



Ministerstvo dopravy



Příloha 2

PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ 2017

2.1 Celá silniční síť

kategorie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ROZDÍL (2017-2016)		2017 předpoklad	ROZDÍL (2017-2017 předpoklad)		2020 předpoklad
										absolutně	relativně		absolutně	relativně	
Děti	62	58	50	56	49	51	49	48	41	-7	-14,5 %	37	4	11,0 %	31
Chodci	339	308	313	312	294	261	270	260	231	-29	-11,2 %	218	12	5,7 %	185
Cyklisté	180	168	161	181	174	165	167	143	132	-11	-7,7 %	123	9	7,5 %	107
Motocyklisté	255	229	231	218	190	223	211	179	169	-11	-5,9 %	158	10	6,3 %	135
Mladí řidiči	287	226	259	251	212	226	221	195	173	-22	-11,1 %	207	-34	-16,5 %	173
Stárnoucí populace	259	244	227	250	239	227	255	255	246	-9	-3,4 %	208	39	18,5 %	191
Alkohol a jiné návykové látky	217	200	197	130	125	141	139	128	106	-23	-17,6 %	121	-15	-12,7 %	97
Nepříměřená rychlost	658	498	519	474	411	458	411	378	333	-45	-12,0 %	367	-34	-9,3 %	295
Nedání přednosti v jízdě	327	307	311	289	261	264	273	280	244	-36	-12,7 %	230	15	6,3 %	201
Nesprávné předjíždění	221	208	197	212	184	200	185	164	148	-16	-9,7 %	153	-5	-3,2 %	134
Nákladní automobily	183	152	155	144	128	121	128	133	119	-15	-10,9 %	113	5	4,7 %	95

Tab. 2-1: Vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na celé silniční síti v letech 2009–2020 pro jednotlivé dílčí cíle

kategorie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ROZDÍL (2017-2016)		2017 předpoklad	ROZDÍL (2017-2017 předpoklad)		2020 předpoklad
										absolutně	relativně		absolutně	relativně	
Děti	14	17	12	14	8	14	18	13	9	-4	-30,8 %	8	1	6,4 %	7
Chodci	157	151	156	146	134	112	131	111	101	-10	-9,0 %	96	5	5,0 %	80
Cyklisté	72	70	50	64	58	57	68	39	44	5	12,8 %	44	0	0,0 %	37
Motocyklisté	94	99	81	90	66	89	90	62	64	2	3,2 %	52	12	22,4 %	43
Mladí řidiči	129	118	134	128	97	112	117	95	87	-8	-8,4 %	98	-11	-11,3 %	83
Stárnoucí populace	141	145	116	134	118	115	140	129	121	-8	-6,2 %	114	7	6,3 %	105
Alkohol a jiné návykové látky	123	116	97	48	62	67	74	62	52	-10	-16,1 %	62	-10	-16,2 %	48
Nepříměřená rychlost	370	285	285	261	211	250	236	195	176	-19	-9,7 %	203	-27	-13,3 %	162
Nedání přednosti v jízdě	113	127	116	92	90	88	101	102	83	-19	-18,6 %	81	2	3,0 %	71
Nesprávné předjíždění	125	127	114	131	105	122	109	95	88	-7	-7,4 %	87	1	1,1 %	76
Nákladní automobily	105	90	87	86	72	67	74	80	74	-6	-7,5 %	63	11	17,5 %	52

Tab. 2-2: Vývoj počtu usmrcených na celé silniční síti v letech 2009–2020 pro jednotlivé dílčí cíle

kategorie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ROZDÍL (2017-2016)		2017 předpoklad	ROZDÍL (2017-2017 předpoklad)		2020 předpoklad
										absolutně	relativně		absolutně	relativně	
Děti	190	165	152	169	162	148	125	141	129	-12	-8,5 %	115	14	12,4 %	95
Chodci	729	629	629	663	640	596	554	595	519	-76	-12,8 %	489	30	6,1 %	421
Cyklisté	430	393	443	466	462	433	394	417	353	-64	-15,3 %	315	38	12,2 %	280
Motocyklisté	645	520	600	511	496	534	484	468	418	-50	-10,7 %	425	-7	-1,6 %	367
Mladí řidiči	631	430	501	490	461	454	417	398	344	-54	-13,6 %	437	-93	-21,2 %	358
Stárnoucí populace	472	394	443	465	485	447	461	504	501	-3	-0,6 %	376	125	33,3 %	345
Alkohol a jiné návykové látky	376	337	398	326	253	296	260	264	214	-50	-18,9 %	235	-21	-8,9 %	197
Nepřiměřená rychlost	1 151	851	936	852	798	831	698	731	626	-105	-14,4 %	655	-29	-4,4 %	530
Nedání přednosti v jízdě	856	719	778	788	682	705	687	711	645	-66	-9,3 %	597	48	8,1 %	521
Nesprávné předjíždění	385	324	333	324	316	311	303	277	241	-36	-13,0 %	265	-24	-9,0 %	230
Nákladní automobily	313	246	271	233	224	215	214	213	179	-34	-16,0 %	202	-23	-11,2 %	171

Tab. 2-3: Vývoj počtu těžce zraněných na celé silniční síti v letech 2009–2020 pro jednotlivé dílčí cíle

V následujících dílčích vyhodnoceních je využíváno symbolické označení „xxx“ pro podíl meziročních hodnot v případě, kde ve jmenovateli je 0. Tato hodnota představuje v každém případě meziroční nárůst.

2.1.1 Děti

kategorie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ROZDÍL (2017-2016)		2017 předpoklad	ROZDÍL (2017-2017 předpoklad)		2020 předpoklad
										absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrčeno (do 24 h)	14	17	12	14	8	14	18	13	9	-4	-30,8 %	8	1	6,4 %	7
těžce zraněno	190	165	152	169	162	148	125	141	129	-12	-8,5 %	115	14	12,4 %	95
ekvivalent závažnosti nehod	62	58	50	56	49	51	49	48	41	-7	-14,5 %	37	4	11,0 %	31

Tab. 2-4: Vývoj celkového počtu usmrčených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020

U počtu usmrčených i těžce zraněných dětí došlo v roce 2017 k meziročnímu poklesu. Historicky se jedná o druhý nejnižší počet usmrčených dětí (pozn. nejméně (8) dětí bylo usmrčeno v roce 2013) a vůbec nejnižší počet těžce zraněných dětí v důsledku dopravních nehod.

I přes uvedená pozitiva nebyl v roce 2017 splněn předpoklad Revidované NSBSP – usmrčeno bylo o 1 dítě navíc (+6 %), těžce zraněných dětí bylo o 14 více (tj. +12 %).

Z hodnoty ekvivalentu závažnosti nehod vyplývá, že rok 2017 byl pro děti nejpříznivějším rokem za sledované období. Ani ten však nedosahuje stanoveného předpokladu.

Podíl usmrčených dětí na celkovém počtu usmrčených osob činil v roce 2009 1,7 %, v roce 2017 1,8 % (tj. +0,1 %). Podíl těžce zraněných dětí na celkovém počtu usmrčených osob činil v roce 2009 5,4 %, v roce 2017 - 5,5 % (tj. -0,1 %).

Nejvíce usmrčených dětí (3) bylo evidováno v Plzeňském kraji, kde se na všech usmrčených děti podílely 6 %, nejvíce těžce zraněných dětí (20) bylo evidováno v Moravskoslezském kraji, kde se děti podílely na všech těžce zraněných 9 % (celorepublikový průměr činil 6 %).

Souhrnně lze konstatovat, že vývoj vážných následků nehod dětí zaznamenal v roce 2017 meziroční zlepšení, předpoklady Revidované NSBSP však splněny nebyly.

2.1.2 Chodci

kategorie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ROZDÍL (2017-2016)		2017 předpoklad	ROZDÍL (2017-2017 předpoklad)		2020 předpoklad
										absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrčeno (do 24 h)	157	151	156	146	134	112	131	111	101	-10	-9,0 %	96	5	5,0 %	80
těžce zraněno	729	629	629	663	640	596	554	595	519	-76	-12,8 %	489	30	6,1 %	421
ekvivalent závažnosti nehod	339	308	313	312	294	261	270	260	231	-29	-11,2 %	218	12	5,7 %	185

Tab. 2-5: Vývoj celkového počtu usmrčených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020

U počtu usmrčených i těžce zraněných chodců došlo v roce 2017 k meziročnímu poklesu. V obou sledovaných oblastech se jednalo o historicky nejnižší hodnoty, meziročně bylo zaznamenáno 9 % snížení u usmrčených a 13 % snížení u těžce zraněných chodců. Ve srovnání s rokem 2009 poklesl počet usmrčených chodců cca o 36 %, těžce zraněných

chodců poklesl o 29 %. Stanovené předpoklady Revidované NSBSP pro rok 2017 však splněny nebyly.¹

Z hodnoty ekvivalentu závažnosti nehod vyplývá, že rok 2017 byl pro chodce nejpříznivějším rokem za sledované období. Ani ten však nedosahuje stanoveného předpokladu (+6 %). Podíl usmrčených chodců na celkovém počtu usmrčených osob činil v roce 2009 18,9 %, v roce 2017 ale vzrostl 20,1 % (tj. +1,2 %). Podíl těžce zraněných chodců na celkovém počtu usmrčených osob činil v roce 2009 20,6 %, v roce 2017 vzrostl na 22,2 % (tj. +1,6 %).

Nejvíce usmrčených chodců (15) bylo evidováno v Moravskoslezském kraji, v hl. m. Praze, kde se na počtu všech usmrčených chodců podíleli 65 %!!!, nejvíce těžce zraněných chodců (83) bylo evidováno v hl. m. Praze, kde se chodci podíleli na všech těžce zraněných 53 % (celorepublikový průměr činil 22 %).

Souhrnně lze konstatovat, že vývoj vážných následků nehod chodců zaznamenal v roce 2017 zlepšení, které však nevedlo ke splnění předpokladů Revidované NSBSP. Navíc se zvýšil podíl chodců na vážných následcích nehod. Dále je třeba podtrhnout, že i v roce 2017 bylo usmrceno více chodců v noci (53) než ve dne (48).

2.1.3 Cyklisté

kategorie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ROZDÍL (2017-2016)		2017 předpoklad	ROZDÍL (2017-2017 předpoklad)		2020 předpoklad
										absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno (do 24 h)	72	70	50	64	58	57	68	39	44	5	12,8 %	44	0	0,0 %	37
těžce zraněno	430	393	443	466	462	433	394	417	353	-64	-15,3 %	315	38	12,2 %	280
ekvivalent závažnosti nehod	180	168	161	181	174	165	167	143	132	-11	-7,7 %	123	9	7,5 %	107

Tab. 2-6: Vývoj celkového počtu usmrčených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020

U usmrčených cyklistů byl zaznamenán meziroční nárůst o 5 usmrčených (v roce 2016 došlo k radikálnímu snížení), naopak byl zaznamenán historicky nejnižší počet těžce zraněných cyklistů, meziročně došlo ke snížení o 15 %.

Počet usmrčených cyklistů dosáhl v roce 2017 stanoveného předpokladu v Revidované NSBSP, těžce zranění cyklisté však vytýčený předpoklad překročili o 12 %.

Ekvivalent závažnosti nehod se sice meziročně snížil, ale předpoklad Revidované NSBSP díky významnému překročení v oblasti těžce zraněných cyklistů splněn nebyl.

Podíl usmrčených cyklistů na celkovém počtu usmrčených osob činil v roce 2009 8,7 %, v roce 2017 8,8 % (tj. +0,1 %). Podíl těžce zraněných cyklistů na celkovém počtu usmrčených osob činil v roce 2009 12,2 %, v roce 2017 15,1 % (tj. +2,9 %).

