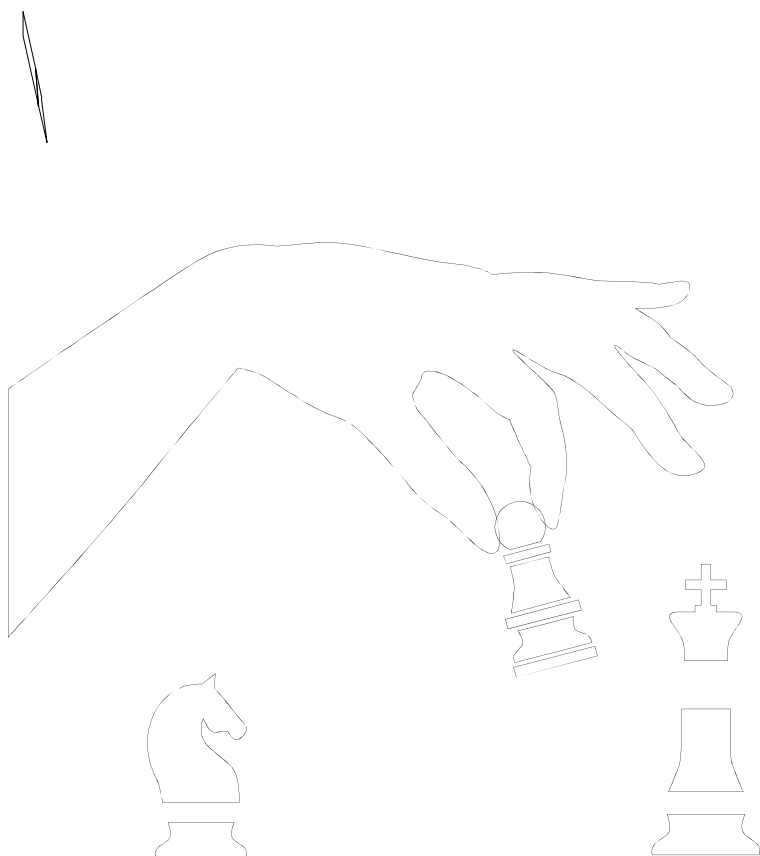




Obsah

1. Úvod	3
2. Strategické cíle	5
2.1 Nehodová místa se závažnými následky	6
2.2 Krajské srovnání ORP Zlínského kraje.....	7
2.2.1 Vývoj v období 2012-2018 vůči předpokladům NSBSP	7
2.2.2 Nepřímé ukazatele bezpečnosti	8
2.2.3 Srovnání úrovně bezpečnosti mezi městy ve Zlínském kraji v roce 2018	9
3. Dílčí cíle	10
3.1 Děti	14
3.2 Chodci	15
3.3 Cyklisté	16
3.4 Motocyklisté	17
3.5 Mladí řidiči (do 24 let)	18
3.6 Stárnoucí populace (nad 65 let)	19
3.7 Alkohol a jiné návykové látky	20
3.8 Nepřiměřená rychlost.....	21
3.9 Nedání přednosti v jízdě (od 2017)	22
3.10 Nesprávné předjíždění (od 2017)	23
3.11 Nákladní automobily (od 2017).....	24
4. Infrastruktura	25
4.1 Druh komunikace	25
4.2 Směrové poměry komunikace.....	27
5. Okolnosti a příčiny nehod se smrtelnými následky a se zraněním.....	29
5.1 Lokalizace vážných dopravních nehod (2014–2018).....	31
6. Aktivity a investice města Otrokovice v oblasti dopravy.....	34
7. Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty	35
7.1 Opatření bezpečná pozemní komunikace	36
7.2 Opatření bezpečné vozidlo.....	39
7.3 Opatření bezpečný účastník	39
7.4 Podpůrná opatření	40
8. Závěry a doporučení	41

8.1 Zhodnocení celkového vývoje	41
8.2 Zaměření aktivit na vývoj plnění dílčích cílů.....	41
8.3 Aktivity Akčního programu.....	42
8.4 Organizační a finanční zajištění realizace	44
Přílohy.....	45
Příloha 1: Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty za rok 2018	45
Příloha 2: Měkké aktivity BESIP v Otrokovicích.....	45
Použité zdroje.....	46
Seznam použitý zkratk.....	47

1. Úvod

Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018–2025 (dále jen Strategie bsp Otrokovice) byla schválena Zastupitelstvem města Otrokovice dne 21.6.2018.

Cílem této Strategie bsp Otrokovice je přispět k naplnění strategických cílů Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011–2020 s platností od roku 2017 (dále jen Revidovaná NSBSP) a taktéž Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období let 2012–2020 (dále jen Strategie BSP ZK).

Přijetím Strategie bsp Otrokovice vyjádřilo město Otrokovice zájem na zásadní minimalizaci dopravní nehodovosti na území města Otrokovice. Město tak reaguje na tragickou skutečnost, že v letech 2007–2016 na silnicích na území města Otrokovice zemřelo 8 lidí, 57 osob bylo zraněno těžce a 407 osob utrpělo lehká zranění.

Střednědobým cílem Strategie bsp Otrokovice je vytvořit podmínky pro to, aby

OD ROKU 2025 NA ÚZEMÍ MĚSTA OTROKOVICE NEZEMŘEL NA NÁSLEDKY DOPRAVNÍ NEHODY ŽÁDNÝ ČLOVĚK A POČET TĚŽCE ZRANĚNÝCH OSOB KLESL NA POLOVINU.

Dlouhodobým cílem do roku 2035 je důsledné naplnění VIZE NULA i v těžkých následcích dopravních nehod. Znamená to, že **po roce 2035 by neměl na následky dopravní nehody zemřít a ani být těžce zraněn žádný člověk.**

Pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu na území města Otrokovice bylo přijato motto:



OTROKOVICE – MĚSTO BEZ VÁŽNÝCH NÁSLEDKŮ DOPRAVNÍCH NEHOD.

Město Otrokovice je prvním městem v ČR, které má zpracovanou místní strategii bezpečnosti silničního provozu. Předkládaný materiál hodnotí plnění Strategie bsp Otrokovice pohledem roku 2018, tj. prvního roku realizace.



Předkládaný dokument je koncipován novým pohledem, obdobně jako vyhodnocení plnění Strategie BSP ZK. Základem pro vyhodnocení jsou data z Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky (ŘSDP PP ČR) [2], která jsou porovnávána se stanovenou predikcí usmrcených a těžce zraněných osob ve vazbě na strategické a dílčí cíle Strategie bsp Otrokovice, resp. Strategie BSP ZK. Součástí vyhodnocení jsou také poznatky z Hlubkové analýzy dopravních nehod (dále jen HADN) [5] a Nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu [6]. Nově jsou v rámci dokumentu implementovány mapové podklady z aplikace DOPRAVNÍ NEHODY V ČR [7], díky kterým lze zobrazit konkrétní nehodové lokality/nehody v daném případě s předdefinovanými filtry k usmrceným a těžce zraněným osobám.

V důsledku dopravních nehod bylo v roce 2018 **ve Zlínském kraji usmrceno 22 osob, 122 osob bylo zraněno těžce a 1382 lehce**. Počet nehod pouze s hmotnou škodou (bez zranění) činil 3000. Uplynulý rok z pohledu vážných následků nehod lze oproti předchozím letům hodnotit pozitivně.

V důsledku dopravních nehod byla v roce 2018 **v Otrokovicích usmrcena 1 osoba, 4 osoby byly zraněny těžce a 58 osob bylo zraněno lehce**. Počet nehod pouze s hmotnou škodou (bez zranění) činil 90, počet nehod se zraněním byl 55. Počet usmrcených se stále drží na hodnotách 0 nebo 1 osoba (což v podstatě odpovídá stanovenému cíli). Počet těžce zraněných dosáhl oproti předchozím letům výraznějšího poklesu (o polovinu oproti roku 2017). Naopak počet lehce zraněných osob zaznamenal v posledním roce značný nárůst (nejvyšších hodnot ve sledovaném období).

Celkové ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v rámci celé ČR překročily v uplynulém roce 82 miliard Kč, což představovalo 1,5 % hrubého domácího produktu (pozn. jedná se o předběžný odhad).

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích ve Zlínském kraji v roce 2018 dosáhla 3,7 miliard Kč, což představuje více než 30% ročních rozpočtových výdajů Zlínského kraje.

Předběžné ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Otrokovicích v roce 2018 činily 102,9 mil. Kč, což představuje dvojnásobek výdajů rozpočtu města Otrokovice v roce 2018 do dopravy.

2. Strategické cíle

V důsledku dopravních nehod bylo v České republice v roce 2018 usmrceno 565 osob, 2 465 osob bylo zraněno těžce a 25 215 lehce. Uplynulý rok tak z pohledu vážných následků dopravních nehod nelze hodnotit pozitivně. Zatímco na silnicích EU byl meziročně evidován 1% pokles počtu usmrčených osob, v České republice došlo k 14 % nárůstu. Se 62 usmrčenými osobami na 1 milion obyvatel zaostala v uplynulém roce Česká republika o 27 % za evropským průměrem (49 usmrčených na 1 milion obyvatel). [9]

Zlínský kraj, v celkové úrovni bezpečnosti silničního provozu mezi jednotlivými kraji v roce 2018, s ohledem na jejich specifické/různorodé podmínky, zaujal 8. místo.

V Otrokovicích byla při dopravních nehodách **v roce 2018 usmrcena 1 osoba, 4 osoby byly zraněny těžce a 58 osob bylo zraněno lehce**. Počet usmrčených bohužel narušil slibnou nulovou úroveň let 2016 a 2017. Počet těžce zraněných dosáhl oproti předchozím letům výraznějšího poklesu (o polovinu oproti roku 2017). Tento fakt je velmi pozitivní z hlediska cílového zaměření strategie na snižování závažných následků nehod. Naopak počet lehce zraněných osob zaznamenal v posledním roce značný nárůst (nejvyšších hodnot ve sledovaném období, tj. oproti roku 2017 nárůst o 81 %), viz Tab. 1.

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Otrokovicích v uplynulém roce dosáhla 102,9 mil. Kč.

Tab. 1: Plnění strategických cílů města Otrokovice

Celkem Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2025	Období 2014 - 2018		
Celkem	Usmrcení	0	1	0	0	1		2	2	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	8	5	11	8	4		36	-1	-3%
	Těžce zranění (předpoklad)	9	8	7	7	6	4	37		
	Lehce zranění	39	47	37	32	58		213	21	11%
	Lehce zranění (předpoklad)	44	41	38	36	33	21	192		

Z uvedených dat je zřejmé, že plnění Strategie bsp Otrokovice v oblasti usmrčených osob sice nebylo ve všech sledovaných letech splněno, ale **počet těžce zraněných osob dosahuje v posledních třech letech pokles**, dosahuje nejnižších hodnot ve sledovaném období a současně dosahuje výrazně lepších hodnot než vytýčený předpoklad pro rok 2018. Naopak **nepříznivý vývoj je u počtu lehce zraněných, a to zejména v roce 2018, kdy jejich počet vzrostl o 26 osob a tím výrazně překročil stanovený předpoklad**.

V období let 2014-2018 byly usmrceny 2 osoby, tj. oproti stanoveným předpokladům o 2 více, **těžce zraněno bylo 36 osob**, o 1 méně (-3%), **počet lehce zraněných osob byl** oproti stanoveným předpokladům **vyšší o 21 (+11%)**.

Uvedené tabulky jsou koncipovány v kontextu zlínské strategie, následně by měly být revizí Strategie bsp Otrokovice sjednoceny dle nové, revidované zlínské a Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na roky 2021–2030, které jsou v přípravě.

2.1 Nehodová místa se závažnými následky

V předkládaném materiálu jsou implementovány mapové podklady z aplikace **DOPRAVNÍ NEHODY V ČR a aplikace KDE+**[7], které byly využity pro identifikaci shluků dopravních nehod a analýzu jednotlivých nehod na území města Otrokovice.

Pro definování shluků (viz kap. 5.1) byly nastaveny příslušné filtry tak, aby bylo na první pohled zřetelné, kde došlo v letech 2012-2018 k usmrcení a těžkým zraněním. Součástí detailů nehod je možnost po rozkliknutí zhlédnout i popis konkrétní dopravní nehody (viz screen z aplikace). Mapa zobrazuje usmrcené a těžce zraněné osoby v důsledku dopravních nehod v Otrokovících v roce 2018 (pro zobrazení mapy v prohlížeči klikněte na ni, příp. [zde](#)).

Mapy.cz
Ortofoto
ZM
OSM
Mapa

NEHODA 150506180830

ID nehody	150506180830	Obec	Otrokovice (Zlínský kraj)
Datum	31.7.2018 9:53 úterý	Druh komunikace	komunikace místní
Druh nehody	srážka s chodcem	Číslo komunikace	

Mapy.cz
Ortofoto
ZM
OSM
Mapa

Druh srážky jedoucích vozidel	nepřichází v úvahu, nejedná se o srážku jedoucích vozidel	Povětrnostní podmínky v době nehody	neztížené
Druh pevné překážky	nepřichází v úvahu, nejedná se o srážku s pevnou překážkou	Viditelnost	ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek
Charakter nehody	nehoda s následky na životě nebo zdraví	Rozhledové poměry	dobré
Zavinění nehody	řidičem motorového vozidla	Dělení komunikace	dvoupruhová
Přítomnost alkoholu u viníka nehody	ne	Situování nehody na komunikaci	na jízdním pruhu
Hlavní příčina nehody	nesprávné otočení nebo couvání	Řízení provozu v době nehody	místní úprava

www.cdv.cz

www.otrokovice.cz

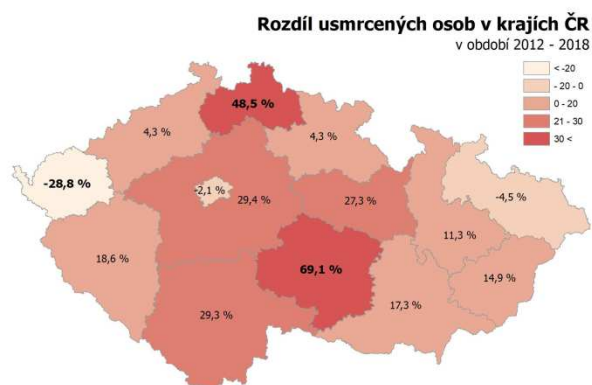
6

2.2 Krajské srovnání ORP Zlínského kraje

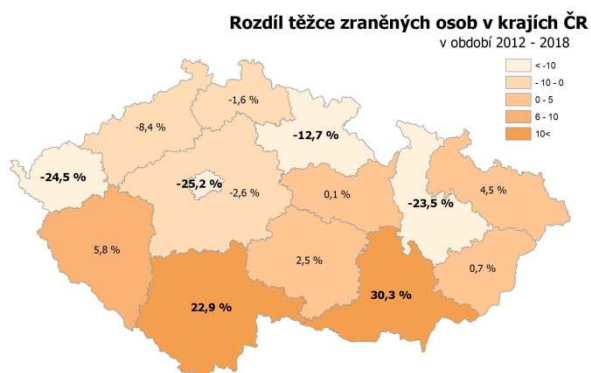
Město Otrokovice spadá do Zlínského kraje, z tohoto důvodu je ve stručnosti níže uvedeno, jak si stojí v bezpečnosti mezi ostatními ORP (viz. Kapitola 2.2.3.).

