	1	2	2
těžce zraněno	10	10	8	7	10	9

Tab. 98: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Smrtelné i těžké následky nehod jsou v roce 2012 nižší oproti předpokladu a současně i v souhrnu nižší oproti roku 2011.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	1	2	8	3	2
těžce zraněno	7	14	8	8	6	4

Tab. 99: 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

Počet usmrcených při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v roce 2012 zaznamenal alarmující nárůst oproti předcházejícím letem a výrazně přesahuje očekávané předpoklady. Počet těžce zraněných převyšuje očekávané předpoklady roku 2012. Tento kraj vykazuje zcela odlišný trend ve srovnání s celorepublikovým.

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	6	1	4	9	5	4
těžce zraněno	25	27	24	25	23	18

Tab. 100: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Závažným je zvýšení počtu smrtelných zranění, které má přesně opačný trend oproti celostátnímu vývoji. Zvýšení počtu těžce zraněných je nad úroveň předpokladu a koresponduje se stavem roku 2009.

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

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	4	4	2	1	1
těžce zraněno	22	21	17	13	22	20

Tab. 101: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených při agresivním způsobu jízdy v roce 2012 zaznamenal pokles oproti předchozím rokům, avšak je nad úrovní očekávaného vývoje pro rok 2012. Počet těžce zraněných v roce 2012 zaznamenal významný pokles.

SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ

Liberecký kraj:

- dosahuje dlouhodobě velmi pozitivních výsledků u počtu usmrcených dětí v silničním provozu.

Naopak závažným problémem je:

- počet usmrcených při nehodách zaviněných jízdou pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek,
- počet smrtelných zranění u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí.
- Mírný pokles usmrcených osob byl zaznamenán u nehod zaviněných agresivní jízdou řidiče.

Moravskoslezský kraj**Děti**

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	0	1	0	0
těžce zraněno	9	5	4	6	8	6

Tab. 102: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

U počtu usmrcených dětí došlo v roce 2012 ke zvýšení. Počet těžce zraněných dětí dosáhl nižšího počtu, než byla předpokládána výše v roce 2012.

Chodci

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	2	7	5	3	2
těžce zraněno	25	14	29	14	22	16

Tab. 103: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Je velmi pozitivní, že došlo ke snížení počtu usmrcených i výraznému snížení počtu těžce zraněných oproti roku 2011 i předpokladu pro rok 2012. Počet usmrcených chodců se však nepřiblížil předpokladu.

Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	1	2	2	3	2
těžce zraněno	17	16	17	28	15	11

Tab. 104: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet cyklistů usmrcených v roce 2012 je nižší, než byla jeho očekávaná výše. Naopak počet těžce zraněných zaznamenal v roce 2012 alarmující nárůst oproti rokům předcházejícím.

Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	5	4	0	2	1
těžce zraněno	19	13	29	20	17	14

Tab. 105: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

V roce 2012 nedošlo k žádnému usmrcení motocyklisty, což je možné hodnotit jako velmi pozitivní. Počet těžce zraněných motocyklistů v roce 2012 poklesl, avšak převyšuje předpoklad roku 2012.

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

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	10	4	6	5	8	5
těžce zraněno	23	17	23	18	22	18

Tab. 106: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených při nehodách zapříčiněných mladými řidiči motorových vozidel zaznamenal v roce 2012 pokles. Velmi pozitivně se vyvíjel i počet těžce zraněných, který je pod hranicí předpokladu pro rok 2012.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	1	5	3	5	4
těžce zraněno	15	10	15	17	15	14

Tab. 107: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených u stárnoucí populace zaznamenal v roce 2012 pokles a je pod hranicí očekávaného vývoje. Naopak počet těžce zraněných zaznamenal v roce 2012 závažný nárůst.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	7	2	4	1	6	5
těžce zraněno	12	11	20	12	10	7

Tab. 108: 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

Dosažené výsledky ve snížení počtu usmrcených jsou velmi pozitivní a jejich počet je v roce 2012 výrazně nižší, než byl vytčený předpoklad. Ve srovnání s celostátním vývojem však počet těžkých zranění zůstal na úrovni roku 2009 a byl vyšší než předpoklad.