¹ Ekvivalent závažnosti nehod je vypočten jako součet usmrčených osob a jedné čtvrtiny těžce zraněných osob. Dělitel 4 byl získán zaokrouhlením průměru poměrů počtu těžce zraněných a usmrčených osob v období 2001-2013.

Nejvíce usmrčených cyklistů (6) bylo evidováno v Jihočeském kraji, v Olomouckém kraji se na všech usmrčených cyklisté podíleli 21 %, nejvíce těžce zraněných cyklistů (46) bylo evidováno v Moravskoslezském kraji, v Královéhradeckém kraji se cyklisté podíleli na všech těžce zraněných 24 % (celorepublikový průměr činil 15 %).

Souhrnně lze konstatovat, že vývoj vážných následků nehod cyklistů i přes relativně významný pokles počtu těžce zraněných je stále nedostatečný. V oblasti těžce zraněných cyklistů nebyl předpoklad Revidované NSBSP dodržen ani v jednom roce! Celkem 85 % usmrčených cyklistů nemělo v období let 2009–2017 ochrannou přilbu!!! Meziročně byl v roce 2017 zaznamenán nárůst usmrčených cyklistů bez přilby o 32,1 % (+9 osob).

2.1.4 Motocyklisté

kategorie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ROZDÍL (2017-2016)		2017 předpoklad	ROZDÍL (2017-2017 předpoklad)		2020 předpoklad
										absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrčeno (do 24 h)	94	99	81	90	66	89	90	62	64	2	3,2 %	52	12	22,4 %	43
těžce zraněno	645	520	600	511	496	534	484	468	418	-50	-10,7 %	425	-7	-1,6 %	367
ekvivalent závažnosti nehod	255	229	231	218	190	223	211	179	169	-11	-5,9 %	158	10	6,3 %	135

Tab. 2-7: Vývoj celkového počtu usmrčených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020

V roce 2017 se nepovedlo navázat na historicky nejnižší počet usmrčených motocyklistů, bylo meziročně usmrčeno o 2 motocyklisty více. V oblasti těžce zraněných motocyklistů však došlo k relativně významnému snížení o 11 %, díky kterému bylo těžce zraněno nejméně motocyklistů v historii ČR.

U usmrčených motocyklistů se dlouhodobě (vyjma roku 2013) nedaří plnit předpoklady stanovené Revidované NSBSP, ani v roce 2017 nebyl tento předpoklad dosažen – došlo k překročení o 22 %. V oblasti těžce zraněných motocyklistů byl předpoklad Revidované NSBSP dosažen (pozn. –2 %).

U ekvivalentu závažnosti nehod došlo k meziročnímu poklesu (na historicky nejnižší hodnotu), předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 však splněn nebyl.

Podíl motocyklistů na celkovém počtu usmrčených osob, který činil v roce 2009 10,6 %, v roce 2017 mírně vzrostl na 12,7 %.

Nejvíce usmrčených motocyklistů (8) bylo evidováno v Ústeckém kraji, ve Zlínském, Libereckém a Karlovarském kraji se na všech usmrčených motocyklisté podíleli 25 %, nejvíce těžce zraněných motocyklistů (67) bylo evidováno ve Středočeském kraji, v Jihočeském kraji se motocyklisté podíleli na všech těžce zraněných 23 % (celorepublikový průměr činil 18 %).

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod motocyklistů byl relativně příznivý. Nejvyšší počet nehod zaviněných motocyklisty (835), usmrcených (23), těžce (127) i lehce zraněných (647) měl v roce 2017 jeden společný jmenovatel – nepřiměřenou rychlost jízdy!!! Předpoklady Revidované NSBSP však splněny nebyly.

2.1.5 Mladí řidiči motorových vozidel (do 24 let)

kategorie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ROZDÍL (2017-2016)		2017 předpoklad	ROZDÍL (2017-2017 předpoklad)		2020 předpoklad
										absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno (do 24 h)	129	118	134	128	97	112	117	95	87	-8	-8,4 %	98	-11	-11,3 %	83
těžce zraněno	631	430	501	490	461	454	417	398	344	-54	-13,6 %	437	-93	-21,2 %	358
ekvivalent závažnosti nehod	287	226	259	251	212	226	221	195	173	-22	-11,1 %	207	-34	-16,5 %	173

Tab. 2-8: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020

Rok 2017 se pro mladé řidiče stal historicky nejpříznivějším za sledované období. Ve všech sledovaných oblastech byl zaznamenán meziroční pokles, díky kterému byly všechny stanovené předpoklady Revidované NSBSP v oblasti tohoto dílčího cíle v roce 2017 splněny. Ekvivalent závažnosti nehod je oproti výchozímu roku 2009 nižší o 40 %.

Podíl usmrcených vinou mladých řidičů na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 18,4 %, v roce 2017 17,3 % (tj. -1,1 %). Podíl těžce zraněných vinou mladých řidičů na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 21,0 %, v roce 2017 to bylo 14,7 % (tj. poklesl o 6,2 %).

Nejvíce usmrcených vinou mladých řidičů (12) bylo evidováno v Ústeckém a Jihomoravském kraji, v Karlovarském kraji se na všech usmrcených podíleli 33 %, nejvíce těžce zraněných vinou mladých řidičů (50) bylo evidováno v Jihočeském kraji, v Karlovarském kraji bylo vinou mladých řidičů těžce zraněno 26 % osob (celorepublikový průměr činil 15 %).

Souhrnně lze konstatovat, že vývoj vážných následků při nehodách zaviněných mladými řidiči byl příznivý a dokonce výrazně lepší než stanovil předpoklad.

	mladí řidiči do 24 let						řidiči nad 24 let					
	celkem		s ŘP do 1 roku		s ŘP 1-2 roky		celkem		s ŘP do 1 roku		s ŘP 1-2 roky	
	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017
usmrceno do 24 h	152	87	61	28	29	25	589	366	20	14	18	8
těžce zraněno	739	349	332	130	145	69	2213	1555	90	80	100	44
ekvivalent závažnosti nehod	337	174	144	61	65	42	1142	755	43	34	43	19

Tab. 2-8a: Závažné následky nehod zaviněné řidiči motorových vozidel dle délky vlastnictví ŘP

Z výše provedené podrobnější analýzy podle doby od získání řidičského průkazu vyplývá, že kritickou skupinou jsou mladí řidiči s řidičskou praxí do dvou let, kteří se podílejí cca 60 % na následcích způsobených mladými řidiči. Kritickým obdobím je jednoznačně první rok držení ŘP. Řidičská praxe u starších řidičů nad 24 let není tak významným problémem.

2.1.6 Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

kategorie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ROZDÍL (2017-2016)		2017 předpoklad	ROZDÍL (2017-2017 předpoklad)		2020 předpoklad
										absolutně	relativně		absolutně	relativně	
										usmrceno (do 24 h)	137		140	108	
těžce zraněno	442	369	406	465	485	447	461	504	501	-3	-0,6 %	384	117	30,3 %	345
ekvivalent závažnosti nehod	248	232	210	250	239	227	255	255	246	-9	-3,4 %	211	35	16,8 %	191

Tab. 2.9: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020

Přestože meziročně došlo u stárnoucí populace k mírnému snížení usmrcených a těžce zraněných osob, nebyly ani v jedné oblasti v roce 2017 splněny předpoklady Revidované NSBSP. V roce 2017 došlo téměř ke stagnaci počtu těžce zraněných osob a historicky nejnižší počet (369) z roku 2010 zůstal velmi vzdálen – i výchozí rok s 442 usmrcenými osobami byl v letech 2012-2017 vždy překročen!

Podíl usmrcených seniorů na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 17,4 %, v roce 2017 výrazně vzrostl na 24,1 % (tj. +6,7 %), tedy každá 4. usmrcená osoba. Podíl těžce zraněných seniorů na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 14,5 %, v roce 2017 rovněž výrazně stoupl na 21,4 % (tj. +6,9 %), tedy každá 5. těžce zraněná osoba. Nejvíce usmrcených seniorů (17) bylo evidováno v Ústeckém kraji, v hl. m. Praze se na všech usmrcených seniori podíleli 53 %, nejvíce těžce zraněných seniorů (72) bylo evidováno ve Středočeském kraji, v Královéhradeckém kraji se seniori podíleli na všech těžce zraněných 27 % (celorepublikový průměr činil 21 %).

Souhrnně lze konstatovat, že stárnoucí populace jak v oblasti usmrcených, tak především těžce zraněných osob, patří dlouhodobě k nejproblematičtějšími dílčími cílům Revidované NSBSP! Polovina usmrcených seniorů byli v roce 2017 buď chodci (44 usmrcených, 36 %) nebo cyklisté (17 usmrcených, 14 %), tzn. skupiny zranitelných účastníků silničního provozu. Předpoklady Revidované NSBSP však splněny nebyly.

2.1.7 Alkohol a jiné návykové látky

kategorie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ROZDÍL (2017-2016)		2017 předpoklad	ROZDÍL (2017-2017 předpoklad)		2020 předpoklad
										absolutně	relativně		absolutně	relativně	
										usmrceno (do 24 h)	123		116	97	
těžce zraněno	376	337	398	326	253	296	260	264	214	-50	-18,9 %	235	-21	-8,9 %	197
ekvivalent závažnosti nehod	217	200	197	130	125	141	139	128	106	-23	-17,6 %	121	-15	-12,7 %	97

Tab. 2-10: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020

Rok 2017 se u usmrcených osob přiblížil historicky nejlepšímu roku 2012, meziročně bylo usmrceno o 10 osob méně, tj. -16 %. V důsledku vlivu alkoholu a jiných návykových látek bylo v roce 2017 těžce zraněno historicky nejméně osob (214), meziročně o 50 méně, tj. -19 %.

Výše uvedené se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, který se tak dostal na historicky nejnižší úroveň. Předpoklady Revidované NSBSP v uvedeném dílčím cíli byly v roce 2017 dosaženy.

Podíl usmrčených v důsledku vlivu alkoholu a jiných návykových látek na celkovém počtu usmrčených osob činil v roce 2009 14,8 %, v roce 2017 významně klesl na 10,4 % (tj. o 4,4 %). Podíl těžce zraněných v důsledku vlivu alkoholu a jiných návykových látek na celkovém počtu usmrčených osob činil v roce 2009 10,6 %, v roce 2017 rovněž klesl na 9,1 % (tj. o 1,5 %).

Nejvíce usmrčených v důsledku vlivu alkoholu a jiných návykových látek (14) bylo evidováno v Plzeňském kraji, kde se na všech usmrčených podílely tyto osoby 26 %, nejvíce těžce zraněných v důsledku vlivu alkoholu a jiných návykových látek (34) bylo evidováno ve Středočeském kraji, ve Zlínském kraji bylo v důsledku vlivu alkoholu a jiných návykových látek těžce zraněno 13 % osob (celorepublikový průměr činil 9 %).

Souhrnně lze tedy konstatovat, že rok 2017 z pohledu vážných následků způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek dopadl velmi pozitivně. Stejně tak lze hodnotit i naplnění předpokladů Revidované NSBSP. I přes uvedená pozitiva je však nutné si uvědomit, že v roce 2017 byla usmrcena téměř každá 10. osoba v příčinné souvislosti alkoholu a jiných návykových látek! Každoročně dochází k usmrcení osob i v případech, kdy byla u viníků nehod zjištěná „nízká“ hladina alkoholu do 0,24 ‰ – v roce 2017 byly takto usmrceny 3 osoby, o rok předtím 5! Nejvíce nehod a usmrčených osob každoročně připadá na viníky pod vlivem alkoholu s hladinou 1,5 ‰ a více.