2.2.1 Vývoj v období 2012-2018 vůči předpokladům NSBSP

V období 2012-2018 bylo v rámci ČR oproti předpokladům NSBSP usmrceno o 16 % více osob, o 2 % méně pak bylo těžce zraněno. Situace v jednotlivých krajích však byla v uplynulém období značně rozdílná. Krajské srovnání poskytuje souhrnný pohled na vývoj závažných následků nehod na všech komunikacích na území kraje, tj. dálnicích, silnicích I., II. a III. třídy a místních komunikacích. **Ve Zlínském kraji byl v tomto období oproti předpokladům překročen rozdíl počtu usmrcených osob o 14,9 % a rozdíl počtu těžce zraněných osob o 0,7 %.**



Obr. 2: Rozdíl usmrcených osob v krajích ČR



Obr. 3: Rozdíl těžce zraněných osob v krajích ČR

2.2.2 Nepřímé ukazatele bezpečnosti

Strategické a dílčí cíle jsou vyjadřovány v přímých ukazatelích bezpečnosti silničního provozu (počet obětí dopravních nehod, DN se zraněním). Současně je však nutné sledovat i další ukazatele, které charakterizují účinnost strategie a změny v celkových podmínkách silniční dopravy – **nepřímé ukazatele**. Tyto ukazatele platí univerzálně jak pro celou ČR, Zlínský kraj a v přiměřeném rozsahu i pro Otrokovice. Nejde jen o změny chování účastníků silničního provozu, ale i jejich postoje k bezpečnému chování. Patří sem rovněž sledování změn v úrovni silniční infrastruktury.

Negativní vývoj ve Zlínském kraji oproti hodnotám v ČR byl u **překračování rychlosti(+2km/h) a překračování maximální povolené rychlosti o více než 10 km/h v intravilánu (+1,8 %)**. Naopak výrazně lepších hodnot bylo oproti průměru za ČR dosaženo u překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu, u poutání řidičů a spolujezdců bezpečnostním pásem, svícení ve dne a užívání cyklistických a motocyklistických přileb. Vzhledem k tomu, že v Otrokovicích byl v roce 2018 těžce zraněn jeden cyklista (bez přilby) a lehce zraněno 17 cyklistů (15 bez přilby), lze považovat údaj o 41,1 % cyklistů používající při jízdě přilbu za alarmující. Výraznějšího meziročního poklesu v letech 2017/2018 ve Zlínském kraji bylo dosaženo oproti hodnotám v ČR také u používání motocyklistických přileb (-20 %), používání mobilních zařízení za jízdy (-1,3 %) a překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v intravilánu (4,5 %).

Tab. 2: Nepřímé ukazatele bezpečnosti sledované ve Zlínském kraji

NEPŘÍMÉ UKAZATELE BEZPEČNOSTI VE ZLÍNSKÉM KRAJI	2014	2015	2016	2017	2018
rychlost V85 v extravilánu (všechna vozidla)	90 km/h	91km/h	93km/h	96km/h	97km/h
rychlost V85 v extravilánu (vozidla do 3,5 t)				97km/h	98,0 km/h
rychlost V85 v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)				86,0 km/h	87,0 km/h
rychlost V85 v intravilánu	58,0km/h	58,0km/h	59,0km/h	59,0km/h	58,0km/h
překračování max. dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (všechna vozidla)	4,6 %	4,5 %	5,4 %	9,1 %	10,3 %
překračování max. dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla do 3,5 t)	4,8 %	4,7 %	5,8 %	10,0 %	11,7 %
překračování max. dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)	4,1 %	4,0 %	3,4 %	5,1 %	3,7 %
překračování max. dovolené rychlosti o více než 10 km/h v intravilánu (všechna vozidla)	10,3 %	8,9 %	11,6 %	12,4 %	7,9 %
nepřipoutání se bezpečnostními pásy - řidič	8,1 %	2,5 %	3,0 %	7,1 %	5,4 %
nepřipoutání se bezpečnostními pásy – spolujezdec vpředu					2,4 %
nesvícení ve dne		0,5 %	0,3 %	0,6 %	0,6 %
užívání mobilního zařízení za jízdy	3,2 %	3,9 %	2,6 %	2,3 %	1,0 %
motocyklista s přilbou	100 %	96,3 %	100 %	100 %	80 %
cyklista s přilbou	20,0 %	53,3 %	45,9 %	50,2 %	41,1 %

Zdroj: CDV

Pozn. Rychlost V85 - Jedná se o statistickou charakteristiku dopravního proudu, která vyjadřuje rychlost, kterou nepřekračuje 85 % vozidel (z celkového počtu vozidel jede 85 % z nich touto nebo nižší rychlostí) v daném místě za daný časový úsek bez dalších omezení. (15 % vozidel jedoucích rychleji je vyřazeno, neboť vzorek pak není pro dané místo charakteristický).

Sledování nepřímých ukazatelů je integrální součástí Strategie bsp Otrokovice. Z nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu (dále jen NUB) lze na základě aktuálního šetření zaznamenat postoje v chování účastníků silničního provozu. V rámci ČR jsou NUB sledovány na 91 měřících bodech, v rámci Zlínského kraje je umístěno celkem 7 měřících bodů. Přestože nejsou sledovány NUB přímo na území města Otrokovice, lze vztáhnout šetření realizované ve Zlínském kraji oproti hodnotám na celostátní úrovni. Sledování NUB přímo v Otrokovicích bude probíhat v roce 2020, tyto údaje budou zahrnuty v následujícím vyhodnocení.

2.2.3 Srovnání úrovně bezpečnosti mezi městy ve Zlínském kraji v roce 2018

Následující část je věnována **postavení Otrokovic v hodnocení bezpečnosti ostatních měst ve Zlínském kraji** s ohledem na jejich demografickou charakteristiku a přepočet nehodovosti na výši celospolečenských ztrát na 1 obyvatele. Pro hodnocení bezpečnosti byly vybrány obce s rozšířenou působností (tzv. obce III. stupně). Uvedené srovnání nezohledňuje další proměnné, např. délka silniční sítě, rozloha, dopravní výkon a počet registrovaných vozidel na území města.

Níže jsou v tabulce uspořádána města Zlínského kraje (se statutem ORP) dle hodnocení úrovně bezpečnosti, která porovnává výši ekonomických ztrát způsobených nehodovostí připadajících na 1 obyvatele.

Tab. 3: Hodnocení bezpečnosti měst Zlínského kraje v roce 2018

Pořadí	ORP - Zlínský kraj	obyv.	neh. bez zran.	neh. se zran.	usmrc.	těž. zran.	leh. zran.	ztráty/ob. (Kč)
1	Bystřice pod Hostýnem	8 175	36	10	0	0	10	2 577
2	Holešov	11 626	46	24	0	2	25	3 946
3	Valašské Klobouky	4 955	21	4	0	2	4	4 272
4	Kroměříž	28 897	136	58	1	4	59	4 671
5	Vsetín	26 109	107	51	1	4	57	4 686
6	Zlín	74 947	465	147	1	14	165	5 190
7	Uherské Hradiště	25 215	158	61	0	5	62	5 193
8	Rožnov pod Radhoštěm	16 469	87	40	1	2	44	5 775
9	Valašské Meziříčí	22 200	108	48	0	10	50	5 789
10	Otrokovice	17 932	90	55	1	4	58	6 497
11	Uherský Brod	16 522	89	49	1	4	56	6 941
12	Vizovice	4 789	30	13	0	2	16	6 943
13	Luhačovice	5 061	87	21	0	6	18	15 229

Za nejbezpečnější město z uvedeného srovnání ve Zlínském kraji lze považovat město Bystřice pod Hostýnem, které dominovalo v nulovém počtu dopravních nehod s usmrcením a těžkým zraněním. Naopak za nejméně bezpečné město ve Zlínském kraji lze označit město Luhačovice. **Město Otrokovice zaujímá v porovnání úrovně bezpečnosti ve Zlínském kraji až 10. místo.**

3. Dílčí cíle

Pro naplnění strategických cílů byly vytýčeny i dílčí cíle, jejichž stanovení je dáno aplikováním celkového snížení dopravních nehod a jejich následků na jednotlivé specifické problémové oblasti. Tím je umožněn cíleně orientovaný přístup a výběr efektivních opatření zaměřený i na konkrétní problémy v těchto oblastech. Rovněž je možno mnohem výstižněji posoudit dílčí pokrok a citlivěji přizpůsobit použité nástroje, iniciovat jejich případnou změnu nebo i uplatnění nových prostředků.

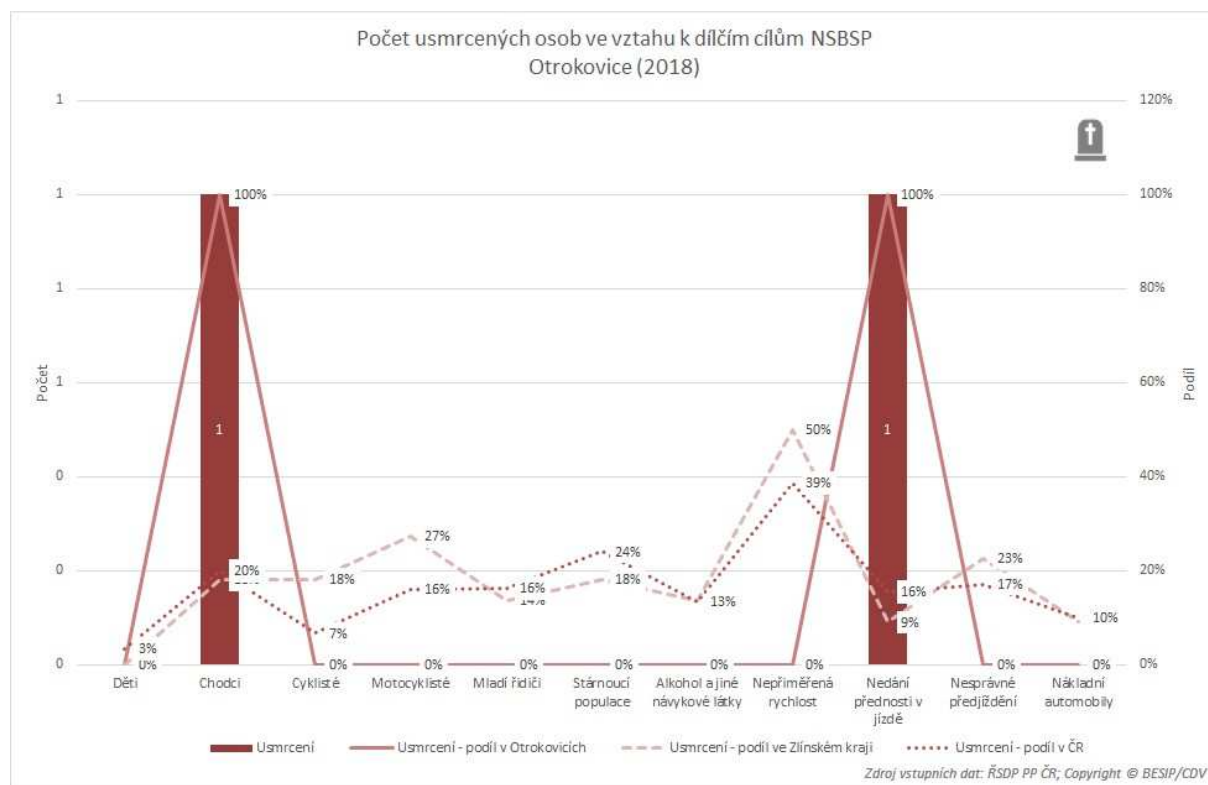
Dílčí cíle stanovené ve Strategii bsp Otrokovice korespondují s dílčími cíli uvedenými a vyhodnocenými ve Strategii BSP ZK a NSBSP 2011-2020. Porovnání smrtelných a závažných následků dopravních nehod v Otrokovici v definovaných problémových oblastech s celostátním průměrem a průměrem Zlínského kraje je poměrně jednoznačným ukazatelem situace v nehodovosti ve městě Otrokovice a je objektivním obrazem postavení tohoto města. Je současně i vodítkem pro podrobnější posouzení podmínek a okolností, proč se v dané oblasti tato situace lepší nebo horší. Tím se stává podnětem pro hledání možností, jak je možné tyto podmínky a okolnosti dopravních nehod ovlivnit.

V rámci plnění Strategie bsp Otrokovice je sledováno 11 dílčích cílů, které jsou dále rozpracovány v podkapitolách níže.

