



Ministerstvo dopravy



Příloha 4

**Plnění strategických a dílčích cílů
podle úrovní odpovědnosti
HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
2016**

ÚVOD

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

- stát (ŘSD ČR) - dálnice, silnice I. třídy,
- kraje - silnice II. a III. třídy,
- obce - místní komunikace.
- hl. město Praha

Příloha 4 podrobněji dokumentuje plnění strategických a dílčích cílů na síti komunikací hlavního města Prahy.




Nehodovost na území **hl. m. Prahy** je sledována ve statistikách dopravní nehodovosti bez odlišení kategorie komunikací (bez dálnic a účelových komunikací) a je brána jako jedna kategorie.

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

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

	lepší než stanovený cíl
	splněno (s tolerancí ± 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.

PLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ

Nehodovost na komunikacích hl. m. Prahy - celkem

Souhrnný pohled na vývoj hodnocených ukazatelů demonstruje Tab. 4-1.

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	39	25	29	18	24	20	0,83	22	0,91	16
těžce zraněno	345	234	223	198	174	189	1,09	249	0,76	207
ekvivalent závažnosti nehod	125	84	85	68	68	67	1,00	84	0,80	68

Tab. 4-1: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 na komunikacích hl. m. Prahy (bez dálnic a účelových komunikací)

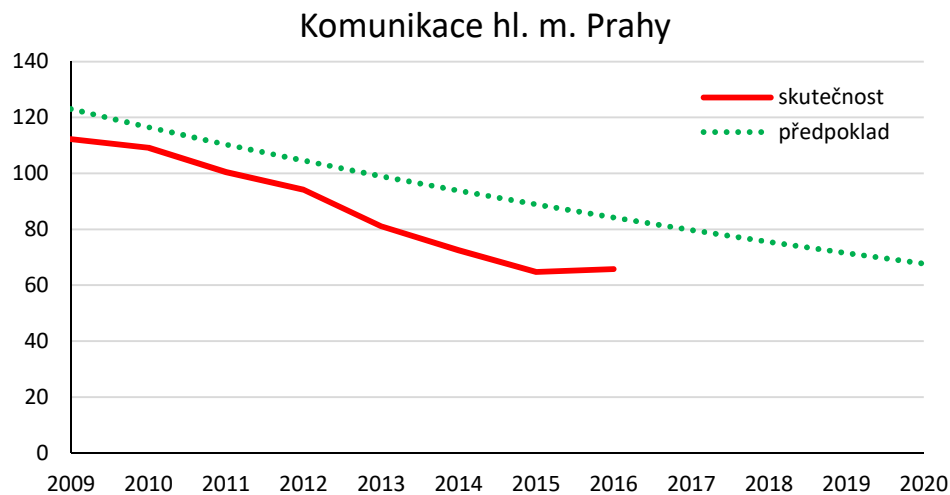
Na komunikacích hl. m. Prahy v roce 2016 ve srovnání s rokem 2015 došlo k **poklesu** v kategorii **usmrcených**, čímž došlo k naplnění stanoveného předpokladu. V kategorii **těžce zraněných** došlo **naopak k nárůstu** o 15 osob. Nicméně i tato kategorie překonává stanovený předpoklad a to dokonce i pro rok 2020. Díky tomuto výraznému překonání stanoveného předpokladu v kategorii těžce zraněných dosahuje i **ekvivalent závažnosti nehod** **lepších hodnot, než je předpoklad i pro rok 2020.**

V porovnání s rokem 2009 na komunikacích hl. m. Prahy:

- klesl počet usmrcených o 48,7 % (celostátně celá síť o 34,5 %),
- klesl počet těžce zraněných o 45,2 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 46,4 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

Souhrnně je vývoj na komunikacích hl. m. Prahy **dlouhodobě mimořádně úspěšný i v porovnání s celostátním průměrem.**

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



Obrázek 4-1: Vývoj skutečných a předpokládaných hodnot ekvivalentu závažnosti nehod na komunikacích hl. m. Prahy