2.1.8 Nepřiměřená rychlost

kategorie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ROZDÍL (2017-2016)		2017 předpoklad	ROZDÍL (2017-2017 předpoklad)		2020 předpoklad
										absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceño (do 24 h)	370	285	285	261	211	250	236	195	176	-19	-9,7 %	203	-27	-13,3 %	162
těžce zraněno	1 151	851	936	852	798	831	698	731	626	-105	-14,4 %	655	-29	-4,4 %	530
ekvivalent závažnosti nehod	658	498	519	474	411	458	411	378	333	-45	-12,0 %	367	-34	-9,3 %	295

Tab. 2-11: Vývoj celkového počtu usmrčených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020

Rok 2017 se pro uvedený dílčí cíl Revidované NSBSP stal historicky nejpříznivějším za sledované období. Ve všech sledovaných oblastech byl zaznamenán meziroční pokles, díky kterému byly všechny stanovené předpoklady Revidované NSBSP v oblasti tohoto dílčího cíle v roce 2017 splněny.

Ekvivalent závažnosti nehod je oproti výchozímu roku 2009 nižší o 49 %.

Podíl usmrcených v důsledku nepřiměřené rychlosti na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 44,5 %, v roce 2017 - 35,1 % (tj. pokles o 9,4 %). Podíl těžce zraněných v důsledku nepřiměřené rychlosti na celkovém počtu těžce zraněných osob činil v roce 2009 32,6 %, v roce 2017 - 26,8 % (tj. pokles o 5,8 %).

Nejvíce usmrcených v důsledku nepřiměřené rychlosti (26) bylo evidováno v Jihočeském kraji, ve Zlínském kraji byl evidován podíl na všech usmrcených 58 %, nejvíce těžce zraněných v důsledku nepřiměřené rychlosti (118) bylo evidováno ve Středočeském kraji, kde bylo v této příčinné souvislosti těžce zraněno 35 % osob (celorepublikový průměr činil 27 %).

Souhrnně lze konstatovat, že ve vývoji vážných následků způsobených nepřiměřenou rychlostí pokračuje příznivý trend. I přes uvedená pozitiva byl v roce 2017 podíl usmrcených osob v důsledku nepřiměřené rychlosti na všech usmrcených osobách nejvyšší ze všech dílčích cílů! Je zde tedy největší potenciál ke snížení vážných následků.

2.1.9 Nedání přednosti v jízdě (od roku 2017 nový dílčí cíl Revidované NSBSP)

kategorie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ROZDÍL (2017-2016)		2017 předpoklad	ROZDÍL (2017-2017 předpoklad)		2020 předpoklad
										absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno (do 24 h)	113	127	116	92	90	88	101	102	83	-19	-18,6 %	81	2	3,0 %	71
těžce zraněno	856	719	778	788	682	705	687	711	645	-66	-9,3 %	597	48	8,1 %	521
ekvivalent závažnosti nehod	327	307	311	289	261	264	273	280	244	-36	-12,7 %	230	15	6,3 %	201

Tab. 2-12: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nedáním přednosti v jízdě v letech 2009-2020

Rok 2017 se pro uvedený dílčí cíl Revidované NSBSP stal historicky nejpříznivějším za sledované období. Ve všech sledovaných ukazatelích byl zaznamenán meziroční pokles. I přes uvedená pozitiva však nebyly stanovené předpoklady Revidované NSBSP splněny – v oblasti usmrcených osob o 3 %, v oblasti těžce zraněných osob o 8 %.

Ekvivalent závažnosti nehod je oproti výchozímu roku 2009 nižší o 25 %.

Podíl usmrcených v důsledku nedání přednosti v jízdě na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 13,6 %, v roce 2017 vzrostl na 16,5 % (tj. +3,0 %). Podíl těžce zraněných v důsledku nedání přednosti v jízdě na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 24,2 %, v roce 2017 rovněž vzrostl na 27,6 % (tj. +3,4 %).

Nejvíce usmrcených v důsledku nedání přednosti v jízdě (15) bylo evidováno v Plzeňském a Ústeckém kraji, v Ústeckém kraji byl evidován podíl na všech usmrcených 32 %, nejvíce těžce zraněných v důsledku nedání přednosti v jízdě (82) bylo evidováno v hl. m. Praze, kde bylo v této příčinné souvislosti těžce zraněno 53 % osob (pozn. celorepublikový průměr činil 28 %).

Lze konstatovat, že vývoj usmrcených osob v důsledku nedání přednosti v jízdě v roce 2017 po dvou předchozích negativních letech navázal na trend z let 2012-2014. V roce 2017 byl podíl těžce zraněných osob v důsledku nedání přednosti v jízdě na všech těžce zraněných osobách nejvyšší ze všech dílčích cílů! Předpoklady Revidované NSBSP však splněny nebyly.

2.1.10 Nesprávné předjíždění (od roku 2017 nový dílčí cíl Revidované NSBSP)

kategorie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ROZDÍL (2017-2016)			ROZDÍL (2017-2017 předpoklad)			2020 předpoklad
									2017	ROZDÍL (2017-2016)		2017 předpoklad	ROZDÍL (2017-2017 předpoklad)		
										absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno (do 24 h)	125	127	114	131	105	122	109	95	88	-7	-7,4 %	87	1	1,1 %	76
těžce zraněno	385	324	333	324	316	311	303	277	241	-36	-13,0 %	265	-24	-9,0 %	230
ekvivalent závažnosti nehod	221	208	197	212	184	200	185	164	148	-16	-9,7 %	153	-5	-3,2 %	134

Tab. 2-13: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nesprávným předjížděním v letech 2009-2020

Rok 2017 se pro uvedený dílčí cíl Revidované NSBSP stal historicky nejpříznivějším za sledované období. Ve všech sledovaných oblastech byl zaznamenán meziroční pokles. Stanovený předpoklad Revidované NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyl splněn jen o 1 osobu, naopak v oblasti těžce zraněných osob byla realita 9 % pod stanoveným předpokladem.

Ekvivalent závažnosti nehod byl v roce 2017 díky významnému snížení těžce zraněných osob také splněn (-3 % pod stanoveným předpokladem), oproti výchozímu roku 2009 byl v roce 2017 nižší o třetinu.

Podíl usmrcených v důsledku nesprávného předjíždění na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 15,0 %, v roce 2017 pak 17,5 % (tj. +2,5 %). Podíl těžce zraněných v důsledku nesprávného předjíždění na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 10,9 %, v roce 2017 - 10,3 % (tj. -0,6 %).

Nejvíce usmrcených v důsledku nesprávného předjíždění (18) bylo evidováno ve Středočeském kraji, v Královéhradeckém a Pardubickém kraji byl evidován podíl na všech usmrcených 33 %, nejvíce těžce zraněných v důsledku nesprávného předjíždění (40) bylo evidováno v Jihočeském kraji, v Karlovarském kraji bylo v této příčinné souvislosti těžce zraněno 18 % osob (celorepublikový průměr činil 10 %).

Souhrnně lze tedy konstatovat, že ve vývoji vážných následků způsobených nesprávným předjížděním pokračuje v posledních dvou letech příznivý trend.

2.1.11 Nákladní automobily (od roku 2017 nový dílčí cíl Revidované NSBSP)

kategorie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	ROZDÍL (2017-2016)		2017 předpoklad	ROZDÍL (2017-2017 předpoklad)		2020 předpoklad
										absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno (do 24 h)	105	90	87	86	72	67	74	80	74	-6	-7,5 %	63	11	17,5 %	52
těžce zraněno	313	246	271	233	224	215	214	213	179	-34	-16,0 %	202	-23	-11,2 %	171
ekvivalent závažnosti nehod	183	152	155	144	128	121	128	133	119	-15	-10,9 %	113	5	4,7 %	95

Tab. 2-14: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů v letech 2009-2020

V roce 2017 došlo k meziročnímu poklesu jak v oblasti usmrcených (-6, tj. -8 %), tak v oblasti těžce zraněných osob (-34, tj. -16 %), kde 179 těžce zraněných osob vinou nákladních automobilů bylo historicky nejméně. I díky tomu byl v oblasti těžce zraněných osob předpoklad Revidované NSBSP splněn, naopak usmrceno bylo oproti předpokladu o 11 osob více, tj. +17 %.

Ekvivalent závažnosti nehod nebyl v roce 2017 díky usmrceným osobám splněn (5 % nad stanoveným předpokladem), oproti výchozímu roku 2009 byl v roce 2017 nižší o 35 %.

Podíl usmrcených v důsledku nesprávného předjíždění na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 15,0 %, v roce 2017 - 17,5 % (tj. +2,5 %). Podíl těžce zraněných v důsledku nesprávného předjíždění na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 10,9 %, v roce 2017 - 10,3 % (tj. -0,6 %).

Nejvíce usmrcených vinou řidičů nákladních automobilů (10) bylo evidováno v Moravskoslezském kraji, v Královéhradeckém kraji byl evidován podíl na všech usmrcených 33 %, nejvíce těžce zraněných vinou řidičů nákladních vozidel (24) bylo evidováno ve Středočeském a v Jihočeském kraji, v Hl. m. Praze bylo v této příčině souvislosti těžce zraněno 10 % osob (pozn. celorepublikový průměr činil 8 %).

Lze konstatovat, že rok 2017 v oblasti těžce zraněných osob vinou řidičů nákladních automobilů dopadl velmi dobře, v oblasti usmrcených osob je nutné tyto tragické následky významně snížit. Předpoklady Revidované NSBSP však splněny nebyly.

	N1 ²			N2			N3			celkem		
	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017
usmrceno do 24 h	10	45	34	11	11	10	87	24	30	108	80	74
těžce zraněno	17	129	116	32	38	22	271	50	44	320	217	182
ekvivalent závažnosti nehod	14	77	63	19	21	16	155	37	41	188	134	120

Tab. 2-14a: Závažné následky nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů

² Kategorie N - nákladní vozidla (pro dopravu nákladu):

N1 - vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg

N2 - vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, avšak nepřevyšuje 12 000 kg

N3 - vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 12 000 kg

V roce 2017 se podíleli na usmrcených řidiči vozidel N1 46 %, N2 14 %, N3 41 %, na těžce zraněných nákladní vozidla N1 64 %, N2 12 %, N3 24 %. Z celkového pohledu bylo vinou řidičů vozidel N1 usmrceno 7 % osob.

	N1			N2			N3			celkem		
	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017
usmrceno do 24 h	19	72	55	30	30	38	201	92	94	250	194	187
těžce zraněno	44	198	198	67	96	58	575	140	154	686	434	410
ekvivalent závažnosti nehod	30	122	105	47	54	53	345	127	133	422	303	290

Tab. 2-14b: Závažné následky všech nehod s účastí nákladních automobilů bez ohledu na zavinění

Odlíšnou proporcí však prokazují následky nehod s účastí nákladních automobilů bez ohledu na zavinění. Na usmrcených se podílely N1 - 29 %, N2 - 20 %, N3 - 51 %, na těžce zraněných N1 - 48 %, N2 - 14 %, N3 - 38 %.

