

Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018-2025

Informace o plnění v roce 2019



m ě s t o
OTROKOVICE



CENTRUM
DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU

Obsah

1. Úvod	3
2. Strategické cíle	5
2.1 Nehodová místa se závažnými následky	6
2.2 Dopravní nehody dle zavinění	7
2.3 Srovnání úrovně bezpečnosti	8
2.3.1 Vývoj nehodovosti v Otrokovicích v porovnání se Zlínským krajem a ČR	8
2.3.2 Srovnání postavení Otrokovic s ostatními ORP v rámci Zlínského kraje v roce 2019	9
3. Dílčí cíle	10
3.1 Děti	14
3.2 Chodci	15
3.3 Cyklisté	17
3.4 Motocyklisté	19
3.5 Mladí řidiči (do 24 let)	20
3.6 Stárnoucí populace (nad 65 let)	21
3.7 Alkohol a jiné návykové látky	22
3.8 Nepřiměřená rychlost	23
3.9 Nedání přednosti v jízdě (od 2017)	24
3.10 Nesprávné předjíždění (od 2017)	25
3.11 Nákladní automobily (od 2017)	26
4. Infrastruktura	27
4.1 Druh komunikace	28
4.2 Směrové poměry komunikace	30
5. Okolnosti a příčiny nehod se zraněním (včetně usmrcení)	32
5.1 Rozdělení nehod dle okolností a závažnosti	32
5.2 Shluky vážných dopravních nehod řešených v loňském roce	34
5.3 Vážné dopravní nehody v k.ú. Otrokovice v roce 2019	35
6. Aktivity a investice města Otrokovice v oblasti dopravy	43
7. Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty	44
7.1 Opatření bezpečná pozemní komunikace	45
7.2 Opatření bezpečné vozidlo	50
7.3 Opatření bezpečný účastník	50

7.4 Podpůrná opatření	52
8. Závěry a doporučení	53
8.1 Zhodnocení celkového vývoje	53
8.2 Zaměření aktivit na vývoj plnění dílčích cílů	54
8.3 Aktivity Akčního programu	55
Přílohy	57
Použité zdroje	58
Seznam použitých zkratk	59



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, což představuje **ekonomickou ztrátu ve výši 822 mil. Kč**.

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 (4 OSOBY)

Dlohodobým 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 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 2019, tj. druhého roku realizace.



Předkládaný dokument je koncipován novým pohledem, obdobně jako vyhodnocení plnění Strategie BSP ZK i NSBSP. Základem pro vyhodnocení jsou data z Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky (dále jen ŘSDP PP ČR) [2], která jsou porovnána se stanovenou predikcí usmrčených 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]. V rámci dokumentu jsou 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 usmrčeným a těžce zraněným osobám.

V důsledku dopravních nehod byla v roce 2019 **v Otrokovicích usmrcena 1 osoba, 9 osob bylo zraněno těžce a 47 osob lehce**. Počet nehod pouze s hmotnou škodou (bez zranění) činil 92, počet nehod se zraněním byl 41. Celkový počet dopravních nehod za rok 2019 na území města byl 133 nehod. Počet usmrčených se stále drží na hodnotách 0 nebo 1 osoba (což v podstatě odpovídá stanovenému cíli). Počet těžce zraněných se oproti předchozímu roku opět výrazně zvýšil, zatímco počet lehce zraněných osob mírně poklesl. Uvedené počty dopravních nehod a závažnost vychází z dat od PČR, zobrazují tak dopravní nehody hlášené na policii, neobsahují neregistrované dopravní nehody. **Předběžné ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Otrokovicích v roce 2019 činily 151 mil. Kč, což představuje částku o cca 12 % vyšší než byly výdaje rozpočtu města Otrokovice do dopravy v roce 2019.**

V důsledku dopravních nehod bylo v roce 2019 **ve Zlínském kraji usmrceno 19 osob, 120 osob bylo zraněno těžce a 1 381 lehce**. Počet nehod pouze s hmotnou škodou (bez zranění) činil 3 392. Uplynulý rok z pohledu vážných následků nehod lze sice oproti předchozím letům hodnotit poměrně pozitivně, avšak přesto se nepodařilo naplnit předpokládané hodnoty pro rok 2019 stanovené ve Strategii BSP ZK. Předběžné ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích ve Zlínském kraji v roce 2019 dosáhly 3,7 miliard Kč, což představuje více než dvojnásobek ročních rozpočtových výdajů Odboru dopravy a silničního hospodářství Zlínského kraje.

Tab. 1: Srovnání nehodových údajů v roce 2019¹

2019	Město Otrokovice	Zlínský kraj	Česká republika
usmrcení	1	19	547
těžce zranění	9	120	2 110
lehce zranění	47	1 381	23 935
nehody se zraněním	41	1 200	20 806
nehody bez zranění	92	3 392	86 766
nehody celkem	133	4 592	107 572

¹ Počty nehod vycházejí pouze ze statistik Policie ČR, nejsou zohledněny údaje od pojišťoven.



2. Strategické cíle

V důsledku dopravních nehod bylo v České republice v roce 2019 usmrceno 547 osob (do 24 hod.), 2 110 osob bylo zraněno těžce a 23 935 lehce (usmrčených do 30 dnů bylo 618). Uplynulý rok tak z pohledu vážných následků dopravních nehod nelze hodnotit příliš pozitivně. Oproti roku 2018 došlo jen k 3% poklesu počtu usmrčených (sledováno do 24 hod. po nehodě), resp. k 6% poklesu (do 30 dnů po nehodě). Celkem v roce 2019 zaznamenala ČR 58 usmrčených osob na 1 milion obyvatel, což znamená, že stále výrazně zaostávala (o více než 20 %) za evropským průměrem (48 usmrčených na 1 milion obyvatel).

Zlínský kraj v celkové úrovni bezpečnosti silničního provozu mezi jednotlivými kraji v roce 2019, s ohledem na jejich specifické/různorodé podmínky, zaujal 9. místo.

V Otrokovicích byla při dopravních nehodách v roce 2019 usmrcena 1 osoba, 9 osob bylo zraněno těžce a 47 lehce. Počet usmrčených zůstal na stejné úrovni jako v předchozím roce, počet těžce zraněných se oproti předchozímu roku opět výrazně zvýšil, zatímco počet lehce zraněných osob mírně poklesl (viz Tab. 2).

Předběžné ekonomické ztráty v Otrokovicích v uplynulém roce činily 151 mil. Kč.

Tab. 2: Plnění strategických cílů města Otrokovice

Celkem Strategie BSP (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2025	Období 2014 - 2019		
Celkem	Usmrcení	0	1	0	0	1	1		3	3	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	8	5	11	8	4	9		45	2	5%
	Těžce zranění (předpoklad)	9	8	7	7	6	6	4	43		
	Lehce zranění	39	47	37	32	58	47		260	37	17%
	Lehce zranění (předpoklad)	44	41	38	36	33	31	21	223		

Období 2014–2016 sloužilo pro stanovení předpokladu strategických a dílčích cílů na další dekádu. Toto období bylo vybráno z důvodu zpracování Strategie bsp Otrokovice právě v roce 2017.

Z uvedených dat je zřejmé, že plnění Strategie bsp Otrokovice v oblasti usmrčených osob v roce 2019 nebylo splněno v žádné oblasti. Počet usmrčených se drží na hodnotě 1, ale **počet těžce zraněných osob se dostal opět téměř na nejvyšší úroveň. Počet lehce zraněných sice mírně poklesl, ale stále se drží nad stanoveným předpokladem.**

V období let 2014-2019 byly usmrceny 3 osoby, tj. oproti stanoveným předpokladům o 3 více, **těžce zraněno bylo 45 osob**, o 2 více (+5 %), **počet lehce zraněných osob byl** oproti stanoveným předpokladům **vyšší o 37 (+17 %).**

Uvedené tabulky jsou koncipovány v kontextu zlínské strategie, následně by měly být revizí Strategie bsp Otrokovice sjednoceny dle nové, revidované Strategie BSP ZK a Strategie BESIP na období 2021-2030 (dále jen Strategie BESIP), které jsou v době zpracování dokumentu v přípravě.

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** (dále jen NUB). 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.

Sledování nepřímých ukazatelů je integrální součástí Strategie bsp Otrokovice. V roce 2019 se však NUB na území města nesledovaly. Sledování NUB přímo v Otrokovicích bude probíhat v roce 2020, tyto údaje budou zahrnuty v následujícím vyhodnocení.

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 vážných nehod byly nastaveny příslušné filtry tak, aby bylo na první pohled zřetelné, kde došlo v roce 2019 k usmrcení a těžkým zraněním. Součástí detailů nehod je možnost po rozkliknutí zhlédnout i popis konkrétní dopravní nehody (viz screen z aplikace). Pro zobrazení mapy v prohlížeči klikněte na ni, příp. [zde](#).



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	



Obr. 1: Ukázka využití aplikace DOPRAVNÍ NEHODY V ČR a aplikace KDE+ (<http://nehody.cdvgis.cz/>)

2.2 Dopravní nehody dle zavinění

Tab. 3: Zavinění dopravních nehod v roce 2019

nehody / závažnost	zavinění	2014	2015	2016	2017	2018	2019
počet nehod celkem	řidičem motorového vozidla	93	102	117	103	117	113
	řidičem nemotorového vozidla	16	10	19	8	12	11
	chodcem	1	2	1	4	4	2
	lesní zvěří, domácím zvířectvem	13	7	11	10	11	6
	jiným účastníkem silničního provozu	0	1	1	3	1	1
	závadou komunikace	0	0	1	1	0	0
	jiné zavinění	0	2	0	1	0	0
	celkem	123	124	150	130	145	133
počet usmrcených osob	řidičem motorového vozidla	0	0	0	0	1	1
	řidičem nemotorového vozidla	0	0	0	0	0	0
	chodcem	0	0	0	0	0	0
	lesní zvěří, domácím zvířectvem	0	0	0	0	0	0
	jiným účastníkem silničního provozu	0	0	0	0	0	0
	závadou komunikace	0	0	0	0	0	0
	jiné zavinění	0	1	0	0	0	0
	celkem	0	1	0	0	1	1
počet těžce zraněných osob	řidičem motorového vozidla	3	4	4	5	2	5
	řidičem nemotorového vozidla	5	1	7	1	1	4
	chodcem	0	0	0	1	1	0
	lesní zvěří, domácím zvířectvem	0	0	0	0	0	0
	jiným účastníkem silničního provozu	0	0	0	1	0	0
	závadou komunikace	0	0	0	0	0	0
	jiné zavinění	0	0	0	0	0	0
	celkem	8	5	11	8	4	9
počet lehce zraněných osob	řidičem motorového vozidla	28	38	27	20	42	35
	řidičem nemotorového vozidla	9	7	9	7	12	9
	chodcem	1	1	0	3	3	2
	lesní zvěří, domácím zvířectvem	1	0	0	0	0	0
	jiným účastníkem silničního provozu	0	1	1	2	1	1
	závadou komunikace	0	0	0	0	0	0
	jiné zavinění	0	0	0	0	0	0
	celkem	39	47	37	32	58	47

V roce 2019 došlo na území města Otrokovice k celkem 133 nehodám, z toho 113 nehod bylo zaviněno řidičem motorového vozidla, 11 nehod řidičem nemotorového vozidla, 2 nehody byly zaviněny chodcem, 6 nehod bylo zaviněno zvěří a 1 nehoda byla zaviněna jiným účastníkem². U jediné nehody s usmrcením byl viníkem řidič motorového vozidla. V kategorii těžce zraněných osob byl u 5 těžce zraněných osob viníkem řidič motorového vozidla, v 4 TZ osob řidič nemotorového. V kategorii lehce zraněných osob byl u 35 lehce zraněných osob viníkem řidič motorového vozidla, u 9 osob řidič nemotorového vozidla, u 2 osob byl viníkem chodec, u jedné osoby byl viník jiný účastník.

² Jiným účastníkem silničního provozu rozumíme spolujezdce, osobu provázející náklad, osobu provádějící schválenou opravu nebo údržbu komunikace nebo souvisejících objektů apod.

2.3 Srovnání úrovně bezpečnosti

V této kapitole je uvedeno postavení města Otrokovice v rámci ORP Zlínského kraje a další porovnání vývoje nehodovosti.

2.3.1 Vývoj nehodovosti v Otrokovících v porovnání se Zlínským krajem a ČR

Postavení Otrokovice v rámci kraje a ČR umožní srovnání vývoje nehodovosti v následcích dopravních nehod za uplynulé šestileté období. Červeně je uveden negativní vývoj nehodovosti oproti výchozímu roku 2014. Oranžová znázorňuje setrvalý stav a zeleně zvýrazněné hodnoty ukazují na pozitivní trend vývoje nehodovosti oproti roku 2014.

Tab. 4: Relativní vývoj nehodovosti

relativní vývoj v %	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Město Otrokovice						
usmrcení	**	**	**	**	**	**
těžce zranění	100	63	138	100	50	113
lehce zranění	100	121	95	82	149	121
nehody se zraněním	100	95	86	88	128	95
nehody bez zranění	100	104	141	115	113	115
Zlínský kraj						
usmrcení	100	124	82	73	67	58
těžce zranění	100	91	103	91	66	65
lehce zranění	100	102	104	107	108	108
nehody se zraněním	100	100	103	103	102	100
nehody bez zranění	100	109	123	131	131	149
Česká republika						
usmrcení	100	105	87	80	90	87
těžce zranění	100	92	93	85	89	76
lehce zranění	100	103	104	105	107	101
nehody se zraněním	100	102	102	101	104	99
nehody bez zranění	100	110	120	127	128	134

** hodnoty nejsou uvedeny z důvodu, že ve výchozím roce 2014 je hodnota pro usmrcené osoby rovna nule.

Pozn. Rok 2014 byl brán jako výchozí rok pro stanovení předpokladů vývoje strategických cílů. Strategie bsp Otrokovice byla zpracována v roce 2017. Z tohoto důvodu byl pro výpočet brán průměr let 2014-2017, rok 2014 je výchozím rokem.

Město Otrokovice v roce 2019 vykazuje oproti roku 2014 negativní vývoj v počtu těžce zraněných osob, kdy například u počtu těžce zraněných osob byl zaznamenán nárůst o 13 % a oproti roku 2018 o 63 %. V rámci Zlínského kraje se jednalo o pokles o 35 % a v rámci ČR o pokles o 24 %.

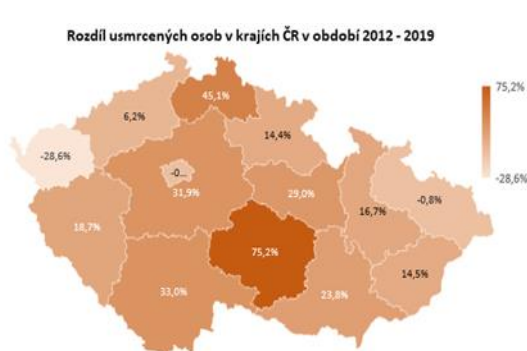
Obdobná situace je v Otrokovících u počtu lehce zraněných, kdy byl oproti výchozímu roku zaznamenán nárůst o 21 %, v rámci kraje to bylo +8 % a v rámci ČR to bylo +1 %.

Naopak **příznivý vývoj byl zaznamenán u celkového počtu nehod se zraněním**, kdy Otrokovice vykazuje oproti výchozímu roku **pokles o 5 %** a v rámci kraje a ČR je patrná negativní bilance.