Dle druhu nehody

KOMUNIKACE HL. M. PRAHY		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	usmrceno do 24 h	14	35,9	4	16,7	8	40,0	2,00
	těžce zraněno	109	32,0	59	33,9	59	31,2	1,00
	ekvivalent závažnosti	41	33,2	19	27,8	23	33,8	1,21
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	3	0,9	2	1,1	1	0,5	0,50
	ekvivalent závažnosti	1	0,6	1	0,7	0	0,4	0,50
srážka s pevnou překážkou	usmrceno do 24 h	12	30,8	4	16,7	1	5,0	0,25
	těžce zraněno	40	11,7	16	9,2	15	7,9	0,94
	ekvivalent závažnosti	22	17,7	8	11,9	5	7,1	0,59
srážka s chodcem	usmrceno do 24 h	12	30,8	14	58,3	11	55,0	0,79
	těžce zraněno	146	42,8	76	43,7	92	48,7	1,21
	ekvivalent závažnosti	49	39,0	33	48,9	34	50,6	1,03
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	1	0,5	1	0,5	1,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,4	0	0,4	1,00
srážka s tramvají	usmrceno do 24 h	1	2,6	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	6	1,8	6	3,4	5	2,6	0,83
	ekvivalent závažnosti	3	2,0	2	2,2	1	1,9	0,83
havárie	usmrceno do 24 h	0	0,0	2	8,3	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	13	3,8	3	1,7	7	3,7	2,33
	ekvivalent závažnosti	3	2,6	3	4,1	2	2,6	0,64
jiný druh nehody	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	24	7,0	11	6,3	9	4,8	0,82
	ekvivalent závažnosti	6	4,8	3	4,1	2	3,3	0,82
CELKEM	usmrceno do 24 h	39	100	24	100	20	100	0,83
	těžce zraněno	341	100	174	100	189	100	1,09
	ekvivalent závažnosti	124	100	68	100	67	100	1,00

Tab. 4-2: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 a jejich podíl dle druhu nehod na komunikacích hl. m. Prahy

Celkově jsou následky nehod v roce 2016 na **komunikacích hl. m. Prahy** srovnatelné s předchozím rokem. Došlo k poklesu počtu usmrcených o 4 osoby, na druhou stranu došlo k nárůstu počtu těžce zraněných o 15 osob. Největší podíl na závažných následcích mají srážky s chodcem, což je negativní trend, který se na těchto komunikacích vyskytuje každoročně. Závažné následky v této kategorii od roku 2009 nicméně výrazně klesly zejména v kategorii těžce zraněných. Meziročně došlo v této kategorii k drobnému nárůstu.

Dále mají podíl na závažných následcích srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem. Závažné následky v této kategorii jsou od výchozího roku 2009 téměř poloviční. Meziročně se závažné následky v této kategorii zvýšily.

V následujících tabulkách je věnována pozornost rozboru nehod s chodci a následně rozboru nehod s jedoucím nekolejovým vozidlem, což jsou dvě hlavní příčiny závažných následků nehod na komunikacích hl. m. Prahy. V poslední tabulce je proveden rozbor nehod s pevnou překážkou.

Dle lokalizace srážky s chodcem

KOMUNIKACE HL. M. PRAHY		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	8	66,7	12	85,7	7	63,6	0,58
	těžce zraněno	89	61,0	51	67,1	65	70,7	1,27
	ekvivalent závažnosti	30	62,4	25	75,0	23	68,4	0,94
na křižovatce	usmrceno do 24 h	4	33,3	2	14,3	4	36,4	2,00
	těžce zraněno	57	39,0	25	32,9	27	29,3	1,08
	ekvivalent závažnosti	18	37,6	8	25,0	11	31,6	1,30
celkem	usmrceno do 24 h	12	100	14	100	11	100	0,79
	těžce zraněno	146	100	76	100	92	100	1,21
	ekvivalent závažnosti	49	100	33	100	34	100	1,03

Tab. 4-3: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 při srážkách s chodcem a jejich podíl dle lokalizace nehod na komunikacích hl. m. Prahy

Z hlediska **lokalizace nehod s chodci** na komunikacích hl. m. Prahy je stále větší podíl závažných následků způsoben nehodami mimo křižovatku. Ačkoliv se tento podíl částečně snížil oproti předchozímu roku, stále se pohybuje v rámci stejné struktury, jako ve výchozím roce 2009.