Tab. 4: Porovnání vývoje nehodovosti v období 2014 – 2018 oproti stanovenému předpokladu

Dílčí cíl	Porovnání vývoje nehodovosti období 2014 - 2018 oproti předpokladu (v absolutních hodnotách)		
	Usmrcení	Těžce zranění	Lehce zranění
Děti	0	+1	0
Chodci	+1	+2	+11
Cyklisté	+1	-6	+7
Motocyklisté	0	0	+3
Mladí řidiči	0	0	+7
Stárnoucí populace	+1	+1	+15
Alkohol a jiné návykové látky	0	-3	0
Nepřiměřená rychlost	0	0	+3
Nedání přednosti v jízdě	+1	0	+8
Nesprávné předjíždění	0	0	+3
Nákladní automobily	0	+2	-1

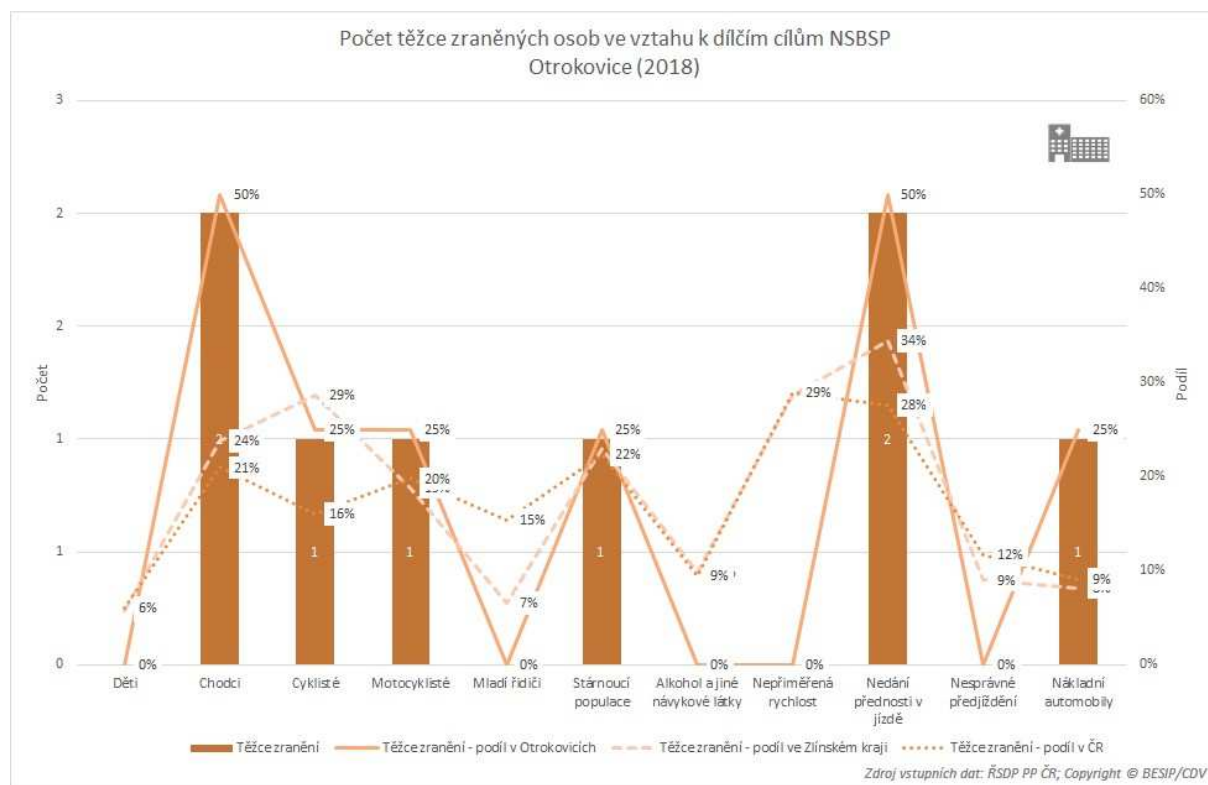
Pozn. Červená barva označuje překročení předpokladu, zelená a oranžová barva označuje dosažení stanoveného předpokladu.



Graf 1: Počet usmrcených osob ve vztahu k dílčím cílům NSBSP v Otrokovicích, ve Zlínském kraji a v ČR v roce 2018

Z grafu č. 1 jsou zřejmé rozdílné podíly v oblasti usmrcených osob jednotlivých dílčích cílů NSBSP jak na národní, tak na krajské a místní úrovni. **V Otrokovicích byly v roce 2018 u dílčích cílů podíly na počtu usmrcených oproti celostátním hodnotám a krajským hodnotám vyšší u chodců a nedání přednosti v jízdě.** Naopak nižší byly u dílčích cílů děti, cyklisté, motocyklisté, stárnoucí populace, alkohol a jiné návykové látky, nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění a nákladní vozidla. Důležité je zmínit, že počty usmrcených osob v Otrokovicích vzhledem k velikosti města se pohybují v jednotkách (oproti krajské a národní úrovni). Z tohoto důvodu je třeba brát porovnání vývoje počtu usmrcených u jednotlivých dílčích cílů s vědomím jejich výjimečného výskytu.

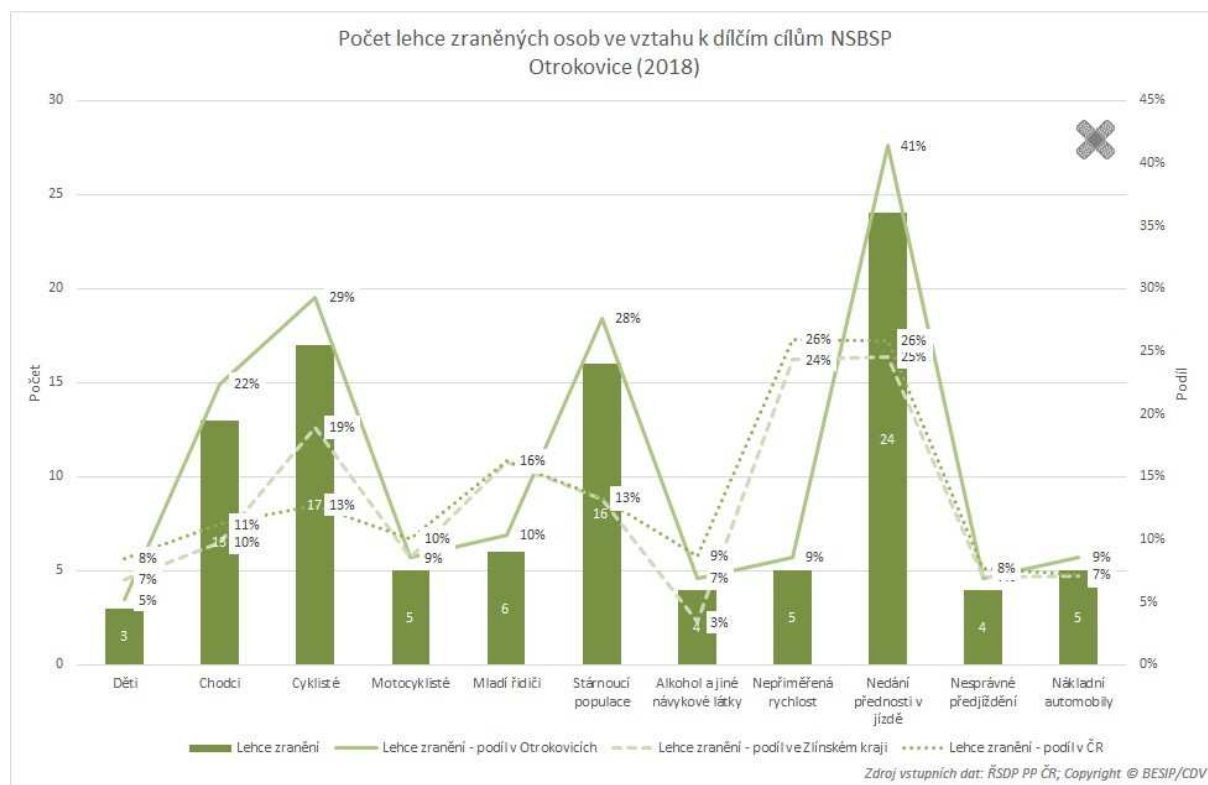
Pokud bychom se více zaměřili na Zlínský kraj, tak např. u dílčího cíle motocyklisté, nepřiměřená rychlost a nesprávné předjíždění je podíl usmrcených osob oproti celostátním hodnotám vyšší.



Graf 2: Počet těžce zraněných osob ve vztahu k dílčím cílům NSBSP v Otrokovicích, ve Zlínském kraji a v ČR v roce 2018

Z grafu č. 2 jsou zřejmé rozdílné podíly v oblasti těžce zraněných osob jednotlivých dílčích cílů NSBSP jak na národní, tak na krajské a místní úrovni. **V Otrokovicích byl v roce 2018 oproti krajské úrovni u dílčích cílů nejvíce překročen podíl těžce zraněných chodců, motocyklistů, nedání přednosti v jízdě, nákladní automobily a mírně pak podíl těžce zraněných seniorů.**

Naopak v roce 2018 byl pozitivní vývoj oproti krajské úrovni u dílčího cíle děti, cyklisté, mladí řidiči, alkohol a jiné návykové látky, nepřiměřená rychlost a nesprávné předjíždění.



Graf 3: Počet lehce zraněných osob ve vztahu k dílčím cílům NSBSP v Otrokovicích, ve Zlínském kraji a v ČR v roce 2018

Na místní úrovni, tedy i v Otrokovicích, je třeba hodnotit osobní následky nehod u jednotlivých dílčích cílů komplexně ve všech jejich kategoriích (usmrcení, těžce zranění, **lehce zranění**). Z tohoto důvodu je zde uveden graf zobrazující počet lehce zraněných osob. Tím se dosáhne lepší možnosti identifikovat slabiny dílčích cílů a nalézt účinná opatření k odstranění příčin vzniku DN s efektivním využitím dostupných finančních prostředků.

Z grafu č. 3 jsou zřejmé rozdílné podíly v oblasti lehce zraněných osob jednotlivých dílčích cílů NSBSP jak na národní, tak na krajské a místní úrovni. **V Otrokovicích byly v roce 2018 u dílčích cílů podíly na počtech lehce zraněných osob oproti celostátním i krajským hodnotám vyšší u chodců, cyklistů, seniorů, nedání přednosti v jízdě a nákladním automobilům.**

Naopak nižší byly u dílčích cílů děti, mladí řidiči, nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění a nákladní vozidla. Na přibližně stejné národní, krajské a místní úrovni je dílčí cíl nesprávné předjíždění a motocyklisté (u kterých je podíl nejvyšší na krajské úrovni).

3.1 Děti

Děti patří k nejohroženějším účastníkům silničního provozu, v porovnání s dospělými mají odlišnou schopnost vnímání rizika, nejsou schopny si riziko dostatečně uvědomit a předvídat průběh událostí [5].

Tab. 5: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice- Děti

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2025	Období 2014 - 2018		
Děti	Usmrcení	0	0	0	0	0		0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	1	0	0	0	0		1	1	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění	0	5	5	3	3		16	0	0%
	Lehce zranění (předpoklad)	4	3	3	3	3	2	16	0	0%

V období let 2014–2018 nebylo při dopravních nehodách v Otrokovicích usmrceno žádné dítě, tj. soulad se stanoveným předpokladem. Naopak **negativní vývoj je u těžce zraněných osob, kdy bylo těžce zraněno 1 dítě (oproti stanovenému předpokladu o 1 osobu více)**. Vývoj počtu lehkých zranění odpovídá předpokladu, kdy v letech 2014–2018 bylo v Otrokovicích lehce zraněno 16 dětí.

V roce 2018 nebylo v Otrokovicích usmrceno a těžce zraněno žádné dítě, **došlo pouze k lehkým zraněním 3 dětí**. Vývoj závažných následků u dětí v Otrokovicích oproti hodnotám ve Zlínském kraji vykazuje obdobně pozitivní vývoj, kdy nedošlo k překročení předpokladu u počtu usmrcených dětí. Počet usmrcených zůstal v roce 2018 na nulové hodnotě. U počtu těžce zraněných nedošlo k překročení stanoveného předpokladu stejně jako ve Zlínském kraji, kde sice došlo k nárůstu, avšak tento počet nepřekročil stanovený předpoklad.

Lokalizace nehod s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním dětí v roce 2018 je uvedena v interaktivním mapovém podkladu, filtry jsou rozděleny na chodce a osoby ve vozidlech.



Obr. 4: Lokalizace nehod dětí v Otrokovicích v roce 2018 (<http://nehody.cdvgis.cz/>)

3.2 Chodci

Nejčastějším faktorem přispívajícím ke vzniku dopravní nehody mezi vozidlem a chodcem je nepozornost – ať už chodce nebo řidiče vozidla. U chodců je často přispívajícím faktorem vzniku dopravní nehody kromě nepozornosti rovněž alkohol nebo vědomé nerespektování pravidel silničního provozu. Chodci pod vlivem alkoholu nejsou schopni adekvátně reagovat na situaci v silničním provozu ani ji správně vyhodnotit. Jejich chování je pro řidiče vozidla těžko předvídatelné. [5]

Tab. 6: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice - Chodci

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2025	Období 2014 - 2018		
Chodci	Usmrcení	0	0	0	0	1		1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	1	0	1	3	2		7	2	40%
	Těžce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	0	5		
	Lehce zranění	8	4	2	6	13		33	11	50%
	Lehce zranění (předpoklad)	5	5	4	4	4	2	22		

V období let 2014–2018 byl při dopravních nehodách v Otrokovících usmrcen jeden chodec, tj. oproti stanovenému předpokladu o 1 chodce více. Těžce zraněno pak bylo 7 chodců, o 2 více (+40 %). Vývoj počtu lehkých zranění zaznamenal rovněž negativní vývoj, tj. o 11 více (+50%).

V roce 2018 byl v Otrokovících usmrcen 1 chodec a došlo k těžkému zranění 2 chodců. Počet lehce zraněných chodců činil 13 osob. Vývoj závažných následků u chodců v Otrokovících oproti hodnotám ve Zlínském kraji vykazuje u počtu usmrcených osob nepříznivý vývoj. Naopak u počtu těžce zraněných chodců byl zaznamenán pozitivní vývoj. Stanovené předpoklady pro dílčí cíl chodci ve Strategii bsp Otrokovice nebyly pro rok 2018 dosaženy, avšak ve Zlínském kraji bylo stanoveného předpokladu dosaženo.

Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým a lehkým zraněním chodců je uvedena v interaktivním mapovém podkladu.