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	17	9	10	7	15	11
těžce zraněno	37	29	42	37	34	27

Tab. 109: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených zaznamenal v roce 2012 výrazný pokles. Počet těžce zraněných zaznamenal v roce 2012 klesající tendenci, avšak jeho výše je nad očekávaným vývojem.

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

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	2	6	7	5	4
těžce zraněno	49	36	44	51	48	46

Tab. 110: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných agresivní jízdou v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených vlivem agresivního způsobu jízdy zaznamenal v roce 2012 nárůst a je nejvyšší ve sledovaném období. I u počtu těžce zraněných u nehod zaviněných agresivní jízdou došlo k nárůstu.

SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ

Moravskoslezský kraj:

- dosahuje pozitivních výsledků u snížení počtu usmrcených
- a výrazného snížení počtu těžce zraněných chodců.

Naopak závažným problémem je:

- nárůst počtu těžce zraněných cyklistů
- a nárůst počtu usmrcených a těžce zraněných u dopravních nehod zaviněných agresivní jízdou řidiče.

Mírný pokles smrtelných a těžce zraněných byl zaznamenán v roce 2012 u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí.

Olomoucký kraj**Děti**

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	1	0	0	0
těžce zraněno	5	10	4	7	4	3

Tab. 111: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Je pozitivní, že v roce 2012 nedošlo k žádnému smrtelnému zranění dítěte v silničním provozu. Naopak počet těžce zraněných dětí v roce 2012 zaznamenal nárůst a převyšuje očekávaný vývoj i stav roku 2009.

Chodci

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	1	2	5	3	2
těžce zraněno	21	22	11	15	19	14

Tab. 112: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených chodců zaznamenal v roce 2012 nárůst a je nejvyšší ve sledovaném období. Počet těžce zraněných v roce 2012 sice vzrostl oproti roku 2011, ale je pod hranicí očekávaného vývoje.

Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	6	5	3	3	2
těžce zraněno	29	23	21	22	26	19

Tab. 113: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených cyklistů zaznamenal v roce 2012 pokles a dosáhl vytýčeného předpokladu. Počet těžce zraněných v roce 2012 sice nepatrně vzrostl oproti roku 2011, ale je pod hranicí očekávaného vývoje.

Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	6	2	1	2	1
těžce zraněno	23	20	16	14	21	16

Tab. 114: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených motocyklistů zaznamenal v roce 2012 pokles a je pod úrovní očekávaného vývoje. Počet těžce zraněných zaznamenal v roce 2012 rovněž pokles a je hluboce pod hranicí očekávaného vývoje.

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

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	5	5	2	3	2
těžce zraněno	32	13	19	15	30	26

Tab. 115: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených při nehodách zapříčiněných mladými řidiči motorových vozidel zaznamenal v roce 2012 pokles a je pod hranicí očekávaného vývoje. Rovněž počet těžce zraněných zaznamenal v roce 2012 pokles.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	6	5	2	6	6	5
těžce zraněno	19	13	10	16	18	17

Tab. 116: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených a těžce zraněných v kategorii nad 65 let věku zaznamenal v roce 2012 oproti předchozím rokům nárůst, avšak je v souladu nebo pod úrovní očekávaného vývoje.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	3	0	2	4	3
těžce zraněno	15	10	20	14	13	9

Tab. 117: 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

Počet usmrcených řidičů pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v roce 2012 zaznamenal nárůst, avšak je pod úrovní očekávaného vývoje. Počet těžce zraněných v roce 2012 poklesl, ale je zhruba na hranici předpokládaného vývoje pro rok 2012.

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	10	15	9	4	9	6
těžce zraněno	47	31	31	27	43	34

Tab. 118: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Velmi pozitivním je zásadní snížení počtu usmrcených i těžce zraněných osob v roce 2012.

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

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	6	8	4	5	6	5
těžce zraněno	38	36	30	27	37	35

Tab. 119: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných agresivní jízdou v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Mírné zvýšení počtu usmrcených při agresivním způsobu jízdy je v roce 2012 pod úrovní očekávaného vývoje. Naopak velmi pozitivní je snížení počtu těžce zraněných v roce 2012.