Dle chování chodce

KOMUNIKACE HL. M. PRAHY		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
správné, přiměřené	usmrceno do 24 h	3	25,0	2	14,3	4	36,4	2,00
	těžce zraněno	66	45,2	37	48,7	34	37,0	0,92
	ekvivalent závažnosti	20	40,2	11	34,1	13	36,8	1,11
špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla	usmrceno do 24 h	2	16,7	1	7,1	1	9,1	1,00
	těžce zraněno	12	8,2	5	6,6	4	4,3	0,80
	ekvivalent závažnosti	5	10,3	2	6,8	2	5,9	0,89
náhlé vstoupení do vozovky z chodníku, krajnice	usmrceno do 24 h	2	16,7	2	14,3	3	27,3	1,50
	těžce zraněno	25	17,1	11	14,5	23	25,0	2,09
	ekvivalent závažnosti	8	17,0	5	14,4	9	25,7	1,84
náhlé vstoupení do vozovky z nástupního nebo dělicího ostrůvku	usmrceno do 24 h	1	8,3	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	9	6,2	5	6,6	2	2,2	0,40
	ekvivalent závažnosti	3	6,7	1	3,8	1	1,5	0,40
zmatené, zbrklé, nerozhodné jednání	usmrceno do 24 h	1	8,3	1	7,1	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	5	3,4	1	1,3	4	4,3	4,00
	ekvivalent závažnosti	2	4,6	1	3,8	1	2,9	0,80
náhlá změna směru chůze	usmrceno do 24 h	2	16,7	1	7,1	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	0,7	1	1,3	1	1,1	1,00
	ekvivalent závažnosti	2	4,6	1	3,8	0	0,7	0,20
náraz do vozidla z boku	usmrceno do 24 h	1	8,3	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	5	3,4	2	2,6	1	1,1	0,50
	ekvivalent závažnosti	2	4,6	1	1,5	0	0,7	0,50
hra dětí na vozovce	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	1	1,3	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,8	0	0,0	0,00
žádné z uvedených	usmrceno do 24 h	0	0,0	7	50,0	3	27,3	0,43
	těžce zraněno	23	15,8	13	17,1	23	25,0	1,77
	ekvivalent závažnosti	6	11,9	10	31,1	9	25,7	0,85
CELKEM	usmrceno do 24 h	12	100	14	100	11	100	0,79
	těžce zraněno	146	100	76	100	92	100	1,21
	ekvivalent závažnosti	49	100	33	100	34	100	1,03

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

Z hlediska **chování chodce** na komunikacích hl. m. Prahy je každoročně největší podíl závažných následků způsoben nehodami, kde bylo chování chodce shledáno jako správné a přiměřené. Dále má čtvrtinový podíl chování definované jako náhlé vstoupení do vozovky z chodníku nebo krajnice a stejný podíl má i kategorie "zbytková". Ve dvou posledně jmenovaných kategoriích došlo k meziročnímu výraznějším nárůstu těžce zraněných.

