



Ministerstvo dopravy



Příloha 2C

Plnění strategických a dílčích cílů
podle úrovně odpovědnosti
Silnice II. a III. třídy

Plzeňský kraj
2016

PLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ

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

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

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

Příloha 2 je strukturována do:




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

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

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

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

² Hodnocení vývoje následků nehodovosti

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

Zdroje dat

V celém dokumentu jsou použity následující zdroje dat:

- nehodová data ČR - ŘSDP PP ČR,
- délky a výkony pozemních komunikací - ŘSD ČR,
- zpracovatel dat: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	33	17	18	17	15	15	1,00	18	0,83	13
těžce zraněno	75	66	41	34	34	30	0,88	54	0,56	45
ekvivalent závažnosti nehod	52	34	28	26	24	23	0,96	32	0,71	24

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

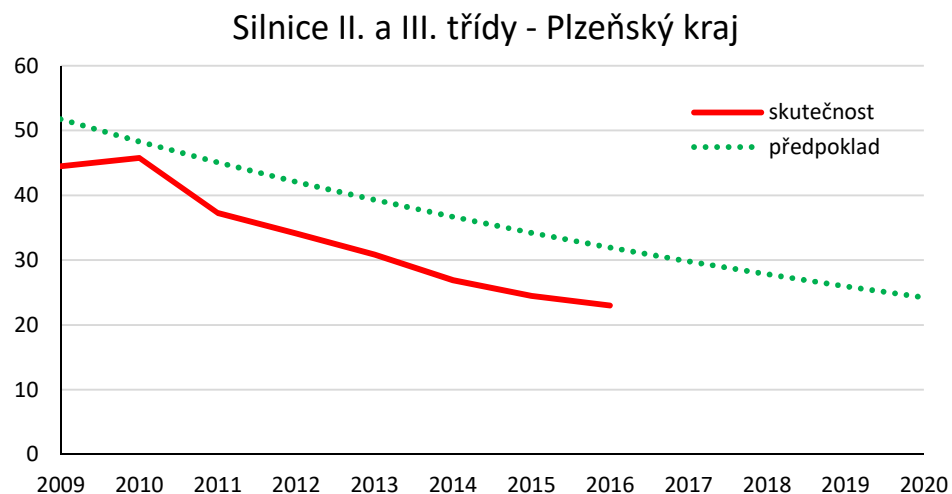
V Plzeňském kraji v roce 2016 zůstal počet usmrcených na stejné hodnotě jako v roce 2015, nicméně i přesto je **počet usmrcených nižší** než stanovený předpoklad o 3 osoby. U těžkých zraněných došlo k drobnému poklesu a stejné platí i o ekvivalentu závažnosti nehod. Dobrou zprávou pro Plzeňský kraj je, že ve všech kategoriích splňuje stanovený předpoklad pro rok 2016. Díky skutečnosti, že počet těžce zraněných tento předpoklad splňuje o více než 20 osob je ekvivalent závažnosti nehod (společně s kategorií těžce zraněných) dokonce **nižší než stanovený předpoklad pro rok 2020!**

V porovnání s rokem 2009 v Plzeňském kraji:

- klesl počet usmrcených o 54,6 % (celostátně celá síť o 34,5 %),
- klesl počet těžce zraněných o 60 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 55,8 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Plzeňském kraji k **mimořádně úspěšnému vývoji**, který významně přesahuje celostátní průměr.

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



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

PLZEŇSKÝ KRAJ II. TŘÍDA INTRAVILÁN		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	3	60,0	1	33,3	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	3	33,3	5	62,5	3	60,0	0,60
	ekvivalent závažnosti	4	51,7	2	45,0	1	33,3	0,33
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	1	12,5	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	5,0	0	0,0	0,00
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	20,0	1	33,3	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	11,1	0	0,0	1	20,0	xxx
	ekvivalent závažnosti	1	17,2	1	20,0	0	11,1	0,25
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	20,0	0	0,0	1	100,0	xxx
	těžce zraněno	4	44,4	2	25,0	1	20,0	0,50
	ekvivalent závažnosti	2	27,6	1	10,0	1	55,6	2,50
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	1	33,3	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	1	20,0	0	0,0	0,00
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	11,1	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	3,4	0	0,0	0	0,0	0,00
CELKEM	usmrceno do 24 h	5	100	3	100	1	100	0,33
	těžce zraněno	9	100	8	100	5	100	0,63
	ekvivalent závažnosti	7	100	5	100	2	100	0,45

Tab. 2C-2: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2016 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v intravilánu Plzeňského kraje

Celkově došlo v roce 2016 na silnicích **II. třídy v intravilánu** v Plzeňském kraji k poklesu následků ve všech ukazatelích. Největší podíl na celkovém množství závažných následků tvoří srážky s chodcem a srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem. U srážek s nekolejovým vozidlem došlo k poklesu v obou kategoriích závažných následků.