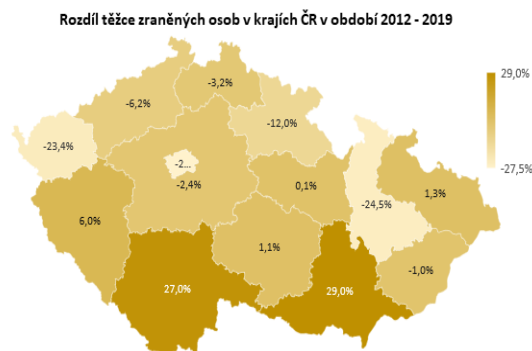
Rostoucí tendence je zaznamenávána u nehod bez zranění, naopak u nehod se zraněním dochází k poklesu.



Vývoj nehodovosti ve Zlínském kraji v období 2011-2019 vůči předpokladům NSBSP je uveden níže. V období 2012-2019 bylo v rámci ČR oproti předpokladům NSBSP usmrceno o 19 % 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 +14,5 %, zatímco počet těžce zraněných osob byl pod předpokladem o -1,0 %.**



Obr. 2: Rozdíl usmrcených osob v krajích ČR



Obr. 3: Rozdíl těžce zraněných osob v krajích ČR

2.3.2 Srovnání postavení Otrokovic s ostatními ORP v rámci Zlínského kraje v roce 2019

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.

Tab. 5: Hodnocení bezpečnosti měst Zlínského kraje v roce 2019

Pořadí	Města (ORP) - Zlínský kraj	obyv.	neh. bez zran.	neh. se zran.	usmc.	těž. zran.	leh. zran.	ztráty celk. (tis. Kč)	ztráty/obyv. (Kč)
1	Holešov	11 606	46	23	0	1	24	42 861	3 693
2	Valašské Klobouky	4 951	14	10	0	1	11	20 136	4 067
3	Vsetín	26 092	139	42	0	3	48	110 720	4 243
4	Valašské Meziříčí	22 217	133	32	0	2	38	94 553	4 256
5	Bystřice pod Hostýnem	8 169	45	11	0	2	11	38 718	4 740
6	Kroměříž	28 816	170	56	0	5	56	141 541	4 912
7	Zlín	74 997	519	162	0	11	165	401 345	5 351
8	Uherský Brod	16 493	112	37	0	2	54	98 308	5 961
9	Vizovice	4 800	31	9	0	2	8	30 821	6 421
10	Uherské Hradiště	25 212	176	82	0	5	93	172 104	6 826
11	Otrokovice	17 876	92	41	1	9	47	151 183	8 457
12	Rožnov pod Radhoštěm	16 420	104	41	2	4	41	143 839	8 760
13	Luhačovice	5 045	90	27	3	0	30	128 415	25 454

Za nejbezpečnější město z uvedeného srovnání ve Zlínském kraji lze v roce 2019 považovat Holešov, které dominovalo v nulovém počtu usmrcení a jen s jedním těžkým zraněním. Naopak za nejméně bezpečné město ve Zlínském kraji lze označit město Luhačovice. **Město Otrokovice zaujímá v roce 2019 v porovnání úrovně bezpečnosti ve Zlínském kraji až 11. místo (v roce 2018 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. Porovnání smrtelných a závažných následků dopravních nehod v Otrokovicích 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.

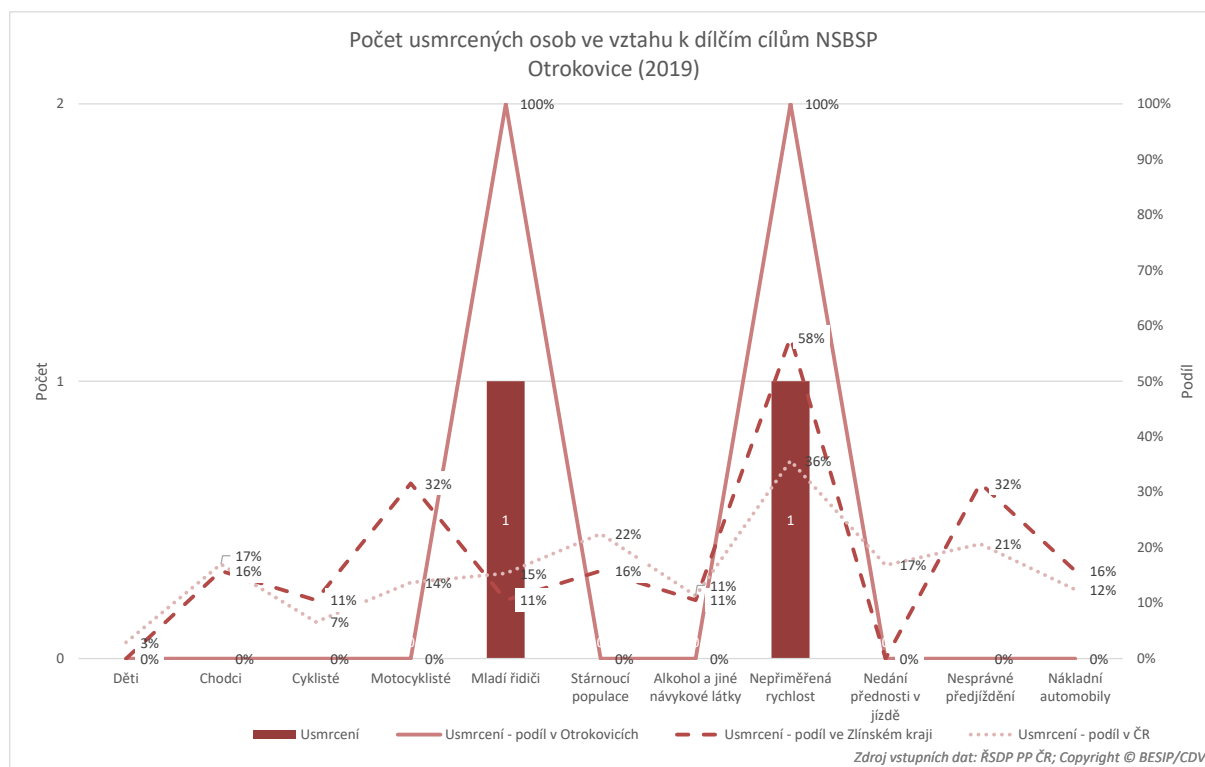
V rámci plnění Strategie bsp Otrokovice (stejně jako ve Strategii BSP Zlínského kraje a NSBSP) je sledováno 11 dílčích cílů, které jsou dále rozpracovány v podkapitolách níže.

Tab. 6: Porovnání vývoje nehodovosti v období 2014-2019 oproti stanovenému předpokladu pro město Otrokovice

Dílčí cíl	Porovnání vývoje nehodovosti v období 2014-2019 (rozdíl oproti předpokladu)		
	Usmrcení	Těžce zranění	Lehce zranění
Děti	0	+1	+4
Chodci	+1	+1	+11
Cyklisté	+1	-5	+10
Motocyklisté	0	-1	+3
Mladí řidiči	+1	+3	+11
Stárnoucí populace	+1	0	+20
Alkohol a jiné návykové látky	0	-4	+1
Nepřiměřená rychlost	+1	+4	+9
Nedání přednosti v jízdě	+1	-3	+8
Nesprávné předjíždění	0	0	+2
Nákladní automobily	0	+2	-4

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



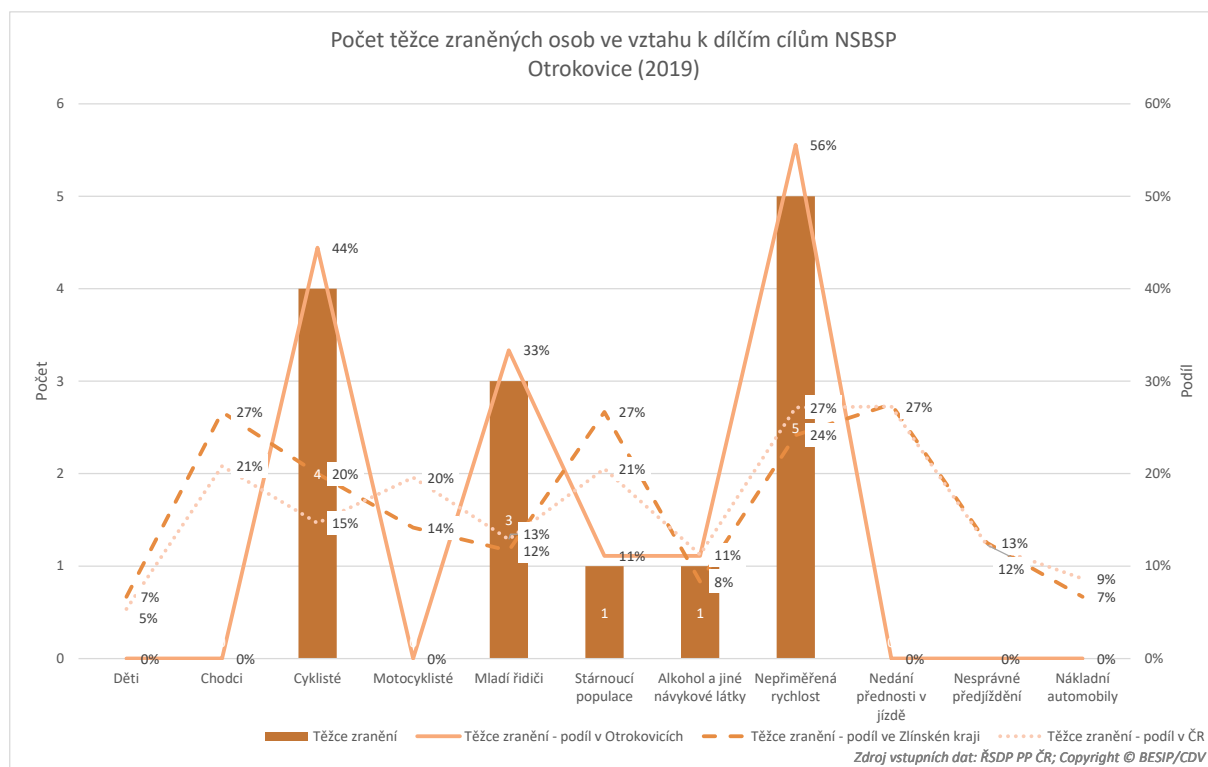


Graf 1: Počet usmrčených osob ve vztahu k dílčím cílům NSBSP v Otrokovicích, ve Zlínském kraji a v ČR v roce 2019

Z grafu č. 1 jsou zřejmé rozdílné podíly v oblasti usmrčených osob jednotlivých dílčích cílů NSBSP jak na národní, tak na krajské a místní úrovni. **V Otrokovicích byly v roce 2019 u dílčích cílů podíly na počtu usmrčených oproti celostátním a krajským hodnotám vyšší u mladých řidičů a nepřiměřené rychlosti.** Naopak nižší byly u dílčích cílů děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, senioři, alkohol a jiné návykové látky, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění a nákladní automobily. Důležité je zmínit, že počty usmrčených 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 usmrčených u jednotlivých dílčích cílů s vědomím jejich výjimečného výskytu.

Pokud bychom se více zaměřili na Zlínský kraj, tak např. u dílčích cílů nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, motocyklisté, cyklisté a nákladní automobily je podíl usmrčených osob oproti celostátním hodnotám vyšší.



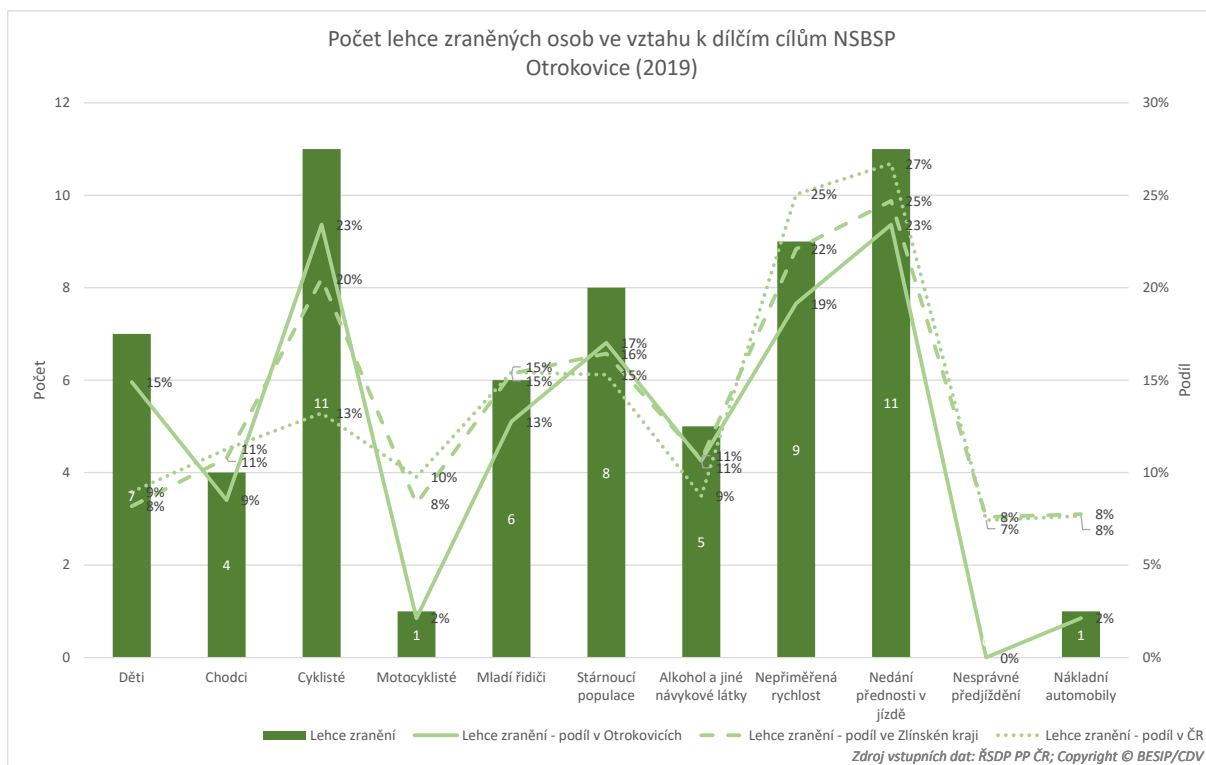


Graf 2: Počet těžce zraněných osob ve vztahu k dílčím cílům NSBSP v Otrokovicích, ve Zlínském kraji a v ČR v roce 2019

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 2019 oproti krajské úrovni u dílčích cílů nejvíce překročen podíl těžce zraněných cyklistů, mladých řidičů, nepřiměřené rychlosti a mírně pak podíl alkoholu a jiných návykových látek.**

Naopak v roce 2019 byl pozitivní vývoj oproti krajské úrovni u dílčího cíle děti, chodci, motocyklisté, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nákladní automobily a také senioři.





Graf 3: Počet lehce zraněných osob ve vztahu k dílčím cílům NSBSP v Otrokovicích, ve Zlínském kraji a v ČR v roce 2019

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 dopravních nehod 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 2019 u dílčích cílů podíly na počtech lehce zraněných osob oproti celostátním i krajským hodnotám vyšší u dětí, cyklistů a seniorů.**

Naopak nižší byly u dílčích cílů chodci, motocyklisté, mladí řidiči, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti, nesprávné předjíždění a nákladní automobily. Na přibližně stejné národní, krajské a místní úrovni je dílčí cíl alkohol a jiné návykové látky.