Obr. 5: Lokalizace nehod chodců v Otrokovicích v roce 2018 (<http://nehody.cdvgis.cz/>)

3.3 Cyklisté

Nejčastějším faktorem přispívajícím ke vzniku dopravní nehody mezi motorovým vozidlem a cyklistou je nepozornost – ať už cyklisty nebo řidiče vozidla. U dopravních nehod cyklistů je často přispívajícím faktorem vzniku nehody kromě nepozornosti také alkohol. Přibližně při polovině střetů osobního vozidla s cyklistou nevnímá řidič motorového vozidla cyklistu před samotným nárazem. [5]

Tab. 7: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice - Cyklisté

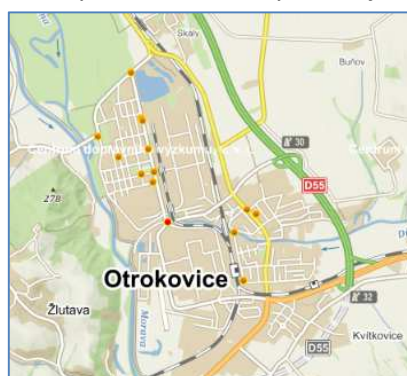
Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2025	Období 2014 - 2018		
Cyklisté	Usmrcení	0	1	0	0	0		1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	5	2	6	1	1		15	-6	-29%
	Těžce zranění (předpoklad)	5	4	4	4	4	2	21		
	Lehce zranění	13	9	11	9	17		59	7	13%
	Lehce zranění (předpoklad)	12	11	10	10	9	6	52		

V období let 2014–2018 byl při dopravních nehodách usmrcen 1 cyklista, tj. více než stanovený předpoklad, stejně jako u počtu lehce zraněných cyklistů, o 7 více (+13%). Naopak pozitivní vývoj je u těžce zraněných osob, kdy došlo k těžkému zranění 15 cyklistů, o 6 méně (-29%). V roce 2018 nebyl v Otrokovicích usmrcen žádný cyklista, u jednoho cyklisty došlo k těžkému zranění a 17 cyklistů bylo lehce zraněno. Vývoj závažných následků u cyklistů v Otrokovicích oproti hodnotám ve Zlínském kraji vykazuje u počtu usmrcených obdobně negativní trend. Naopak u počtu těžce zraněných cyklistů nedošlo v roce 2018 k překročení stanoveného předpokladu, stejně jako v rámci Zlínského kraje.

Nejvyšší podíl usmrcených i těžce zraněných cyklistů na všech usmrcených i těžce zraněných osobách byl evidován ve Zlínském kraji, kde byli usmrceni 4 cyklisté (18% podíl) a 35 cyklistů bylo těžce zraněno (29% podíl).

V roce 2018 byl těžce zraněn jeden cyklista, který neměl přílbu. Lehce zraněno bylo 17 cyklistů, z toho 15 cyklistů nemělo přílbu. Z tohoto důvodu doporučujeme zaměřit preventivní opatření na používání bezpečnostních přileb cyklistů.

Lokalizace nehod s těžkým a lehkým zraněním cyklistů je uvedena v interaktivním mapovém podkladu.



Obr. 6: Lokalizace nehod cyklistů v roce 2018 (<http://nehody.cdvgis.cz/>)

3.4 Motocyklisté

Nejčtenějšími faktory, které přispívají ke vzniku dopravních nehod motocyklistů, jsou **nepozornost řidiče motocyklu, vysoká rychlost a nepřizpůsobení rychlosti jízdy stavu vozovky, nezkušenost motocyklisty, nesprávné vyhodnocení situace, vědomé nerespektování pravidel silničního provozu či reakce v panice**. Pouze při 4 z 10 střetů osobního vozidla s motocyklistou vnímal řidič motorového vozidla motocyklistu ještě před samotným nárazem, **6 z 10 řidičů motocyklistu před střetem vůbec nevnímalo!**[5]

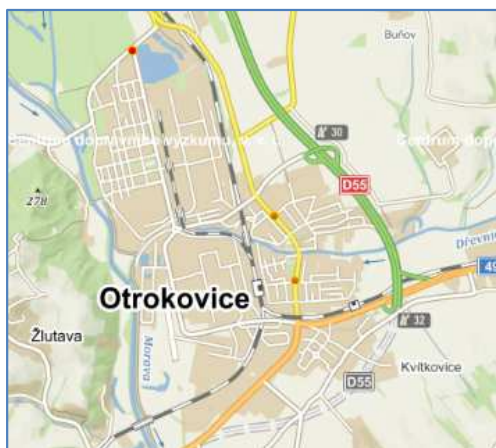
V období let 2014–2018 nebyl na území města Otrokovice usmrčen žádný motocyklista, tj. v souladu se stanoveným předpokladem. Stejná situace je i u těžce zraněných motocyklistů, kdy došlo v Otrokovicích k těžkému zranění 5 osob, tj. stanovený předpoklad. Jiná situace je u lehce zraněných motocyklistů, kterých bylo zraněno 11, o 3 více (+38%) než stanovený předpoklad. V roce 2018 nebyl usmrčen žádný motocyklista, těžce zraněn byl 1 a lehce zraněno bylo 5 motocyklistů.

Tab. 8: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice - Motocyklisté

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2025	Období 2014 - 2018		
Motocyklisté	Usmrcení	0	0	0	0	0		0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	1	0	1	2	1		5	0	0%
	Těžce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	0	5	0	
	Lehce zranění	2	3	0	1	5		11	3	38%
	Lehce zranění (předpoklad)	2	2	2	1	1	1	8	3	

Vývoj závažných následků u motocyklistů v Otrokovicích oproti hodnotám ve Zlínském kraji vykazuje pozitivní vývoj, kdy nedošlo k překročení předpokladu u počtu usmrčených motocyklistů. Počet usmrčených motocyklistů zůstal v roce 2018 na nulové hodnotě. **U počtu těžce zraněných nedošlo v roce 2018 k překročení stanoveného předpokladu, stejně jako ve Zlínském kraji**, avšak z hlediska dlouhodobějšího vývoje jsou ve Zlínském kraji u motocyklistů vykazovány nepříznivé hodnoty.

Lokalizace nehod s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním motocyklistů je uvedena v interaktivním mapovém podkladu.



Obr. 7: Lokalizace nehod motocyklistů v Otrokovicích v roce 2018 (<http://nehody.cdvgs.cz/>)

3.5 Mladí řidiči (do 24 let)

Mladí řidiči častěji způsobují dopravní nehody v důsledku nezkušenosti a vysoké nebo nepřiměřené rychlosti. Zejména pro mladé řidiče motocyklů je ve srovnání s ostatními věkovými skupinami častějším přispívajícím faktorem vzniku nehod nezkušenost a reakce v panice. [5]

Tab. 9: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice – Mladí řidiči (do 24 let)

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2025	Období 2014 - 2018		
Mladí řidiči (do 24 let)	Usmrcení	0	0	0	0	0		0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	0	0	0	0		0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění	4	3	1	5	6		19	7	58%
	Lehce zranění (předpoklad)	3	3	2	2	2	1	12		

U dopravních nehod mladých řidičů se jedná u vážných následků o velmi pozitivní vývoj. V období let 2014–2018 nebyl na území města Otrokovice usmrcen a těžce zraněn žádný z kategorie mladých řidičů, tj. v souladu se stanoveným předpokladem. **Naopak počet lehce zraněných osob je výrazně nad stanoveným předpokladem, o 7 více (+58%).**

V roce 2018 nedošlo na území města Otrokovice k usmrcení a těžkému zranění při nehodách zaviněných mladými řidiči. Lehce zraněno bylo 6 osob.

Vývoj závažných následků u mladých řidičů v Otrokovicích oproti hodnotám ve Zlínském kraji vykazuje obdobně pozitivní vývoj, kdy nedošlo v roce 2018 k žádnému vážnému zranění, a v rámci Zlínského kraje nebyly překročeny stanovené předpoklady.

Lokalizace nehod s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním zaviněných mladými řidiči je uvedena v interaktivním mapovém podkladu.



Obr. 8: Lokalizace nehod mladých řidičů v Otrokovicích v roce 2018 (<http://nehody.cdvgis.cz/>)

3.6 Stárnoucí populace (nad 65 let)

Četnost příčin vzniku dopravních nehod se liší v závislosti na věku. Ve srovnání s ostatními věkovými skupinami dochází u stárnoucí populace ke zvýšení četnosti nehod způsobených nedáním přednosti v jízdě. S rostoucím věkem dochází k poklesu fyzické i psychické kondice, v důsledku toho je ovlivněna zejména pozornost a reakční doba. U stárnoucí populace je v porovnání s ostatními věkovými skupinami vyšší procento případů, v nichž účastník na vzniklou rizikovou situaci nereagoval. [5]

V období let 2014–2018 byla na území města Otrokovice usmrcena 1 osoba, tj. oproti stanoveným předpokladům o 1 osobu více. U počtu těžce zraněných seniorů došlo rovněž k překročení stanoveného předpokladu, o 1 více (+8%). Výrazné překročení oproti stanovenému předpokladu lze sledovat u lehce zraněných seniorů, o 15 více (+71%).

V roce 2018 nebyl usmrcen žádný senior, došlo k 1 těžkému a 16 lehkým zraněním u seniorů.

Tab. 10: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice – Stárnoucí populace (nad 65 let)

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2025	Období 2014 - 2018		
Stárnoucí populace (nad 65 let)	Usmrcení	0	1	0	0	0		1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	1	2	5	4	1		13	1	8%
	Těžce zranění (předpoklad)	3	3	2	2	2	1	12		
	Lehce zranění	4	6	3	7	16		36	15	71%
	Lehce zranění (předpoklad)	5	4	4	4	4	2	21		

Vývoj závažných následků u stárnoucí populace v Otrokovicích vykazuje v roce 2018 oproti roku 2017 pozitivní vývoj, stejně jako ve Zlínském kraji a je v souladu se stanoveným předpokladem.

Lokalizace nehod s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním seniorů je uvedena v mapovém podkladu, filtry jsou rozděleny na [chodce](#) a [osoby ve vozidlech](#).



Obr. 9: Lokalizace nehod stárnoucí populace v Otrokovicích v roce 2018 (<http://nehody.cdv.cz/>)

3.7 Alkohol a jiné návykové látky

Spolupůsobícími faktory při vzniku dopravních nehod pod vlivem alkoholu nebo návykových látek jsou často **nepozornost, vysoká rychlost, únava a mikrospánek, nezkušenost**. Typickým rizikovým faktorem dopravních nehod účastníků silničního provozu pod vlivem alkoholu nebo návykových látek je **nepředvídatelné chování**. [5]

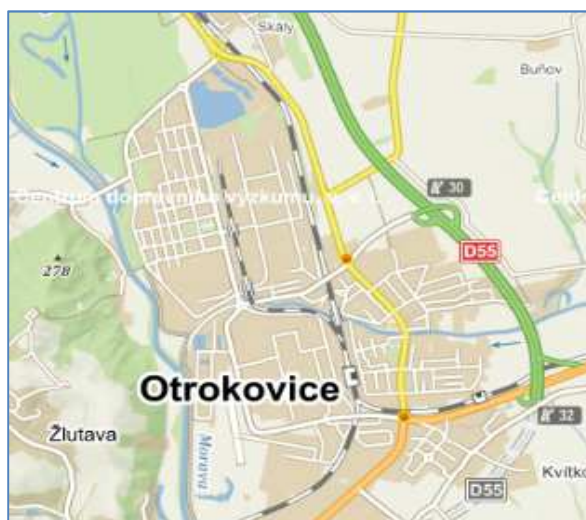
V období let 2014–2018 je situace na území města Otrokovice v oblasti usmrcených a těžce zraněných osob vlivem alkoholu a návykových látek pozitivní. V tomto období nedošlo k usmrcení. V důsledku dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek bylo v Otrokovicích těžce zraněno celkem 7 osob, o 3 méně (-30%). Počet lehce zraněných osob byl 25, tj. v souladu se stanoveným předpokladem.

Tab. 11: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice – Alkohol a jiné návykové látky

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2025	Období 2014 - 2018		
Alkohol a jiné návykové látky	Usmrcení	0	0	0	0	0		0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	1	1	4	1	0		7	-3	-30%
	Těžce zranění (předpoklad)	2	2	2	2	2	1	10		
	Lehce zranění	5	5	6	5	4		25	0	0%
	Lehce zranění (předpoklad)	6	5	5	5	4	3	25		

V roce 2018 nebyla usmrcena a těžce zraněna žádná osoba, lehce zraněny byly 4 osoby. Vývoj závažných následků v oblasti usmrcených a těžce zraněných osob pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v Otrokovicích oproti hodnotám ve Zlínském kraji vykazuje obdobně pozitivní vývoj, kdy nedošlo k překročení stanoveného předpokladu u počtu usmrcených ani těžce zraněných osob.

Lokalizace nehod s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním osob je uvedena v interaktivním mapovém podkladu.



Obr. 10: Lokalizace nehod pod vlivem alkoholu v Otrokovicích v roce 2018 (<http://nehody.cdvgis.cz/>)

3.8 Nepřiměřená rychlost

Nepřiměřená rychlost je častým faktorem přispívajícím ke vzniku nehod **agresivních řidičů, mladých řidičů** (ať už osobního vozidla nebo motocyklu), **motocyklistů**. **Volbu rychlosti jízdy ovlivňuje také provedení dopravní infrastruktury** (např. šířkové uspořádání komunikace, druh komunikace, místo nehody – intravilán/extravilán, maximální dovolená rychlost a okolí silnice – zejména výskyt pevných překážek).[5]

V období let 2014–2018 bylo na území města Otrokovice v důsledku dopravních nehod zapříčiněných nepřiměřenou rychlostí těžce zraněno 5 osob, tj. v souladu se stanoveným předpokladem. Počet lehce zraněných osob překročil stanovený předpoklad, tj. o 3 osoby více (+17 %). Usmrcena nebyla žádná osoba.

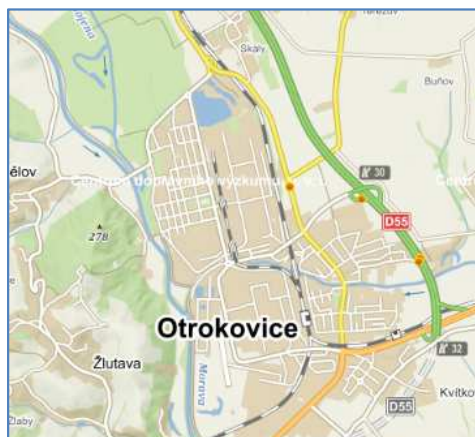
V roce 2018 nebyla v důsledku nepřiměřené rychlosti na pozemních komunikacích ve Zlínském kraji usmrcena a těžce zraněna žádná osoba, lehce zraněno bylo 5 osob.