PLZEŇSKÝ KRAJ II. TŘÍDA EXTRAVILÁN		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	8	47,1	6	54,5	5	62,5	0,83
	těžce zraněno	17	39,5	8	50,0	11	57,9	1,38
	ekvivalent závažnosti	12	44,1	8	53,3	8	60,8	0,97
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	7	41,2	4	36,4	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	20	46,5	7	43,8	5	26,3	0,71
	ekvivalent závažnosti	12	43,2	6	38,3	1	9,8	0,22
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	12,5	xxx
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	2	10,5	xxx
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	2	11,8	xxx
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	1	6,3	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	1,7	0	0,0	0,00
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
havárie	usmrceno do 24 h	1	5,9	1	9,1	2	25,0	2,00
	těžce zraněno	2	4,7	0	0,0	1	5,3	xxx
	ekvivalent závažnosti	2	5,4	1	6,7	2	17,6	2,25
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	1	5,9	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	4	9,3	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	2	7,2	0	0,0	0	0,0	0,00
CELKEM	usmrceno do 24 h	17	100	11	100	8	100	0,73
	těžce zraněno	43	100	16	100	19	100	1,19
	ekvivalent závažnosti	28	100	15	100	13	100	0,85

Tab. 2B-3: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2016 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích II. třídy v extravilánu Plzeňského kraje

Celkově došlo v roce 2016 na silnicích **II. třídy v extravilánu** v Plzeňském kraji k poklesu následků. V kategorii usmrcených došlo k poklesu o 3 osoby, u těžce zraněných k nárůstu, rovněž o 3 osoby. Rozdíl oproti závažným následkům v intravilánu je u těchto druhů komunikací markantní. Největší podíl na závažných následcích mají srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem. Došlo k nárůstu závažných následků u srážek s chodci, což může ukazovat na nedostatečnost opatření, kterým bylo zavedeno povinné nošení reflexních prvků v extravilánu. Nulového počtu usmrcených oproti roku 2015 bylo dosaženo u srážek s pevnou překážkou.

PLZEŇSKÝ KRAJ III. TŘÍDA INTRAVILÁN		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	1	50,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	2	40,0	1	33,3	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	2	46,2	0	33,3	0	0,0	0,00
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	1	50,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	20,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	1	38,5	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	100,0	xxx
	těžce zraněno	1	20,0	1	33,3	1	50,0	1,00
	ekvivalent závažnosti	0	7,7	0	33,3	1	83,3	5,00
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	20,0	1	33,3	1	50,0	1,00
	ekvivalent závažnosti	0	7,7	0	33,3	0	16,7	1,00
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
CELKEM	usmrceno do 24 h	2	100	0	100	1	100	xxx
	těžce zraněno	5	100	3	100	2	100	0,67
	ekvivalent závažnosti	3	100	1	100	2	100	2,00

Tab. 2C-4: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2016 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v intravilánu Plzeňského kraje

Celkově došlo v roce 2016 na silnicích **III. třídy v intravilánu** v Plzeňském kraji k nárůstu následků. Oproti roku 2015 došlo k 1 usmrcení při srážce s chodcem a vyskytla se pouze 2 těžká zranění (o 1 osobu méně).

PLZEŇSKÝ KRAJ III. TŘÍDA EXTRAVILÁN		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	2	22,2	0	0,0	1	20,0	xxx
	těžce zraněno	5	27,8	3	42,9	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	3	24,1	1	27,3	1	16,7	1,33
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	3	33,3	0	0,0	3	60,0	xxx
	těžce zraněno	10	55,6	1	14,3	2	50,0	2,00
	ekvivalent závažnosti	6	40,7	0	9,1	4	58,3	14,00
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	1	11,1	1	100,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	5,6	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	1	9,3	1	36,4	0	0,0	0,00
srážka s lesní zvěří	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s domácím zvířetem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
srážka s vlakem	usmrceno do 24 h	1	11,1	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	5,6	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	1	9,3	0	0,0	0	0,0	0,00
havárie	usmrceno do 24 h	2	22,2	0	0,0	1	20,0	xxx
	těžce zraněno	1	5,6	3	42,9	2	50,0	0,67
	ekvivalent závažnosti	2	16,7	1	27,3	2	25,0	2,00
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
CELKEM	usmrceno do 24 h	9	100	1	100	5	100	5,00
	těžce zraněno	18	100	7	100	4	100	0,57
	ekvivalent závažnosti	14	100	3	100	6	100	2,18