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. 7: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice - Děti

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2025	Období 2014 - 2019		
Děti	Usmrcení	0	0	0	0	0	0		0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	1	0	0	0	0	0		1	1	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění	0	5	5	3	3	7		23	4	21%
	Lehce zranění (předpoklad)	4	3	3	3	3	3	2	19		
	Počet nehod se zraněním	1	5	5	3	3	7		24		
	Počet neh. se zran. - viník dítě	0	3	1	2	3	4		13		

V období let 2014-2019 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 je rovněž vyšší než předpoklad-v letech 2014-2019 bylo v Otrokovicích lehce zraněno 23 dětí, o 4 více (+22%).

V roce 2019 nebylo v Otrokovicích usmrceno a těžce zraněno žádné dítě, ale došlo k 7 lehkým zraněním dětí. Vývoj závažných následků u dětí v Otrokovicích je obdobně pozitivní jako ve Zlínském kraji, když v Otrokovicích nedošlo k překročení předpokladu ani u počtu těžce zraněných dětí.

Lokalizace nehod s lehkým zraněním dětí v roce 2019 je uvedena v mapovém podkladu, příp. zde; filtry jsou rozděleny na chodce a osoby ve vozidlech.



Obr. 4: Lokalizace nehod dětí v Otrokovicích v roce 2019 (<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].



Obr. 5: Pěchod pro chodce, Zdroj: CDV

Tab. 8: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice-Chodci

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2025	Období 2014 - 2019		
Chodci	Usmrcení	0	0	0	0	1	0		1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	1	0	1	3	2	0		7	1	17%
	Těžce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	1	0	6		
	Lehce zranění	8	4	2	6	13	4		37	11	42%
	Lehce zranění (předpoklad)	5	5	4	4	4	4	2	26		
	Počet nehod se zraněním	9	3	3	9	16	4		44		
Počet neh. se zran. - viník chodec		1	1	0	4	4	2		12		

V období let 2014-2019 byl při dopravních nehodách v Otrokovicích usmrcen 1 chodec, tj. oproti stanovenému předpokladu o 1 chodce více. Těžce zraněno pak bylo 7 chodců, o 1 více (+17 %). Vývoj počtu lehkých zranění byl rovněž negativní, tj. o 11 více (+42 %).

V roce 2019 nebyl v Otrokovicích usmrcen žádný chodec ani nedošlo k těžkému zranění chodců. Počet lehce zraněných chodců činil 4 osoby. Vývoj závažných následků u chodců v Otrokovicích oproti vývoji ve Zlínském kraji je tedy v obou oblastech pozitivní. Stanovené předpoklady pro dílčí

cíl chodci ve Strategii bsp Otrokovice byly pro rok 2019 dosaženy, avšak ve Zlínském kraji bylo stanoveného předpokladu dosaženo jen u počtu usmrčených.

Lokalizace nehod s lehkým zraněním chodců v roce 2019 je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Obr. 6: Lokalizace nehod chodců v Otrokovících v roce 2019 (<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].



Obr. 7: Stezka pro chodce a cyklisty přecházející do cyklopiktogramu, Zdroj: CDV

Tab. 9: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice-Cyklisté

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2025	Období 2014 - 2019		
Cyklisté	Usmrcení	0	1	0	0	0	0		1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	5	2	6	1	1	4		19	-5	-21%
	Těžce zranění (předpoklad)	5	4	4	4	4	3	2	24		
	Lehce zranění	13	9	11	9	17	11		70	10	17%
	Lehce zranění (předpoklad)	12	11	10	10	9	8	6	60		
	Počet nehod se zraněním	18	12	17	10	16	14		87		
Počet neh. se zran. - viník cyklista		13	8	15	8	11	11		66		

V období let 2014-2019 byl při dopravních nehodách usmrčen 1 cyklista, tj. více než stanovený předpoklad, stejně jako u počtu lehce zraněných cyklistů (70) - o 10 více (+17 %). Naopak **pozitivní vývoj** je u těžce zraněných osob, kdy došlo k těžkému zranění 19 cyklistů, o 5 méně (-21 %).

V roce 2019 nebyl v Otrokovicích usmrčen žádný cyklista, u 4 cyklistů došlo k těžkému zranění (z nichž 3 neměli přilbu), 11 cyklistů bylo lehce zraněno (z nichž 6 nemělo přilbu). Počet usmrčených u cyklistů v Otrokovicích zůstává na nulové hodnotě. U počtu těžce zraněných cyklistů došlo v roce 2019 k překročení stanoveného předpokladu. **Z tohoto důvodu doporučujeme zaměřit preventivní opatření na používání bezpečnostních přileb cyklistů.**

Nejvyšší podíl usmrčených i těžce zraněných cyklistů na všech usmrčených i těžce zraněných osobách byl evidován ve Zlínském kraji, kde byli usmrčeni 2 cyklisté (11% podíl) a 24 cyklistů bylo těžce zraněno (20% podíl).

Lokalizace nehod s těžkým a lehkým zraněním cyklistů v roce 2019 je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Obr. 8: Lokalizace nehod cyklistů v roce 2019 (<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, 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 2014-2019 nebyl na území města Otrokovice usmrčen žádný motocyklista, tj. v souladu se stanoveným předpokladem. Podobná situace je i u těžce zraněných motocyklistů, kdy došlo v Otrokovicích k těžkému zranění 5 osob, tj. splnění stanoveného předpokladu. Jiná situace je u lehce zraněných motocyklistů, kterých bylo zraněno 12, o 3 více (+33 %) než stanovený předpoklad.

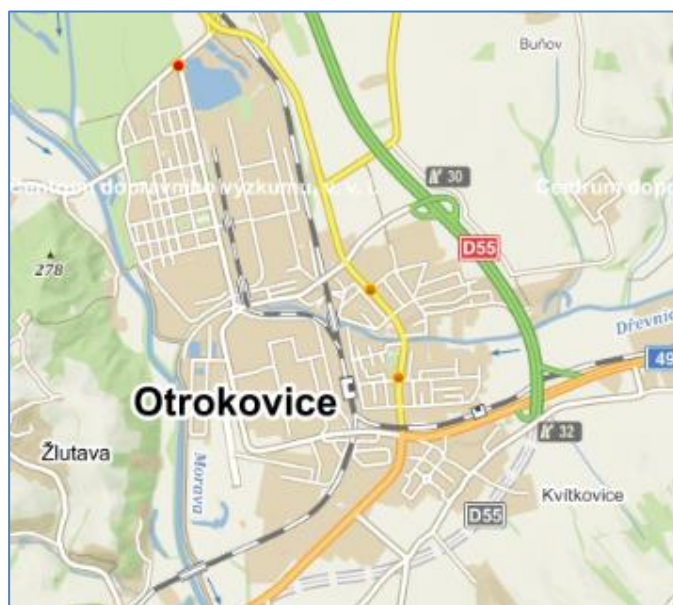
V roce 2019 nebyl usmrčen ani těžce zraněn žádný motocyklista, lehce zraněn byl 1 motocyklista.

Tab. 10: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice - Motocyklisté

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2025	Období 2014 - 2019		
Motocyklisté	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	1	0	1	2	1	0	0	5	-1	-17%
	Těžce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	1	0	6		
	Lehce zranění	2	3	0	1	5	1	1	12	3	33%
	Lehce zranění (předpoklad)	2	2	2	1	1	1	1	9		
	Počet nehod se zraněním	3	3	1	3	5	1	1	16		
Počet neh. se zran.-viník motocykl		0	2	0	2	2	0	0	6		

Vývoj závažných následků u motocyklistů v Otrokovicích je oproti vývoji ve Zlínském kraji pozitivní, když nedošlo k překročení předpokladu v žádné oblasti. Počet usmrčených motocyklistů zůstal v roce 2019 na nulové hodnotě. **U počtu těžce zraněných nedošlo v roce 2019 k překročení stanoveného předpokladu, stejně jako ve Zlínském kraji**, avšak z hlediska dlouhodobějšího vývoje jsou ve Zlínském kraji u motocyklistů vykazovány nepříznivé hodnoty nejen u usmrčených, ale i u těžce zraněných.

Lokalizace nehod s lehkým zraněním motocyklistů v roce 2019 je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Obr. 9: Lokalizace nehod motocyklistů v Otrokovicích v roce 2019 (<http://nehody.cdvgis.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. 11: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice - Mladí řidiči (do 24 let)

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2025	Období 2014 - 2019		
Mladí řidiči (do 24 let)	Usmrcení	0	0	0	0	0	1		1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	3		3	3	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Lehce zranění	4	3	1	5	6	6		25	11	79%
	Lehce zranění (předpoklad)	3	3	2	2	2	2	1	14		
	Počet nehod se zraněním	4	3	1	4	6	6		24		
	Počet neh. se zran. - viník ml. řid.	4	3	1	4	6	6		24		

U dopravních nehod mladých řidičů se jedná u vážných následků v posledním roce o negativní vývoj. V období let 2014-2019 byla na území města Otrokovice **vinou mladých řidičů** usmrcena 1 osoba a těžce zraněny 3 osoby, tj. v obou případech v nesouladu se stanoveným předpokladem. **Také počet lehce zraněných osob je výrazně nad stanoveným předpokladem, o 11 více (+79 %).**

V roce 2019 došlo na území města Otrokovice k 1 usmrcení a 3 těžkým zraněním při jedné dopravní nehodě zaviněné mladým řidičem, čímž byl narušen předchozí pozitivní vývoj. Lehce zraněno bylo 6 osob, při 6 nehodách zaviněných mladými řidiči.

Vývoj závažných následků u mladých řidičů v Otrokovicích je oproti vývoji ve Zlínském kraji nyní negativní, když v roce 2019 v rámci Zlínského kraje nebyly překročeny stanovené předpoklady.

Lokalizace nehod s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním vinou mladých řidičů v roce 2019 je uvedena v interaktivním mapovém podkladu, příp. [zde](http://nehody.cdviz.cz/).



Obr. 10: Lokalizace nehod mladých řidičů v Otrokovicích v roce 2019 (<http://nehody.cdviz.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 2014-2019 byla na území města Otrokovice usmrcena 1 osoba, tj. oproti stanoveným předpokladům o 1 osobu více. U počtu těžce zraněných seniorů nedošlo k překročení stanoveného předpokladu. Výrazné překročení oproti stanovenému předpokladu lze sledovat u lehce zraněných seniorů, o 20 více (+83 %).

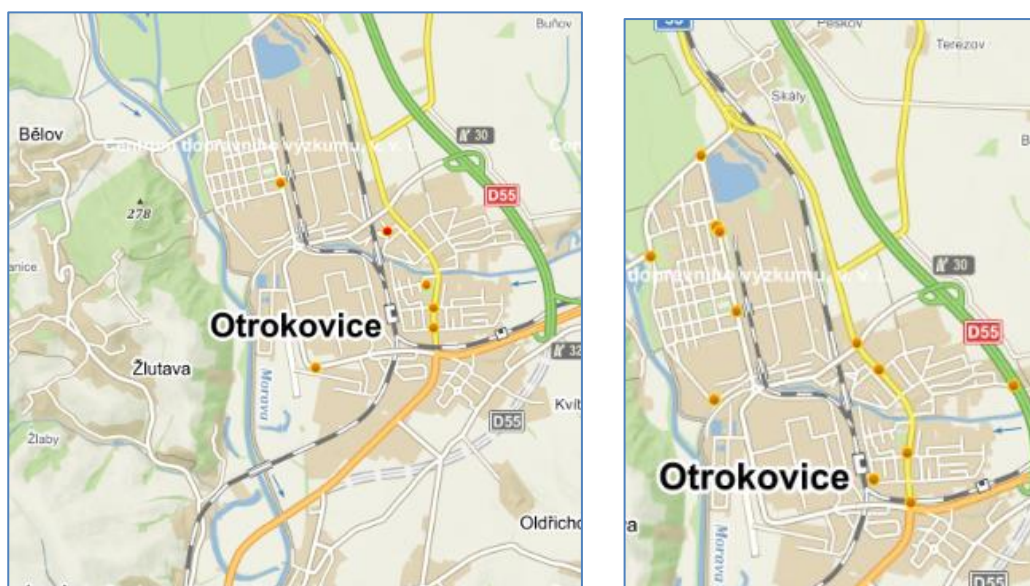
V roce 2019 nebyl usmrčen žádný senior, došlo k 1 těžkému a 8 lehkým zraněním u seniorů.

Tab. 12: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice - Stárnoucí populace (nad 65 let)

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2025	Období 2014 - 2019		
Stárnoucí populace (nad 65 let)	Usmrcení	0	1	0	0	0	0		1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	1	2	5	4	1	1		14	0	0%
	Těžce zranění (předpoklad)	3	3	2	2	2	2	1	14		
	Lehce zranění	4	6	3	7	16	8		44	20	83%
	Lehce zranění (předpoklad)	5	4	4	4	4	3	2	24		
	Počet nehod se zraněním	5	9	7	11	17	7		56		
Počet neh. se zran. - viník senior		1	8	6	5	6	4		30		

Vývoj závažných následků u stárnoucí populace v Otrokovicích je v roce 2019 oproti předchozímu roku pozitivní stejně jako ve Zlínském kraji a je v souladu se stanoveným předpokladem.

Lokalizace nehod s těžkým a lehkým zraněním seniorů v roce 2019 je uvedena v mapovém podkladu, příp. zde; filtry jsou rozděleny na chodce a osoby ve vozidlech.



Obr. 11: Lokalizace nehod stárnoucí populace v Otrokovicích v roce 2019 (<http://nehody.cdvgis.cz/>)

3.7 Alkohol a jiné návykové látky

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

V období let 2014-2019 je situace na území města Otrokovice v oblasti usmrčených a těžce zraněných osob vlivem alkoholu a jiných návykových látek pozitivní. V tomto období nedošlo k usmrcení. V důsledku dopravních nehod zaviněných řidičem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek bylo v Otrokovicích těžce zraněno celkem 8 osob, oproti předpokladu o 4 méně (-33 %). Počet lehce zraněných osob byl 30, tj. 1 osoba nad stanoveným předpokladem.

Tab. 13: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice - Alkohol a jiné návykové látky

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2025	Období 2014 - 2019	
Alkohol a jiné návykové látky	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Těžce zranění	1	1	4	1	0	1	1	8	-4
	Těžce zranění (předpoklad)	2	2	2	2	2	2	1	12	-33%
	Lehce zranění	5	5	6	5	4	5	3	30	1
	Lehce zranění (předpoklad)	6	5	5	5	4	4	3	29	3%
	Počet nehod se zraněním	6	6	10	6	4	6	3	38	
	Počet neh. se zran. - viník s alkoh.	6	6	10	6	4	6	3	38	

V roce 2019 nebyla usmrcena žádná osoba, těžce zraněna byla 1 osoba a lehce zraněno 5 osob. Vývoj závažných následků v oblasti usmrčených a těžce zraněných osob pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v Otrokovicích stejně jako ve Zlínském kraji je obdobně pozitivní, když nedošlo k překročení stanoveného předpokladu u počtu usmrčených ani těžce zraněných osob. Z uvedených 6 nehod se zraněním v roce 2019 byly 2 zaviněny řidičem motorového vozidla a 4 cyklistou. Z celkem 38 nehod se zraněním v letech 2014-2019 bylo 10 zaviněno řidičem motorového vozidla, 25 cyklistou, 2 chodcem a 1 jiným účastníkem silničního provozu (viz pozn. str. 7).

Lokalizace nehod s těžkým a lehkým zraněním osob pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v roce 2019 je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Obr. 12: Lokalizace nehod pod vlivem alkoholu v Otrokovicích v roce 2019 (<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].