Tab. 12: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice – Nepřiměřená rychlost

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2025	Období 2014 - 2018		
Nepřiměřená rychlost	Usmrcení	0	0	0	0	0		0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	2	2	1	0		5	0	0%
	Těžce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	1	5		
	Lehce zranění	2	8	2	4	5		21	3	17%
	Lehce zranění (předpoklad)	4	4	4	3	3	2	18		

Vývoj závažných následků zaviněných nepřiměřenou rychlostí v Otrokovicích vztahených k hodnotám ve Zlínském kraji vykazuje obdobně pozitivní vývoj. Počet usmrcených zůstal v roce 2018 na nulové hodnotě. Počet těžce zraněných zaznamenal pokles, obdobně jako ve Zlínském kraji, kde sice došlo k výraznějšímu poklesu, avšak byl překročen stanovený předpoklad.

Lokalizace nehod s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním osob je uvedena v interaktivním mapovém podkladu.



Obr. 11: Lokalizace nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v Otrokovicích (<http://nehody.cdvgis.cz/>)

3.9 Nedání přednosti v jízdě (od 2017)

Nedání přednosti v jízdě souvisí s celou řadou spolupůsobících faktorů: **provedením dopravního prostoru** – nedostatečný/omezený rozhled nebo nevhodné uspořádání křižovatek (např. křižovatky navozující psychologickou přednost), **nesprávným vyhodnocením dopravní situace v provozu** nebo **nepozorností** např. v důsledku zanedbání potřeby vyhledat informaci nebo přetížení pozornosti řidiče.[5]

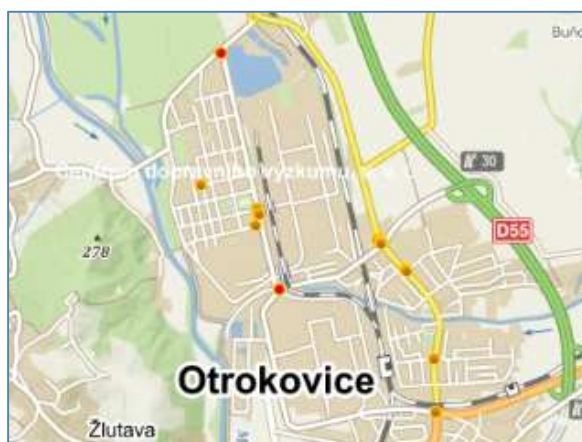
V období let 2014–2018 byla v důsledku nedání přednosti v jízdě na území města Otrokovice usmrcena 1 osoba, tj. oproti stanovenému předpokladu o 1 osobu více. Těžce zraněno bylo 16 osob, tj. v souladu se stanoveným cílem. Lehce zraněno bylo 78 osob, o 8 více (+11%), čímž nedošlo k naplnění stanoveného předpokladu. V roce 2018 byla usmrcena 1 osoba, těžce zraněny byly 2 osoby, lehce zraněno bylo 24 osob.

Tab. 13: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice – Nedání přednosti v jízdě

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2025	Období 2014 - 2018		
Nedání přednosti v jízdě	Usmrcení	0	0	0	0	1		1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	5	2	3	4	2		16	0	0%
	Těžce zranění (předpoklad)	4	3	3	3	3	2	16		
	Lehce zranění	14	22	8	10	24		78	8	11%
	Lehce zranění (předpoklad)	16	15	14	13	12	7	70		

Vývoj závažných následků u nedání přednosti v jízdě v Otrokovicích oproti hodnotám ve Zlínském kraji vykazuje u usmrcených nepříznivých hodnot, kdy došlo k překročení stanoveného předpokladu. Naopak u počtu těžce zraněných v Otrokovicích byl zaznamenán pokles, který je v souladu s předpokladem.

Lokalizace nehod s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním osob je uvedena v interaktivním mapovém podkladu.



Obr. 12: Lokalizace nehod z důvodů nedání přednosti v jízdě v Otrokovicích v roce 2018 (<http://nehody.cdvgis.cz/>)

3.10 Nesprávné předjíždění (od 2017)

Rizikovou skupinou jsou zejména řidiči, kteří jsou ochotni za volantem více riskovat a tendují k agresivnímu stylu jízdy. Nejčastějšími rizikovými faktory přispívajícími ke vzniku dopravní nehody při předjíždění jsou nepozornost (28 %), vysoká nebo nepřiměřená rychlost (18 %) a nesprávné vyhodnocení situace (13 %).^[5]

V období let 2014–2018 nebyla v důsledku nesprávného předjíždění v Otrokovicích usmrcena žádná osoba, nedošlo ani k těžkému zranění. Počet lehce zraněných osob překročil stanovený předpoklad o 3 osoby více, tj. +38 %.

V roce 2018 nedošlo k usmrcení ani těžkému zranění. Lehce zraněny byly 4 osoby.

Tab. 14: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice – Nesprávné předjíždění

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2025	Období 2014 - 2018		
Nesprávné předjíždění	Usmrcení	0	0	0	0	0		0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	0	0	0	0		0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění	3	1	1	2	4		11	3	38%
	Lehce zranění (předpoklad)	2	2	2	1	1	1	8		

Vývoj závažných následků v důsledku nesprávného předjíždění v Otrokovicích oproti hodnotám ve Zlínském kraji vykazuje příznivějších hodnot. V Otrokovicích nedošlo k žádnému usmrcení a těžkému zranění. Ve Zlínském kraji byl v roce 2018 překročen stanovený předpoklad u počtu usmrcených osob.

Lokalizace nehod s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním osob je uvedena v interaktivním mapovém podkladu.



Obr. 13: Lokalizace nehod z důvodů nesprávného předjíždění v Otrokovicích (<http://nehody.cdvgis.cz/>)

3.11 Nákladní automobily (od 2017)

Závažnost dopravních nehod s účastí nákladních vozidel ovlivňuje řada faktorů, zejména **dochází se zvyšující se hmotností nákladního vozidla k markantnímu zvýšení pravděpodobnosti vzniku těžkého a smrtelného zranění při střetu** (a to převážně u kategorie nákladních vozidel nad 12 t).[5]

Pozitivní vývoj v letech 2014–2018 byl zaznamenán v Otrokovicích u nákladních automobilů, kdy nebyla vinou těchto řidičů usmrcena žádná osoba. Naopak **negativní trend lze sledovat u počtu těžce zraněných osob, kdy bylo oproti stanovenému předpokladu těžce zraněno o 2 osoby více.** Mírně pozitivní trend lze sledovat u lehce zraněných osob, kdy byla nehodovost nižší než stanovený předpoklad o 1 osobu (-4%).

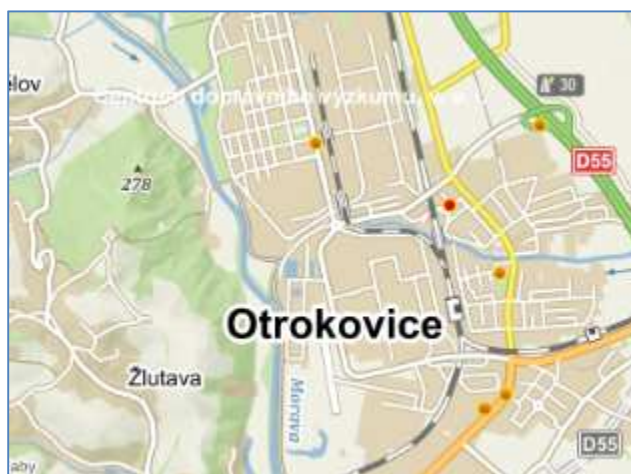
V roce 2018 byla v Otrokovicích těžce zraněna 1 osoba, lehce zraněno bylo 5 osob. Usmrcena nebyla žádná osoba.

Tab. 15: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice – Nákladní automobily

Dílčí cíl Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2025	Období 2014 - 2018		
Nákladní automobily	Usmrcení	0	0	0	0	0		0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	1	0	0	1		2	2	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
	Lehce zranění	8	3	4	2	5		22	-1	-4%
	Lehce zranění (předpoklad)	5	5	5	4	4	3	23		

Vývoj závažných následků v důsledku nehod nákladních automobilů v Otrokovicích oproti Zlínskému kraji vykazuje obdobných hodnot u počtu usmrcených osob, kdy nebyl překročen stanovený předpoklad. **U počtu těžce zraněných osob naopak Otrokovice vykazují nepříznivé hodnoty, kdy nebyl splněn stanovený předpoklad.** Počet lehce zraněných zaznamenal oproti roku 2017 výrazný nárůst a překračuje stanovený předpoklad.

Lokalizace nehod s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním osob je uvedena v interaktivním mapovém podkladu.



Obr. 14: Lokalizace nehod s účastí nákladních vozidel v Otrokovicích (<http://nehody.cdvgis.cz/>)

4. Infrastruktura

V období 2014–2018 byly oproti předpokladům v Otrokovicích usmrceny o 2 osoby více. Počet těžce zraněných osob byl mírně pod stanoveným předpokladem, tj. o 1 osobu méně (-3%). Výrazně byl překročen stanovený předpoklad u lehce zraněných osob, o 21 osob více, tj. +11%.

V roce 2018 byla oproti předpokladům v Otrokovicích usmrcena 1 osoba, tj. o 1 osobu více. Těžce zraněné osoby byly 4, tj. o 2 méně (-33%) oproti stanovenému předpokladu. Počet lehce zraněných osob výrazně překročil stanovený předpoklad pro rok 2018, a to o 25 osob více (+76%).



Z uvedeného je možné konstatovat, že v období let 2014–2018 byl stanovený předpoklad u počtu usmrcených osob překročen obdobně, jako ve Zlínském kraji. U počtu těžce zraněných osob byl v Otrokovicích oproti Zlínskému kraji zaznamenán mírný pokles, tzn. v kraji (+1%) a v Otrokovicích (-1%).

4.1 Druh komunikace

Z pohledu jednotlivých druhů komunikací byla situace v roce 2018 značně rozdílná. K jedinému smrtelnému zranění na území města Otrokovice došlo na silnici III. třídy. Dvě těžce zraněné osoby byly na silnicích III. třídy a 2 těžce zraněné osoby na místních komunikacích. V obou případech nebyl překročen stanovený cíl (viz Tab. 16). Nejvyšší překročení vytýčeného cíle Strategie bsp Otrokovice bylo u počtu lehce zraněných osob na silnicích I. třídy, tj. o 8 více (+42%), na silnicích III. třídy, tj. o 5 více (+125%), na místních komunikacích, tj. o 12 více (+133%). Negativní vývoj oproti roku 2017 lze tedy zaznamenat u lehce zraněných osob na silnicích III. třídy a místních komunikacích.

Co do počtu lehce zraněných osob lze z pohledu plnění Strategie bsp Otrokovice v letech 2014–2018 hodnotit silnice III. třídy (lehké zranění překročeno o 5 osob, tj. +24 %) a místní komunikace (lehké zranění překročeno o 17 osob, tj. +34 %) jako jednoznačně nejhorší.

Město Otrokovice by mělo vyvíjet aktivity ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na místních komunikacích, jejichž je majetkovým správcem a současně vyvolat jednání s ŘSD ČR a ŘSZK.

Naopak příznivý vývoj oproti stanovenému předpokladu v letech 2014 – 2018 byl zaznamenán u silnic II. třídy (těžké zranění o 1 osobu méně, tj. -20%) a místních komunikací (těžké zranění o 2 osoby méně, tj. -12%).

Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018-2025

Informace o plnění v roce 2018

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Tab. 16: Nehodovost dle druhu komunikace v Otrokovicích

Druh pozemní komunikace (město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2025	Období 2014 až 2018		
Dálnice	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění	0	0	0	0	1		1	1	
	Lehce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
Silnice I. třídy	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	3	2	2	4	0		11	0	0%
	Těžce zranění (předpoklad)	3	2	2	2	2	1	11		
	Lehce zranění	18	31	23	14	27		113	1	1%
	Lehce zranění (předpoklad)	26	24	22	21	19	12	112		
Silnice II. třídy	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění	0	3	1	0	0		4	-1	-20%
	Lehce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	1	5		
Silnice III. třídy	Usmrcení	0	0	0	0	1		1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	2	1	3	2	2		10	0	0%
	Těžce zranění (předpoklad)	2	2	2	2	2	1	10		
	Lehce zranění	8	3	2	4	9		26	5	24%
	Lehce zranění (předpoklad)	5	4	4	4	4	2	21		
Místní komunikace	Usmrcení	0	1	0	0	0		1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	3	2	6	2	2		15	-2	-12%
	Těžce zranění (předpoklad)	4	4	3	3	3	2	17		
	Lehce zranění	11	10	11	14	21		67	17	34%
	Lehce zranění (předpoklad)	11	11	10	9	9	5	50		
Účelová komunikace polní, lesní cesty apod.	Usmrcení	0	0	0	0	0		0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	0	0	0	0		0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění	1	0	0	0	0		1	1	
	Lehce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
Účelová komunikace ostatní	Usmrcení	0	0	0	0	0		0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	0	0	0	0		0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění	1	0	0	0	0		1	1	
	Lehce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		

4.2 Směrové poměry komunikace

Z pohledu jednotlivých směrových poměrů komunikací byla situace v roce 2018 velmi rozdílná (viz Tab. 17). Jedna usmrčená osoba byla na 4 ramenné křižovatce na silnici III. třídy. **Čtyři těžce zraněné osoby byly na 4 ramenné křižovatce (1), na přímém úseku (1), na přímém úseku po projetí zatáčky (1) a na okružní křižovatce (1).** Z pohledu lehce zraněných osob docházelo v roce 2018 ke značnému překročení stanoveného předpokladu na přímých úsecích (23 osob), tj. o 9 více, v zatáčkách (8), tj. o 6 více, ve 4-ramenných křižovatkách (23 osob), tj. o 15 více.