SOUHRNNÝ KOMETÁŘ

Olomoucký kraj:

- dosahuje pozitivních výsledků u počtu usmrcených a těžce zraněných mladých řidičů motorových vozidel.

Naopak závažným problémem je:

- nárůst počtu usmrcených u stárnoucí populace
- a dopravních nehod zaviněných jízdou pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek.

Pardubický kraj

Děti

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0
těžce zraněno	4	1	1	2	4	3

Tab. 120: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Je velmi pozitivní, že v posledních letech nedošlo k žádnému smrtelnému zranění dítěte v silničním provozu. Počet těžce zraněných dětí zaznamenal v roce 2012 mírný nárůst, avšak je nižší než předpoklad pro rok 2012.

Chodci

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	1	0	1	1	1
těžce zraněno	11	4	7	8	10	7

Tab. 121: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Mírné zvýšení počtu usmrcených i těžce zraněných chodců oproti roku 2011 však odpovídá předpokladům pro rok 2012.

Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	4	3	4	3	2
těžce zraněno	18	12	16	15	16	12

Tab. 122: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených cyklistů v roce 2012 převyšuje očekávaný vývoj. Naopak počet těžce zraněných cyklistů je v roce 2012 mírně pod hranicí předpokládaného vývoje.

Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	2	0	5	0	0
těžce zraněno	14	14	7	11	13	10

Tab. 123: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Smrtelné i těžké následky nehod motocyklistů vykazují oproti roku 2011 rostoucí tendenci. Závažné je zvýšení počtu smrtelných zranění.

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

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	7	6	6	3	2
těžce zraněno	18	14	14	13	17	14

Tab. 124: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Závažným trendem je růst počtu usmrcených vinou mladých řidičů v roce 2012, který dvojnásobně převyšuje předpokládaný vývoj pro rok 2012. Naopak mírný pokles byl v roce 2012 zaznamenán u nehod s těžkým zraněním.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	4	2	2	4	3
těžce zraněno	10	9	14	5	10	9

Tab. 125: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ:

Na rozdíl od celostátního trendu nedošlo v roce 2012 v souhrnu počtu usmrcených a vážných následků k dosažení očekávaných předpokladů.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	5	4	6	4	3
těžce zraněno	17	18	12	17	15	10

Tab. 126: 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

Závažné je zvýšení počtu usmrcených a těžce zraněných obětí dopravních nehod, které značně převyšuje vývoj předpokládaný v roce 2012.

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	11	9	12	4	3
těžce zraněno	42	18	31	37	39	31

Tab. 127: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Alarmující je počet usmrcených účastníků silničního provozu v roce 2012, který trojnásobně převyšuje předpokládaný vývoj. U počtu těžce zraněných byl v roce 2012 zaznamenán mírný nárůst oproti roku 2011, ale zhruba koresponduje s vytýčeným předpokladem.

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

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	9	8	4	4	8	7
těžce zraněno	27	25	22	17	26	25

Tab. 128: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných agresivní jízdou v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Velmi pozitivní výsledky jako v předchozí oblasti vykazuje počet usmrcených a těžce zraněných u agresivního způsobu jízdy v roce 2012. Počet usmrcených i těžce zraněných je však pod očekávanou hranicí vývoje v roce 2012.

SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ

Pardubický kraj:

dosahuje dlouhodobě pozitivních výsledků

- u počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v silničním provozu.

Naopak závažným je:

- vyšší počet závažných zranění chodců v roce 2012,
- vyšší počet usmrcených cyklistů a rostoucí počet smrtelných i těžkých zranění motocyklistů.

Závažné je i zvýšení počtu usmrcených a těžce zraněných obětí dopravních nehod při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek.

Plzeňský kraj

Děti

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	0	1	0	1	1
těžce zraněno	7	1	4	4	6	4

Tab. 129: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Je velmi pozitivní, že v roce 2012 nedošlo k žádnému smrtelnému zranění dítěte v silničním provozu. Počet těžce zraněných dětí nedoznal významnější změny oproti roku 2011, ale je nižší

Chodci

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	2	3	2	2	1
těžce zraněno	6	8	3	13	5	4

Tab. 130: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených chodců v roce 2012 koresponduje s očekávaným vývojem. Alarmující je však situace u těžce zraněných chodců, kde došlo k nárůstu, který dvojnásobně převyšuje vývoj předpokládaný v roce 2012.

Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	3	0	2	3	2
těžce zraněno	3	7	3	5	3	2

Tab. 131: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených cyklistů zaznamenal v roce 2012 nárůst, avšak je pod hranicí očekávaného vývoje. Počet těžce zraněných cyklistů zaznamenal nárůst a převyšuje vývoj očekávaný v roce 2012.

Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	2	3	3	4	2
těžce zraněno	12	13	8	6	11	9

Tab. 132: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Smrtelné i těžké následky nehod motocyklistů v roce 2012 jsou pod úrovní očekávaného vývoje. Ve srovnání s předchozími lety došlo u vážných zranění k mírnému poklesu.

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

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	6	4	6	5	5	3
těžce zraněno	26	21	15	17	24	21

Tab. 133: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených vinou mladými řidiči motorových vozidel odpovídá počtu dle očekávaného vývoje v roce 2012. Počet těžce zraněných zaznamenal mírný nárůst, avšak je pod hranicí předpokládaného vývoje roku 2012.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	3	1	4	5	4
těžce zraněno	3	6	6	11	3	3

Tab. 134: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených osob nad 65 let věku zaznamenal oproti roku 2011 nárůst, avšak je pod hranicí očekávaného vývoje. Alarmující je počet těžce zraněných, který trojnásobně převyšuje předpoklad pro rok 2012.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	7	6	0	4	3
těžce zraněno	12	7	7	8	10	7

Tab. 135: 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

Je pozitivní, že v roce 2012 nedošlo k usmrcení účastníků silničního provozu při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek. V případě počtu těžce zraněných došlo k nárůstu, který je v souladu s vývojem očekávaným v roce 2012.

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	17	14	12	12	15	11
těžce zraněno	25	28	28	34	23	18

Tab. 136: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených při nehodách zaviněných nepřiměřenou rychlostí zaznamenal oproti roku 2009 pokles, avšak počet těžce zraněných zaznamenal nárůst, který je vysoko nad očekávaným předpokladem roku 2012.

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

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	10	8	7	2	9	8
těžce zraněno	33	9	16	17	32	31

Tab. 137: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených při agresivní jízdě zaznamenal v roce 2012 výrazný pokles, avšak u počtu těžce zraněných byl trend v roce 2012 opačný, ale je pod hranicí předpokládaného vývoje.

SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ

Plzeňský kraj:

- dosahuje pozitivních výsledků u počtu usmrcených při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek.
- Naopak závažná je situace u těžce zraněných chodců, kde došlo k nárůstu, který dvojnásobně převyšuje vývoj předpokládaný v roce 2012.
- Rovněž u stárnoucí populace je alarmující nárůst u počtu těžce zraněných, který trojnásobně převyšuje předpoklad pro rok 2012.

Středočeský kraj**Děti**

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	0	1	2	2	1
těžce zraněno	15	7	12	11	13	9

Tab. 138: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených dětí v roce 2012 zaznamenal nárůst. U počtu těžce zraněných byl oproti roku 2011 zaznamenán mírný pokles.

Chodci

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	9	8	4	7	7	5
těžce zraněno	39	30	24	39	35	25

Tab. 139: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených chodců zaznamenal nárůst, který je v souladu s vývojem předpokládaným v roce 2012. Alarmující je počet těžce zraněných, který zaznamenal výrazný nárůst a je nad hranicí očekávaného vývoje.

Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	7	4	2	3	6	4
těžce zraněno	29	24	36	26	26	19

Tab. 140: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet cyklistů usmrcených v silničním provozu zaznamenal v roce 2012 mírný nárůst a počet těžce zraněných je v souladu s vývojem očekávaným v roce 2012.

Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	7	11	11	11	6	3
těžce zraněno	86	42	64	40	78	61

Tab. 141: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet těžce zraněných motocyklistů zaznamenal v roce 2012 velký pokles, který je hluboko pod úrovní předpokládaného vývoje.