2.2 Dálnice (včetně bývalých rychlostních komunikací)

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
děti	1	2	1	-1	-50,0 %	1	0	0,0 %	1
chodci	5	13	2	-11	-84,6 %	3	-1	-33,3 %	3
cyklisté	0	0	0	0	0 %	0	0	0 %	0
motocyklisté	2	2	1	-1	-50,0 %	1	0	0,0 %	1
mladí řidiči	5	4	4	0	0,0 %	3	1	33,3 %	3
stárnoucí populace	3	6	0	-6	-100,0 %	2	-2	-100,0 %	2
alkohol a jiné návykové látky	0	2	1	-1	-50,0 %	0	1	xxx	0
nepřiměřená rychlost	17	21	11	-10	-47,6 %	9	2	22,2 %	7
nedání přednosti v jízdě	0	1	0	-1	-100,0 %	0	0	0,0 %	0
nesprávné předjíždění	2	4	0	-4	-100,0 %	1	-1	-100,0 %	1
nákladní automobily	13	15	15	0	0,0 %	8	7	87,5 %	6

Tab. 2-15: Vývoj počtu usmrcených na dálnicích v letech 2009–2020 pro jednotlivé dílčí cíle

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
děti	1	2	1	-1	-50,0 %	1	0	0,0 %	1
chodci	9	13	6	-7	-53,8 %	6	0	0,0 %	5
cyklisté	0	0	0	0	0,0 %	0	0	0,0 %	0
motocyklisté	11	9	9	0	0,0 %	7	2	28,6 %	6
mladí řidiči	14	13	12	-1	-7,7 %	8	4	50,0 %	7
stárnoucí populace	7	4	7	3	75,0 %	6	1	16,7 %	5
alkohol a jiné návykové látky	2	0	1	1	xxx	1	0	0,0 %	1
nepřiměřená rychlost	27	37	35	-2	-5,4 %	15	20	133,3 %	12
nedání přednosti v jízdě	0	2	1	-1	-50,0 %	0	1	xxx	0
nesprávné předjíždění	5	3	1	-2	-66,7 %	3	-2	-66,7 %	3
nákladní automobily	25	32	26	-6	-18,8 %	16	10	62,5 %	14

Tab. 2-16: Vývoj počtu těžce zraněných na dálnicích v letech 2009–2020 pro jednotlivé dílčí cíle

2.2.1 Děti

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	1	2	1	-1	-50,0 %	1	0	0,0 %	1
těžce zraněno	1	2	1	-1	-50,0 %	1	0	0,0 %	1
ekvivalent závažnosti nehod	1	3	1	-1	-50,0 %	1	0	0,0 %	1

Tab. 2-17: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na dálnicích

Závažné následky nehod s účastí dětí jsou na dálnicích výjimkou. Předpoklady Revidované NSBSP byly naplněny pro všechny kategorie.

2.2.2 Chodci

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	5	13	2	-11	-84,6 %	3	-1	-33,3 %	3
těžce zraněno	9	13	6	-7	-53,8 %	6	0	0,0 %	5
ekvivalent závažnosti nehod	7	16	4	-13	-78,5 %	5	-1	-22,2 %	4

Tab. 2-18: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na dálnicích

Po enormně vysokém počtu vážných následků chodců na dálnicích v roce 2016 došlo v roce 2017 k jejich výraznému poklesu. Počet usmrcených se snížil o 11 osob a počet těžce zraněných o 7 osob.

Předpoklady **Revidované NSBSP** byly naplněny pro všechny kategorie.

2.2.3 Cyklisté

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0 %	0	0	0 %	0
těžce zraněno	0	0	0	0	0 %	0	0	0 %	0
ekvivalent závažnosti nehod	0	0	0	0	0 %	0	0	0 %	0

Tab. 2-19: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na dálnicích

U cyklistů nedošlo v roce 2017 na dálnicích, stejně jako ve většině předchozích let, k žádným závažným následkům, což by mělo být každoročním výsledkem, vzhledem k pravidlům silničního provozu, které zakazují cyklistům využívat tento typ pozemních komunikací.

2.2.4 Motocyklisté

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	2	2	1	-1	-50,0 %	1	0	0,0 %	1
těžce zraněno	11	9	9	0	0,0 %	7	2	28,6 %	6
ekvivalent závažnosti nehod	5	4	3	-1	-23,5 %	3	1	18,2 %	3

Tab. 2-20: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na dálnicích

U motocyklistů došlo v roce 2017 na dálnicích k nepatrně nižším závažným následkům než předchozí rok. Počet usmrcených se snížil o 1 osobu, počet těžce zraněných zůstal na stejné výši.

Předpoklad Revidované NSBSP byl naplněn pouze pro kategorii usmrcených, u ostatních zaostal.

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

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
				usmrceno do 24 h	5		4	4	
těžce zraněno	14	13	12	-1	-7,7 %	8	4	50,0 %	7
ekvivalent závažnosti nehod	9	7	7	0	-3,4 %	5	2	40,0 %	5

Tab. 2-21: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na dálnicích

U mladých řidičů došlo v roce 2017 na dálnicích k nepatrně nižším závažným následkům oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se nezměnil a počet těžce zraněných se snížil o 1 osobu.

	mladí řidiči do 24 let						řidiči nad 24 let					
	celkem		s ŘP do 1 roku		s ŘP 1-2 roky		celkem		s ŘP do 1 roku		s ŘP 1-2 roky	
	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017
	usmrceno do 24 h	5	4	1	2	2	2	25	21	1	1	0
těžce zraněno	14	12	5	1	1	5	73	73	4	0	1	3
ekvivalent závažnosti nehod	9	7	2	2	2	3	43	39	2	1	0	1

Tab. 2-21a: Závažné následky nehod zaviněné řidiči motorových vozidel dle délky vlastnictví ŘP na dálnicích

Mladí řidiči se celkově podílejí méně na následcích nehod na dálnicích, než na ostatních komunikacích (15 %). Všechny smrtelné následky však byly zaviněny mladými řidiči s praxí do dvou let.

Předpoklad Revidované NSBSP nebyl dosažen v žádné kategorii a dosažené počty v roce 2017 za ním výrazně zaostávají.

2.2.6 Stárnoucí populace (osoby od 65 let věku)

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
				usmrceno do 24 h	3		6	0	
těžce zraněno	7	4	7	3	75,0 %	6	1	16,7 %	5
ekvivalent závažnosti nehod	5	7	2	-5	-75,0 %	4	-2	-50,0 %	3

Tab. 2-22: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob od 65 let věku v letech 2009-2020 na dálnicích

U stárnoucí populace došlo v roce 2017 na dálnicích oproti předchozímu roku k výrazně nižším závažným následkům v kategorii usmrcených, který se snížil o 6 osob (na nulovou hodnotu). Naopak se výrazně zvýšil počet těžce zraněných o 3 osoby a dostal se zpět na hodnotu výchozího roku 2009.

Předpoklad Revidované NSBSP nebyl dosažen u těžce zraněných osob, u usmrcených a ekvivalentu závažnosti se však snížil natolik, že byl nižší než hodnoty i pro rok 2020.

2.2.7 Alkohol a jiné návykové látky při řízení

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	0	2	1	-1	-50,0 %	0	1	xxx	0
těžce zraněno	2	0	1	1	xxx	1	0	0,0 %	1
ekvivalent závažnosti nehod	1	2	1	-1	-37,5 %	0	1	xxx	0

Tab. 2-23: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na dálnicích

Především je velmi pozitivní, že na dálnicích dochází k nízkému počtu závažných následků nehod způsobených pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek. Ty způsobily na dálnicích v roce 2017 menší závažné následky oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 1 osobu, ale počet těžce zraněných se o 1 osobu zvýšil. Nepochybně dálkový charakter jízd odrazuje řidiče od tohoto závažného přestupku a svou roli hraje i vyšší pravděpodobnost policejní kontroly.

Předpoklad Revidované NSBSP byl dosažen u těžce zraněných, u zbývajících kategorií nebyl sice dosažen, ale v podstatě jde o rozdíl 1 usmrcené osoby.

2.2.8 Nepřiměřená rychlost

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	17	21	11	-10	-47,6 %	9	2	22,2 %	7
těžce zraněno	27	37	35	-2	-5,4 %	15	20	133,3 %	12
ekvivalent závažnosti nehod	24	30	20	-11	-34,7 %	13	7	54,9 %	10

Tab. 2-24: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na dálnicích

Nepřiměřená rychlost způsobila na dálnicích v roce 2017 méně závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 10 osob a počet těžce zraněných o 2 osoby. Ukazuje se, že nepřiměřená rychlost byla v roce 2017 na dálnicích v kategorii těžce zraněných závažnějším problémem než ve výchozím roce 2009! Je třeba podtrhnout, že nehody na dálnicích způsobené nepřiměřenou rychlostí způsobují nejvíce závažných následků.

Předpokládané hodnoty stanovené v Revidované NSBSP však nebyly zdaleka dosaženy a potvrzují trvalou nezbytnost se na tyto přestupky cíleně orientovat.

2.2.9 Nedání přednosti v jízdě

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	0	1	0	-1	-100,0 %	0	0	0,0 %	0
těžce zraněno	0	2	1	-1	-50,0 %	0	1	xxx	0
ekvivalent závažnosti nehod	0	2	0	-1	-83,3 %	0	0	0,0 %	0

Tab. 2-25: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nedáním přednosti v jízdě v letech 2009–2020 na dálnicích

Nedání přednosti v jízdě způsobilo na dálnicích v roce 2017 pouze několik závažných následků a nepatří mezi kritické příčiny dopravních nehod.

2.2.10 Nesprávné předjíždění

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	2	4	0	-4	-100,0 %	1	-1	-100,0 %	1
těžce zraněno	5	3	1	-2	-66,7 %	3	-2	-66,7 %	3
ekvivalent závažnosti nehod	3	5	0	-5	-94,7 %	2	-2	-85,7 %	2

Tab. 2-26: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nesprávným předjížděním v letech 2009–2020 na dálnicích

Nesprávné předjíždění způsobilo na dálnicích v roce 2017 výrazně méně závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 4 osoby (na nulovou hodnotu) a počet těžce zraněných o 2 osoby.

Předpokládané hodnoty Revidované NSBSP byly dosaženy ve všech kategoriích.

2.2.11 Nákladní automobily

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrčeno do 24 h	13	15	15	0	0,0 %	8	7	87,5 %	6
těžce zraněno	25	32	26	-6	-18,8 %	16	10	62,5 %	14
ekvivalent závažnosti nehod	19	23	22	-2	-6,5 %	12	10	79,2 %	10

Tab. 2-27: Vývoj celkového počtu usmrčených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů v letech 2009–2020 na dálnicích

Nákladní automobily způsobily na dálnicích v roce 2017 méně závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrčených zůstal na stejné úrovni, počet těžce zraněných se snížil o 6 osob. Předpokládané hodnoty však nebyly dosaženy. Ukazuje se, že nákladní automobily zůstávají na dálnicích závažnějším problémem, než ve výchozím roce 2009!

Předpoklad Revidované NSBSP nebyl dosažen v žádné kategorii a dosažené hodnoty v roce 2017 za ním výrazně zaostávají.

	N1			N2			N3			celkem		
	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017
usmrčeno do 24 h	0	7	7	3	1	1	10	7	7	13	15	15
těžce zraněno	1	15	11	2	4	5	22	13	10	25	32	26
ekvivalent závažnosti nehod	0	11	10	4	2	2	16	10	10	19	23	22

Tab. 2-27a: Závažné následky nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů na dálnicích

Z hlediska kategorie vozidel jsou dominantně zastoupeny N1 a N3.