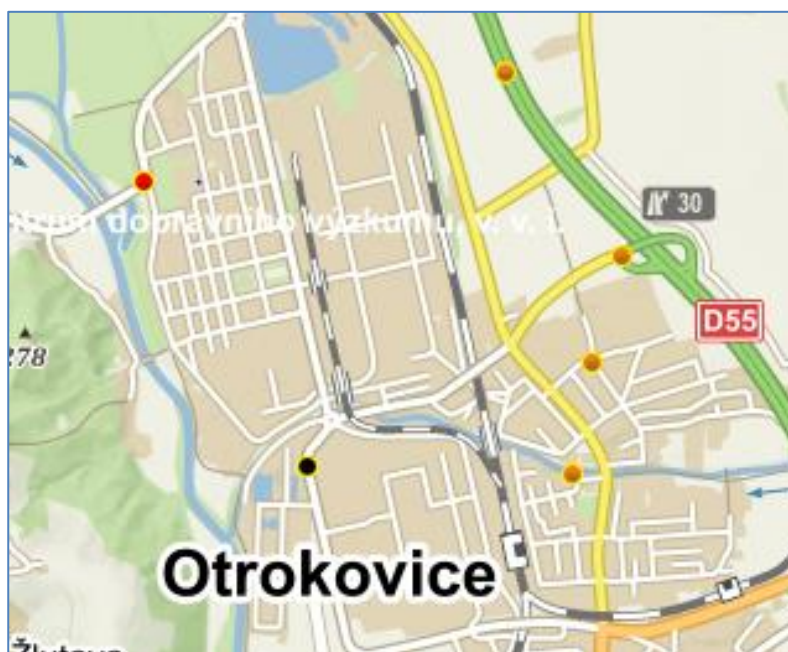
V období let 2014-2019 byla na území města Otrokovice v důsledku dopravních nehod zapříčiněných nepřiměřenou rychlostí usmrcena 1 osoba a těžce zraněno 10 osob, tj. více o 1 usmrceného a 4 těžce zraněné (+67 %). Rovněž počet lehce zraněných osob překročil stanovený předpoklad, tj. o 9 osob více (+43 %).

V roce 2019 byl v důsledku nepřiměřené rychlosti na pozemních komunikacích v Otrokovicích narušen předchozí pozitivní vývoj ve všech oblastech.

Tab. 14: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice - Nepřiměřená rychlost

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2025	Období 2014 - 2019		
Nepřiměřená rychlost	Usmrcení	0	0	0	0	0	1		1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	0	2	2	1	0	5		10	4	67%
	Těžce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	1	1	6		
	Lehce zranění	2	8	2	4	5	9		30	9	43%
	Lehce zranění (předpoklad)	4	4	4	3	3	3	2	21		
	Počet nehod se zraněním	2	6	4	5	5	7		29		
Počet neh. se zran. - viník rychlost		2	6	4	5	5	7		29		

Vývoj závažných následků zaviněných nepřiměřenou rychlostí v Otrokovicích je nyní negativní stejně jako ve Zlínském kraji v počtu usmrcených i těžce zraněných. Lokalizace nehod s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním osob vinou nepřiměřené rychlosti v roce 2019 je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Obr. 13: Lokalizace nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v Otrokovicích v roce 2019 (<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 2014-2019 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 89 osob, o 8 více (+10 %), čímž nedošlo k naplnění stanoveného předpokladu.

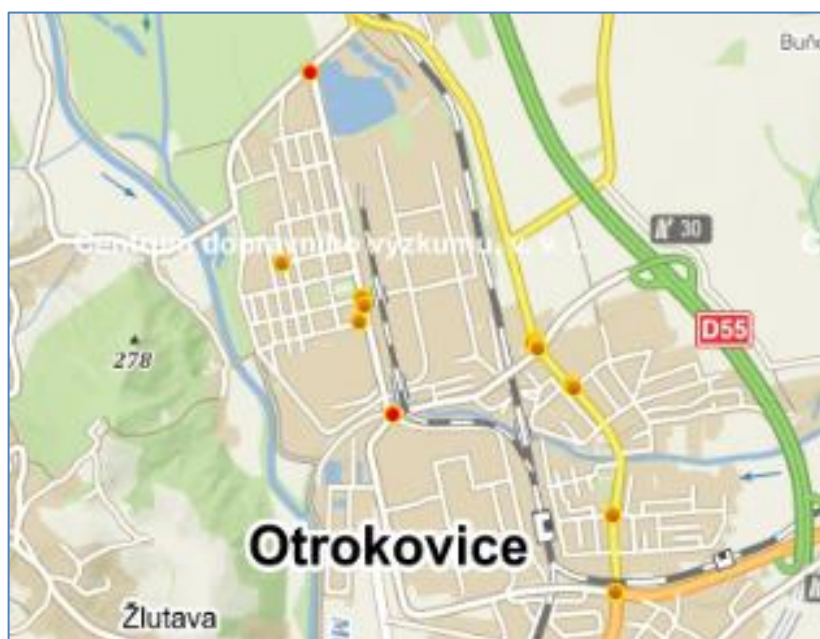
V roce 2019 nebyla usmrcena ani těžce zraněna žádná osoba, lehce zraněno bylo 11 osob.

Tab. 15: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice - Nedání přednosti v jízdě

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2025	Období 2014 - 2019		
Nedání přednosti v jízdě	Usmrcení	0	0	0	0	1	0		1	1	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Těžce zranění	5	2	3	4	2	0		16	-3	-16%
	Těžce zranění (předpoklad)	4	3	3	3	3	3	2	19		
	Lehce zranění	14	22	8	10	24	11		89	8	10%
	Lehce zranění (předpoklad)	16	15	14	13	12	11	7	81		
	Počet nehod se zraněním	17	18	10	12	21	8		86		
Počet neh. se zran. - viník předn.		17	18	10	12	21	8		86		

Vývoj závažných následků u nedání přednosti v jízdě v Otrokovicích je stejně jako ve Zlínském kraji relativně příznivý v počtu usmrcených i těžce zraněných.

Lokalizace nehod s lehkým zraněním osob vinou nedání přednosti v jízdě v roce 2019 je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](http://nehody.cdvgs.cz/).



Obr. 14: Lokalizace nehod z důvodů nedání přednosti v jízdě v Otrokovicích v roce 2019 (<http://nehody.cdvgs.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 2014-2019 nebyla v důsledku nesprávného předjíždění v Otrokovicích usmrcena žádná osoba, nedošlo ani k těžkému zranění. Počet lehce zraněných osob překročil stanovený předpoklad o 2 osoby, tj. +22 %.

V roce 2019 nedošlo k usmrcení, k těžkému ani k lehkému zranění.

Tab. 16: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice - Nesprávné předjíždění

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2025	Období 2014 - 2019		
Nesprávné předjíždění	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění	3	1	1	2	4	0		11	2	22%
	Lehce zranění (předpoklad)	2	2	2	1	1	1	1	9		
	Počet nehod se zraněním	2	1	1	2	2	0		8		
	Počet neh. se zran. - viník předj.	2	1	1	2	2	0		8		

Vývoj závažných následků v důsledku nesprávného předjíždění v Otrokovicích je ve srovnání se Zlínským krajem relativně příznivý. V Otrokovicích nedošlo k žádnému usmrcení, k těžkému ani lehkému zranění. Ve Zlínském kraji však byl překročen stanovený předpoklad u počtu usmrcených osob.



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].

V letech 2014-2019 byl zaznamenán v Otrokovicích u nákladních automobilů **pozitivní vývoj**, 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**. Pozitivní trend lze sledovat u lehce zraněných osob, kdy byla nehodovost nižší než stanovený předpoklad o 4 osoby (-15 %).

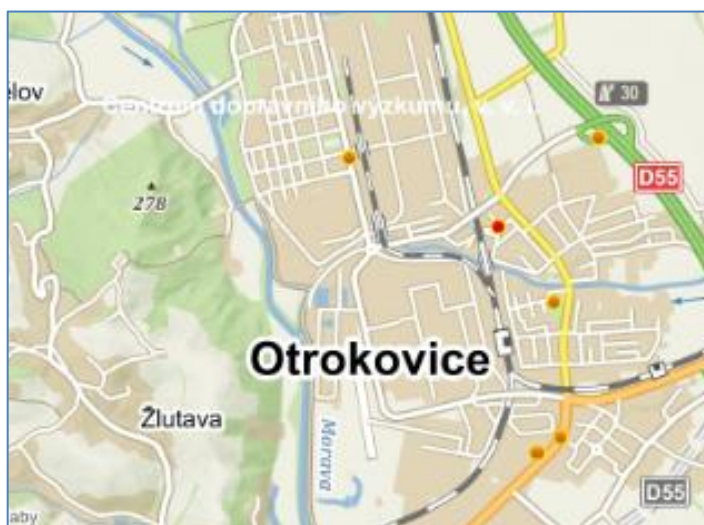
V roce 2019 nebyla v Otrokovicích řidičem nákladního automobilu usmrcena ani těžce zraněna žádná osoba, lehce zraněna byla 1 osoba.

Tab. 17: Dílčí cíl Strategie bsp Otrokovice-Nákladní automobily

Dílčí cíl Strategie bsp (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2025	Období 2014 - 2019		
Nákladní automobily	Usmrcení	0	0	0	0	0	0		0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	1	0	0	1	0		2	2	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění	8	3	4	2	5	1		23	-4	-15%
	Lehce zranění (předpoklad)	5	5	5	4	4	4	3	27		
	Počet nehod se zraněním	7	3	2	2	6	1		21		
Počet neh. se zran.-viník nákl. aut.		7	3	2	2	6	1		21		

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 se oproti roku 2018 snížil a nyní naplňuje stanovený předpoklad.

Lokalizace nehod s lehkým zraněním osob vinou řidičů nákladních automobilů v roce 2019 je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Obr. 15: Lokalizace nehod s účastí nákladních vozidel v Otrokovicích v roce 2019 (<http://nehody.cdvgs.cz/>)

4. Infrastruktura

V této kapitole je uvedena nehodovost z pohledu výskytu dopravních nehod dle druhu komunikace a směrových poměrů. Územím města prochází dálnice, silnice I., II., III. třídy a místní komunikace. Jejich délka v k. ú. Otrokovice je uvedena v Tabulce 18.

Tab. 18: Délky komunikací v k. ú. Otrokovice

Typ komunikace	Délka v km
Dálnice	3,7
Silnice I. třídy	5,5
Silnice II. třídy	1,9
Silnice III. třídy	8,9
MK I. třídy	1,2
MK II. třídy	0,9
MK III. třídy	43,1
MK IV. třídy-z toho:	79,9
- chodníky	67
- stezky pro chodce a cyklisty	10,9
- cyklostezky	0,7
- komunikace se smíšeným provozem	1,3
DÉLKA KOMUNIKACÍ CELKEM	145,1

V období 2014-2019 byly oproti předpokladům na pozemních komunikacích v Otrokovicích usmrceny o 3 osoby více. Rovněž počet těžce zraněných osob byl nad stanoveným předpokladem, tj. o 2 osoby více (+5 %). **Výrazně byl překročen stanovený předpoklad u lehce zraněných osob, o 37 osob více, tj. +17 %.**

V roce 2019 byla v Otrokovicích usmrcena 1 osoba, tj. oproti předpokladům o 1 osobu více. Těžce zraněných osob bylo 9, tj. o 3 více (+50 %) oproti stanovenému předpokladu. **Počet lehce zraněných osob výrazně překročil stanovený předpoklad pro rok 2019, a to o 16 osob (+51 %).**

Z uvedeného je možné konstatovat, že v období let 2014-2019 byl stanovený předpoklad u počtu usmrcených osob překročen obdobně, jako ve Zlínském kraji. **U počtu těžce zraněných osob byl však v Otrokovicích oproti Zlínskému kraji zaznamenán v posledním roce výrazný nárůst (+125 %).**



4.1 Druh komunikace

Co do počtu lehce zraněných osob lze z pohledu plnění Strategie bsp Otrokovice v letech 2014-2019 hodnotit místní komunikace (lehké zranění překročeno o 27 osob, tj. +47 %) a silnice III. třídy (lehké zranění překročeno o 7 osob, tj. +29 %) jako jednoznačně nejhorší.

Naopak příznivý vývoj oproti stanovenému předpokladu v letech 2014-2019 byl zaznamenán u silnic II. třídy (lehké zranění o 2 osoby méně, tj. -33 %) a místních komunikací (těžké zranění o 2 osoby méně, tj. -10 %).

Z pohledů jednotlivých druhů komunikací byla situace v roce 2019 značně rozdílná. K jedinému smrtelnému zranění na území města Otrokovice došlo na silnici III. třídy. 4 těžce zraněné osoby byly na silnici III. třídy, 3 na místních komunikacích, 1 na dálnici a 1 na silnici I. třídy. U silnice III. třídy a u dálnice nebyly stanovené cíle naplněny (viz Tab. 16). **Nejvyšší překročení vytýčeného cíle Strategie bsp Otrokovice bylo u počtu lehce zraněných osob na místních komunikacích, tj. o 10 více (+125 %), na silnicích I. třídy, tj. o 4 více (+22 %).** Negativní vývoj oproti roku 2018 lze zaznamenat u těžce zraněných osob na silnicích III. třídy.

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



Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018-2025

Informace o plnění v roce 2019

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Tab. 19: Nehodovost dle druhu komunikace v Otrokovicích

Druh komunikace (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2025	Období 2014 - 2019		
Dálnice	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	0	1	1	1	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění	0	0	0	0	1	2		3	3	
Silnice I. třídy	Lehce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	3	2	2	4	0	1		12	-1	-8%
	Těžce zranění (předpoklad)	3	2	2	2	2	2	1	13		
Silnice II. třídy	Lehce zranění	18	31	23	14	27	22		135	5	4%
	Lehce zranění (předpoklad)	26	24	22	21	19	18	12	130		
	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Silnice III. třídy	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění	0	3	1	0	0	0	0	4	-2	-33%
	Lehce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	1	1	6		
	Usmrcení	0	0	0	0	1	1		2	2	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Místní komunikace	Těžce zranění	2	1	3	2	2	4		14	2	17%
	Těžce zranění (předpoklad)	2	2	2	2	2	2	1	12		
	Lehce zranění	8	3	2	4	9	5		31	7	29%
	Lehce zranění (předpoklad)	5	4	4	4	4	3	2	24		
	Usmrcení	0	1	0	0	0	0	0	1	1	
Účelová komunikace - polní, lesní cesty apod.	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	3	2	6	2	2	3		18	-2	-10%
	Těžce zranění (předpoklad)	4	4	3	3	3	3	2	20		
	Lehce zranění	11	10	11	14	21	18		85	27	47%
	Lehce zranění (předpoklad)	11	11	10	9	9	8	5	58		
Účelová komunikace - ostatní	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lehce zranění	1	0	0	0	0	0	0	1	1	
Účelová komunikace - ostatní	Lehce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Účelová komunikace - ostatní	Lehce zranění	1	0	0	0	0	0	0	1	1	
	Lehce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	



4.2 Směrové poměry komunikace

Z pohledů jednotlivých směrových poměrů komunikací byla situace velmi rozdílná (viz Tab. 20). Jedna usmrčená osoba byla na přímém úseku na silnici III. třídy. **3 těžce zraněné osoby byly v zatáčce, 2 osoby na přímém úseku a 1 osoba na 4ramenné křižovatce.** Z pohledu lehce zraněných osob došlo v roce 2019 ke značnému překročení stanoveného předpokladu na přímých úsecích (22 osob), tj. o 9 více, na 4ramenných křižovatkách (14 osob), tj. o 6 více, v zatáčkách (6 osob), tj. o 4 více.