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

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	18	11	14	17	15	10
těžce zraněno	92	44	61	45	87	73

Tab. 142: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Zcela opačný trend než na celostátní úrovni byl zaznamenán v roce 2012 u nehod mladých řidičů, kde došlo k výraznému nárůstu usmrcení. Při nehodách zaviněných mladými řidiči došlo naopak k poklesu počtu těžkých zranění.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	12	11	9	5	11	10
těžce zraněno	32	35	30	25	31	29

Tab. 143: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených osob nad 65 let věku zaznamenal v roce 2012 výrazný pokles. Stejný trend je možné sledovat u počtu těžce zraněných.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	9	6	6	7	8	6
těžce zraněno	31	25	31	22	27	19

Tab. 144: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet osob usmrcených při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu zaznamenal v roce 2012 oproti rokům 2010 a 2011 mírný nárůst. Naopak k poklesu došlo u nehod s těžkým zraněním.

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	36	23	28	30	32	22
těžce zraněno	146	95	112	98	134	107

Tab. 145: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

U dopravních nehod s nepřiměřenou rychlostí došlo k nárůstu v počtu usmrcení. Naopak pokles byl zaznamenán u počtu těžkých zranění.

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

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	14	15	16	16	13	11
těžce zraněno	129	93	90	92	126	120

Tab. 146: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných agresivní jízdou v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

U počtu obětí nehod způsobených agresivním způsobem jízdy setrvává nežádoucí stav z roku 2011, který je nad hranicí předpokládaného vývoje. Počet těžce zraněných zaznamenal mírný nárůst, ale nedosahuje hodnot předpokládaných pro rok 2012.

SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ

Středočeský kraj:

- dosahuje pozitivních výsledků u počtu těžce zraněných motocyklistů, který zaznamenal v roce 2012 velký pokles a je hluboko pod úrovní předpokládaného vývoje.
- Naopak závažná situace je u počtu těžce zraněných chodců, který zaznamenal výrazný nárůst a je nad hranicí očekávaného vývoje.

Ústecký kraj

Děti

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	1	0	0	0	0
těžce zraněno	8	2	6	5	7	5

Tab. 147: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Je velmi pozitivní, že v posledních letech nedošlo k žádnému smrtelnému zranění dítěte v silničním provozu. Počet těžce zraněných dětí nedoznal výraznější změny.

Chodci

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	3	1	3	4	3
těžce zraněno	19	12	19	11	17	12

Tab. 148: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Výrazné zvýšení počtu usmrcených chodců v roce 2012 oproti roku 2011 je třeba vzít v kontextu s výrazným snížením počtu těžce zraněných chodců v roce 2012.

Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	2	5	1	2	2	1
těžce zraněno	17	11	18	10	15	11

Tab. 149: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených cyklistů vzrostl v roce 2012 na úroveň předpokládaného vývoje pro tento rok. Počet těžce zraněných naopak v tomto období poklesl a vykazuje oproti očekávanému vývoji velmi příznivé hodnoty.

Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	2	8	3	3	2
těžce zraněno	22	14	19	23	20	16

Tab. 150: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet smrtelných následků nehod motocyklistů zaznamenal v roce 2012 oproti roku 2011 výrazný pokles a odpovídá očekávanému vývoji. Počet těžce zraněných naopak zaznamenal mírný nárůst.

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

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	9	6	3	4	8	5
těžce zraněno	42	21	21	16	39	34

Tab. 151: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet obětí nehod způsobených mladými řidiči je pod úrovní předpokládaného vývoje pro rok 2012. Počet těžce zraněných v roce 2012 zaznamenal oproti roku 2011 pokles.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	3	2	4	4	3
těžce zraněno	18	15	15	14	18	16

Tab. 152: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

Počet usmrcení u stárnoucí populace koresponduje s předpokládaným vývojem v roce 2012. U počtu těžce zraněných došlo k mírnému poklesu oproti roku předcházejícímu.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	8	6	5	2	7	5
těžce zraněno	15	12	14	8	13	9

Tab. 153: 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

Dosažené výsledky v podobě snížení vážných následků nehod jsou velmi pozitivní a jsou v roce 2012 výrazně nižší, než byl vytyčený předpoklad. Ve srovnání s celostátním vývojem je třeba podtrhnout výrazné snížení těžkých zranění.