V období let 2014–2018 byla z hlediska směrových poměrů komunikace situace nejhorší u počtu lehce zraněných osob v zatáčkách, tj. o 6 osob více (+50%), ve 4 ramenných křižovatkách, tj. o 13 osob více (+27%), a na přímých úsecích, tj. o 15 osob více (+19%).

Z pohledu realizace dopravně-bezpečnostních aktivit by bylo vhodné se zaměřit na uvedené směrové poměry komunikací.

Naopak z dlouhodobého hlediska lze „relativně pozitivně“ hodnotit bilanci na 3 ramenných křižovatkách, kdy bylo těžce zraněno o 3 osoby méně (tj. -60%) a lehce zraněno o 10 osob méně (tj. -27%) oproti stanovenému předpokladu. Obdobně příznivý trend je možné sledovat i u počtu těžce zraněných osob v zatáčkách, tj. o 3 méně (-60%), a na přímých úsecích po projetí zatáčky, tj. o 2 těžce zraněné osoby méně (-40%) a o 3 lehce zraněné méně (-25%).

Podrobnější údaje jsou uvedeny v Tab. 17.



Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018-2025

Informace o plnění v roce 2018

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Tab. 17: Nehodovost dle směrových poměrů pozemní komunikace

Směrové poměry pozemní komunikace (město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2025	Období 2014 až 2018		
přímý úsek	Usmrcení	0	0	0	0	0		0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	2	2	8	5	1		18	0	0%
	Těžce zranění (předpoklad)	4	4	4	3	3	2	18		
	Lehce zranění	16	14	20	22	23		95	15	19%
	Lehce zranění (předpoklad)	18	17	16	15	14	8	80		
přímý úsek po projetí zatáčky	Usmrcení	0	0	0	0	0		0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	1	1	0	1		3	-2	-40%
	Těžce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	0	5		
	Lehce zranění	1	5	2	0	1		9	-3	-25%
	Lehce zranění (předpoklad)	3	3	2	2	2	1	12		
zatáčka	Usmrcení	0	0	0	0	0		0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	1	1	0	0	0		2	-3	-60%
	Těžce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	0	5		
	Lehce zranění	3	4	1	2	8		18	6	50%
	Lehce zranění (předpoklad)	3	3	2	2	2	1	12		
křižovatka 4 ramenná	Usmrcení	0	0	0	0	1		1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	3	1	2	3	1		10	0	0%
	Těžce zranění (předpoklad)	2	2	2	2	2	1	10		
	Lehce zranění	9	20	2	7	23		61	13	27%
	Lehce zranění (předpoklad)	11	10	10	9	8	5	48		
křižovatka 3 ramenná	Usmrcení	0	1	0	0	0		1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	2	0	0	0	0		2	-3	-60%
	Těžce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	0	5		
	Lehce zranění	9	4	11	1	2		27	-10	-27%
	Lehce zranění (předpoklad)	9	8	7	7	6	4	37		
křižovatka 5 a více ramenná	Usmrcení	0	0	0	0	0		0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	0	0	0	0		0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
	Lehce zranění	0	0	0	0	0		0	0	
	Lehce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
okružní křižovatka	Usmrcení	0	0	0	0	0		0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	0	0	0	1		1	1	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0		
	Lehce zranění	1	0	1	0	1		3	-2	-40%
	Lehce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	0	5		

5. Okolnosti a příčiny nehod se smrtelnými následky a se zraněním

V roce 2018 došlo v Otrokovicích při dopravních nehodách k usmrcení 1 osoby, těžce zraněny byly 4 osoby a lehce zraněno bylo 58 osob. K většině z 55 dopravních nehod (47 nehod, tj. 85%) došlo v intravilánu. Dle druhu komunikace bylo nejvíce osob zraněno na silnicích I. třídy (22 osob, tj. 40%) a místních komunikacích (20 osob, tj. 36%). Nejčastějším druhem nehody byla srážka z boku (9 nehod, tj. 16%) a srážka s chodcem (16 nehod, tj. 29%). Ve většině případů byl viníkem dopravní nehody řidič motorového vozidla (39 nehod, tj. 70%). **Nejčastější hlavní příčinou nehody bylo nevěnování se řízení vozidla (12 nehod, tj. 22%), nedání přednosti chodci na přechodu (6 nehod, tj. 11%), nedání přednosti při odbočování vlevo (5 nehod, tj. 9%) a nedání přednosti při dopravní značce „Dej přednost“.** V 5% případů byl u viníka dopravní nehody zjištěn obsah alkoholu v krvi 1,5 ‰ a více. **Dle směrových poměrů komunikace nejčastěji docházelo k úmrtí na přímém úseku (22 nehod, tj. 40%) a 4-ramenných průsečných křižovatkách (20 nehod, tj. 36%).**

Podrobnější statistika nehod s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním v roce 2018 je uvedena níže (uvedená čísla zobrazují počet nehod dle daného typu – usmrceno / těžce zraněno / lehce zraněno):

a) podle **lokality nehody**:

- intravilán - 1/4/42
- extravilán - 0/0/8

b) podle **druhu komunikace**:

- dálnice - 0/0/1
- silnice I. třídy - 0/0/22
- silnice II. třídy - 0/0/0
- silnice 3. třídy - 1/2/9
- místní komunikace - 0/2/18

c) podle **druhu nehody**:

- srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem - 0/2/21
 - o čelní - 0/0/7
 - o boční - 0/0/3
 - o z boku - 0/2/7
 - o zezadu - 0/0/4
- srážka s pevnou překážkou - 0/0/7
 - o sloup - 0/0/1
 - o svodidlo - 0/0/4
 - o jiná překážka - 0/0/2
- srážka s chodcem - 1/2/13
- havárie - 0/0/7
- jiný druh - 0/0/2

d) podle **zavinění nehody**:

- řidič motorového vozidla - 1/2/36
- řidič nemotorového vozidla - 0/1/10
- chodec - 0/1/3
- jiný účastník - 0/0/1

e) podle **hlavní příčiny**:

- nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu - 0/0/1

- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky - 0/0/3
- nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky - 0/0/1
- nedání přednosti při dopravní značce „Stůj, dej přednost“- 0/0/1
- nedání přednosti při dopravní značce „Dej přednost“- 0/1/4
- nedání přednosti přijíždějícímu zprava - 0/0/1
- nedání přednosti při odbočování vlevo - 0/0/5
- nedání přednosti při vjíždění na silnici - 0/1/2
- nedání přednosti chodci na přechodu - 1/0/5
- jízda po nesprávné straně - 0/0/2
- nedodržení bezpečné vzdálenosti - 0/0/2
- nesprávné otáčení nebo couvání - 0/1/2
- nevěnování se řízení vozidla - 0/0/12
- samovolné rozjetí vozidla - 0/0/1
- nezvládnutí řízení vozidla - 0/0/3
- jiný druh nesprávného způsobu jízdy - 0/0/1
- nezaviněno řidičem - 0/1/4

f) podle **alkoholu u viníka:**

- bez alkoholu - 1/4/38
- obsah alkoholu v krvi 0,5 - 0,8 ‰ - 0/0/1
- obsah alkoholu v krvi 1,5 ‰ a více - 0/0/3
- nezjišťován - 0/0/8

g) podle **směrových poměrů:**

- přímý úsek - 0/1/21
- přímý úsek po projetí zatáčkou - 0/1/1
- zatáčka - 0/0/7
- křižovatka průsečná 4ramenná - 1/1/18
- křižovatka průsečná 3ramenná - 0/0/2
- kruhový objezd - 0/1/1

5.1 Lokalizace vážných dopravních nehod (2014–2018)

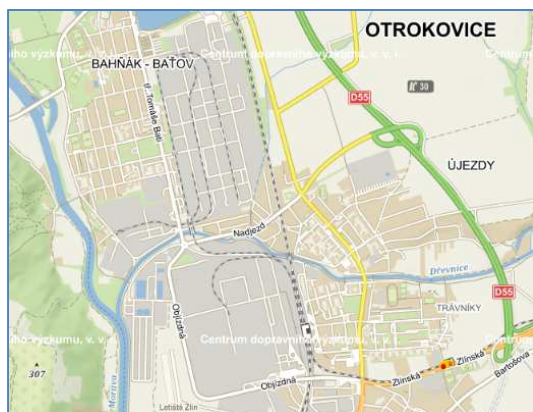
Za období 1. 1. 2012 – 31. 12. 2018 bylo provedeno vyhodnocení dopravních nehod s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním. Okolnosti každé vážné nehody je třeba pečlivě analyzovat a posoudit v kontextu s dalšími nehodami s osobními následky, zda nejde o systémové selhání, které si vyžaduje komplexnější řešení. Z provedené analýzy vzešly 2 lokality s vyšším výskytem dopravních nehod (shluky). Níže jsou uvedeny podrobnější informace k těmto dvěma nehodovým lokalitám, viz přiložená mapa.



Obr. 17: Lokalizace vážných dopravních nehod (<http://nehody.cdvgis.cz/>)

Detailní informace o místech, kde docházelo v uplynulém roce k nehodám s usmrcením, resp. s těžkými zraněními jsou součástí aplikace [DOPRAVNÍ NEHODY V ČR](http://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=8n). [7]

1 Lokalita I/49 – Otrokovice-Trávníky, u světelné křižovatky <http://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=8n>



Komunikace je v daném místě dvoupruhová. Na tomto přímém úseku došlo v letech 2012–2018 k šesti dopravním nehodám, při kterých byly dvě osoby zraněny těžce, a šest osob bylo zraněno lehce. Ve třech případech došlo ke srážce osobního automobilu a chodce na přechodu pro chodce v noci a za deště. Dále došlo k dopravní nehodě s těžkým zraněním, zraněná osoba byl spolujezdec v trolejbusu.

Dále došlo k lehkému zranění při nehodě dvou osobních automobilů při nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly a ke dvěma lehkým zraněním při jedné dopravní nehodě dvou osobních a nákladních vozidel.

Postiženou skupinou jsou v této lokalitě zejména zranitelní účastníci silničního provozu – chodci přecházející silnici I. třídy po přechodu pro chodce za snížené viditelnosti (po setmění, dešť). Ve 33% případů uvedených dopravních nehod nefungovalo světelné signalizační zařízení. Druhá skupina dopravních nehod je tvořena zejména „nedobrzdním“ vozidel při nedodržení bezpečné vzdálenosti. V daném místě se doporučuje provedení hlubší analýzy příčin vzniku DN, případně bezpečnostní inspekce.

2 Lokalita II/438 – Otrokovice, ulice Terezov <http://nehody.cdvgis.cz/statistics.php?h=93>



Komunikace je v daném místě dvoupruhová. Na tomto úseku se zatáčkou došlo v letech 2012–2018 ke třem dopravním nehodám s následky tří lehce zraněných osob. U všech dopravních nehod byl viníkem řidič osobního automobilu. Ve dvou případech bylo hlavní příčinou nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrá povrch) a nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatáčka, klesání, stoupání, šířka vozovky). V této lokalitě se doporučuje provedení hlubší analýzy, případně bezpečnostní inspekce.

6. Aktivity a investice města Otrokovice v oblasti dopravy

Finanční prostředky v oblasti dopravy za rok 2018 činily 9,04 mil. Kč (v roce 2017 se jednalo o částku 3,97 mil. Kč). Provozní výdaje činily 42,66 mil. Kč (v roce 2017 dosáhly výše 37,534 mil. Kč) a zahrnují výdaje na údržbu a čištění místních komunikací (včetně zimní údržby). [10] Z uvedených výdajů činily investice do místních komunikací 800 tis. Kč (především projektová příprava), opravy a udržování místních komunikací 7 mil. Kč, údržba silnic, mostů a vpustí 911 tis. Kč a údržba vodorovného a svislého dopravního značení 692 tis. Kč.

V rámci plnění Akčního programu Strategie bsp Otrokovice byly provedeny opravy a doplnění světelné signalizace na křižovatkách, opravy a bezbariérové úpravy chodníků, opravy přechodů pro chodce, cyklostezek a parkovišť, zastřešení a úpravy zastávek MHD, opravy lávek pro pěší. Dále byla provedena výměna městského mobiliáře. V roce 2018 byla realizována jedna bezpečnostní inspekce přechodu pro chodce, jedna bezpečnostní inspekce části stezky pro chodce a cyklisty a jeden audit bezpečnosti projektové dokumentace na realizaci cyklopropojení části Kvítkovic se středem města Otrokovice.

Finanční prostředky byly směřovány také na preventivní aktivity v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích se zaměřením na zranitelné účastníky: zajištění akce MOTOBESIP (motocyklisté, chodci, děti, senioři, cyklisté), Evropský týden mobility, Do práce na kole, Dětská policie a měsíční dopravně-vzdělávací kvíz „Bezpečný dopravní prostor“ v Otrokovických novinách, který se zaměřoval na oblast BESIPu obecně a upozorňoval také na konkrétní dopravně-riziková místa ve městě. Dále byla připravena výtvarná soutěž pro mateřské školy a základní školy v Otrokovicích a finanční podpora byla směřována na provoz dětského dopravního hřiště.

Významnou část výdajů tvořily výdaje na provoz a krytí ztráty DSZO, s.r.o., výdaje na dopravní obslužnost prostřednictvím Zlínského kraje, příspěvek Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě i dotace fyzickým osobám na zřízení parkovacího místa u své nemovitosti.

Za úspěch města lze označit skutečnost, že se od 1. 1. 2018 podařilo zařadit severovýchodní část obchvatu města Otrokovic (část D55) mezi neplacené úseky dálniční sítě.

Město Otrokovice čerpalo neinvestiční dotaci z Fondu Zlínského kraje (RP11-18DT3 Preventivní informační, vzdělávací a volnočasové aktivity v oblasti bezpečnosti silničního provozu) na financování

„měkkých“ opatření pro realizaci aktivit BESIP, konkrétně na zajištění výtvarné soutěže dětí MŠ a ZŠ a na organizaci besed se seniory.

7. Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty

Rok 2018 byl prvním rokem plnění Strategie bsp Otrokovice na období 2018-2025.