V období let 2014-2019 byla z hlediska směrových poměrů komunikace situace nejhorší u počtu lehce zraněných osob v zatáčkách, tj. o 10 osob více (+71 %), na 4ramenných křižovatkách, tj. o 19 lehce zraněných osob více (+34 %) a na přímých úsecích, tj. o 24 lehce zraněných osob více (+26 %).

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



Obr. 16: Dopravní nehoda v Otrokovicích,
Zdroj: HZS ZK

Naopak z dlouhodobého hlediska lze „relativně pozitivně“ hodnotit bilanci na 3ramenných 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. 20.



Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018-2025

Informace o plnění v roce 2019

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Tab. 20: Nehodovost dle směrových poměrů pozemní komunikace

Směrové poměry komunikace (Město Otrokovice)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2025	Období 2014 - 2019	
přímý úsek	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Těžce zranění	2	2	8	5	1	2	20	-1	-5%
	Těžce zranění (předpoklad)	4	4	4	3	3	3	21	-1	-5%
	Lehce zranění	16	14	20	22	23	22	117	24	26%
přímý úsek po projetí zatáčky	Lehce zranění (předpoklad)	18	17	16	15	14	13	93	24	26%
	Usmrcení	0	0	0	0	0	1	1	1	0%
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	1	0%
	Těžce zranění	0	1	1	0	1	3	6	0	0%
	Těžce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	1	6	0	0%
zatáčka	Lehce zranění	1	5	2	0	1	2	11	-3	-21%
	Lehce zranění (předpoklad)	3	3	2	2	2	2	14	-3	-21%
	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	-17%
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	-1	-17%
	Těžce zranění	1	1	0	0	0	3	5	-1	-17%
křižovatka 4 ramenná	Těžce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	1	6	-1	-17%
	Lehce zranění	3	4	1	2	8	6	24	10	71%
	Lehce zranění (předpoklad)	3	3	2	2	2	2	14	10	71%
	Usmrcení	0	0	0	0	1	0	1	1	-8%
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	-1	-8%
křižovatka 3 ramenná	Těžce zranění	3	1	2	3	1	1	11	-1	-8%
	Těžce zranění (předpoklad)	2	2	2	2	2	2	12	-1	-8%
	Lehce zranění	9	20	2	7	23	14	75	19	34%
	Lehce zranění (předpoklad)	11	10	10	9	8	8	56	19	34%
	Usmrcení	0	1	0	0	0	0	1	1	-67%
křižovatka 5 a více ramenná	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	-4	-67%
	Těžce zranění	2	0	0	0	0	0	2	-4	-67%
	Těžce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	1	6	-4	-67%
	Lehce zranění	9	4	11	1	2	3	30	-13	-30%
	Lehce zranění (předpoklad)	9	8	7	7	6	6	43	-13	-30%
okružní křižovatka	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Těžce zranění	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lehce zranění	0	0	0	0	0	0	0	0	0
okružní křižovatka	Lehce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Usmrcení	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Usmrcení (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Těžce zranění	0	0	0	0	1	0	1	1	-50%
	Těžce zranění (předpoklad)	0	0	0	0	0	0	0	1	-50%
okružní křižovatka	Lehce zranění	1	0	1	0	1	0	3	-3	-50%
	Lehce zranění (předpoklad)	1	1	1	1	1	1	6	-3	-50%



5. Okolnosti a příčiny nehod se zraněním (včetně usmrcení)

5.1 Rozdělení nehod dle okolností a závažnosti

V roce 2019 došlo v Otrokovicích při dopravních nehodách k usmrcení 1 osoby, těžce zraněno bylo 9 osob a lehce zraněno 47 osob. K většině z 41 dopravních nehod se zraněním (29 nehod, tj. 71 %) došlo v intravilánu. Dle druhu komunikace bylo nejvíce těchto nehod na silnicích I. třídy (16 nehod, tj. 39 %) a na místních komunikacích (18 osob, tj. 44 %). Nejčastějším druhem nehody byla srážka jedoucích vozidel z boku (12 nehod, tj. 29 %) a srážka vozidel zezadu (7 nehod, tj. 17 %). Ve většině případů byl viníkem dopravní nehody řidič motorového vozidla (27 nehod, tj. 66 %). **Nejčastější příčinou nehody bylo nevěnování se řízení vozidla (15 nehod, tj. 37 %), nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (6 nehod, tj. 15 %) a nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (4 nehody, tj. 10 %).** V 7 % případů (3 nehody) byl u viníka dopravní nehody zjištěn obsah alkoholu v krvi 1,5 ‰ a více. **Dle směrových poměrů komunikace nejčastěji docházelo k těmto nehodám na přímém úseku (19 nehod, tj. 46 %) a 4ramenných průsečných křižovatkách (12 nehod, tj. 29 %).**

Podrobnější statistika nehod s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním v roce 2019 je uvedena v Tab. 21 (uvedená čísla zobrazují počet nehod dle daného typu). Jiným účastníkem silničního provozu rozumíme spolujezdce, osobu provázející náklad, osobu provádějící schválenou opravu nebo údržbu komunikace nebo souvisejících objektů apod.



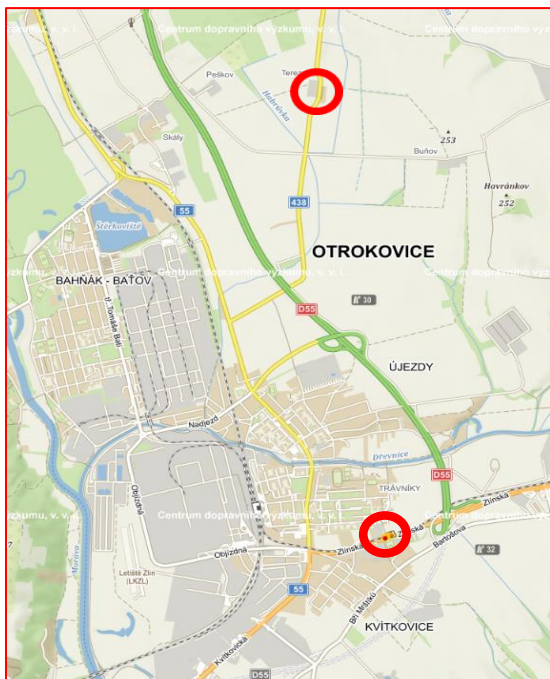
Tab. 21: Nehodovost dle okolností a závažnosti

OTROKOVICE - NEHODY PODLE OKOLNOSTÍ A ZÁVAŽNOSTI - 2019	závažnost nehody		
	s usmrcením	s těžkým zraněním	s lehkým zraněním
podle lokality nehody			
intravilán	1	4	24
extravilán	0	2	10
podle druhu komunikace			
dálnice	0	1	1
silnice 1. třídy	0	1	15
silnice 3. třídy	1	1	3
místní komunikace	0	3	15
podle druhu nehody			
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	1	3	20
~ čelní	1	1	3
~ z boku	0	2	10
~ zezadu	0	0	7
srážka se stojícím, zaparkovaným vozidlem	0	0	1
srážka s pevnou překážkou	0	2	3
~ sloup	0	0	2
~ odrazník, patník, sloupek	0	1	0
~ svodidlo	0	1	1
srážka s chodcem	0	0	4
havárie	0	1	5
jiný druh nehody	0	0	1
podle zavinění nehody			
řidič motorového vozidla	1	2	24
řidič nemotorového vozidla	0	4	7
chodec	0	0	2
jiný účastník	0	0	1
podle hlavní příčiny			
nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	0	0	1
nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	1	2	3
jízda na červené světlo	0	0	1
nedání přednosti na dopravní značku „Dej přednost v jízdě“	0	0	3
nedání přednosti při odbočování vlevo	0	0	2
nedání přednosti při otáčení nebo couvání	0	0	1
nedání přednosti při odbočování vlevo souběžně jedoucímu vozidlu	0	0	1
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	0	0	4
nevěnování se řízení vozidla	0	4	11
nezvládnutí řízení vozidla	0	0	2
jiný druh nesprávného způsobu jízdy	0	0	2
nezaviněno řidičem	0	0	3
podle alkoholu u viníka			
bez alkoholu	1	5	27
pod vlivem drog	0	1	1
obsah alkoholu v krvi 1,0 - 1,5 ‰	0	0	1
obsah alkoholu v krvi 1,5 ‰ a více	0	0	3
nezjišťován	0	0	2
podle směrových poměrů			
přímý úsek	0	2	17
přímý úsek po projetí zatáčkou	1	0	1
zatáčka	0	3	3
křižovatka průsečná - 4ramenná	0	1	11
křižovatka styková - 3ramenná	0	0	2



5.2 Shluky vážných dopravních nehod řešených v loňském roce

Z vyhodnocení plnění strategie za rok 2018 vzešly 2 lokality s vyšším výskytem dopravních nehod (shluky). Na základě této analýzy bylo městu doporučeno zahájit jednání se zainteresovanými subjekty s cílem zvýšení bezpečnosti a projednání vhodného řešení. Dle získaných informací se jednání prozatím neuskutečnilo. V uvedených lokalitách byla nově za rok 2019 následující nehodovost:



Obr. 17: Shluky nehod řešené v roce 2018

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

Na této lokalitě nedošlo v roce 2019 k žádné dopravní nehodě (<http://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=t6>).

Lokalita II/438 - Otrokovice, ulice Terezy <http://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=93>

V blízkosti této lokality došlo v roce 2019 k jedné dopravní nehodě. Jednalo se o **srážku osobního automobilu s lesní zvěří**, kdy došlo k hmotné škodě na vozidle (<https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=t7>).

V roce 2019 u těchto dvou iniciovaných nehodových lokalit nedošlo k realizaci dopravně-bezpečnostních opatření a nebylo svoláno žádné jednání. U lokality I/49 byly informace o rizicích této lokality předány příslušnému správnímu orgánu (Krajský úřad Zlínského kraje) a správci této komunikace. U lokality II/438 byly poznatky předány PČR k dalšímu řešení (např. častější měření nejvyšší povolené rychlosti).

I když nedošlo za uplynulý rok u uvedených shluků k žádné dopravní nehodě, mělo by docházet k systematickému řešení uvedených lokalit, např. svoláním jednání se správcem komunikace s cílem nízkonákladové úpravy nebo navržení vhodného dopravně-bezpečnostního opatření.

Detailní informace o místech, kde docházelo v uplynulém roce k nehodám s usmrcením, resp. s těžkým zraněním, jsou součástí aplikace [DOPRAVNÍ NEHODY V ČR](#) [7].



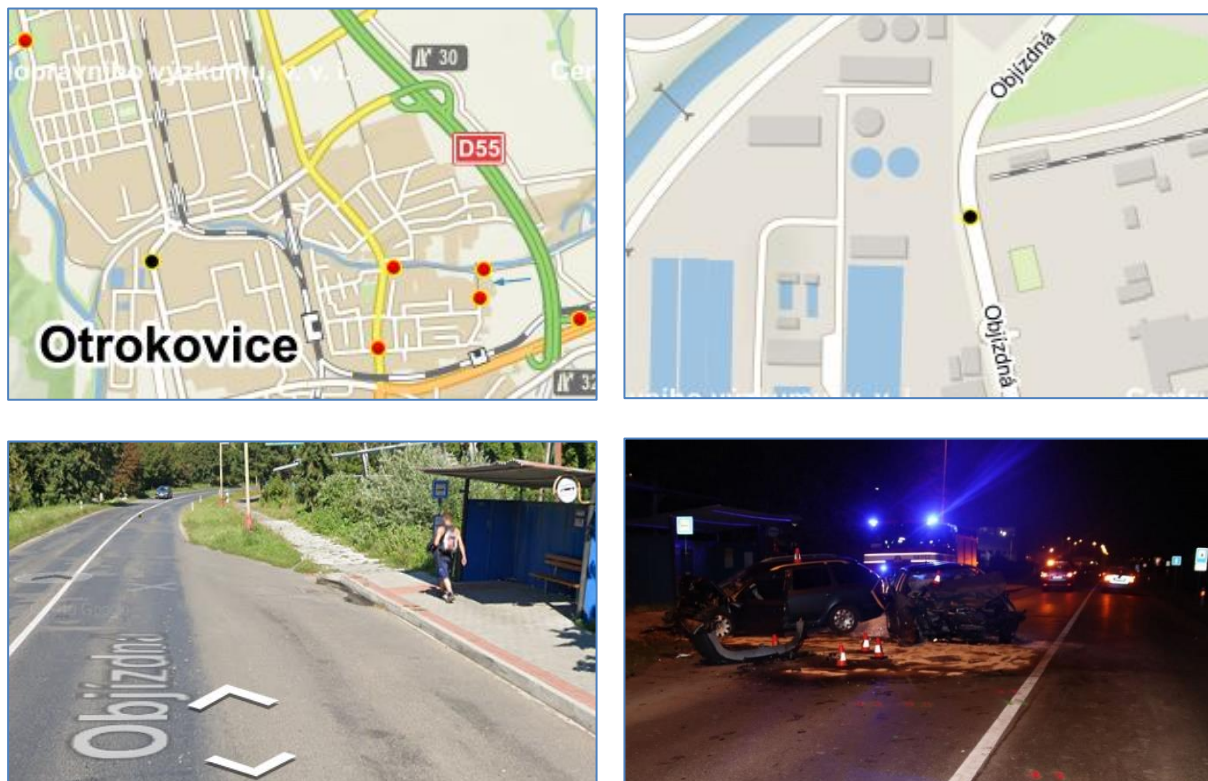
5.3 Vážné dopravní nehody v k.ú. Otrokovice v roce 2019

Při vyhodnocení plnění Strategie bsp Otrokovice za rok 2019 bylo přistoupeno k analýze vážných dopravních nehod (usmrcení a těžce zranění) za období 1.1.2019 - 31.12.2019 s cílem zjištění hlavních příčin dopravních nehod a zjištění, zda se v dané lokalitě nejedná např. o výskyt nehod stejného typu. Celkem se jednalo o 7 lokalit. Jejich bližší analýza je uvedena níže.



Obr. 18: Lokalizace vážných dopravních nehod (<http://nehody.cdvgis.cz/>)

1 Lokalita silnice III/36746 - Otrokovice, ulice Objízdná DN ve směru od kruhového objezdu



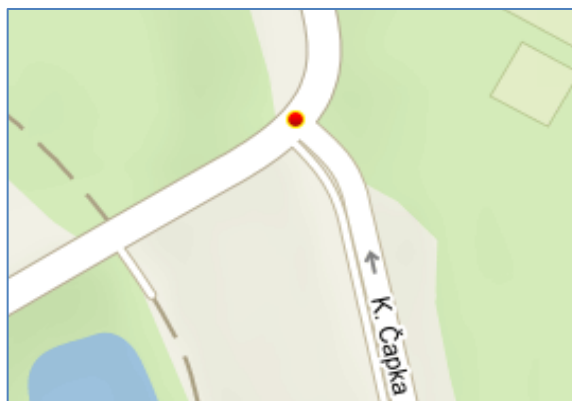
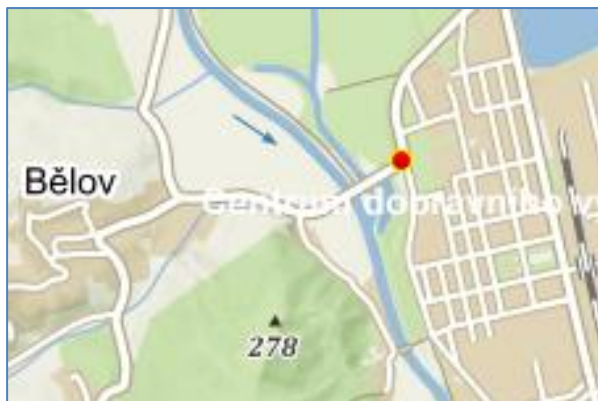
Obr. 19: Nehodová lokalita (1) s vážnými následky za rok 2019, (<http://nehody.cdvgis.cz/>)

Dne 11.11.2019 ve 20:19 hod. došlo na této dvoupruhové komunikaci k čelní srážce dvou osobních automobilů, při které byla usmrcena 1 osoba (spolucestující nepřipoutaná na zadním sedadle), 3 osoby byly zraněny těžce a 1 osoba byla zraněna lehce. Hlavní příčinou bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně-technickému stavu vozovky, kdy řidič jel vysokou rychlostí ve směru od kruhového objezdu. Řidič osobního automobilu dostal smyk a přešel do protisměru, kde se čelně střetl s projíždějícím osobním automobilem. U viníka DN nebyla zjištěna přítomnost alkoholu. V dané lokalitě došlo v roce 2019 vlivem nesprávného způsobu jízdy ještě k jedné dopravní nehodě, a to ke srážce nákladního automobilu s pevnou překážkou. Obdobná nehoda se stala v této lokalitě i v roce 2016, kdy došlo ke srážce osobního automobilu se sloupkem dopravní značky, a to rovněž vlivem nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky.