Tab. 2C-5: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2016 a jejich podíl dle druhu nehod na silnicích III. třídy v extravilánu Plzeňského kraje

Celkově došlo v roce 2016 na silnicích **III. třídy v extravilánu** Plzeňského kraje k nárůstu následků. Počet usmrcených se zvýšil o 4 osoby (většina byla způsobena srážkou s pevnou překážkou) a počet těžce zraněných se snížil o 3 osoby. Největší podíl na závažných následcích mají srážky s pevnou překážkou. U srážek s chodci nedošlo k žádnému závažnému následku (tedy snížení o 1 usmrcenou osobu), což je opačný vývoj než v extravilánu na silnicích II. třídy.

PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ

Děti

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	1	0	0	0	0	0	0,00	1	0,00	1
těžce zraněno	7	4	3	0	1	1	1,00	5	0,20	4
ekvivalent závažnosti nehod	3	1	1	0	0	0	1,00	2	0,11	2

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

U dětí došlo v roce 2016 v Plzeňském kraji k totožným závažným následkům ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených se daří dlouhodobě držet na nule a počet těžce zraněných zůstal nezměněn. Předpoklad byl naplněn ve všech kategoriích nejen pro rok 2016, ale i pro rok 2020.

Chodci

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 Předpoklad
usmrceno do 24 h	2	2	2	2	1	3	3,00	1	3,00	1
těžce zraněno	6	13	2	3	3	4	1,33	5	0,80	4
ekvivalent závažnosti nehod	4	5	3	3	2	4	2,29	2	1,78	2

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

U chodců došlo v roce 2016 v Plzeňském kraji k vyšším závažným následkům ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených se zvýšil o 2 osoby a počet těžce zraněných se zvýšil o 1 osobu. Pouze v kategorii těžce zraněných bylo dosaženo stanoveného předpokladu (i pro rok 2020).

Cyklisté

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 Předpoklad
usmrceno do 24 h	3	2	1	1	1	1	1,00	2	0,50	2
těžce zraněno	3	5	7	3	2	1	0,50	2	0,50	2
ekvivalent závažnosti nehod	4	3	3	2	2	1	0,83	3	0,50	3

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

U cyklistů došlo v roce 2016 v Plzeňském kraji k nižším závažným následkům ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených zůstal totožný a počet těžce zraněných se snížil o 1 osobu. Ve všech kategoriích tak bylo dosaženo stanoveného předpokladu nejen pro rok 2016, ale i pro rok 2020.

Motocyklisté

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	3	0	3	4	3	0,75	3	1,00	2
těžce zraněno	12	6	11	11	9	6	0,67	10	0,60	9
ekvivalent závažnosti nehod	8	5	3	6	6	5	0,72	6	0,82	4

Tab. 2C-9: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy Plzeňského kraje

U motocyklistů došlo v roce 2016 v Plzeňském kraji k nižším závažným následkům ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených se snížil o 1 osobu a počet těžce zraněných se snížil o 3 osoby. Ve všech kategoriích byl dosažen stanovený předpoklad, u kategorie těžce zraněných i pro rok 2020.

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

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	6	5	3	5	1	2	2,00	4	0,50	3
těžce zraněno	26	17	8	6	8	8	1,00	23	0,35	21
ekvivalent závažnosti nehod	13	9	5	7	3	4	1,33	10	0,41	8

Tab. 2C-10: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009-2020 na silnicích II. a III. třídy Plzeňského kraje

U mladých řidičů došlo v roce 2016 v Plzeňském kraji celkově k vyšším závažným následkům ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených se zvýšil o 1 osobu a počet těžce zraněných zůstal totožný. Ve všech kategoriích byl dosažen stanovený předpoklad nejen pro rok 2016, ale i pro rok 2020. Zejména v kategorii těžce zraněných bylo dosaženo výborných výsledků.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	4	7	1	0	4	xxx	4	1,00	4
těžce zraněno	3	11	7	2	4	3	0,75	3	1,00	3
ekvivalent závažnosti nehod	6	7	9	2	1	5	4,75	5	1,00	5