	N1			N2			N3			celkem		
	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017
usmrčeno do 24 h	0	13	10	3	3	6	18	18	24	21	34	40
těžce zraněno	2	21	15	4	12	10	54	41	38	60	74	63
ekvivalent závažnosti nehod	1	18	14	4	6	9	32	28	34	36	53	56

Tab. 2-27b: Závažné následky všech nehod s účastí nákladních automobilů bez ohledu na zavinění na dálnicích

2.3 Silnice I. třídy (bez bývalých rychlostních komunikací)

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
děti	6	4	2	-2	-50,0 %	4	-2	-50,0 %	3
chodci	58	35	29	-6	-17,1 %	36	-7	-19,4 %	30
cyklisté	19	7	12	5	71,4 %	12	0	0,0 %	10
motocyklisté	32	17	21	4	23,5 %	19	2	10,5 %	16
mladí řidiči	41	35	29	-6	-17,1 %	26	3	11,5 %	22
stárnoucí populace	56	48	47	-1	-2,1 %	45	2	4,4 %	42
alkohol a jiné návykové látky	34	13	8	-5	-38,5 %	17	-9	-52,9 %	13
nepřiměřená rychlost	119	49	58	9	18,4 %	65	-7	-10,8 %	52
nedání přednosti v jízdě	45	31	27	-4	-12,9 %	32	-5	-15,6 %	28
nesprávné předjíždění	80	67	55	-12	-17,9 %	56	-1	-1,8 %	49
nákladní automobily	48	37	29	-8	-21,6 %	29	0	0,0 %	24

Tab. 2-28: Vývoj počtu usmrcených na silnicích I. třídy v letech 2009–2020 pro jednotlivé dílčí cíle

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
děti	27	28	21	-7	-25,0 %	16	5	31,3 %	14
chodci	120	107	68	-39	-36,4 %	81	-13	-16,0 %	69
cyklisté	62	46	37	-9	-19,6 %	45	-8	-17,8 %	40
motocyklisté	146	108	100	-8	-7,4 %	99	1	1,0 %	86
mladí řidiči	151	87	90	3	3,4 %	89	1	1,1 %	73
stárnoucí populace	99	97	94	-3	-3,1 %	79	15	19,0 %	72
alkohol a jiné návykové látky	57	30	27	-3	-10,0 %	36	-9	-25,0 %	30
nepřiměřená rychlost	255	154	149	-5	-3,2 %	145	4	2,8 %	117
nedání přednosti v jízdě	231	187	159	-28	-15,0 %	161	-2	-1,2 %	141
nesprávné předjíždění	142	122	98	-24	-19,7 %	98	0	0,0 %	85
nákladní automobily	108	53	59	6	11,3 %	70	-11	-15,7 %	59

Tab. 2-29: Vývoj počtu těžce zraněných na silnicích I. třídy v letech 2009–2020 pro jednotlivé dílčí cíle

2.3.1 Děti

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	6	4	2	-2	-50,0 %	4	-2	-50,0 %	3
těžce zraněno	27	28	21	-7	-25,0 %	16	5	31,3 %	14
ekvivalent závažnosti nehod	13	11	7	-4	-34,1 %	8	-1	-9,4 %	7

Tab. 2-30: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy

U dětí došlo na silnicích I. třídy v roce 2017 k výraznému snížení úrovně všech závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 2 osoby a počet těžce zraněných o 7 osob.

Předpoklad Revidované NSBSP nebyl dosažen v kategorii těžce zraněných a výrazně za ním zaostal. Pozitivní úroveň dosažená u usmrcených se promítla i do výsledného ekvivalentu.

2.3.2 Chodci

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	58	35	29	-6	-17,1 %	36	-7	-19,4 %	30
těžce zraněno	120	107	68	-39	-36,4 %	81	-13	-16,0 %	69
ekvivalent závažnosti nehod	88	62	46	-16	-25,5 %	56	-10	-18,2 %	47

Tab. 2-31: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy

U chodců došlo v roce 2017 na silnicích I. třídy k výraznému poklesu všech závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 6 osob a počet těžce zraněných o 39 osob.

Předpoklad Revidované NSBSP byl naplněn ve všech kategoriích a dosáhl dokonce nižších hodnot, než je předpoklad pro rok 2020.

2.3.3 Cyklisté

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	19	7	12	5	71,4 %	12	0	0,0 %	10
těžce zraněno	62	46	37	-9	-19,6 %	45	-8	-17,8 %	40
ekvivalent závažnosti nehod	35	19	21	3	14,9 %	23	-2	-8,6 %	20

Tab. 2-32: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy

U cyklistů došlo v roce 2017 na silnicích I. třídy k nárůstu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se zvýšil o 5 osob, počet těžce zraněných se snížil o 9 osob.

Předpoklad Revidované NSBSP byl však naplněn ve všech kategoriích, pro těžce zraněné dokonce i pro rok 2020.

2.3.4 Motocyklisté

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	32	17	21	4	23,5 %	19	2	10,5 %	16
těžce zraněno	146	108	100	-8	-7,4 %	99	1	1,0 %	86
ekvivalent závažnosti nehod	69	44	46	2	4,5 %	44	2	5,1 %	38

Tab. 2-33: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy

U motocyklistů došlo v roce 2017 na silnicích I. třídy k nárůstu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se zvýšil o 4 osoby, počet těžce zraněných se snížil o 8 osob.

Předpoklad Revidované NSBSP nebyl naplněn v žádné kategorii.

2.3.5 Mladí řidiči motorových vozidel (do 24 let)

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	41	35	29	-6	-17,1 %	26	3	11,5 %	22
těžce zraněno	151	87	90	3	3,4 %	89	1	1,1 %	73
ekvivalent závažnosti nehod	79	57	52	-5	-9,3 %	48	3	6,7 %	40

Tab. 2-34: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy

U mladých řidičů došlo v roce 2017 na silnicích I. třídy oproti předchozímu roku k výraznému poklesu smrtelných následků (snížil se o 6 osob), ale počet těžce zraněných se zvýšil o 3 osoby.

	mladí řidiči do 24 let						řidiči nad 24 let					
	celkem		s ŘP do 1 roku		s ŘP 1-2 roky		celkem		s ŘP do 1 roku		s ŘP 1-2 roky	
	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017
usmrceno do 24 h	41	29	15	8	10	10	249	147	6	4	6	2
těžce zraněno	151	90	70	35	39	18	640	424	23	16	30	12
ekvivalent závažnosti nehod	79	52	33	17	20	15	409	253	12	8	14	5

Tab. 2-34a: Závažné následky nehod zaviněné řidiči motorových vozidel dle délky vlastnictví ŘP na silnicích I. třídy

Předpoklad Revidované NSBSP nebyl naplněn v žádné kategorii.

2.3.6 Stárnoucí populace (osoby od 65 let věku)

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	56	48	47	-1	-2,1 %	45	2	4,4 %	42
těžce zraněno	99	97	94	-3	-3,1 %	79	15	19,0 %	72
ekvivalent závažnosti nehod	81	72	71	-2	-2,4 %	65	6	8,9 %	60

Tab. 2-35: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob od 65 let věku v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy

U stárnoucí populace došlo v roce 2017 na silnicích I. třídy k nepatrnému poklesu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 1 osobu a počet těžce zraněných o 3 osoby.

Předpoklad Revidované NSBSP nebyl naplněn v žádné kategorii.

2.3.7 Alkohol a jiné návykové látky při řízení

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	34	13	8	-5	-38,5 %	17	-9	-52,9 %	13
těžce zraněno	57	30	27	-3	-10,0 %	36	-9	-25,0 %	30
ekvivalent závažnosti nehod	48	21	15	-6	-28,0 %	26	-11	-43,3 %	21

Tab. 2-36: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy

Závažné následky nehod zapříčiněné alkoholem a jinými návykovými látkami zaznamenaly v roce 2017 na silnicích I. třídy výrazný pokles oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 5 osob a počet těžce zraněných o 3 osoby.

Předpoklad Revidované NSBSP byl naplněn ve všech kategoriích a dosáhl dokonce nižších hodnot než je předpoklad pro rok 2020.

2.3.8 Nepřiměřená rychlost

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	119	49	58	9	18,4 %	65	-7	-10,8 %	52
těžce zraněno	255	154	149	-5	-3,2 %	145	4	2,8 %	117
ekvivalent závažnosti nehod	183	88	95	8	8,9 %	101	-6	-5,9 %	81

Tab. 2-37: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy

Nepřiměřená rychlost způsobila v roce 2017 na silnicích I. třídy více závažných následků než v předchozím roce. Počet usmrcených se zvýšil o 9 osob, zatímco počet těžce zraněných se snížil pouze o 5 osob.

Předpoklad Revidované NSBSP byl naplněn v kategorii usmrcených.

Realitou však zůstává, že nepřiměřená rychlost způsobuje nejvyšší počet vážných následků nehod.

2.3.9 Nedání přednosti v jízdě

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	45	31	27	-4	-12,9 %	32	-5	-15,6 %	28
těžce zraněno	231	187	159	-28	-15,0 %	161	-2	-1,2 %	141
ekvivalent závažnosti nehod	103	78	67	-11	-14,1 %	72	-6	-7,6 %	63

Tab. 2-38: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nedáním přednosti v jízdě v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy

Nedání přednosti v jízdě způsobilo v roce 2017 na silnicích I. třídy méně závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 4 osoby a počet těžce zraněných o 28 osob.

Předpoklad Revidované NSBSP byl naplněn v obou kategoriích. U usmrcených dosáhl dokonce nižších hodnot než je předpoklad pro rok 2020.

2.3.10 Nesprávné předjíždění (včetně jízdy po nesprávné straně, vjetí do protisměru)

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	80	67	55	-12	-17,9 %	56	-1	-1,8 %	49
těžce zraněno	142	122	98	-24	-19,7 %	98	0	0,0 %	85
ekvivalent závažnosti nehod	116	98	80	-18	-18,5 %	81	-1	-1,2 %	70

Tab. 2-39: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nesprávným předjížděním v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy

Nesprávné předjíždění způsobilo v roce 2017 na silnicích I. třídy výrazně méně závažných následků než v předchozím roce ve všech ukazatelích. Počet usmrcených se snížil o 12 osob a počet těžce zraněných o 24 osob.

Předpoklad Revidované NSBSP byl naplněn ve všech kategoriích.

2.3.11 Nákladní automobily

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	48	37	29	-8	-21,6 %	29	0	0,0 %	24
těžce zraněno	108	53	59	6	11,3 %	70	-11	-15,7 %	59
ekvivalent závažnosti nehod	75	50	44	-7	-12,9 %	47	-3	-5,9 %	39

Tab. 2-40: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nákladními automobily v letech 2009-2020 na silnicích I. třídy

Nákladní automobily způsobily v roce 2017 na silnicích I. třídy méně závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 8 osob, zatímco počet těžce zraněných se zvýšil o 6 osob.

Předpoklad Revidované NSBSP byl naplněn ve všech kategoriích a u těžce zraněných dosáhl dokonce hodnoty předpokládané pro rok 2020.