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	28	12	11	8	25	17
těžce zraněno	69	44	43	25	63	50

Tab. 154: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Velmi pozitivním je snížení počtu smrtelných zranění, která kopírují celostátní trend. Výrazný pokles byl zaznamenán v roce 2012 i u počtu těžkých zranění.

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

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	7	7	3	4	3
těžce zraněno	48	33	45	32	47	45

Tab. 155: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Pozitivní trend lze v roce 2012 sledovat u počtu usmrcených při nehodách s agresivním způsobem jízdy. Stejná situace je i u počtu nehod s těžkým zraněním.

SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ**Ústecký kraj:**

- dosahuje pozitivních výsledků u počtu usmrcených dětí, kdy nedošlo k žádnému smrtelnému zranění dítěte v silničním provozu.
- Výrazný pokles byl rovněž zaznamenán u počtu usmrcených motocyklistů
- a u dopravních nehod s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek.

Zlínský kraj**Děti**

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	0	0	0	1	0	0
těžce zraněno	7	1	3	3	6	4

Tab. 156: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Pozitivní trend z předchozích let u počtu dětí usmrcených v silničním provozu se v roce 2012 nepotvrdil. U počtu těžce zraněných došlo v roce 2012 oproti roku 2010 k nárůstu.

Chodci

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	3	4	1	2	2
těžce zraněno	25	6	17	22	22	16

Tab. 157: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Snížení počtu usmrcených chodců v roce 2012 je třeba vzít v úvahu se zvýšeným počtem těžkých zranění. Alarmující je vyšší počet těžce zraněných chodců v roce 2012 ve srovnání s rokem 2010 a 2011.

Cyklisté

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	2	3	2	3	2
těžce zraněno	19	20	16	14	17	12

Tab. 158: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ:

Počet usmrcených cyklistů zaznamenal v roce 2012 mírný pokles oproti rokům 2010 a 2011 a je pod hranicí očekávaného vývoje. Ke stejnému trendu došlo i v případě počtu těžce zraněných cyklistů.

Motocyklisté

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	2	2	4	2	1
těžce zraněno	26	11	16	27	24	19

Tab. 159: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Smrtelné i těžké následky nehod jsou v roce 2012 vyšší oproti předpokladu a současně i v souhrnu vyšší oproti roku 2011.

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

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	5	3	5	4	3
těžce zraněno	21	22	15	26	20	17

Tab. 160: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Počet obětí nehod mladých řidičů motorových vozidel zaznamenal v roce 2012 oproti předchozímu roku nárůst, stejně tak tomu bylo za stejné období u počtu těžce zraněných.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	3	4	1	3	2
těžce zraněno	21	12	19	16	20	19

Tab. 161: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ:

Počet usmrcených osob nad 65 let věku zaznamenal v roce 2012 oproti roku 2011 výrazný pokles. Mírný pokles byl zaznamenán i u počtu těžce zraněných za stejné období.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	1	1	2	4	3
těžce zraněno	27	16	9	17	23	16

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

Dosažené výsledky v počtu usmrcených a těžce zraněných v roce 2012 u dopravních nehod s alkoholem jsou v porovnání s roky 2010 a 2011 velmi negativní.

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	10	6	6	8	9	6
těžce zraněno	42	27	36	40	39	31

Tab. 163: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Závažné je zvýšení počtu smrtelných zranění oproti roku 2011, které má přesně opačný trend oproti celostátnímu vývoji. Rovněž zvýšení počtu těžkých zranění je v roce 2012 oproti letům předcházejícím velmi alarmující a ve vazbě na celostátní trend hlubokého poklesu varovné.

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

rok	2009	2010	2011	2012 skutečnost	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	6	3	4	5	6	5
těžce zraněno	43	25	32	42	42	40

Tab. 164: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2002-2020 na silnicích II. a III. třídy

KOMENTÁŘ

Obdobně závažné výsledky jako v předchozí oblasti je možné zaznamenat u počtu usmrcených a těžce zraněných následkem agresivního způsobu jízdy řidičů.

SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ

Zlínský kraj:

- dosahuje pozitivních výsledků u počtu usmrcených osob nad 65 let věku.
- Naopak alarmující je nárůst usmrcených a těžce zraněných motocyklistů oproti předpokládanému vývoji.
- Negativní trend je možné pozorovat také u počtu usmrcených a těžce zraněných mladých řidičů motorových vozidel
- a u dopravních nehod s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek.

2.4 Síť místních komunikací - celkem

Je v odpovědnosti **obcí s rozšířenou působností** a obcí a je vzata jako jedna kategorie.

Děti

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	3	3	4	4	4	2	2
těžce zraněno	101	69	53	57	49	60	47	33

Tab. 165: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002-2020 na místních komunikacích

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených dětí na místních komunikacích zůstal na stejné úrovni s rokem 2011 a zároveň poklesl oproti roku 2009. Počet těžce zraněných vzrostl výrazně oproti roku 2009 i 2011.

Chodci

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	28	33	19	25	23	20	16	10
těžce zraněno	304	218	184	190	197	205	164	120

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

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených chodců velmi mírně vzrostl oproti roku 2009, ale poklesl oproti roku 2011. Počet těžce zraněných vzrostl oproti roku 2009 i 2011.

Cyklisté

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	15	18	12	16	12	13	10	6
těžce zraněno	159	118	133	128	140	185	118	87

Tab. 167: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002-2020 na místních komunikacích

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených cyklistů velmi mírně vzrostl oproti roku 2009 i 2011. Navíc výrazně vzrostl i počet těžce zraněných oproti roku 2009 i 2011.

Motocyklisté

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	11	5	8	4	4	6	7	4
těžce zraněno	101	82	81	78	90	74	74	58

Tab. 168: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002-2020 na místních komunikacích

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených motocyklistů mírně poklesl ve srovnání s rokem 2009, ale vzrostl oproti roku 2011. Počet těžce zraněných poklesl oproti roku 2009 i 2011.

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

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	13	7	6	15	9	13	5	3
těžce zraněno	174	103	100	75	83	67	94	80

Tab. 169: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2002-2020 na místních komunikacích

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených vinou mladých řidičů velmi výrazně vzrostl oproti roku 2009 i 2011, naproti tomu výrazně poklesl počet těžce zraněných oproti stejným rokům.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	24	21	15	22	17	23	14	12
těžce zraněno	122	130	111	103	134	151	108	100

Tab. 170: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002-2020 na místních komunikacích

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených seniorů výrazně vzrostl oproti roku 2009 i 2011, navíc výrazně vzrostl i počet těžce zraněných oproti stejným rokům.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	6	1	12	24	8	2	11	8
těžce zraněno	137	51	66	72	68	78	57	40

Tab. 171: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných věku v letech 2002-2020 na místních komunikacích

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených s účastí alkoholu velmi výrazně klesl ve srovnání s rokem 2009 i 2011. Počet těžce zraněných klesl oproti roku 2009, ale vzrostl ve srovnání s rokem 2011.

Nepřiměřená rychlost

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	15	21	22	27	16	24	19	14
těžce zraněno	192	125	114	112	90	116	105	83

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 vinou nepřiměřené rychlosti výrazně vzrostl ve srovnání s rokem 2009 i 2011. Počet těžce zraněných klesl ve srovnání s rokem 2009 a zůstal na stejné úrovni s rokem 2011.

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

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	31	33	27	33	27	26	25	21
těžce zraněno	297	330	254	251	267	296	249	236

Tab. 173: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2002-2020 na místních komunikacích

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených vinou agresivního způsobu jízdy mírně poklesl oproti roku 2009, avšak vzrostl oproti roku 2011. Počet těžce zraněných vzrostl oproti roku 2009 i 2011.

SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ

Na místních komunikacích bylo dosaženo:

- velmi pozitivních výsledků u nehod způsobených pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek,
- očekávaných předpokladů u nehod s účastí motocyklistů a seniorů,
- závažného zvýšení počtu těžkých zranění u nehod způsobených agresivním způsobem jízdy,
- **nepříjatelného celkového zvýšení závažných následků nehod s účastí dětí chodců, cyklistů, seniorů, nehod zaviněných mladými řidiči motorových vozidel a způsobených nepřiměřenou rychlostí, které přesáhlo dokonce následky v roce 2009.**

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

Děti

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	4	1	1	0	0	1	1	1
těžce zraněno	31	25	26	20	19	20	23	16

Tab. 174: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2002-2020 na komunikacích hl. města Prahy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených dětí zůstal na hodnotě 1, což je stejné jako v roce 2009, ale vyšší než v roce 2012. Počet těžce zraněných poklesl výrazněji oproti roku 2009, ale je nepatrně vyšší než v roce 2011.