Je nutné zvážit, zda v této lokalitě i s ohledem na vjezd/výjezd vozidel z průmyslových areálů, příjezd/výjezd k čerpací stanici a blízkost autobusové zastávky neumístit dopravní značení omezující maximální povolenou rychlost.



2 Lokalita silnice III/36745 - Otrokovice, u napojení ulice K. Čapka na III/36745

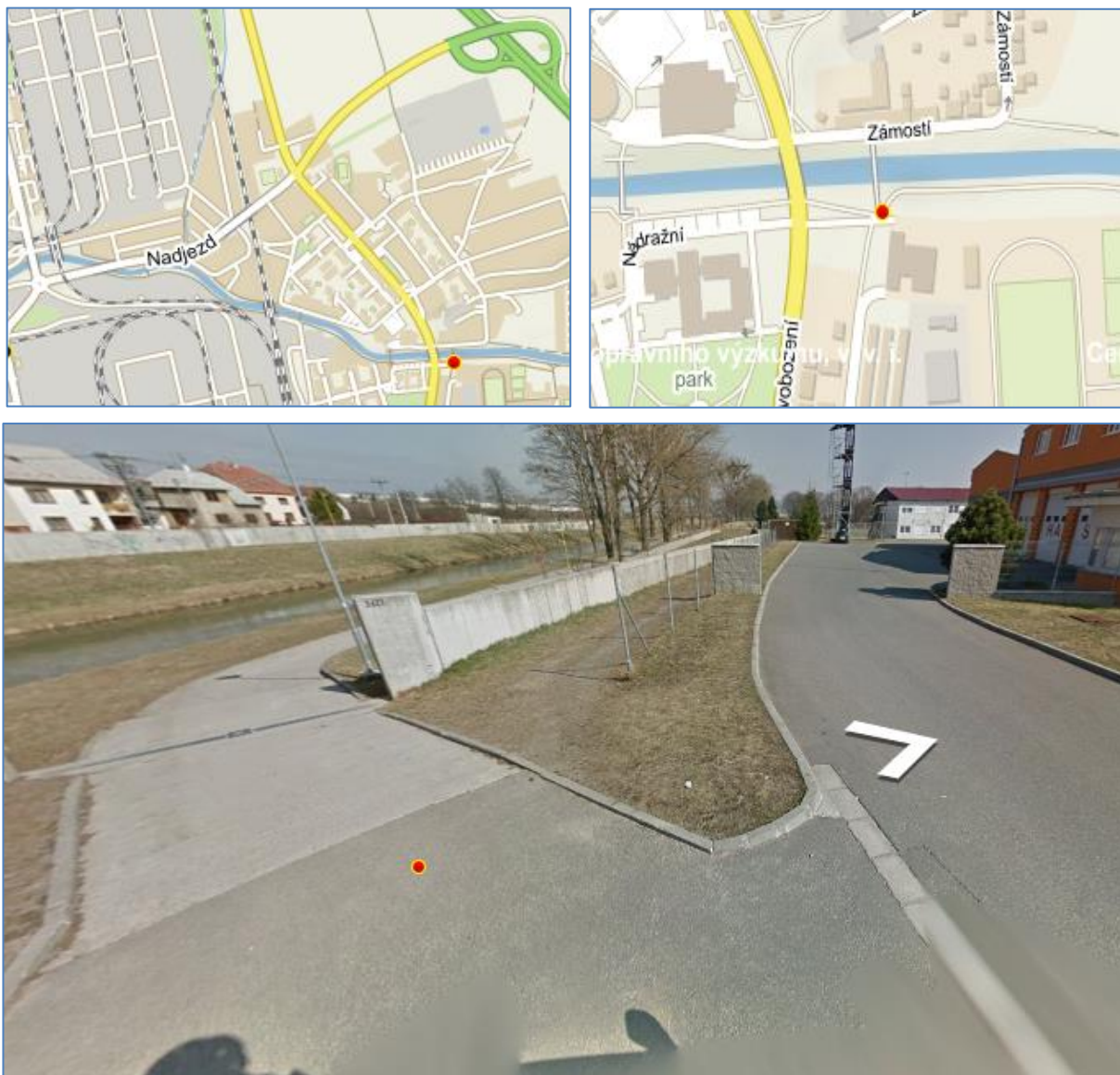


Obr. 20: Nehodová lokalita (2) s vážnými následky za rok 2019, (<http://nehody.cdvgis.cz/>)

Dne 19.6.2019 ve 13:30 hod. došlo k čelní srážce dvou osobních automobilů, při které byla těžce zraněna jedna a lehce zraněna jedna osoba. Jedná se o dvoupruhovou silnici III. třídy. Hlavní příčinou bylo **nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky v zatáčce**.

V roce 2013 došlo v dané lokalitě ke srážce s pevnou překážkou (nárazem do svodidla) a následný pád do odlehčovacího kanálu řeky Moravy-došlo k usmrcení dvou osob vlivem **nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky**. V roce 2014 došlo k boční srážce dvou automobilů (nákladní x osobní) s 1 lehkým zraněním. Příčinou bylo **nedání přednosti v jízdě**. V daném místě je maximální povolená rychlost 50 km/hod. a blízká se zatáčka je označena svislým dopravním značením.

3 Lokalita MK, u ulice Příčná

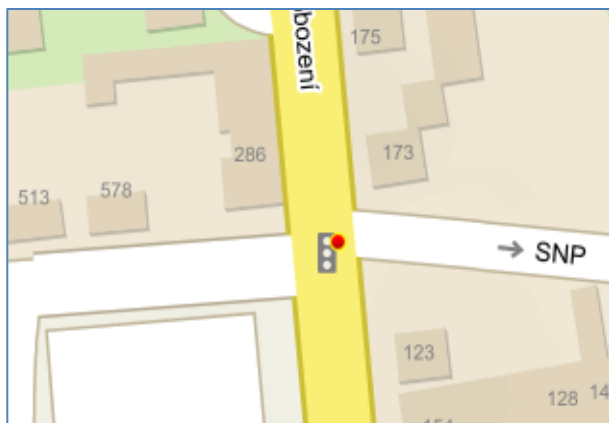
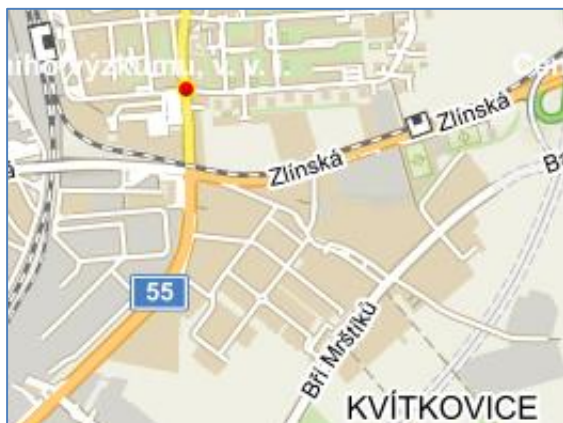


Obr. 21: Nehodová lokalita (3) s vážnými následky za rok 2019, (<http://nehody.cdvgs.cz/>)

Dne 24.6.2019 v 19:25 hod. došlo na místní komunikaci **ke srážce cyklisty s pevnou překážkou**, při které došlo k těžkému zranění 1 osoby. Hlavní příčinou bylo nevěnování se řidiče řízení vozidla. Cyklista nebyl pod vlivem alkoholu a měl cyklistickou přilbu.

Poblíž tohoto místa došlo již dříve k dalším dopravním nehodám. V roce 2016 zde došlo k lehkému zranění cyklisty, kdy při předjíždění došlo k ohrožení protijedoucího řidiče vozidla (špatný odhad vzdálenosti potřebné k předjetí apod.), cyklista měl přilbu. V roce 2018 došlo k lehkému zranění cyklisty, příčinou bylo nezvládnutí řízení vozidla, cyklista byl bez přilby.

4 Lokalita silnice I/55 – 4ramenná křižovatka řízená SSZ s ulicí SNP a Dr. E. Beneše

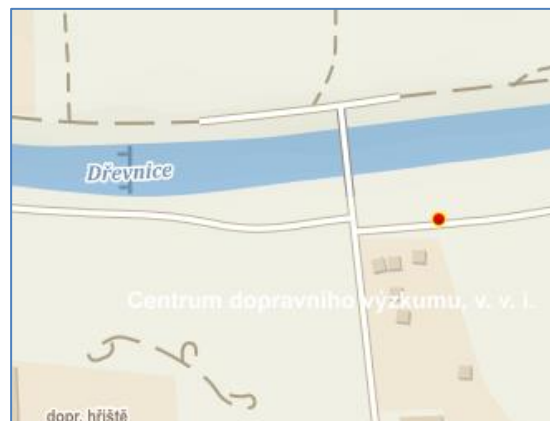
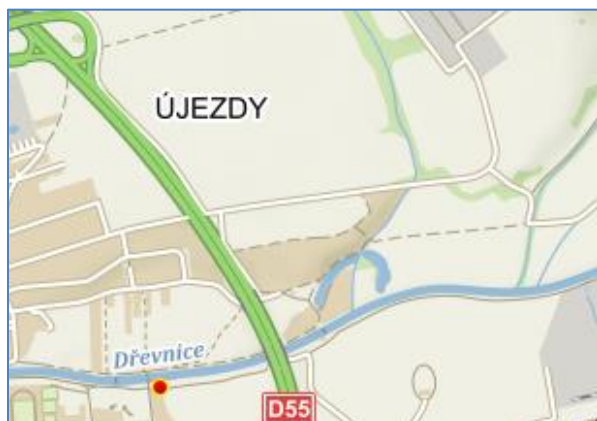


Obr. 22: Nehodová lokalita (4) s vážnými následky za rok 2019, (<http://nehody.cdvgis.cz/>)

Dne 10.5.2019 ve 12:55 h. došlo na silnici I/55 k boční srážce osobního automobilu a cyklisty. Následkem bylo **těžké zranění cyklisty** (bez použití cyklistické přilby).

V letech 2014 - 2018 došlo na tomto místě k dalším čtyřem dopravním nehodám. V roce 2014 došlo ke srážce osobního a nákladního automobilu, kdy řidič nákladního automobilu nedodržel bezpečnou vzdálenost a nárazem způsobil **lehké zranění** řidiče osobního automobilu. V roce 2014 došlo rovněž ke srážce (boční) osobního automobilu a cyklisty, kdy nesprávným způsobem jízdy řidiče osobního vozidla došlo ke střetu s cyklistou (bez přilby) - DN **bez zranění**. V roce 2015 došlo ke srážce třech osobních automobilů, kdy při nedodržení bezpečné vzdálenosti došlo k **jednomu lehkému zranění** (alkohol u viníka). V roce 2018 došlo na tomto místě ke srážce trolejbusu s chodcem s následkem **lehkého zranění**. **Za posledních 6 let došlo v této lokalitě celkem k 1 těžkému, 3 lehkým zraněním a 1 nehodě bez zranění.**

5 Lokalita - Trávníky, cyklostezka podél Dřevnice

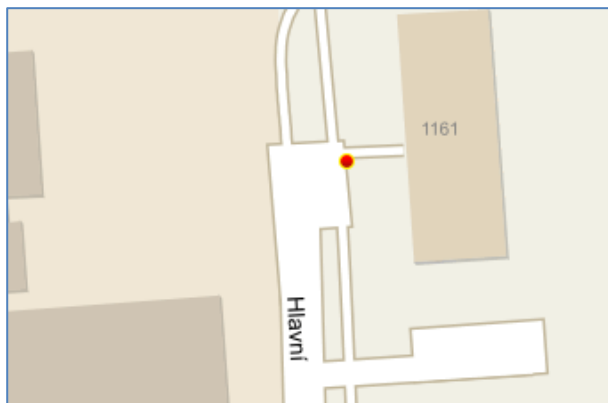
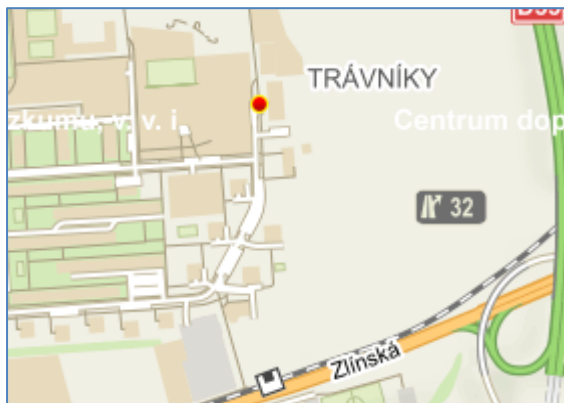


Obr. 23: Nehodová lokalita (5) s vážnými následky za rok 2019, (<http://nehody.cdvgis.cz/>)

Dne 25.3.2019 došlo v této lokalitě k **těžkému zranění cyklisty**, kdy hlavní příčinou bylo **nevěnování se řízení**. Cyklista neměl přilbu. Jedná se o přímý úsek stezky pro chodce a cyklisty. V tomto místě nebyly v přechozích letech nehody hlášeny.



6 Lokalita - Trávníky, ulice SNP (Hlavní)

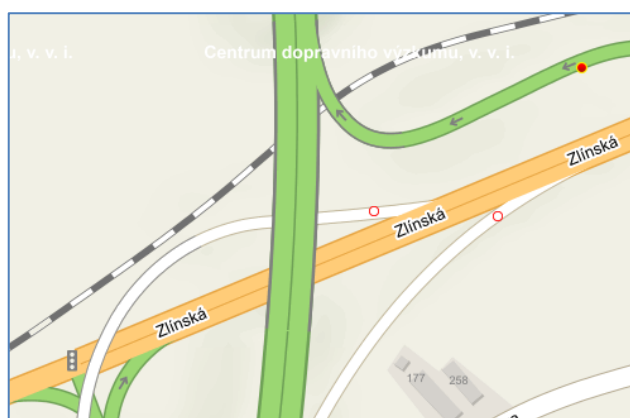


Obr. 24: Nehodová lokalita (6) s vážnými následky za rok 2019, (<http://nehody.cdvgis.cz/>)

Dne 15.9.2019 došlo v tomto místě ke **srážce dvou cyklistů s následkem jedné těžce zraněné osoby**. Viník dopravní nehody byl pod vlivem drog. Hlavní příčinou bylo nevěnování se řízení vozidla. Oba cyklisté neměli bezpečnostní přilbu. Jedná se o chodník. V tomto místě nebyly v přechozích letech další nehody hlášeny.