Dle lokalizace srážek s jedoucím vozidlem

KOMUNIKACE HL. M. PRAHY		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
mimo křižovatku	usmrceno do 24 h	8	57,1	3	75,0	3	37,5	1,00
	těžce zraněno	52	47,7	21	35,6	23	39,0	1,10
	ekvivalent závažnosti	21	50,9	8	44,0	9	38,5	1,06
na křižovatce	usmrceno do 24 h	6	42,9	1	25,0	5	62,5	5,00
	těžce zraněno	57	52,3	38	64,4	36	61,0	0,95
	ekvivalent závažnosti	20	49,1	11	56,0	14	61,5	1,33
celkem	usmrceno do 24 h	14	100	4	100	8	100	2,00
	těžce zraněno	109	100	59	100	59	100	1,00
	ekvivalent závažnosti	41	100	19	100	23	100	1,21

Tab. 4-5: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem a jejich podíl dle lokalizace nehod na komunikacích hl. m. Prahy

Z hlediska **lokalizace nehod s jedoucím nekolejovým vozidlem** na komunikacích hl. m. Prahy je pozorovatelný dlouhodobý vývoj, kdy se od roku 2009 postupně stávají dominantní příčinou závažných následků nehody na křižovatce.

Dle příčin srážek s jedoucím vozidlem

KOMUNIKACE HL. M. PRAHY		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
nezaviněná řidičem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	1	12,5	xxx
	těžce zraněno	0	0,0	1	1,7	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	1,3	1	4,4	4,00
nepřiměřená rychlost jízdy	usmrceno do 24 h	1	7,1	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	21	19,3	5	8,5	8	13,6	1,60
	ekvivalent závažnosti	6	15,2	1	6,7	2	8,8	1,60
nesprávné předjíždění	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	2	25,0	xxx
	těžce zraněno	7	6,4	2	3,4	1	1,7	0,50
	ekvivalent závažnosti	2	4,2	1	2,7	2	9,9	4,50
nedání přednosti v jždě	usmrceno do 24 h	5	35,7	2	50,0	5	62,5	2,50
	těžce zraněno	55	50,5	43	72,9	41	69,5	0,95
	ekvivalent závažnosti	19	45,5	13	68,0	15	67,0	1,20
nesprávný způsob jízdy	usmrceno do 24 h	8	57,1	2	50,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	26	23,9	8	13,6	9	15,3	1,13
	ekvivalent závažnosti	15	35,2	4	21,3	2	9,9	0,56
technická závada vozidla	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	14	100	4	100	8	100	2,00
	těžce zraněno	109	100	59	100	59	100	1,00
	ekvivalent závažnosti	41	100	19	100	23	100	1,21

Tab. 4-6: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle jejich příčiny na komunikacích hl. m. Prahy

Z hlediska **příčiny nehod s jedoucím nekolejovým vozidlem** na komunikacích hl. m. Prahy je bezkonkurenčně dominující příčinou nedání přednosti v jízdě. Meziročně v této kategorii došlo k celkovému nárůstu ekvivalentu závažnosti nehod. Drobné podíly na závažných následcích představují ostatní příčiny, kromě technické závady na vozidle, kde je počet závažných následků nulový. Mezi těmito drobnějšími podíly je dominantní nesprávné předjíždění a nepřiměřená rychlost jízdy. Opět se potvrzuje, že neohleduplné lidské chování v silničním provozu je příčinou většiny nehod.

Dle povětrnostních podmínek při srážkách s jedoucím vozidlem

KOMUNIKACE HL. M. PRAHY		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
neztížené	usmrceno do 24 h	13	92,9	4	100	8	100,0	2,00
	těžce zraněno	98	89,9	53	89,8	55	93,2	1,04
	ekvivalent závažnosti	38	90,9	17	92,0	22	95,6	1,26
mlha	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
na počátku deště, slabý déšť	usmrceno do 24 h	1	7,1	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	3	2,8	3	5,1	1	1,7	0,33
	ekvivalent závažnosti	2	4,2	1	4,0	0	1,1	0,33
déšť	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	6	5,5	3	5,1	2	3,4	0,67
	ekvivalent závažnosti	2	3,6	1	4,0	1	2,2	0,67
sněžení	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	2	1,8	0	0,0	1	1,7	xxx
	ekvivalent závažnosti	1	1,2	0	0,0	0	1,1	xxx
tvoří se námraza, náledí	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
nárazový vítr (boční, vichřice apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
jiné ztížené	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
CELKEM	usmrceno do 24 h	14	100	4	100	8	100	2,00
	těžce zraněno	109	100	59	100	59	100	1,00
	ekvivalent závažnosti	41	100	19	100	23	100	1,21