	N1			N2			N3			celkem		
	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017
usmrceno do 24 h	4	22	10	3	4	5	41	11	14	48	37	29
těžce zraněno	7	33	34	8	8	9	93	12	16	108	53	59
ekvivalent závažnosti nehod	6	30	19	5	6	7	64	14	18	75	50	44

Tab. 2-41a: Závažné následky nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů na silnicích I. třídy

	N1			N2			N3			celkem		
	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017
usmrceno do 24 h	9	33	21	11	16	24	114	56	58	134	105	103
těžce zraněno	17	57	69	22	35	24	226	50	64	265	142	157
ekvivalent závažnosti nehod	13	47	38	17	25	30	171	69	74	200	141	142

Tab. 2-41b: Závažné následky všech nehod s účastí nákladních automobilů bez ohledu na zavinění na silnicích I. třídy

2.4 Silnice II. a III. třídy

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
děti	3	5	4	-1	-20,0 %	2	2	100,0 %	3
chodci	41	24	32	8	33,3 %	25	7	28,0 %	21
cyklisté	39	19	16	-3	-15,8 %	24	-8	-33,3 %	20
motocyklisté	38	29	32	3	10,3 %	23	9	39,1 %	19
mladí řidiči	87	43	44	1	2,3 %	56	-12	-21,4 %	47
stárnoucí populace	52	44	36	-8	-18,2 %	42	-6	-14,3 %	39
alkohol a jiné návykové látky	68	31	33	2	6,5 %	34	-1	-2,9 %	27
nepřiměřená rychlost	195	110	87	-23	-20,9 %	107	-20	-18,7 %	85
nedání přednosti v jízdě	35	35	30	-5	-14,3 %	25	5	20,0 %	22
nesprávné předjíždění	34	20	33	13	65,0 %	24	9	37,5 %	21
nákladní automobily	29	17	18	1	5,9 %	17	1	5,9 %	14

Tab. 2-41: Vývoj počtu usmrcených na silnicích II. a III. třídy v letech 2009–2020 pro jednotlivé dílčí cíle

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
děti	78	55	42	-13	-23,6 %	47	-5	-10,6 %	39
chodci	217	143	128	-15	-10,5 %	146	-18	-12,3 %	125
cyklisté	194	171	149	-22	-12,9 %	142	7	4,9 %	126
motocyklisté	313	220	210	-10	-4,5 %	212	-2	-0,9 %	183
mladí řidiči	406	206	175	-31	-15,0 %	239	-64	-26,8 %	196
Stárnoucí populace	181	160	156	-4	-2,5 %	144	12	8,3 %	132
alkohol a jiné návykové látky	218	147	112	-35	-23,8 %	136	-24	-17,6 %	114
nepřiměřená rychlost	680	401	347	-54	-13,5 %	387	-40	-10,3 %	313
nedání přednosti v jízdě	318	216	231	15	6,9 %	222	9	4,1 %	194
nesprávné předjíždění	34	20	33	13	65,0 %	24	9	37,5 %	21
nákladní automobily	109	61	48	-13	-21,3 %	70	-22	-31,4 %	60

Tab. 2-42: Vývoj počtu těžce zraněných na silnicích II. a III. třídy v letech 2009–2020 pro jednotlivé dílčí cíle

2.4.1 Děti

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	3	5	4	-1	-20,0 %	2	2	100,0 %	2
těžce zraněno	78	55	42	-13	-23,6 %	47	-5	-10,6 %	39
ekvivalent závažnosti nehod	23	19	15	-4	-22,7 %	14	1	5,5 %	12

Tab. 2-43: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

U dětí došlo v roce 2017 na silnicích II. a III. třídy k poklesu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 1 osobu a počet těžce zraněných o 13 osob.

Stanovený předpoklad pro rok 2017 byl naplněn pouze v kategorii těžce zraněných. Počet usmrcených je stále vyšší, než ve výchozím roce 2009, ačkoliv se jedná o nízká čísla.

2.4.2 Chodci

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	41	24	32	8	33,3 %	25	7	28,0 %	21
těžce zraněno	217	143	128	-15	-10,5 %	146	-18	-12,3 %	125
ekvivalent závažnosti nehod	95	60	64	4	7,1 %	62	3	4,1 %	52

Tab. 2-44: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

U chodců došlo v roce 2017 na silnicích II. a III. třídy celkově k nárůstu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se výrazně zvýšil o 8 osob, počet těžce zraněných se ale snížil o 15 osob.

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 byl naplněn pouze v kategorii těžce zraněných, u dalších zůstává za předpokladem.

2.4.3 Cyklisté

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	39	19	16	-3	-15,8 %	24	-8	-33,3 %	20
těžce zraněno	194	171	149	-22	-12,9 %	142	7	4,9 %	126
ekvivalent závažnosti nehod	88	62	53	-9	-13,8 %	60	-6	-10,5 %	52

Tab. 2-45: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

U cyklistů došlo v roce 2017 na silnicích II. a III. třídy k poklesu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 3 osoby a počet těžce zraněných o 22 osob.

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 nebyl naplněn pouze v kategorii těžce zraněných. V kategorii usmrcených bylo dokonce dosaženo nižší úrovně, než je předpokládaná pro rok 2020.

2.4.4 Motocyklisté

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	38	29	32	3	10,3 %	23	9	39,1 %	19
těžce zraněno	313	220	210	-10	-4,5 %	212	-2	-0,9 %	183
ekvivalent závažnosti nehod	116	84	85	1	0,6 %	76	9	11,2 %	65

Tab. 2-46: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

U motocyklistů došlo v roce 2017 na silnicích II. a III. třídy celkově ke stagnaci závažných následků ve srovnání s předchozím rokem. Počet usmrcených se sice zvýšil o 3 osoby, ale počet těžce zraněných se snížil o 10 osob.

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 byl téměř naplněn v kategorii těžce zraněných. U smrtelných následků zůstává markantně za předpokladem.

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

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
				usmrceno do 24 h	87		43	44	
těžce zraněno	406	206	175	-31	-15,0 %	239	-64	-26,8 %	196
ekvivalent závažnosti nehod	189	95	88	-7	-7,1 %	116	-28	-24,2 %	96

Tab. 2-47: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

U mladých řidičů došlo celkově v roce 2017 na silnicích II. a III. třídy k poklesu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se sice zvýšil o 1 osobu, ale počet těžce zraněných se snížil o 31 osob.

	mladí řidiči do 24 let						řidiči nad 24 let					
	celkem		s ŘP do 1 roku		s ŘP 1-2 roky		celkem		s ŘP do 1 roku		s ŘP 1-2 roky	
	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017
	usmrceno do 24 h	87	44	39	16	15	10	228	145	7	5	9
těžce zraněno	406	175	198	78	77	32	964	646	45	21	41	39
ekvivalent závažnosti nehod	189	88	89	36	34	18	469	307	18	10	19	18

Tab. 2-47a: Závažné následky nehod zaviněné řidiči motorových vozidel dle délky vlastnictví ŘP na silnicích II. a III. třídy

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 byl výrazně naplněn ve všech kategoriích, bylo dokonce dosaženo vyšší úrovně snížení, než je předpokládána pro rok 2020.

2.4.6 Stárnoucí populace (osoby od 65 let věku)

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
				usmrceno do 24 h	52		44	36	
těžce zraněno	181	160	156	-4	-2,5 %	144	12	8,3 %	132
ekvivalent závažnosti nehod	97	84	75	-9	-10,7 %	78	-3	-3,8 %	72

Tab. 2-48: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob od 65 let věku v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

U stárnoucí populace došlo v roce 2017 na silnicích II. a III. třídy k poklesu všech závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 8 osob a počet těžce zraněných o 4 osoby.

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 nebyl naplněn v kategorii těžce zraněných, u ostatních bylo dosaženo lepších hodnot.

2.4.7 Alkohol a jiné návykové látky při řízení

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	68	31	33	2	6,5 %	34	-1	-2,9 %	27
těžce zraněno	218	147	112	-35	-23,8 %	136	-24	-17,6 %	114
ekvivalent závažnosti nehod	123	68	61	-7	-10,0 %	68	-7	-10,3 %	56

Tab. 2-49: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

Alkohol a jiné návykové látky celkově způsobily v roce 2017 na silnicích II. a III. třídy celkově méně závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se sice zvýšil o 2 osoby, ale počet těžce zraněných se snížil o 35 osob.

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 byl naplněn ve všech kategoriích, v kategorii těžce zraněných byla dokonce dosažena úroveň předpokládaná pro rok 2020.

2.4.8 Nepřiměřená rychlost

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	195	110	87	-23	-20,9 %	107	-20	-18,7 %	85
těžce zraněno	680	401	347	-54	-13,5 %	387	-40	-10,3 %	313
ekvivalent závažnosti nehod	365	210	174	-37	-17,4 %	204	-30	-14,7 %	163

Tab. 2-50: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

Nepřiměřená rychlost způsobila v roce 2017 na silnicích II. a III. třídy výrazně méně závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 23 osoby a počet těžce zraněných o 54 osoby.

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 byl naplněn ve všech kategoriích. Realitou však zůstává, že tato příčina způsobuje nejvyšší počet vážných následků nehod.

2.4.9 Nedání přednosti v jízdě

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	35	35	30	-5	-14,3 %	25	5	20,0 %	22
těžce zraněno	318	216	231	15	6,9 %	222	9	4,1 %	194
ekvivalent závažnosti nehod	115	89	88	-1	-1,4 %	81	7	9,0 %	71

Tab. 2-51 Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nedáním přednosti v jízdě v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

Nedání přednosti v jízdě způsobilo v roce 2017 na silnicích II. a III. třídy celkově stejně závažných následků jako v předchozím roce. Počet usmrcených se sice snížil o 5 osob, ale počet těžce zraněných se naopak zvýšil o 15 osob. Pokud se týká těžce zraněných, je to po nepřiměřené rychlosti druhou nejčastější příčinou závažných následků nehod.

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 nebyl naplněn v žádné kategorii.

2.4.10 Nesprávné předjíždění (včetně jízdy po nesprávné straně, vjetí do protisměru)

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	34	20	33	13	65,0 %	24	9	37,5 %	21
těžce zraněno	176	121	119	-2	-1,7 %	121	-2	-1,7 %	105
ekvivalent závažnosti nehod	78	50	63	13	24,9 %	54	9	15,7 %	47

Tab. 2-52: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nesprávným předjížděním v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

Nesprávné předjíždění způsobilo v roce 2017 na silnicích II. a III. třídy více závažných následků oproti předchozímu roku. Zásadně se zvýšil počet usmrcených o 13 osob! Počet těžce zraněných se snížil jen minimálně o 2 osoby.

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 byl naplněn pouze v kategorii těžce zraněných, u smrtelných následků závažně zaostává.

2.4.11 Nákladní automobily

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	29	17	18	1	5,9 %	17	1	5,9 %	14
těžce zraněno	109	61	48	-13	-21,3 %	70	-22	-31,4 %	60
ekvivalent závažnosti nehod	56	32	30	-2	-7,0 %	35	-5	-13,0 %	29

Tab. 2-53: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nákladními automobily v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy

Nákladní automobily způsobily v roce 2017 na silnicích II. a III. třídy jen nepatrně méně závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se zvýšil o 1 osobu, počet těžce zraněných se snížil o 13 osob.

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 nebyl naplněn v kategorii usmrcených. Velmi příznivý je u těžce zraněných, kde bylo dosaženo hodnot hluboce pod předpokladem roku 2020.