7 Lokalita u nájezdu na D55 ve směru od Zlína



Obr. 25: Nehodová lokalita (7) s vážnými následky za rok 2019, (<http://nehody.cdvgis.cz/>)

Dne 11.4.2019 došlo na dvoupruhovém dálničním nájezdu v zatáčce ke srážce osobního automobilu s pevnou překážkou. Následkem byla **jedna těžce a jedna lehce zraněná osoba**. Příčinou bylo **nepřizpůsobení rychlosti dopravně-technickému stavu vozovky**. Vozovka byla suchá, vozidlo se dostalo do smyku. V nepatrné blízkosti předchozí nehody došlo k další nehodě dne 9.10.2019, rovněž se jednalo o **srážku osobního automobilu s pevnou překážkou a hlavní příčinou bylo nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky**. Jednalo se o mokré povrch a došlo ke smyku, jednalo se o dopravní nehodu bez zranění. **Obě uvedené dopravní nehody spojuje fakt, že hlavní příčinou bylo nepřizpůsobení rychlosti, jehož následkem došlo ke smyku.**

6. Aktivity a investice města Otrokovice v oblasti dopravy

Finanční prostředky v oblasti dopravy (odvětví 22) za rok 2019 činily 201,1 mil. Kč. [10] Provozní výdaje v roce 2019 činily 47,4 mil. Kč a zahrnují výdaje na údržbu a čištění místních komunikací (včetně zimní údržby). Investiční výdaje dosáhly částky 153,7 mil. 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 a zrealizovalo se napojení sídliště Střed na páteřní stezku pro chodce a cyklisty podél řeky Dřevnice. V roce 2019 byl realizován jeden audit bezpečnosti projektové dokumentace ve stupni DÚR záměru "Zvýšení kapacity parkoviště u Polikliniky" v Otrokovících.

Finanční prostředky byly směřovány také na preventivní aktivity v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích se zaměřením na zranitelné účastníky: zajištění akce MOTOBESIP, Evropský týden mobility, Do práce na kole, „Dětská policie“, „Když řídím, piju nealko“, a další akce zaměřené na zranitelné účastníky silničního provozu. Byla spuštěna realizace promítání krátkých videí na téma BESIP na obrazovkách v prostorách městské polikliniky. Dále proběhla výtvarná soutěž pro mateřské školy a základní školy v Otrokovících a finanční podpora byla směřována na provoz dětského dopravního hřiště.

V rámci investice do oblasti doprava byly hrazeny výdaje na provoz a krytí ztráty DSZO, s.r.o., výdaje na dopravní obslužnost prostřednictvím Zlínského kraje, příspěvek Sdružení obcí pro plavbu na Baťově kanálu i dotace fyzickým osobám na zřízení parkovacího místa.

Přestože město Otrokovice mělo u Krajského úřadu Zlínského kraje požádáno o poskytnutí 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 pronájem simulátoru nákladního vozidla DECKTRUCK společnosti Dekra CZ, nebyla ze strany města Otrokovice smlouva o poskytnutí dotace podepsána.

V roce 2019 byla spuštěna webová aplikace města Otrokovice „hlášení závad“, prostřednictvím které je umožněno občanům upozorňovat na závady ve stavu dopravního značení komunikací, rozhledových poměrů atd.

Významným krokem bylo také zahájení prací na uceleném strategickém materiálu Plánu udržitelné městské mobility města Otrokovice, který se se problematice bezpečnosti silničního provozu také věnuje.



7. Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty

Rok 2019 byl **druhým 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 („Město bez následků vážných dopravních nehod“), 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 pohybují i ostatní uživatelé pozemních komunikací, kteří jsou bezpečnými účastníky provozu na pozemních komunikacích. Vše završuje správná míra medializace, která seznamuje občany Otrokovice s tím, jak je naplňována Strategie bsp 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 odpovědné subjekty, které město řídí, v něm podnikají a žijí. Jsou nedílnou součástí města, kde bude vytvořen bezpečný dopravní systém. Akční program, v souladu s Akčním programem NSBSP, 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 vytyčeného strategického cíle a naplnění identifikovaných dílčích cílů. Akční program je na jedné straně metodickou pomůckou a návodem, co konkrétně dělat, ale současně i pro odpovědné subjekty závazkem a přijatým úkolem, za jehož plnění zodpovídají. Nejde jen o realizaci prostoru, který bude bezpečný, ale také musí být komfortní pro všechny uživatele - od malých dětí až po seniory, od pěších až po motorovou dopravu.

Do realizace Akčního programu je zapojen především MěÚ Otrokovice a jeho odbory (odbor dopravně-správní, odbor majetko-právní, 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 Zlínského kraje (obvodní oddělení Otrokovic, dopravní inspektorát, odbor služby dopravní policie), Celní úřad pro Zlínský kraj, ŘS ZK Centrum služeb pro silniční dopravu, s.p.o., ŘSD, správa Zlín, SŽ, s.o.

Pozitivním prvkem je zapojení firem, které působí v oblasti dopravy na území Otrokovic: Moravská skládková, a.s. a Continental Barum, s.r.o., který přišel s vlastním návrhem aktivit, kterými chce přispět ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu především v místech, kde firemní vozidla vyjíždějí z areálu na pozemní komunikace.

Dobrym příkladem jsou pak autoškoly, které vychovávají nové řidiče a vzdělávají stávající, včetně školení pro řidiče profesionály: Autoškola Balcárek a Autoškola Zdeněk Jančara. Tyto autoškoly podaly

informaci, jak naplňují aktivity Akčního programu Strategie bsp Otrokovic. Ostatní autoškoly provozující svoji činnost na území Otrokovic se k podání informací za rok 2019 nepřidaly.

Nejzranitelnějším účastníkům provozu na pozemních komunikacích se věnuje především Dům dětí a mládeže Sluníčko. V tomto má právě DDM velký přínos pro vzdělávání dětí a žáků v Otrokovicích.

Pod vedením krajského koordinátora BESIP jsou realizované celostátní i krajské aktivity na místní úrovni, tj. do Otrokovic.

PŘÍLOHA II: Aktivity Akčního programu – opatření Účastník

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 se rekonstruovaly místní komunikace, ale ne ve všech případech byla provedena bezpečnostní inspekce. V jednom případě výstavby nové MK byl proveden bezpečnostní audit. Nehodové místo/lokalita nebylo na místních komunikacích v roce 2019 nově identifikováno.

Na komunikacích ve správě ŘSD (D55, I/55 a I/49) byla identifikována nehodová místa s vážnými následky. Tato místa byla upravena. 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.cz³.

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

Městskému úřadu Otrokovic se podařilo zajistit odstranění posledního reklamního zařízení, které se nacházelo na území Otrokovic. Žádná nová smlouva (prodloužení smlouvy) nebyla uzavřena.

Bohužel v poslední době je častým jevem umístění reklamního zařízení na zábradlí, vozidlo nebo zaparkovaném přívěsu. I s tímto je zapotřebí se vypořádat, protože i tato reklamní zařízení řidiče rozptylují při řízení.

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

V roce 2019 nedošlo k realizaci plánovaného záměru obytných zón ani „Zón 30“. Pro rok 2020 město plánuje jejich realizaci v lokalitách: Otrokovice-Trávníky, Otrokovice-Kvítkovice a Otrokovice, ul. Přístavní. Jsou to obytné celky, kde realizací snížení rychlosti jízdy se značně zvýší bezpečnost silničního provozu a také obyvatelům se zvýší komfort bydlení.



³ Pro 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.

OPATŘENÍ K4 - ÚPRAVY DOPRAVNÍHO PROSTORU PRO ZRANITELNÉ ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU

Na místních komunikacích je věnována pozornost přechodům pro chodce-zranitelným účastníkům provozu na pozemních komunikacích. Pro zvýšení bezpečnosti chodců musí být přechod především dobře viditelný pro řidiče. Je upravováno vodorovné dopravní značení. Chodec musí věnovat bezpečnému přecházení zvýšenou pozornost. Řádné rozhlédnutí před přechodem pro chodce mnozí chodci nerespektují a riskují tak možnost vzniku dopravní nehody. Používání sluchátek je v tomto případě velkým hazardem. Ani řidič, který jede nejvyšší



dovolenou rychlostí jízdy v obci, nedokáže zastavit vozidlo tzv. „na místě“. Fyzikální zákony platí i pro vozidlo. Pro zvýšení bezpečnosti chodců a zvýšení rozhledových poměrů jsou na komunikacích ve správě města odstraňovány nebo či snižovány živé ploty v blízkosti přechodů. Překážka v rozhledu před přecházením může být příčinou dopravní nehody.

Pro zvýšení komfortu cyklistické dopravy byly vystavěny cyklistické přejezdy, které oddělují chodce a cyklisty. Byly vybudovány na třech místech (ul. Obchodní, ul. Jiráskova, ul. tř. Tomáše Bati). Nově vybudované cyklostezky, které zvyšují bezpečnost cyklistů, byly vybudovány na úseku v délce 0,9 km.

Dynamická detekce chodce na přechodu nebyla realizována. Je to opatření, které je sice přínosné pro zvýšení bezpečnosti chodce na přechodu, ale je také finančně náročné na realizaci.

Sdílený prostor pro motorovou a nemotorovou dopravu nebyl realizován.

Ve firmě Continental Barum, s.r.o. se uvažuje o zavedení semaforu na komunikacích, kam vozidla vyjíždějí z areálu firmy. Finančně zabezpečí firma. Jedná se tak o počín, který zvýší bezpečnost na komunikacích v Otrokovcích.



OPATŘENÍ K5-ÚPRAVY KŘÍŽOVATEK

Pro zvýšení bezpečnosti je ze strany MěÚ v Otrokovicích prováděna revize stavebního uspořádání křižovatek. Je prováděna jednou ročně. Kontroluje se také srozumitelnost a viditelnost dopravního značení, které podléhá opotřebování. Kontrola je prováděna průběžně, resp. namátkově.

Firma Continental Barum, s.r.o. provádí revizi na místech, kde vozidla vyjíždějí z areálu firmy na veřejné komunikace.

Revize rozhledových trojúhelníků je prováděna průběžně.

Odstraněnou závadou je především zeleň ve vegetačním období. Počet míst, kde byla provedena úprava, se neeviduje.

Parkovací pruhy, dělicí pásy a odbočovací pruhy nebyly nově vybudovány.

ŘSD provádí činnost v zákonných lhůtách stanovených pro dálnice a silnice TEN-T.



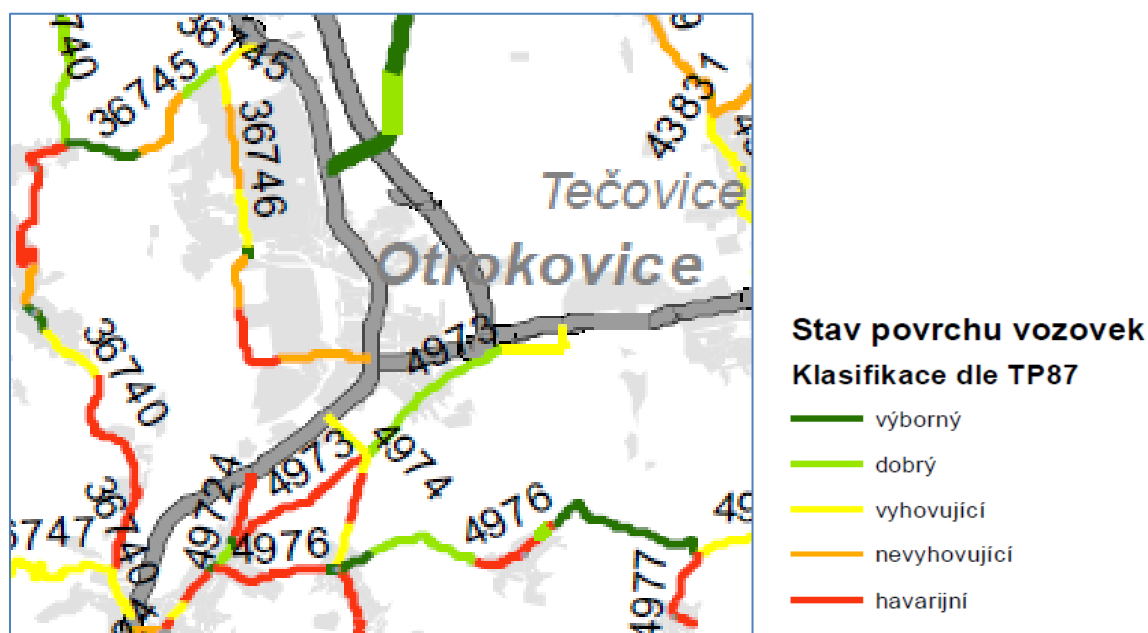
OPATŘENÍ K6-ZKVALITNĚNÍ DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ, VYBAVENÍ KOMUNIKACÍ A POVRCHOVÝCH VLASTNOSTÍ VOZOVEK

Revize místních komunikací z hlediska bezpečnosti je prováděna Technickými službami. Byly shledány tyto nedostatky: poškozené DZ, poruchy funkčnosti zvukové navigace na přechodech světelných křižovatek, výpadky osvětlení komunikací. Vše je upraveno. Zástupci MěÚ provádí namátkově kontrolu činnosti správce MK.

Kontrolu povinnosti správce MK odbor majetko-právní města neprovádí, pouze přebírá soupis prací, které správce-Technické služby provedl. Jedná se o řádnou péči správce místních komunikací, včetně údržby krajnic, příkopů a silniční zeleně.



Firma Continental Barum, s.r.o. pravidelně kontroluje stav zeleně na výjezdních místech z areálu firmy. Ředitelství silnic a dálnic provádí měření proměnných parametrů vozovek a zjištěné nedostatky opravuje. Na místních komunikacích proměnné parametry nejsou měřeny, ale jsou opravována místa s defektem na vozovce. Vše je v kompetenci správce MK.



Obr. 26: Stav povrchu vozovek podle TP 87 k 30.9.2019 u silnic II. a III. třídy, zdroj: ŘS ZK

Na území Otrokovic není identifikován žádný úsek pro osazení svodidel proti podjetí motocyklisty, a to jak ze strany ŘSD, tak i správce MK a komunikací II. a III. třídy.

Fyzické oddělení protisměrných jízdních pruhů není realizovatelné pro nevhodné úseky na MK.

Úseky, kde volně migruje zvěř, jsou identifikovány na komunikaci II. třídy v katastru Otrokovic v úseku 1,3 km. Jako ochrana proti vniknutí zvěře byla v pokusném úseku umístěna odrazová světla proti vniknutí zvěře. Účinnost opatření bude vyhodnoceno až v roce 2020.

OPATŘENÍ K7 - ZABEZPEČENÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ

V katastrálním území Otrokovic se nacházejí železniční přejezdy na železniční trati Otrokovice – Vizovice a vleček do průmyslových areálů. Dostatečná rozhledová pole jsou dlouhodobě zabezpečena bez potřeby dodatečné údržby nebo úprav.

Majitelé vleček se k realizaci opatření nevyjádřili, byť na katastrálním území města se nachází 2 křížení vleček s místní komunikací.

OPATŘENÍ K8-NASAZOVÁNÍ SYSTÉMŮ ITS PRO MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ PROVOZU

Systémy pro monitorování a vyhodnocování dopravní situace na místních komunikacích v Otrokovicích nebyly prozatím instalovány. Případné registrované přestupky je nezbytné také administrativně řešit, na což v současnosti nejsou dostatečné personální kapacity.

Pro nízkorychlostní vážení není na území města identifikováno žádné místo.