Tab. 4-7: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle povětrnostních podmínek na komunikacích hl. m. Prahy

Z hlediska **povětrnostních podmínek při nehodách s jedoucím nekolejovým vozidlem** na komunikacích hl. m. Prahy je téměř stoprocentní podíl závažných následků způsoben za

neztížených povětrnostních podmínek. Tento podíl se od výchozího roku 2009 zvyšuje, jelikož ubývá závažných následků způsobených za jiných povětrnostních podmínek (zejm. déšť).

Dle rozhledových podmínek při srážkách s jedoucím vozidlem

KOMUNIKACE HL. M. PRAHY		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
dobré	usmrceno do 24 h	14	100	4	100	8	100	2,00
	těžce zraněno	107	98,2	59	100	59	100	1,00
	ekvivalent závažnosti	41	98,8	19	100	23	100	1,21
špatné vlivem okolní zástavby (budovy, plné zábradlí, lešení apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
špatné vlivem profilu komunikace (nepřehledný vrchol stoupání, zářez komunikace, apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	0,9	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	1	0,6	0	0,0	0	0,0	0,00
špatné vlivem trvalé vegetace (stromy, keře apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
špatné vlivem přechodné vegetace (tráva, obilí)	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
výhled zakryt stojícím vozidlem	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
jiné špatné	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	0,9	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	1	0,6	0	0,0	0	0,0	0,00
CELKEM	usmrceno do 24 h	14	100	4	100	8	100	2,00
	těžce zraněno	109	100	59	100	59	100	1,00
	ekvivalent závažnosti	41	100	19	100	23	100	1,21

Tab. 4-8: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 a jejich podíl při srážkách s jedoucím nekolejovým vozidlem dle rozhledových podmínek na komunikacích hl. m. Prahy

Z hlediska **rozhledových podmínek při nehodách s jedoucím nekolejovým vozidlem** na komunikacích hl. m. Prahy je stoprocentní podíl závažných následků způsoben za dobrých rozhledových podmínek. I v minulém roce byl podíl stejný.

Dle druhu pevné překážky při srážkách s pevnou překážkou

KOMUNIKACE HL. M. PRAHY		2009		2015		2016		2016/ 2015
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	
strom	usmrceno do 24 h	1	8,3	2	50,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	4	10,0	1	6,3	3	20,0	3,00
	ekvivalent závažnosti	2	9,1	2	28,1	1	15,8	0,33
sloup – telefonní, veřejné osvětlení, elektrického vedení apod.	usmrceno do 24 h	4	33,3	2	50,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	13	32,5	5	31,3	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	7	33,0	3	40,6	0	0,0	0,00
odrazník, patník, sloupek, dopravní značky apod.	usmrceno do 24 h	2	16,7	0	0,0	1	100	xxx
	těžce zraněno	6	15,0	3	18,8	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	4	15,9	1	9,4	1	21,1	1,33
svodidlo	usmrceno do 24 h	2	16,7	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	6	15,0	3	18,8	4	26,7	1,33
	ekvivalent závažnosti	4	15,9	1	9,4	1	21,1	1,33
překážka vzniklá provozem jiného vozidla	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
zeď, pevná část mostů, podjezdů, tunelů apod.	usmrceno do 24 h	2	16,7	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	5	12,5	2	12,5	3	20,0	1,50
	ekvivalent závažnosti	3	14,8	1	6,3	1	15,8	1,50
závory železničního přejezdu	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
překážka vzniklá stavební činností (přenosné dopravní značky, hromada štěrků, písku apod.)	usmrceno do 24 h	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	1	2,5	0	0,0	0	0,0	0,00
	ekvivalent závažnosti	0	1,1	0	0,0	0	0,0	0,00
jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	usmrceno do 24 h	1	8,3	0	0,0	0	0,0	0,00
	těžce zraněno	5	12,5	2	12,5	5	33,3	2,50
	ekvivalent závažnosti	2	10,2	1	6,3	1	26,3	2,50
CELKEM	usmrceno do 24 h	12	100	4	100	1	100	0,25
	těžce zraněno	40	100	16	100	15	100	0,94
	ekvivalent závažnosti	22	100	8	100	5	100	0,59