	N1			N2			N3			celkem		
	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017
usmrceno do 24 h	5	10	10	1	2	2	23	5	6	29	17	18
těžce zraněno	6	34	37	14	15	1	89	12	10	109	61	48
ekvivalent závažnosti nehod	7	19	19	5	6	2	45	8	9	56	32	30

Tab. 2-53a: Závažné následky nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů na silnicích II. a III. třídy

	N1			N2			N3			celkem		
	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017
usmrceno do 24 h	9	17	14	5	6	5	49	14	8	63	37	27
těžce zraněno	16	65	68	24	28	14	204	28	33	244	121	115
ekvivalent závažnosti nehod	13	33	31	11	13	9	100	21	16	124	67	56

Tab. 2-53b: Závažné následky všech nehod s účastí nákladních automobilů bez ohledu na zavinění na silnicích II. a III. třídy

2.5 Místní komunikace

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
děti	4	2	2	0	0,0 %	2	0	0,0 %	2
chodci	48	36	37	1	2,8 %	29	8	27,6 %	24
cyklisté	12	11	15	4	36,4 %	7	8	114,3 %	6
motocyklisté	15	12	10	-2	-16,7 %	9	1	11,1 %	7
mladí řidiči	14	13	10	-3	-23,1 %	9	1	11,1 %	8
stárnoucí populace	28	27	34	7	25,9 %	23	11	47,8 %	21
alkohol a jiné návykové látky	19	14	10	-4	-28,6 %	10	0	0,0 %	7
nepřiměřená rychlost	35	13	19	6	46,2 %	19	0	0,0 %	15
nedání přednosti v jízdě	30	35	26	-9	-25,7 %	21	5	23,8 %	19
nesprávné předjíždění	9	4	0	-4	-100,0 %	6	-6	-100,0 %	5
nákladní automobily	15	10	12	2	20,0 %	9	3	33,3 %	7

Tab. 2-54: Vývoj počtu usmrcených na místních komunikacích v letech 2009–2020 pro jednotlivé dílčí cíle

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
děti	77	54	63	9	16,7 %	47	16	34,0 %	39
chodci	364	314	306	-8	-2,5 %	244	62	25,4 %	210
cyklisté	156	188	158	-30	-16,0 %	114	44	38,6 %	102
motocyklisté	144	120	95	-25	-20,8 %	98	-3	-3,1 %	84
mladí řidiči	154	86	69	-17	-19,8 %	91	-22	-24,2 %	74
stárnoucí populace	173	204	191	-13	-6,4 %	138	53	38,4 %	126
alkohol a jiné návykové látky	93	81	70	-11	-13,6 %	58	12	20,7 %	93
nepřiměřená rychlost	170	129	90	-39	-30,2 %	97	-7	-7,2 %	78
nedání přednosti v jízdě	302	304	253	-51	-16,8 %	211	42	19,9 %	184
nesprávné předjíždění	55	30	22	-8	-26,7 %	38	-16	-42,1 %	33
nákladní automobily	72	64	47	-17	-26,6 %	46	1	2,2 %	39

Tab. 2-55: Vývoj počtu těžce zraněných na místních komunikacích v letech 2009–2020 pro jednotlivé dílčí cíle

2.5.1 Děti

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	4	2	2	0	0,0 %	2	0	0,0 %	2
těžce zraněno	77	54	63	9	16,7 %	47	16	34,0 %	39
ekvivalent závažnosti nehod	23	16	18	2	14,5 %	14	4	29,1 %	12

Tab. 2-56: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na místních komunikacích

U dětí došlo v roce 2017 na místních komunikacích k mírnému nárůstu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených zůstal sice na stejné hodnotě, ale počet těžce zraněných se zvýšil o 9 osob.

K naplnění stanoveného předpokladu Revidované NSBSP pro rok 2017 došlo pouze v kategorii usmrcených (ale i pro rok 2020). Výrazně za předpokladem však zaostává počet těžce zraněných dětí.

2.5.2 Chodci

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	48	36	37	1	2,8 %	29	8	27,6 %	24
těžce zraněno	364	314	306	-8	-2,5 %	244	62	25,4 %	210
ekvivalent závažnosti nehod	139	115	114	-1	-0,9 %	90	24	26,1 %	77

Tab. 2-57: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2002-2020 na místních komunikacích

U chodců došlo v roce 2017 oproti předchozímu roku k nepatrné změně. Počet usmrcených se zvýšil o 1 osobu, ale počet těžce zraněných se snížil o 8 osob.

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 nebyl naplněn v žádné kategorii. Přestože od výchozího roku 2009 dochází ke stabilnímu poklesu, nelze ho hodnotit jako dostatečný. Navíc chodci tvoří největší podíl ze všech dílčích cílů na závažných následcích nehod.

2.5.3 Cyklisté

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	12	11	15	4	36,4 %	7	8	114,3 %	6
těžce zraněno	156	188	158	-30	-16,0 %	114	44	38,6 %	102
ekvivalent závažnosti nehod	51	58	55	-4	-6,0 %	36	19	53,5 %	32

Tab. 2-58: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na místních komunikacích

U cyklistů došlo v roce 2017 na místních komunikacích celkově k poklesu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se zvýšil o 4 osoby, současně se ale počet těžce zraněných snížil o 30 osob. Vývoj vážných následků nehod cyklistů je však naprosto alarmující.

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 nebyl naplněn v žádné kategorii. Navíc je u tohoto dílčího cíle na místních komunikacích dosahováno dlouhodobě horších výsledků, než které byly ve výchozím roce 2009!

2.5.4 Motocyklisté

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	15	12	10	-2	-16,7 %	9	1	11,1 %	7
těžce zraněno	144	120	95	-25	-20,8 %	98	-3	-3,1 %	84
ekvivalent závažnosti nehod	51	42	34	-8	-19,6 %	34	0	0,7 %	28

Tab. 2-59: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na místních komunikacích

U motocyklistů došlo v roce 2017 na místních komunikacích k poklesu všech závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 2 osoby a počet těžce zraněných o 25 osob.

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 nebyl naplněn pouze v kategorii usmrcených.

2.5.5 Mladí řidiči motorových vozidel

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
				usmrceno do 24 h	14		13	10	
těžce zraněno	154	86	69	-17	-19,8 %	91	-22	-24,2 %	74
ekvivalent závažnosti nehod	53	35	27	-7	-21,0 %	32	-5	-14,2 %	27

Tab. 2-60: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na místních komunikacích

U mladých řidičů došlo v roce 2017 na místních komunikacích k výraznému poklesu všech závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 3 osoby a počet těžce zraněných o 17 osob.

	mladí řidiči do 24 let						řidiči nad 24 let					
	celkem		s ŘP do 1 roku		s ŘP 1-2 roky		celkem		s ŘP do 1 roku		s ŘP 1-2 roky	
	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017
	usmrceno do 24 h	14	10	4	2	1	3	80	51	5	2	4
těžce zraněno	154	69	54	14	27	13	509	397	25	21	19	10
ekvivalent závažnosti nehod	53	27	18	6	8	6	207	150	11	7	9	3

Tab. 2-60a: Závažné následky nehod zaviněné řidiči motorových vozidel dle délky vlastnictví ŘP na místních komunikacích

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 nebyl naplněn v kategorii usmrcených. V kategorii těžce zraněných však bylo dosaženo nižšího počtu, než je předpoklad pro rok 2020.

2.5.6 Stárnoucí populace (osoby od 65 let věku)

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
				usmrceno do 24 h	28		27	34	
těžce zraněno	173	204	191	-13	-6,4 %	138	53	38,4 %	126
ekvivalent závažnosti nehod	71	78	82	4	4,8 %	58	24	42,2 %	53

Tab. 2-61: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob od 65 let věku v letech 2009-2020 na místních komunikacích

U stárnoucí populace došlo v roce 2017 na místních komunikacích k nárůstu závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se zvýšil o 7 osob a počet těžce zraněných se snížil o 13 osob.

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 nebyl naplněn v žádné kategorii. Skutečné počty dosahují téměř 1,5 násobku stanoveného předpokladu. U tohoto dílčího cíle je na místních komunikacích dosahováno dlouhodobě horších výsledků, než které byly ve výchozím roce 2009!

2.5.7 Alkohol a jiné návykové látky při řízení

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	19	14	10	-4	-28,6 %	10	0	0,0 %	7
těžce zraněno	93	81	70	-11	-13,6 %	58	12	20,7 %	49
ekvivalent závažnosti nehod	42	34	28	-7	-19,7 %	25	3	12,2 %	19

Tab. 2-62: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na místních komunikacích

Alkohol a jiné návykové látky celkově způsobily v roce 2017 na místních komunikacích významně méně závažných následků než předchozí rok. Počet usmrcených se snížil o 4 osoby a počet těžce zraněných o 11 osob.

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 byl naplněn pouze v kategorii usmrcených.

2.5.8 Nepřiměřená rychlost

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	35	13	19	6	46,2 %	19	0	0,0 %	15
těžce zraněno	170	129	90	-39	-30,2 %	97	-7	-7,2 %	78
ekvivalent závažnosti nehod	78	45	42	-4	-8,3 %	43	-2	-4,0 %	35

Tab. 2-63: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2002-2020 na místních komunikacích

Nepřiměřená rychlost způsobila celkově v roce 2017 na místních komunikacích nepatrně méně závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se sice zvýšil o 6 osob, ale naopak počet těžce zraněných se snížil o 39 osob.

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 byl naplněn ve všech kategoriích.

2.5.9 Nedání přednosti v jízdě

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	30	35	26	-9	-25,7 %	21	5	23,8 %	19
těžce zraněno	302	304	253	-51	-16,8 %	211	42	19,9 %	184
ekvivalent závažnosti nehod	106	111	89	-22	-19,6 %	74	16	21,0 %	65

Tab. 2-64: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných zaviněných nedáním přednosti v letech 2009-2020 na místních komunikacích

Nedání přednosti v jízdě způsobilo v roce 2017 na místních komunikacích výrazně méně závažných následků ve všech kategoriích ve srovnání s předchozím rokem. Počet usmrcených se snížil o 9 osob a počet těžce zraněných o 51 osob.

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 však nebyl naplněn v žádné kategorii a významně za jeho úroveň zaostává.

2.5.10 Nesprávné předjíždění (včetně jízdy po nesprávné straně, vjetí do protisměru)

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	9	4	0	-4	-100,0%	6	-6	-100,0%	5
těžce zraněno	55	30	22	-8	-26,7 %	38	-16	-42,1 %	33
ekvivalent závažnosti nehod	23	12	6	-6	-52,2 %	16	-10	-64,5 %	13

Tab. 2-65: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných zaviněných nesprávným předjížděním v letech 2009-2020 na místních komunikacích

Nesprávné předjíždění způsobilo v roce 2017 na místních komunikacích ve všech kategoriích méně závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se snížil o 4 osoby na nulovou úroveň a počet těžce zraněných rovněž významně klesl - o 8 osob.

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 byl naplněn ve všech kategoriích, byla dokonce dosažena nižší úroveň než předpokládaná pro rok 2020.

2.5.11 Nákladní automobily

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	15	10	12	2	20,0 %	9	3	33,3 %	7
těžce zraněno	72	64	47	-17	-26,6 %	46	1	2,2 %	39
ekvivalent závažnosti nehod	33	26	24	-2	-8,7 %	21	3	15,9 %	17

Tab. 2-66: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných zaviněných nákladními automobily v letech 2009-2020 na místních komunikacích

Nákladní automobily způsobily v roce 2017 na místních komunikacích nepatrně méně závažných následků oproti předchozímu roku. Počet usmrcených se sice zvýšil o 2 osoby, ale počet těžce zraněných se snížil o 17 osob.

Stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017 nebyl naplněn v žádné kategorii.