V období, kdy má být Akční program naplněn i s ambiciózním cílem, tj. do roku 2025, je zapotřebí realizovat velké množství aktivit zaměřených na vytváření bezpečného dopravního prostoru, ve kterém jezdí bezpečné dopravní prostředky, které řídí bezpeční řidiči a po pozemních komunikacích se bezpečně pohybují i ostatní uživatelé. Vše završuje správná míra medializace, která seznamuje občany Otrokovic s tím, jak je naplňována Strategie bsp Otrokovice v jejich městě.

Akční program Strategie bsp Otrokovice je nedílnou součástí strategického dokumentu nejen na úrovni celostátní a krajské, ale také na úrovni města Otrokovice.

Na základě analýzy problémových oblastí v Otrokovicích je vytvořen soubor opatření, jejichž realizací by mělo být naplněno motto:

OTROKOVICE - MĚSTO BEZ VÁŽNÝCH NÁSLEDKŮ DOPRAVNÍCH NEHOD.

Za plnění jednotlivých opatření a aktivit zde definovaných jsou odpovědní subjekty, které město řídí, podnikají v něm a žijí zde. Jsou nedílnou součástí města, kde bude vytvořen bezpečný dopravní systém.

Akční program, v souladu s Akčním programem NSBSP 2020, se dělí do čtyř částí zaměřených na základní složky tvořící bezpečný dopravní systém:

- **bezpečná pozemní komunikace** (dále jen komunikace – K),
- **bezpečné dopravní prostředky** (dále jen vozidlo – V),
- **bezpečné chování** (dále jen účastník – Ú)
- a **podpůrná opatření** (dále jen P).

Postupné vytváření bezpečného dopravního systému by mělo vést ke zlepšení všech aspektů bezpečnosti silničního provozu, k dosažení vytýčeného strategického cíle a naplnění identifikovaných dílčích cílů. Akční program je na jedné straně pomůckou a návodem co konkrétně dělat, ale současně i pro odpovědné subjekty závazkem a přijatým úkolem, za jehož plnění zodpovídají.

Do realizace Akčního programu je zapojen především MěÚ Otrokovice a jeho odbory (odbor dopravně-správní, odbor majetko-právní, odbor školství a kultury, odbor rozvoje města, odbor životního prostředí, oddělení kanceláře starosty – tisková mluvčí. Dále pak Městská policie Otrokovice, Technické služby Otrokovic, s.r.o., Krajské ředitelství Policie České republiky, Policie ČR, obvodní oddělení Otrokovice, Policie ČR, dopravní inspektorát Zlín, Celní úřad pro Zlínský kraj, Ředitelství silnic Zlínského kraje, Centrum služeb pro silniční dopravu, s.p.o., Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Zlín, SŽDC, s.o.

Pozitivním prvkem je zapojení firem, které působí v oblasti dopravy na území Otrokovic: TOMA, a.s., PSG, s.r.o., Continental Barum, s.r.o., STAVYMA, s.r.o., SMO, a.s., Moravská skládková, a.s., MAT, s.r.o., BC LOGISTICS, s.r.o.

Dobrym příkladem jsou pak autoškoly, které vychovávají nové řidiče a vzdělávají stávající, včetně školení pro řidiče profesionály: Autoškola Balcárek, Autoškola HEFKA, Autoškola Chmela, Autoškola Zapletal, Autoškola Zdeněk Jančara. Tyto autoškoly podaly informaci, jak naplňují aktivity Akčního programu Strategie bsp Otrokovic.

Nejzranitelnějším účastníkům provozu na pozemních komunikacích se věnuje především Dům dětí a mládeže Sluníčko. Pod vedením krajského koordinátora BESIP jsou přeneseny celostátní i krajské aktivity na místní úroveň, tj. do Otrokovic.

PŘÍLOHA 2 obsahuje akce, které byly realizovány v Otrokovicích městem Otrokovice, krajským koordinátorem BESIP (pan Zdeněk Patík) a Domem dětí a mládeže Sluníčko, příspěvkovou organizací.

7.1 Opatření bezpečná pozemní komunikace

OPATŘENÍ K1 - APLIKACE EVROPSKÉ SMĚRNICE „BEZPEČNÁ INFRASTRUKTURA“ 2008/96/ES A JEJÍ ROZŠÍŘENÍ NA OSTATNÍ SÍŤ SILNIC

V Otrokovicích byla provedena výstavba MK bez provedení bezpečnostního auditu. Bezpečnostní inspekce byla provedena na přechodu pro chodce na silnici III/4973, který byl identifikován jako rizikové místo. Pro identifikaci nehodových míst byly využity statistiky nehod Policie ČR, tak aby ve spolupráci se silničním správním úřadem byla provedena úprava. Policie ČR zveřejňuje nehodová data na webu: www.jdvm.cz¹

OPATŘENÍ K2 - APLIKACE PŘÍSLUŠNÝCH ZÁKONŮ A NÁVAZNÝCH LEGISLATIVNÍCH PŘEDPISŮ PRO BEZPEČNĚJŠÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE

V Otrokovicích je v současnosti řešeno jedno reklamní zařízení, které je umístěno v rozporu se zákonem.

OPATŘENÍ K3 - ROZVOJ „ZÓN 30“ A „OBYTNÝCH ZÓN“

„Zóna 30“ je jedno z opatření nejen pro zvýšení bezpečnosti obyvatel města, ale především pro zvýšení uživatelského komfortu občanů v obytných celcích s rodinnými domy ve městě.

„Obytná zóna“ umožňuje dětem hry na celé ploše komunikace, jízdu na jízdním kole a koloběžce, snižuje rychlost jízdy vozidel.

V Otrokovicích jsou ve stadiu projektové dokumentace na tři „Zóny 30“,



¹Pro správce pozemních komunikací je k dispozici web Dopravní nehody v ČR <http://nehody.cdvgis.cz/statistics.php>, kde lze najít každou dopravní nehodu s popisem příčiny. Může tak napomoci k identifikaci nehodových úseků, na jejichž úpravu by se měl správce PK zaměřit.

kde se uvažuje i o snížení rychlosti vozidel na 30 km/h. Jedná se o lokality: Otrokovice-Trávníky, Otrokovice-Kvítkovice a Otrokovice, ul. Přístavní.

OPATŘENÍ K4 - ÚPRAVY DOPRAVNÍHO PROSTORU PRO ZRANITELNÉ ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU

V Otrokovicích je přechodům pro chodce věnována cílená pozornost. Upravuje se vodorovné dopravní značení tak, aby přechod pro chodce byl dobře viditelný pro řidiče. Pro zvýšení bezpečnosti přechodů se upravuje veřejná zeleň pro zlepšení rozhledových poměrů chodců a cyklistů. Byla zvýšena bezpečnost povrchu vozovky protismykovým nátěrem na třídě Osvobození u Městské polikliniky Otrokovice. Před přechodem pro chodce dochází často k náhlému brzdění vozidel a opotřebovávání povrchové vrstvy vozovky. Realizovalo ŘSD, správa Zlín.

Prostor pro společnou dopravu motorizovaných a pěších, tzv. sdílený prostor², nebyl zatím vytvořen. Až na zanedbatelné výjimky se toto opatření v rámci měst a obcí v České republice nerealizuje.

OPATŘENÍ K5 - ÚPRAVY KŘÍŽOVATEK

Pro zvýšení bezpečnosti je ze strany MěÚ i správců komunikací v Otrokovicích prováděna revize stavebního uspořádání křižovatek. Je prováděna jednou ročně. Revize srozumitelnosti a viditelnosti dopravního značení je prováděna průběžně, resp. namátkově.

Byly provedeny parkovací pruhy na ulici Tylova.

Dělicí pásy a odbočovací pruhy nebyly prozatím nově vybudovány.

Revize rozhledových trojúhelníků jsou prováděny namátkově, např. byla odstraněna zeleň.

Revize vybavení komunikací z hlediska bezpečnosti je prováděna. Na této činnosti je navázána dobrá spolupráce s Krajským ředitelstvím Policie ČR.

Kontrola činnosti správce komunikací je prováděna měsíčně. Jedná se především o revizi, jak jsou udržovány krajnice vozovky, příkopy a ošetření silniční zeleně. Je doporučeno také kontrolovat stav vodorovného dopravního značení, byť aktivita tuto činnost nedefinuje. Důvodem je zvyšující se počet osobních vozidel, která jsou vybavena systémem pro udržení se v jízdním pruhu, nebo pro upozornění při opuštění jízdního pruhu bez daní znamení o změně směru jízdy. Pro využití podpory bezpečného řízení je, resp. v blízké budoucnosti bude,



²Sdílený prostor díky vhodnému uspořádání veřejného prostoru si klade za cíl dosáhnout dobrovolné změny chování všech účastníků provozu tak, aby byly zrovnoprávněny všechny druhy dopravy. Toto vhodné uspořádání spočívá zejména v odstranění formálních dopravních pravidel, především vodorovného i svislého dopravního značení a typických dopravně-inženýrských prvků a jejich nahrazení „neformálními“ sociálními pravidly (oční kontakt, komunikace mezi jednotlivými účastníky).
Zdroj: Hans Monderman

zcela nezbytné kvalitní vodorovné značení, vč. vodicích proužků i na místních komunikacích, zvláště na MK zařazených do I. třídy (viz § 12 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v pozdějším znění a předpisů souvisejících).

Měření proměnných parametrů vozovek je prováděno a závadné lokální úseky jsou opraveny. V aktivitě je nastolena spolupráce s Ředitelstvím silnic Zlínského kraje.

V Otrokovcích není identifikován žádný úsek pro osazení svodidel proti podjetí motocyklisty.



Fyzické oddělení protisměrných jízdních pruhů není realizovatelné pro technicky komplikované řešení.

Úseky, kde volně migruje zvěř, jsou identifikovány. Jedná se především o úsek na silnici II/438 a D 55. Proti vniknutí zvěře se používají odrazky pro plašení zvěře. V roce 2018 nebylo realizováno.

OPATŘENÍ K7 - ZABEZPEČENÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ

V katastrálním území Otrokovic se nachází železniční přejezdy na železniční trati Otrokovice – Vizovice. Realizaci opatření k jejich zabezpečení naplňuje prioritně SŽDC, s.o., která pravidelně 1x za měsíc provádí údržbu rozhledových polí.

Majitelé vleček se k realizaci opatření nevyjádřili.

OPATŘENÍ K8 - NASAZOVÁNÍ SYSTÉMŮ ITS PRO MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ PROVOZU

Systémy pro monitorování a vyhodnocování dopravní situace na místních komunikacích v Otrokovcích nebyly prozatím instalovány. Z informace vyplývá, že se s instalací zatím ani nepočítá. Nejsou zde identifikována místa pro instalaci systémů pro detekci chůze nebo jízdy na „červenou“.

Vážení přetížených vozidel na místních komunikacích není plánováno. Nejsou ani vytipována nebo identifikována místa, kde by se mohly tyto systémy na místních komunikacích, instalovat. S instalací prostředků na vážení vozidel se počítá v souvislosti s dostavbou D 55 v úseku JV obchvatu Otrokovic.

Vážení vozidel vykonává CSPSD, resp. MEJ. V roce 2018 byla podrobena nízkorychlostnímu vážení 2 vozidla, přičemž obě byla přetížena.

Dle zjištěných informací provádí vážení vozidel před opuštěním areálu firmy pouze Moravská skládková, a.s.

V plnění tohoto opatření je velká rezerva především u firem, které působí v oblasti přepravy nákladu. Vážením vozidel se mohou vyhnout nejen pokutování firmy jako provozovatelé vozidla, ale také



nebezpečí vzniku případné dopravní nehody (váha vozidla podstatným způsobem mění jízdní vlastnosti vozidla a délku brzdné dráhy).

7.2 Opatření bezpečné vozidlo

OPATŘENÍ V1 - ROZŠÍŘENÍ INFORMOVANOSTI ŘIDIČE

Do aktivity se mimo MěÚ Otrokovice, odboru dopravně-správního, zapojily právě autoškoly působící v Otrokovicích a to: Autoškola Balcárek, Autoškola Zdeněk Jančara při výuce a výcviku žadatelů o řidičské oprávnění a na školení řidičů – referentů a také Autoškola Hefka při školení řidičů referentů.

7.3 Opatření bezpečný účastník

Výuka dopravní výchovy je realizovaná prioritně ve školách a školských zařízeních.

Podpora vzdělávání je založena především na preventivních aktivitách a praktické výuce a vzdělávání na dětských dopravních hřištích. Tato výuka je určena prioritně pro žáky 4. ročníků, kteří dospěli do věku 10 roků, kdy mohou po pozemních komunikacích samostatně jezdit na jízdním kole bez doprovodu osoby starší 15 let. Pro zpestření výuky dopravní výchovy jsou pro žáky k dispozici pomůcky – pořízení z rozpočtu Zlínského kraje.



Odbor školství a kultury MěÚ Otrokovice se zasazuje i o návštěvy školních družin na dopravním hřišti a přispívá na tuto činnost. Také podporuje pořádání soutěže „Mladý cyklista“ – oblastní kolo. Výuka pro 4. ročníky na dětském dopravním hřišti je finančně podporována KÚZK a Ministerstvem dopravy, samostatným oddělením BESIP, kteří se podílejí na finančním zabezpečení činnosti krajského koordinátora BESIP (pan Patík). Aktivita pro mateřské školy jsou pořádány pod názvem: Cesta není hřiště v dopoledních hodinách. Pro žáky mateřských a základních škol byla uspořádána výtvarná soutěž „Bezpečně na silnicích“ s podtitulem „Doprava budoucnosti“, která má v Otrokovicích tradici.

Zapojení rodičů do systému dopravní výchovy je zprostředkováno na dopravním hřišti, kam mají zájemci vstup zdarma, a to od dubna do listopadu. Provozovatelem dětského dopravního hřiště je Dům dětí a mládeže Sluníčko.

Mnohé preventivní aktivity zaměřené nejen na držitele řidičského oprávnění byly uskutečněny Policií ČR např. „Řídím, piju nealko“, „Zebra se za tebe nerozhledne“ aj.

Žáci ZŠ, ve spolupráci s Policií ČR, obvodním oddělením Otrokovice, Městskou policií Otrokovice a Celním úřadem pro Zlínský kraj absolvovali jako každoročně „Dětskou policii“, kdy žáci aktivně spolupracují při silničních kontrolách a dechových zkouškách řidičů. Garantem projektu je MěÚ Otrokovice, odbor dopravně-správní.