Tab. 4-9: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009, 2015 a 2016 a jejich podíl při srážkách s pevnou překážkou dle druhu pevné překážky na komunikacích hl. m. Prahy

Z hlediska **druhu pevné překážky při nehodách s pevnou překážkou** na komunikacích hl. m. Prahy je více než čtvrtinový podíl závažných následků způsoben jinou překážkou (zábradlí, oplocení, atd.), což je překážka, která v minulém roce patřila k těm s nejnižším podílem. Dále jsou to odrazníky, patníky, dopravní značky apod. a svodidla. V poslední řadě pevné překážky stromy a zdi, pevné části mostů a tunelů. K eliminaci následků došlo u překážky "sloup", která v minulém roce (i ve výchozím) tvořila dominantní překážku při srážkách s překážkou.

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	1	1	2	0	0	0,00	1	0,00	1
těžce zraněno	26	20	15	10	9	11	1,22	19	0,58	16
ekvivalent závažnosti nehod	8	6	5	5	2	3	1,22	6	0,48	5

Tab. 4-10: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

U dětí došlo v roce 2016 v hl. m. Praze k mírnému nárůstu závažných následků ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených zůstal nulový a počet těžce zraněných se zvýšil o 2 děti. Ve všech kategoriích došlo k naplnění stanoveného předpokladu 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	14	14	18	10	13	11	0,85	9	1,22	7
těžce zraněno	151	127	117	96	80	97	1,21	115	0,84	98
ekvivalent závažnosti nehod	52	46	47	34	33	35	1,07	38	0,93	32

Tab. 4-11: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

U chodců došlo v roce 2016 v hl. m. Praze k nárůstu závažných následků ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených se sice snížil o 2 osoby, ale počet těžce zraněných se zvýšil o 17 osob. Ekvivalent závažnosti nehod a počet těžce zraněných splňují stanovený předpoklad pro rok 2016 (kategorie těžce zraněných 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	1	0	0	0	0	0	0,00	1	0,00	1
těžce zraněno	26	11	20	15	16	13	0,81	20	0,65	17
ekvivalent závažnosti nehod	8	3	5	4	4	3	0,81	6	0,54	5

Tab. 4-12: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

U cyklistů došlo v roce 2016 v hl. m. Praze k poklesu závažných následků ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených zůstal na nule jako v předchozích letech a počet těžce zraněných se snížil o 3 osoby. Ve všech kategoriích došlo k naplnění 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	6	3	3	3	2	4	2,00	4	1,00	3
těžce zraněno	59	36	40	39	33	31	0,94	48	0,65	42
ekvivalent závažnosti nehod	21	12	13	13	10	12	1,15	16	0,73	14

Tab. 4-13: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

U motocyklistů došlo v roce 2016 v hl. m. Praze k nárůstu závažných následků ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených se zvýšil o 2 osoby a počet těžce zraněných se snížil o 2 osoby. Ve všech kategoriích došlo k naplnění předpokladu pro rok 2016, kromě kategorie usmrcených 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	3	0	5	3	2	4	2,00	2	2,00	2
těžce zraněno	6	4	19	15	19	12	0,63	5	2,40	5
ekvivalent závažnosti nehod	5	1	10	7	7	7	1,04	3	2,15	3

Tab. 4-14: 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 2016 v hl. m. Praze ke srovnatelným závažným následkům ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených se zvýšil o 2 osoby a počet těžce zraněných se snížil o 7 osob. U tohoto dílčího cíle se z dlouhodobého pohledu hl. m. Praze nedaří dosahovat výrazného pokroku oproti výchozímu roku 2009, tudíž ani v žádné kategorii nebyl naplněn cílový předpoklad pro rok 2016.