Dle podaných informací provádí vážení vozidel před opuštěním areálu firmy Moravská skládková, a.s., kdy vozidla jsou vážena při odjezdu z areálu, avšak pouze u vozidel, která přivezla odpad, který byl převzat do provozovaných zařízení.

Firma Continental Barum, s.r.o. váží vozidla před opuštěním areálu firmy. Ostatní dotazované společnosti informace neposkytly.



7.2 Opatření bezpečné vozidlo

OPATŘENÍ V1-ROZŠÍŘENÍ INFORMOVANOSTI ŘIDIČE

V Otrokovicích působí 9 autoškol. Do aktivity se zapojila autoškola působící v Otrokovicích, a to: Autoškola Zdeněk Jančara výukou v autošcole, školením řidičů referentů a na akcích pro veřejnost BESIP. Autoškola Balcárek školení neprovádí.

Ostatní autoškoly provozované v Otrokovicích nepodalý informaci.

Informace převzata z plnění AP Strategie BSP ZK: Jedinou firmou, která se zabývá odborným školením řidičů nákladních vozidel nad rámec periodického školení řidičů, je firma VOLVO TRUCKS, která školila řidiče firmy BC Logistics, s.r.o., Otrokovice.

7.3 Opatření bezpečný účastník

Výuka dopravní výchovy je realizovaná prioritně ve školách a školských zařízeních. Výuku podporuje město nejen finančně, ale také pořádáním aktivit pro různé věkové skupiny: „Dětská policie“, „Nehodou to začíná!“ (projekt FZŠ - DEKRA), uspořádáním výtvarné soutěže (v roce 2019 na téma „Co mám dělat, abych byl na silnici vidět“).

Město přispívá finančně na provoz dětského dopravního hřiště provozovaného DDM Sluníčko.

Bezpečnost dětí a žáků podporuje nákupem pomůcek pro DV: nákup reflexních prvků, které jsou v rámci projektů zaměřených na bezpečnost silničního provozu předávány dětem.

Podpora vzdělávání je založena především na preventivních aktivitách a praktické výuce a vzdělávání na dětských dopravních hřištích realizovaných DDM Sluníčko. Tato výuka je určena prioritně pro žáky 4. ročníků, ale výuky a výcviku se účastní žáci I. stupně ZŠ. Do vzdělávacího procesu se zapojují děti z mateřských škol formou výukových programů na dopravním hřišti.

MěÚ Otrokovice uspořádal výtvarnou soutěž, do které se zapojili první ročníky tří základních škol a čtyři školy mateřské. Do finále soutěže postoupilo 58 výtvarných prací. Téma bylo „Co mám dělat, abych byl na silnici vidět“.

Město Otrokovice podporuje pořádání soutěže „Mladý cyklista“ - oblastní kolo. Výuka pro 4. ročníky na dětském dopravním hřišti je finančně podporována také KÚ ZK a Ministerstvem dopravy, samostatným oddělením BESIP, kteří se podílejí na finančním zabezpečení činnosti krajského koordinátora BESIP (pan Patík).

DDM Sluníčko se snaží o zapojení rodičů dětí do systému dopravní výchovy např. akcí s názvem „Jarní otevírání dopravníku“ za účasti 581 dospělých z řad rodičů.



Preventivní aktivity zaměřené na osvětu řízení pod vlivem alkoholu by uskutečněny pod MěÚ „Když řídím, piju nealko“, s rozdáváním nealko piva řidičům, kteří byli bez přítomnosti alkoholu v dechu. O aktivitách, které pokrývají i území mimo Otrokovice podala informaci Autoškola Jančara.

Na prevenci se zaměřuje také firma Continental Barum, s.r.o., kde na vstupech a výjezdech do a z areálu jsou prováděny namátkové kontroly na alkohol, a na požádání vedoucího pracovníka provozu jsou prováděny i testy na návykové a psychotropní látky přímo na provezech (pouze ve vztahu k bezpečnosti práci).

OPATŘENÍ Ú2 - PODPORA ZKVALITNĚNÍ VÝUKY V AUTOŠKOLÁCH

Kontrola nad výukou v autoškolách v Otrokovicích je prováděna až při závěrečných zkouškách žadatelů o řidičské oprávnění. Podle úrovně přípravy je posuzována také autoškola. Autoškola Balcárek provádí vyhodnocení vzdělávání žadatele o ŘO.

OPATŘENÍ Ú3 - ZVÝŠENÍ VYMAHATELNOSTI PRÁVA

Vymahatelnost uložených pokut fyzickým a právnickým osobám – rezidentům ČR zůstává na meziročně stejné úrovni, cca 75%. Problematické je vymáhání pokut od zahraničních subjektů (s ohledem na ustanovení § 1 odst. 4 písm. c) a d) zákona č. 471/2011. Sb., o mezinárodní pomoci při vymáhání některých finančních pohledávek).

V roce 2019 obdržel MěÚ Otrokovice 528 podnětů od městských i státní policie na řešení přestupků v dopravě spáchaných na území města Otrokovice. Městská policie Otrokovice uložila v roce 2019 na místě 826 příkazů (pozn. dříve blokových pokut).

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 7:15-8:00 na přechodech pro chodce v blízkosti škol.

Dohled nad hendikepovanými a seniory není samostatně prováděn.

Kontrola přítomnosti alkoholu při řízení je řešena Policií ČR.

Bezpečné chování v silničním provozu, s důrazem na chování zranitelných účastníků, je kontrolováno ze strany Městské policie Otrokovice.



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%2Dobdobi%2D2018%2D2025/d-11848/p1=11672>

Vyhodnocení plnění Strategie bsp Otrokovice za rok 2018 je zveřejněno.

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

Zprávy jsou uveřejňovány prostřednictvím tiskové mluvčí, webu města, nástěnek a Otrokovických novin.



Obr. 26: Strategie BESIP města Otrokovice uveřejněná na webu města

8. Závěry a doporučení

8.1 Zhodnocení celkového vývoje

Ve srovnání s rokem 2018 došlo **v roce 2019 k nepříznivému vývoji v oblasti těžce zraněných osob**, kdy po výrazném nárůstu byl překročen stanovený předpoklad (o 3 osoby). Toto zhoršení je opačným trendem ve srovnání s velmi dobrým výsledkem dosaženým v roce 2019 v celém Zlínském kraji, ale i v ČR. Počet lehce zraněných sice mírně poklesl, ale stále se drží nad stanoveným předpokladem (o 16 osob více pro rok 2019). Z pohledu usmrcených osob došlo v roce 2019 (stejně jako v roce 2018) k usmrcení jedné osoby.

Naopak **příznivý vývoj byl zaznamenán u celkového počtu nehod se zraněním**, kdy Otrokovice vykazují oproti výchozímu roku **pokles o 5 %** a v rámci kraje a ČR je patrná negativní bilance.

Z dlouhodobějšího pohledu srovnání vývoje nehodovosti s výchozím rokem 2014 je situace následující:

Město Otrokovice v roce 2019 vykazuje oproti roku 2014 **negativní vývoj v počtu těžce zraněných osob, kdy například u počtu těžce zraněných osob byl zaznamenán nárůst o 13 % a oproti roku 2018 o 63 %**. Obdobná situace je v Otrokovicích u počtu lehce zraněných, kdy byl oproti výchozímu roku zaznamenán nárůst o 21 %.

Naopak **příznivý vývoj byl zaznamenán u celkového počtu nehod se zraněním**, kdy Otrokovice vykazují oproti výchozímu roku **pokles o 5 %**. Rostoucí tendence je zaznamenávána u nehod bez zranění, naopak u nehod se zraněním dochází k poklesu. Dochází tedy k přesunu závažnosti dopravních nehod z kategorie se zraněním do kategorie bez zranění.



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 2014-2019 zařadili stárnoucí populace, chodci a mladí řidiči. V kategorii lehce zraněných osob došlo k naplnění stanoveného předpokladu pouze u jednoho dílčího cíle - nákladní automobily. Pozitivnější vývoj byl u těžce zraněných osob, kdy došlo k naplnění stanoveného předpokladu u cyklistů, dílčího cíle alkoholu, nedání přednosti v jízdě a u motocyklistů.

Z pohledu vývoje kritických dílčích cílů za období 2014 - 2019 došlo k největšímu překročení stanoveného předpokladu u těžce a lehce zraněných u dílčího cíle nepřiměřená rychlost a chodci. Dále pak u lehce zraněných u stárnoucí populace a mladých řidičů.

Z pohledu vývoje kritických dílčích cílů pouze za rok 2019 došlo k nejvyššímu překročení stanoveného předpokladu ve všech následcích dopravních nehod u mladých řidičů a nepřiměřené rychlosti. Z pohledu následků s těžkým a lehkým zraněním se jedná o dílčí cíl stárnoucí populace a cyklisté.

Aktivity Akčního programu je nutné v dalším období primárně zaměřit na opatření zaměřená na dílčí cíle s nejvyšším podílem lehce zraněných:

- stárnoucí populace,
- chodci,
- mladí řidiči,
- nepřiměřená rychlost,
- motocyklisté,
- cyklisté,
- nedání přednosti v jízdě.

Dále pak u **těžkých zranění** je nutné se zaměřit na dílčí cíl nepřiměřená rychlost a mladí řidiči.

Oproti negativnímu vývoji v roce 2018 u dílčího cíle chodci byl v roce 2019 vývoj velmi příznivý. Byly naplněny stanovené předpoklady ve všech kategoriích závažnosti. Jednalo se však pouze o rok 2019. Z pohledu dlouhodobého nejsou naplněny stanovené předpoklady u žádné kategorie.

Z výše uvedených závěrů vyplývá skutečnost, že je velmi důležité se dále zabývat realizací dopravně-bezpečnostních opatření na území města, které povedou ke snížení závažnosti a počtu dopravních nehod. K otázce financování je vhodné v co nejvyšší míře využívat možných dotačních titulů (např. program BESIP Zlínského kraje, atd.). Pozornost by měla být věnována vytipovaným nehodovým lokalitám na území města Otrokovice.

BEZPEČNĚ NA SILNICÍCH - PRÁVO A ODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS.



8.3 Aktivity Akčního programu

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

V této kapitole je zapotřebí vyzvednout aktivitu MěÚ Otrokovice - odboru dopravně-správního, který svojí „Otrokovickou výzvou“ spustil aktivitu dalších měst na území Zlínského kraje. Tyto města můžou prostřednictvím místní strategie bezpečnosti silničního provozu svého města přispět ke snížení počtu a závažnosti dopravních nehod a zvýšení bezpečnosti.

Cílené aktivity, které se opírají o analýzu nehodovosti, by měly v dohledné době přinést snížení počtu dopravních nehod a jejich následků ve všech těchto městech Zlínského kraje. Je zapotřebí důsledné realizace akčního programu s podporou finančních prostředků z vlastních zdrojů nebo dalších veřejných zdrojů (fondů).

Z podání informace o realizovaných aktivitách vyplývá, že je uskutečněna řada bezpečnostních opatření. Je zapotřebí soustředit se na postupné plnění aktivit a získávání nových odborných, finančních i personálních zdrojů.

a) Shrnutí patření bezpečná pozemní komunikace - K

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

Opatření K2-Reklamní zařízení jsou již vyřešena, poslední reklamní zařízení bylo již odstraněno.

Opatření K3-Připravit do fáze realizace vytvoření „Zóny 30“: Otrokovice-Trávníky, Otrokovice-Kvítkovice a Otrokovice - ulice Přístavní.

Opatření K4-Věnovat soustavnou pozornost úpravám přechodů pro chodce, včetně úpravy povrchu vozovky. Pokračovat v rozšíření výstavby komunikací pro cyklisty výstavbou dalších úseků stezek pro chodce a cyklisty nebo cyklotras.

Opatření K5-Soustavně zajišťovat revize stavebního uspořádání křižovatek, viditelnosti a srozumitelnosti dopravního značení a revize rozhledových trojúhelníků. Dopravní značení je vybavení PK s omezenou dobou životnosti a tak je zapotřebí stále kontrolovat jeho viditelnost.

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. Nejedná se jen o místa dopravních nehod s vážnými následky, ale i o místa, kde dochází k lehkým zraněním nebo jen nehody s hmotnou škodou. Jsou to potenciálně nebezpečná místa.

Ve spolupráci s ŘSD, správa Zlín a ŘS ZK provádět i nadále měření proměnných parametrů vozovek a zjištěné lokální nedostatky opravovat; totéž zajišťovat i na síti místních komunikací s důrazem na opravy povrchu vozovky.

Věnovat zvýšenou pozornost údržbě vodorovného dopravního značení, včetně vodících čar pro umožnění využívání vozidla vybavenými systémem pro udržení se v jízdním pruhu.

Opatření K7 - Společně se SŽ provádět údržbu rozhledových poměrů na železničních přejezdech.

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

b) Shrnutí opatření bezpečné vozidlo - V

Zajišťovat aktuální informovanost řidičů o možnostech nových technologií a jejich dopadu na bezpečnost, a to nejen prostřednictvím výuky v autoškolách.

c) Shrnutí opatření bezpečný účastník - Ú

Opatření Ú1 - Zajistit průběžné vzdělávání dětí z mateřských škol i žáků základních škol v oblasti dopravní výchovy s možností výcviku na dopravním hřišti.

Zabezpečovat aktivity zaměřené na žáky 4. ročníků - soutěž Mladý cyklista, resp. výuku a výcvik na dopravním hřišti.

Pro žáky mateřských a základních škol zajistit uspořádání výtvarné soutěže na zvolené téma.

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 i nadále tradiční aktivity se zaměřením na prevenci jízdy pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, např. akce „Řídím, piju nealko“.

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

Dle příkladu Autoškoly Balcárek provádět interní kontrolu kvality přípravy žadatelů o řidičské oprávnění.

Opatření Ú4 - Zajistit pravidelný dohled nad zranitelnými účastníky provozu na pozemních komunikacích - dětí, žáků v exponovaných hodinách příchodu do školy. Věnovat pozornost starším občanům a hendikepovaným.

d) Shrnutí podpůrná opatření

Opatření P1 - Provéřít účinnost poskytování pravidelných informací veřejnosti o Strategii bsp Otrokovice.

Opatření P2 - Zajistit poskytování pravidelných informací veřejnosti o přijatých legislativních změnách.



Přílohy

Příloha I: Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty za rok 2019

Příloha II: Aktivita Akčního programu – opatření Účastník

Příloha III: Soupis jednotlivých dopravních nehod za rok 2019 v katastrálním území města



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 2019, včetně souvisejících příloh (<https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Plneni-strategie>)
- [10] Závěrečný účet města Otrokovice za rok 2019



Seznam použitých zkratek

BI - bezpečnostní inspekce
DBA - dopravně bezpečnostní akce
DN - dopravní nehoda
DV - dopravní výchova
DSZO, s. r. o. - Dopravní společnost Zlín - Otrokovice
HADN - Hloubková analýza dopravních nehod
KK - krajský koordinátor BESIP
KŘPZK – Krajské ředitelství police Zlínského kraje
LZ - lehce zraněný
MěÚ - městský úřad
MK - místní komunikace
MŠ - mateřská škola
NSBSP - Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020
Strategie bsp Otrokovice – Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice
Strategie BSP ZK – Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje
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 zraněný
ŘSDP PP ČR - Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR
ŘSD - Ředitelství silnic a dálnic ČR
ŘS ZK - Ředitelství silnic Zlínského kraje
ZŠ - základní škola





OTROKOVICE

Copyright © 2020 | Všechna práva vyhrazena
Město Otrokovice
nám. 3. května 1340
765 23 Otrokovice



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