OPATŘENÍ Ú2 - PODPORA ZKVALITNĚNÍ VÝUKY V AUTOŠKOLÁCH

Kontrola nad výukou v autoškolách v Otrokovicích je prováděna KÚZK. Ze strany Městského úřadu Otrokovice, odboru dopravně-správního, oddělení evidence řidičů a dopravních přestupků je prováděna kontrola v rámci SOD.

Autoškola Chmela provádí interní kontrolu nad kvalitou výuky a výcviku.

Autoškola Balcárek provádí kontrolu výsledků vzdělávacího procesu žadatelů o řidičské oprávnění.

OPATŘENÍ Ú3 - ZVÝŠENÍ VYMAHATELNOSTI PRAVA

Krajské ředitelství Policie ČR plně využívá pro přeshraniční vymáhání vybraných deliktů v dopravě systém EUCARIS.

Počet vyměřených sankcí MěÚ nebyl uveden.

OPATŘENÍ Ú4 - DOHLED NAD DODRŽOVÁNÍM PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU

Dohled nad bezpečností chodců, především žáků základních škol, provádí Městská policie Otrokovice a Policie ČR v exponovaných ranních hodinách, tj. mezi 7:00-8:00. Jedná se o lokality: ulice Zlínská, ulice Komenského a třída Osvobození.

Dohled nad hendikepovanými a seniory je prováděn namátkově.

Kontrola přítomnosti alkoholu při řízení je řešena Policií ČR. Nebyla zjištěna informace, zda je kontrola zaměřena i na rizikové hodiny, kdy končí diskotéky a další zábavy.

7.4 Podpůrná opatření

P1 - Poskytovat veřejnosti pravidelné informace o Strategii bsp Otrokovice a jejím plnění na webových stránkách obce.

Strategie bezpečnosti silničního provozu je zveřejněna na webových stránkách města Otrokovice:

<http://www.otrokovice.cz/strategie%2Dbezpecnosti%2Dsilnicniho%2Dprovozu%2Dmesta%2Dotrokovice%2Dna%2Dobdobí%2D2018%2D2025/d-11848/p1=11672>

Vyhodnocení plnění Strategie bsp Otrokovice je realizováno v letošním roce poprvé a bude zveřejněno po schválení Zastupitelstvem města Otrokovice.

P2 - Poskytovat veřejnosti věcné a názorné informace o přijatých legislativních změnách prostřednictvím masmédií.

Aktivitu naplňují: Autoškola Balcárek, Autoškola Chmela, Střední průmyslová škola, Hrošová, Wheelmann, školicí středisko (jedna firma) a Autoškola Zapletal. Informace předávají prostřednictvím nástěnek a internetových diskuzních fór.

Stejně tak je aktivní město Otrokovice, které zveřejňuje informace na svých webových stránkách.

8. Závěry a doporučení

8.1 Zhodnocení celkového vývoje

Ve srovnání s rokem 2017 došlo v roce 2018 k nepříznivému vývoji nehodovosti, především u následků dopravních nehod s lehkým zraněním. Toto zhoršení je opačným trendem ve srovnání s velmi dobrým výsledkem dosaženým v roce 2018 v celém Zlínském kraji.

Důležité je, že došlo k **výraznému snížení počtu těžkých zranění**, které signalizuje pozitivní trend k zásadnímu snížení závažných následků nehod. Bohužel jedno smrtelné zranění narušilo slibný základ pro město bez smrtelných následků nehod, který zde byl položen v předchozích letech.

Výrazným varováním je však nárůst počtu lehce zraněných osob, který v sobě skrývá nebezpečnou pravděpodobnost jejich změny na vážnější následky.

Potvrzuje se, že na místní úrovni je třeba hodnotit komplexně všechny nehody s osobními následky.

Na druhé straně z poskytnutých podkladů pro hodnocení plnění Akčního programu vyplývá, že přijetím Strategie bsp Otrokovice došlo k významnému nastartování řady aktivit, které by měly postupně přinést zásadní změnu situace. Optimistickým příslibem je rovněž široké zapojení celé řady místních subjektů do jeho plnění.

8.2 Zaměření aktivit na vývoj plnění dílčích cílů

Z celorepublikového porovnání i srovnání se Zlínským krajem se ukazuje, že v Otrokovicích se mezi kritické dílčí cíle (především z pohledu lehkých zranění) **v období 2014-2018** zařadili chodci, senioři a mladí řidiči. Mezi kritické dílčí cíle je třeba zařadit i cyklisty a motocyklisty. Toto zjištění koresponduje i s prioritami identifikovanými ve Strategie bsp Otrokovice.

Z pohledu vývoje kritických dílčích cílů **za rok 2018** došlo k nejvyššímu překročení stanoveného předpokladu u těžce a lehce zraněných chodců, dále pak u lehce zraněných motorkářů, seniorů, nesprávného předjíždění, mladých řidičů a nedání přednosti.

Z hlediska **lehce zraněných** je v následujícím období nutno zaměřit aktivity Akčního programu na:

- stárnoucí populaci,
- chodce,
- mladí řidiči,
- motocyklisty,
- cyklisty,
- nesprávné předjíždění,
- nedání přednosti v jízdě.

Dále pak u **těžkých zranění** je nutné se zaměřit na dílčí cíl **chodci**, který není dle předpokladu plněn o +40%.

Na tyto dílčí cíle je třeba v dalším období zaměřit koncentrovanou pozornost a preferovat ty aktivity Akčního programu, které na ně cílí.

Naopak dočasně se jeví situace příznivá v kategorii dětí, alkoholu a jiných návykových látek a nepřiměřené rychlosti. Neznačená to však, že by identifikované aktivity měly být v těchto oblastech zanedbávány.

Pro rozšíření aktivit zaměřených na výše uvedené kritické cíle by bylo žádoucí maximálně využít programu RP11-18 BESIP Zlínského kraje určeného na zlepšení přehlednosti přechodů pro chodce a míst pro přecházení a zajištění jejich řádné viditelnosti, na zvýšení bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích osazením nových bezpečnostních prvků a na vzdělávací a volnočasové aktivity v oblasti BESIP.

Významnou roli by měl sehrát i krajský koordinátor BESIP, který by měl ve veškerých činnostech orientovaných na lidského činitele akcentovat výše uvedené kritické dílčí cíle.

8.3 Aktivity Akčního programu

Realizované aktivity jsou souhrnně popsány v kapitole 7., plnění Akčního programu odpovědnými subjekty.

Důležité je zde zmínit iniciativní úlohu vedoucí odboru dopravně-správního MěÚ Otrokovice. Je nezbytné podtrhnout, že tato iniciativa má celorepublikový dopad - „Otrokovická výzva“. Tato výzva byla představena vedoucí odboru na celostátních konferencích, jejichž účastníci byli zástupci státní správy a samosprávy. Městu Otrokovice se tím dostalo celorepublikového renomé a stalo se příkladem pro aktivní zpracování místních strategií bezpečnosti silničního provozu v kontextu úsilí za snížení nehodovosti na pozemních komunikacích.

Z provedené sumarizace vyplývá, že byl nastartován soubor aktivit a byla realizována řada bezpečnostních opatření.

Opatření Akčního programu, která je třeba v dalším období realizovat a soustředit na ně odborné, finanční i personální zdroje:

a) Shrnutí opatření bezpečná pozemní komunikace - K

Opatření K1 - Zajistit provádění bezpečnostních auditů, resp. bezpečnostních inspekcí, které vytvářejí efektivní předpoklady pro zajištění bezpečného dopravního prostoru.

Opatření K2 - Dořešit odstranění reklamního zařízení v ochranném pásmu na MK vedoucí k D55.

Opatření K3 - Připravit pro realizaci vytvoření „Zóny 30“: Otrokovice-Trávníky, Otrokovice-Kvítkovice a Otrokovice - ulice Přístavní.

Opatření K4 - Věnovat soustavnou pozornost úpravám přechodů pro chodce, včetně úpravy povrchu vozovky. Pokročit v rozšíření výstavby/úprav komunikací pro cyklisty.

Opatření K5 - Soustavně zajišťovat revize stavebního uspořádání křižovatek, viditelnosti a srozumitelnosti dopravního značení a revize rozhledových trojúhelníků.

Opatření K6 - Ve spolupráci s Policií ČR systematicky provádět bezpečnostní inspekce na místech častých dopravních nehod včetně kontrol vybavení pozemních komunikací i z hlediska bezpečnosti.

Ve spolupráci s Technickými službami Otrokovice, s.r.o., ŘSD, správou Zlín a Ředitelstvím silnic Zlínského kraje provádět i nadále měření proměnných parametrů vozovek a zjištěné lokální nedostatky opravovat.

Věnovat zvýšenou pozornost údržbě vodorovného dopravního značení, vč. vodicích proužků pro vozidla vybavená systémem pro udržení se v jízdním pruhu.

Opatření K7 - Společně se SŽDC a správci vleček provádět údržbu rozhledových poměrů na železničních přejezdech.

Intenzivně se zaměřit na majitele vleček, kteří se prozatím aktivně nezapojili do realizace AP.

Opatření K8 - Iniciovat firmy, které působí v Otrokovicích, k zajištění vážení vozidel dle příkladu firmy Moravská skládková, a.s.

b) Shrnutí opatření bezpečné vozidlo - V

Zajišťovat aktuální informovanost řidičů o možnostech nových technologií a jejich dopadu na bezpečnost.

c) Shrnutí opatření bezpečný účastník - Ú

Opatření Ú1 - Zajistit průběžné vzdělávání dětí z mateřských škol i žáků základních škol v oblasti dopravní výchovy.

Zabezpečovat aktivity zaměřené na žáky 4. ročníků – soutěž Mladý cyklista, resp. výuka a výcvik na dopravním hřišti, Dětská policie apod.

Pro žáky mateřských a základních škol zajistit uspořádání výtvarné soutěže „Bezpečně na silnicích“.

Zapojit rodiče do systému dopravní výchovy aktivitami na dopravním hřišti, kam mají všichni volný vstup v odpoledních hodinách od dubna do listopadu.

Ve spolupráci s Policií ČR realizovat aktivity se zaměřením na prevenci nejen jízdy pod vlivem alkoholu, např. „Řídím, piju nealko“ a uspořádat „Dětskou policii“ pro žáky základních škol v Otrokovicích.

Opatření Ú2 - Důsledně zajišťovat kontrolu nad kvalitou výuky a výcviku v autoškolách v Otrokovicích jak ze strany Krajského úřadu Zlínského kraje, tak i ze strany MěÚ Otrokovice.

Dle příkladu Autoškola Chmela a Autoškola Balcárek provádět interní kontrolu kvality přípravy žadatelů o řidičské oprávnění.

Opatření Ú4 - Zajistit pravidelný dohled nad zranitelnými účastníky provozu na pozemních komunikacích – dětí, žáků, starších občanů a hendikepovaných.

d) Shrnutí podpůrná opatření

Opatření P1 - Provéřít účinnost poskytování pravidelných informací veřejnosti o Strategii bsp Otrokovice a případně ji rozšířit.

OpatřeníP2 - Zajistit poskytování pravidelných informací veřejnosti o přijatých legislativních změnách.

8.4 Organizační a finanční zajištění realizace

Neoddělitelnou součástí Strategie bsp Otrokovice je organizační a finanční zajištění její realizace. Bez vytvoření adekvátních podmínek není realizace možná.

Z hlediska organizačního a finančního zajištění je třeba v dalším období věnovat pozornost zejména následujícím opatřením:

- přesvědčit občany Otrokovic, že bezpečnost silničního provozu je na úrovni města politickou i společenskou prioritou,
- zajistit propojení Strategie bsp Otrokovice se strategickým plánem udržitelné městské mobility,
- jednoznačně stanovit kompetence a zodpovědnost za oblast bezpečnosti silničního provozu v rámci činností městského úřadu,
- zajistit vertikální koordinaci a součinnost s veškerými externími subjekty,
- vytvořit systém dlouhodobého a dostatečného zajištění financování opatření Akčního programu,
- zajistit přesvědčivou propagaci Strategie bsp Otrokovice a jejích opatření,
- provádět monitorování účinnosti a vyhodnocování přínosů realizovaných opatření a posuzovat, zda jsou investované finanční prostředky vynakládány efektivně a přináší očekávané přínosy,
- využívat již praxí ověřených řešení, aplikovat i nové postupy a ověřit jejich účinnost v podmínkách města Otrokovice.

BEZPEČNĚ NA SILNICÍCH - PRÁVO A ODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS.

Přílohy

Příloha 1: Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty za rok 2018

Příloha 2: Měkké BESIP aktivity v roce 2018 v Otrokovících

Použité zdroje

- [1] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020
- [2] Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky
- [3] International Road Traffic and Accident Database (IRTAD)
- [4] European Transport Safety Council (ETSC)
- [5] Hlubková analýza dopravních nehod
- [6] Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu
- [7] Aplikace DOPRAVNÍ NEHODY V ČR a KDE+
- [8] Observatoř bezpečnosti silničního provozu
- [9] NSBSP 2011–2020, Informace o plnění v roce 2018, vč. souvisejících příloh (<https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Plneni-strategie>)
- [10] Závěrečný účet města Otrokovice za rok 2018

Seznam použitý zkratk

BI – bezpečnostní inspekce
DBA – dopravně bezpečnostní akce
DN – dopravní nehody
DV – dopravní výchova
DSZO, s.r.o. – Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s.r.o.
HADN – Hloubková analýza dopravních nehod
KK – krajský koordinátor BESIP
LZ – lehce zranění
MěÚ – městský úřad
MK – místní komunikace
MŠ – mateřská škola
NSBSP – Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
NUB – nepřímé ukazatele bezpečnosti
ORP – obce s rozšířenou působností
PK – pozemní komunikace
SBSP – strategie bezpečnosti silničního provozu
SÚS – Správa a údržba silnic
SŽDC – Správa železniční dopravní cesty
ŠD – školní družina
TZ – těžce zranění
ŘSDP PP ČR – Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR
ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic
ŘSZK – Ředitelství silnic Zlínského kraje
ZŠ – základní škola



OTROKOVICE

Copyright © 2019 | Všechna práva vyhrazena
Město Otrokovice
nám. 3. května 1340
765 23 Otrokovice



Zpracovalo:
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Líšeňská 33a
636 00 Brno