Chodci

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	36	35	14	16	17	14	12	7
těžce zraněno	230	179	151	127	119	127	134	98

Tab. 175: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na komunikacích hl. města Prahy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených chodců poklesl oproti roku 2011 a dostal se na hodnotu roku 2009. Počet těžce zraněných poklesl výrazněji oproti roku 2009, ale je vyšší než v roce 2011.

Cyklisté

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	3	1	0	2	0	1	1
těžce zraněno	12	10	26	14	15	11	23	17

Tab. 176: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2002-2020 na komunikacích hl. města Prahy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených cyklistů se dostal na nulovou hodnotu, což je méně než v roce 2009 i 2011. Počet těžce zraněných rovněž výrazněji poklesl oproti roku 2009 i 2011.

Motocyklisté

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	7	4	6	3	3	3	5	3
těžce zraněno	53	55	59	49	54	36	54	42

Tab. 177: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2002-2020 na komunikacích hl. města Prahy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených chodců poklesl oproti roku 2009 a zůstal na hodnotě roku 2011. Počet těžce zraněných rovněž výrazně poklesl oproti roku 2009 i 2011.

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

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	3	3	3	0	5	0	3	2
těžce zraněno	18	17	6	10	7	4	6	5

Tab. 178: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2002-2020 na komunikacích hl. města Prahy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených vinou mladých řidičů se dostal na nulovou hodnotu, což je výrazně méně než v roce 2009 i 2011. Počet těžce zraněných rovněž poklesl oproti roku 2009 i 2011.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	18	20	7	10	10	13	7	6
těžce zraněno	100	62	66	47	69	51	64	60

Tab. 179: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2002-2020 na komunikacích hl. města Prahy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených seniorů výrazně vzrostl oproti roku 2009 i 2011. Počet těžce zraněných naopak výrazně poklesl oproti roku 2009 i 2011.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	7	6	7	3	6	1	6	5
těžce zraněno	77	24	27	19	33	9	23	16

Tab. 180: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2002-2020 na komunikacích hl. města Prahy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených s účastí alkoholu se velmi významně snížil ve srovnání s rokem 2009 i 2011, stejně tak se snížil i počet těžce zraněných.

Nepřiměřená rychlost

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	28	19	13	8	5	2	11	8
těžce zraněno	100	89	56	30	34	21	51	41

Tab. 181: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných u nehod nepřiměřenou rychlostí v letech 2002-2020 na komunikacích hl. města Prahy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených vinou nepřiměřené rychlosti se v posledních letech velmi výrazně snížil ve srovnání s rokem 2009 i 2011, stejně tak se výrazně snížil i počet těžce zraněných.

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

rok	2002	2005	2009	2010	2011	2012	2012 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	28	22	15	9	14	12	14	11
těžce zraněno	229	182	174	146	144	118	171	162

Tab. 182: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných u nehod agresivní jízdou v letech 2002-2020 na komunikacích hl. města Prahy

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených vinou agresivního způsobu jízdy se snížil ve srovnání s rokem 2009 i 2011, stejně tak se výrazněji snížil i počet těžce zraněných.

SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ

Hlavní město Praha dosáhlo:

- velmi pozitivních výsledků u nehod s účastí cyklistů a motocyklistů, nehod zaviněných mladými řidiči motorových vozidel, způsobených pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek a způsobených nepřiměřenou rychlostí a agresivním způsobem jízdy,
- očekávaných předpokladů u nehod s účastí dětí,
- závažného zvýšení počtu usmrcení u nehod s účastí chodců.
- **Nepříjemného celkového zvýšení závažných následků nehod s účastí seniorů, které přesáhlo dokonce následky v roce 2009.**