	N1			N2			N3			celkem		
	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017
usmrceno do 24 h	1	6	7	4	3	2	10	1	3	15	10	12
těžce zraněno	3	44	32	8	9	7	61	11	8	72	64	47
ekvivalent závažnosti nehod	2	17	15	6	5	4	25	4	5	33	26	24

Tab. 2-66a: Závažné následky nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů na místních komunikacích

	N1			N2			N3			celkem		
	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017
usmrceno do 24 h	1	9	10	11	4	3	17	4	4	29	17	17
těžce zraněno	8	52	43	17	18	10	84	18	17	109	88	70
ekvivalent závažnosti nehod	3	22	21	15	9	6	38	9	8	56	39	35

Tab. 2-66b: Závažné následky všech nehod s účastí nákladních automobilů bez ohledu na zavinění na místních komunikacích

2.6 Komunikace na území hl. m. Prahy

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
děti	1	0	0	0	0,0 %	1	-1	-100,0 %	1
chodci	14	11	11	0	0,0 %	9	2	22,2 %	7
cyklisté	1	0	1	1	xxx	1	0	0,0 %	1
motocyklisté	6	4	2	-2	-50,0 %	4	-2	-50,0 %	3
mladí řidiči	5	4	3	-1	-25,0 %	3	0	0,0 %	3
stárnoucí populace	7	6	9	3	50,0 %	6	3	50,0 %	5
alkohol a jiné návykové látky	7	0	1	1	xxx	4	-3	-75,0 %	3
nepřiměřená rychlost	13	0	2	2	xxx	7	-5	-71,4 %	6
nedání přednosti v jízdě	9	10	3	-7	-70,0 %	6	-3	-50,0 %	6
nesprávné předjíždění	5	2	0	-2	-100,0 %	3	-3	-100,0 %	3
nákladní automobily	6	2	2	0	0,0 %	4	-2	-50,0 %	3

Tab. 2-67: Vývoj počtu usmrcených na komunikacích hl. města Prahy v letech 2009–2020 pro jednotlivé dílčí cíle

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
děti	26	10	12	2	20,0 %	16	-4	-25,0 %	13
chodci	150	97	82	-15	-15,5 %	101	-19	-18,8 %	87
cyklisté	26	13	9	-4	-30,8 %	19	-10	-52,6 %	17
motocyklisté	59	31	31	0	0,0 %	40	-9	-22,5 %	35
mladí řidiči	38	12	11	-1	-8,3 %	22	-11	-50,0 %	18
stárnoucí populace	59	41	35	-6	-14,6 %	47	-12	-25,5 %	43

alkohol a jiné návykové látky	27	12	6	-6	-50,0 %	17	-11	-64,7 %	14
nepřiměřená rychlost	56	20	5	-15	-75,0 %	32	-27	-84,4 %	26
nedání přednosti v jízdě	131	89	82	-7	-7,9 %	91	-9	-9,9 %	80
nesprávné předjíždění	25	1	4	3	300,0 %	17	-13	-76,5 %	15
nákladní automobily	23	16	14	-2	-12,5 %	15	-1	-6,7 %	13

Tab. 2-68: Vývoj počtu těžce zraněných na komunikacích hl. města Prahy v letech 2009–2020 pro jednotlivé dílčí cíle

2.6.1 Děti

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	1	0	0	0	0,0 %	1	-1	-100,0%	1
těžce zraněno	26	10	12	2	20,0 %	16	-4	-25,0 %	13
ekvivalent závažnosti nehod	8	3	3	0	0,0 %	5	-2	-40,0 %	4

Tab. 2-69: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

U dětí došlo v roce 2017 v hl. m. Praze k velmi mírnému nárůstu závažných následků ve srovnání s rokem 2016. Počet usmrcených zůstal nulový a počet těžce zraněných se zvýšil o 2 osoby.

Ve všech kategoriích došlo k naplnění stanoveného předpokladu Revidované NSBSP nejen pro rok 2017, ale i pro rok 2020.

2.6.2 Chodci

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	14	11	11	0	0,0 %	9	2	22,2 %	7
těžce zraněno	150	97	82	-15	-15,5 %	101	-19	-18,8 %	87
ekvivalent závažnosti nehod	52	35	32	-4	-10,6 %	34	-3	-8,0 %	29

Tab. 2-70: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

U chodců došlo celkově v roce 2017 v hl. m. Praze k poklesu závažných následků ve srovnání s rokem 2016. Počet usmrcených zůstal na stejné úrovni a počet těžce zraněných se snížil o 15 osob.

Ekvivalent závažnosti nehod a počet těžce zraněných splňují stanovený předpoklad Revidované NSBSP pro rok 2017, v kategorii těžce zraněných i pro rok 2020.

2.6.3 Cyklisté

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	1	0	1	1	xxx	1	0	0,0 %	1
těžce zraněno	26	13	9	-4	-30,8 %	19	-10	-52,6 %	17
ekvivalent závažnosti nehod	8	3	3	0	0,0 %	6	-3	-43,5 %	5

Tab. 2-71: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

U cyklistů došlo v roce 2017 v hl. m. Praze ke stagnaci závažných následků ve srovnání s rokem 2016. Počet usmrcených se sice zvýšil o 1 osobu, ale počet těžce zraněných se snížil o 4 osoby.

Ve všech kategoriích došlo k naplnění stanoveného předpokladu Revidované NSBSP nejen pro rok 2017, ale i pro rok 2020.

2.6.4 Motocyklisté

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	6	4	2	-2	-50,0 %	4	-2	-50,0 %	3
těžce zraněno	59	31	31	0	0,0 %	40	-9	-22,5 %	35
ekvivalent závažnosti nehod	21	12	10	-2	-17,0 %	14	-4	-30,4 %	12

Tab. 2-72: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

U motocyklistů došlo v roce 2017 v hl. m. Praze k poklesu závažných následků ve srovnání s rokem 2016. Počet usmrcených se snížil o 2 osoby, těžce zraněných zůstal na stejné úrovni.

Ve všech kategoriích došlo k naplnění předpokladu Revidované NSBSP pro rok 2017 i pro rok 2020.

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

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
				usmrceno do 24 h	5		4	3	
těžce zraněno	38	12	11	-1	-8,3 %	22	-11	-50,0 %	18
ekvivalent závažnosti nehod	15	7	6	-1	-17,9 %	9	-3	-32,4 %	8

Tab. 2-73: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

U mladých řidičů došlo v roce 2017 v hl. m. Praze k mírnému snížení závažných následků ve srovnání s rokem 2016. Počet usmrcených se snížil o 2 osoby a počet těžce zraněných rovněž o 1 osobu.

	mladí řidiči do 24 let						řidiči nad 24 let					
	celkem		s ŘP do 1 roku		s ŘP 1-2 roky		celkem		s ŘP do 1 roku		s ŘP 1-2 roky	
	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017
	usmrceno do 24 h	5	3	1	1	1	0	28	7	2	0	2
těžce zraněno	38	11	9	2	5	3	217	109	14	8	4	3
ekvivalent závažnosti nehod	15	6	3	2	2	1	82	34	6	2	3	1

Tab. 2-73a: Závažné následky nehod zaviněné řidiči motorových vozidel dle délky vlastnictví ŘP na komunikacích hl. města Prahy

Ve všech kategoriích došlo k naplnění předpokladu Revidované NSBSP pro rok 2017 i pro rok 2020.

2.6.6 Stárnoucí populace (osoby od 65 let věku)

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
				usmrceno do 24 h	7		6	9	
těžce zraněno	59	41	35	-6	-14,6 %	47	-12	-25,5 %	43
ekvivalent závažnosti nehod	22	16	18	2	9,2 %	18	0	0,0 %	16

Tab. 2-74: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob od 65 let věku v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

U stárnoucí populace došlo v roce 2017 v hl. m. Praze k mírnému zvýšení závažných následků ve srovnání s rokem 2016. Počet usmrcených se zvýšil o 3 osoby a počet těžce zraněných se snížil o 6 osob.

K naplnění stanoveného předpokladu Revidované NSBSP pro rok 2017 došlo pouze v kategorii těžce zraněných a ekvivalentu závažnosti, smrtelné následky ale zaostávají.

2.6.7 Alkohol a jiné návykové látky při řízení

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	7	0	1	1	xxx	4	-3	-75,0 %	3
těžce zraněno	27	12	6	-6	-50,0 %	17	-11	-64,7 %	14
ekvivalent závažnosti nehod	14	3	3	-1	-16,7 %	8	-6	-69,7 %	7

Tab. 2-75: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

Alkohol a jiné návykové látky nezpůsobily celkově v roce 2017 v hl. m. Praze změny závažných následků ve srovnání s rokem 2016. Počet usmrcených se zvýšil o 1 osobu, zatímco počet těžce zraněných se snížil o 6 osob.

Ve všech kategoriích bylo dosaženo stanoveného předpokladu Revidované NSBSP nejen pro rok 2017, ale dokonce i pro rok 2020.

2.6.8 Nepřiměřená rychlost

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	13	0	2	2	xxx	7	-5	-71,4 %	6
těžce zraněno	56	20	5	-15	-75,0 %	32	-27	-84,4 %	26
ekvivalent závažnosti nehod	27	5	3	-2	-35,0 %	15	-12	-78,3 %	13

Tab. 2-76: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

Nepřiměřená rychlost způsobila v roce 2017 v hl. m. Praze méně závažných následků ve srovnání s rokem 2016. Počet usmrcených se zvýšil o 2 osoby, zatímco počet těžce zraněných se snížil o 15 osob.

Ve všech kategoriích bylo dosaženo stanoveného předpokladu Revidované NSBSP nejen pro rok 2017, ale i výrazně nižších než bylo stanoveno pro rok 2020.

2.6.9 Nedání přednosti v jízdě

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	9	10	3	-7	-70,0 %	6	-3	-50,0 %	6
těžce zraněno	131	89	82	-7	-7,9 %	91	-9	-9,9 %	80
ekvivalent závažnosti nehod	42	32	24	-9	-27,1 %	29	-5	-18,3 %	26

Tab. 2-77: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nedáním přednosti v jízdě v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

Nedání přednosti způsobilo v roce 2017 v hl. m. Praze podstatně méně závažných následků ve srovnání s rokem 2016. Počet usmrcených se snížil o 7 osob, počet těžce zraněných rovněž o 7 osob.

Ve všech kategoriích bylo dosaženo stanoveného předpokladu Revidované NSBSP nejen pro rok 2017, ale i pro rok 2020, kromě těžce zraněných.

2.6.10 Nesprávné předjíždění (včetně jízdy po nesprávné straně, vjetí do protisměru)

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	5	2	0	-2	-100,0%	3	-3	-100,0%	3
těžce zraněno	25	1	4	3	300,0 %	17	-13	-76,5 %	15
ekvivalent závažnosti nehod	11	2	1	-1	-55,6 %	7	-6	-86,2 %	7

Tab. 2-78: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nedáním přednosti v jízdě v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

Nesprávné předjíždění způsobilo v roce 2017 v hl. m. Praze méně závažných následků ve srovnání s rokem 2016. Počet usmrcených se snížil o 2 osoby, zatímco počet těžce zraněných se zvýšil o 3 osoby.

Ve všech kategoriích bylo s přehledem dosaženo stanoveného předpokladu nejen pro rok 2017, ale i pro rok 2020.

2.6.11 Nákladní automobily

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
				usmrceno do 24 h	6		2	2	
těžce zraněno	23	16	14	-2	-12,5 %	15	-1	-6,7 %	13
ekvivalent závažnosti nehod	12	6	6	-1	-8,3 %	8	-2	-29,0 %	6

Tab. 2-79: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných nákladními automobily v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

Alkohol a jiné návykové látky způsobily v roce 2017 v hl. m. Praze nepatrně méně závažných následků ve srovnání s rokem 2016. Počet usmrcených zůstal na stejné úrovni, zatímco počet těžce zraněných se snížil o 2 osoby.

Ve všech kategoriích bylo dosaženo stanoveného předpokladu nejen pro rok 2017, ale i pro rok 2020, kromě těžce zraněných.

	N1			N2			N3			celkem		
	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017
usmrceno do 24 h	0	1	1	3	1	0	3	0	1	6	2	2
těžce zraněno	0	10	5	4	3	5	19	3	4	23	16	14
ekvivalent závažnosti nehod	0	4	2	4	2	1	8	1	2	12	6	6

Tab. 2-79a: Závažné následky nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů na komunikacích hl. města Prahy

	N1			N2			N3			celkem		
	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017	2009	2016	2017
usmrceno do 24 h	0	2	1	5	1	0	6	0	1	11	3	2
těžce zraněno	2	10	8	8	10	5	26	4	8	36	24	21
ekvivalent závažnosti nehod	1	5	3	7	4	1	13	1	3	20	9	7

Tab. 2-79b: Závažné následky všech nehod s účastí nákladních automobilů bez ohledu na zavinění na komunikacích hl. města Prahy