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	7	13	6	2	8	6	0,75	6	1,00	6
těžce zraněno	60	51	52	40	37	42	1,14	56	0,75	60
ekvivalent závažnosti nehod	22	26	19	12	17	17	0,96	20	0,83	21

Tab. 4-15: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

U stárnoucí populace došlo v roce 2016 v hl. m. Praze ke srovnatelným závažným následkům ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených se snížil o 2 osoby a počet těžce zraněných se zvýšil o 5 osob. Ve všech kategoriích došlo k naplnění stanoveného předpokladu nejen pro rok 2016, ale i pro rok 2020.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	7	1	1	3	5	0	0,00	5	0,00	5
těžce zraněno	27	9	14	22	13	12	0,92	20	0,60	16
ekvivalent závažnosti nehod	14	3	5	9	8	3	0,36	10	0,30	9

Tab. 4-16: 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 způsobily v roce 2016 v hl. m. Praze méně závažných následků ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených se snížil o 5 osob a počet těžce zraněných se snížil o 1 osobu. Ve všech kategoriích bylo dosaženo stanoveného předpokladu nejen pro rok 2016, ale i pro rok 2020.

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	13	2	5	4	1	0	0,00	10	0,00	8
těžce zraněno	56	21	28	30	20	21	1,05	46	0,46	41
ekvivalent závažnosti nehod	27	7	12	12	6	5	0,88	22	0,24	18

Tab. 4-17: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných u nehod nepřiměřenou rychlostí v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

Nepřiměřená rychlost způsobila v roce 2016 v hl. m. Praze méně závažných následků ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených se snížil o 1 osobu a počet těžce zraněných se zvýšil o 1 osobu. Ve všech kategoriích bylo dosaženo stanoveného předpokladu 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	15	12	11	1	5	13	2,60	13	1,00	11
těžce zraněno	174	118	113	92	91	100	1,10	166	0,60	162
ekvivalent závažnosti nehod	59	42	39	24	28	38	1,37	55	0,70	52

Tab. 4-18: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob zaviněných u nehod agresivní jízdou v letech 2009-2020 na komunikacích hl. města Prahy

Agresivní způsob jízdy způsobil v roce 2016 v hl. m. Praze výrazně více závažných následků ve srovnání s rokem 2015. Počet usmrcených se zvýšil od 8 osob a počet těžce zraněných se zvýšil o 9 osob. Ve všech kategoriích však bylo dosaženo předpokládaného cíle, kromě kategorie usmrcených i pro rok 2020.

SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ

Při hodnocení strategických cílů je vývoj závažných následků na komunikacích hl. města Prahy trvale příznivý a bylo tomu tak i v roce 2016. Ve všech kategoriích bylo dosaženo stanoveného předpokladu nejen pro rok 2016, ale s výjimkou počtu usmrcených i pro rok 2020. Vývoj na komunikacích hl. m. Prahy dlouhodobě mimořádně úspěšný i v porovnání s celostátním průměrem.

Dominantním druhem nehody na místních komunikacích je srážka s chodcem, dlouhodobě je její podíl kolem 50 %. Podrobnější rozbor srážek s chodcem ukazuje, že k nim dochází především mimo křižovatky a že ve více než třetině případů bylo chování chodce správné a přiměřené. Ve čtvrtině však bylo zapříčiněno náhlým vstoupením do vozovky z chodníku nebo krajnice. Druhou nejčastější nehodu je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem. Vývoj ukazuje, že jsou lokalizovány stále více do oblasti křižovatek. Jejich hlavní příčinou je nedání přednosti v jízdě. K naprosté většině z nich dochází za neztížených povětrnostních podmínek a s neomezenými rozhledovými poměry. Rozbor nehod, u kterých dochází ke srážce s pevnou překážkou, ukazují na výrazný podíl vybavení komunikace (odrazník, patník, sloupek, dopravní značky, svodidlo apod.).

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