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

U stárnoucí populace došlo v roce 2016 v Plzeňském kraji k vyšším závažným následkům ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených se zvýšil o 4 osoby a počet těžce zraněných se snížil o 1 osobu. Uvedené hodnoty však naplňují plánovaný předpoklad pro rok 2016 i rok 2020.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	5	0	3	4	5	2	0,40	4	0,50	3
těžce zraněno	12	8	6	9	10	9	0,90	9	1,00	7
ekvivalent závažnosti nehod	8	2	5	6	8	4	0,57	6	0,68	5

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

Alkohol a jiné návykové látky v roce 2016 v Plzeňském kraji způsobily méně závažných následků ve srovnání s rokem 2015. Došlo k poklesu v obou kategoriích a došlo k překonání stanoveného předpokladu. Celková úroveň demonstrována ekvivalentem závažnosti nehod je nižší než stanovený předpoklad pro rok 2020.

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	17	12	10	11	2	9	4,50	13	0,69	11
těžce zraněno	25	34	14	17	19	13	0,68	20	0,65	18
ekvivalent závažnosti nehod	23	21	14	15	7	12	1,81	18	0,68	16

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

Nepřiměřená rychlost v roce 2016 v Plzeňském kraji způsobila více závažných následků ve srovnání s rokem 2015. Došlo k enormnímu nárůstu v kategorii usmrcených a k poklesu v kategorii těžce zraněných. Obě kategorie (včetně ekvivalentu závažnosti nehod) dosahují nižších hodnot než je předpoklad nejen pro rok 2016, ale i pro rok 2020.

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

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	10	2	3	5	8	2	0,25	8	0,25	8
těžce zraněno	33	17	18	14	9	11	1,22	31	0,35	31
ekvivalent závažnosti nehod	18	6	8	9	10	5	0,46	16	0,30	16

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

Agresivní způsob jízdy v roce 2016 v Plzeňském kraji způsobil méně závažných následků ve srovnání s rokem 2015. Došlo k poklesu v kategorii usmrcených a k drobnému nárůstu v kategorii těžce zraněných. V obou kategoriích došlo k překonání stanoveného předpokladu nejen pro rok 2016, ale i pro rok 2020. Díky výrazně nižšímu počtu těžce zraněných je ekvivalent závažnosti nehod oproti předpokladu pro rok 2020 třetinový.

SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ

Vývoj závažných následků je na silnicích II. třídy a III. třídy v Plzeňském kraji mimořádně úspěšný, je lepší než celostátním průměr, počet usmrcených je nižší než stanovený předpoklad pro rok 2016 a počet těžce zraněných i ekvivalent závažnosti nehod je dokonce nižší než, stanovený předpoklad pro rok 2020!

Celkově došlo v roce 2016 ve srovnání s rokem 2015 na silnicích II. třídy v intravilánu i extravilánu v Plzeňském kraji k poklesu závažných následků nehod. Na silnicích II. třídy v intravilánu dominantní příčinou závažných následků srážka s chodcem (více než polovina) a dále srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem. V extravilánu je dominantní příčinou srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem a dále havárie. Srážky s chodci zapříčiní přibližně desetinu závažných následků.

Celkově došlo v roce 2016 ve srovnání s rokem 2015 na silnicích III. třídy v intravilánu i v extravilánu v Plzeňském kraji k mírnému nárůstu závažných následků nehod. Na silnicích III. třídy je v intravilánu alarmující dominantní příčinou závažných následků srážka s chodcem, která dosahuje až 80 % podílu. Dále se jedná o havárie. V extravilánu je dominantní příčina

srážka s pevnou překážkou, dále je to havárie. U srážek s chodci jsou nulové závažné následky.

Z hlediska ekvivalentu závažnosti nehod bylo u dílčích cílů dosaženo výrazně pozitivních výsledků u dětí, cyklistů, motocyklistů, mladých řidičů, alkoholu a jiných návykových látek, nepřiměřené rychlosti a u agresivního způsobu jízdy. Naopak negativní výsledky jsou zaznamenány u chodců, stárnoucí populace a nepřiměřené rychlosti. U většiny dílčích cílů hodnota ekvivalentu závažnosti nehod odpovídá stanovenému cíli nejen pro rok 2016, ale dokonce i pro cílový rok 2020.